PRÉFIGURATION DU FUTUR
SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM) NANTES SAINT-NAZAIRE
À L'HORIZON 2030-2035

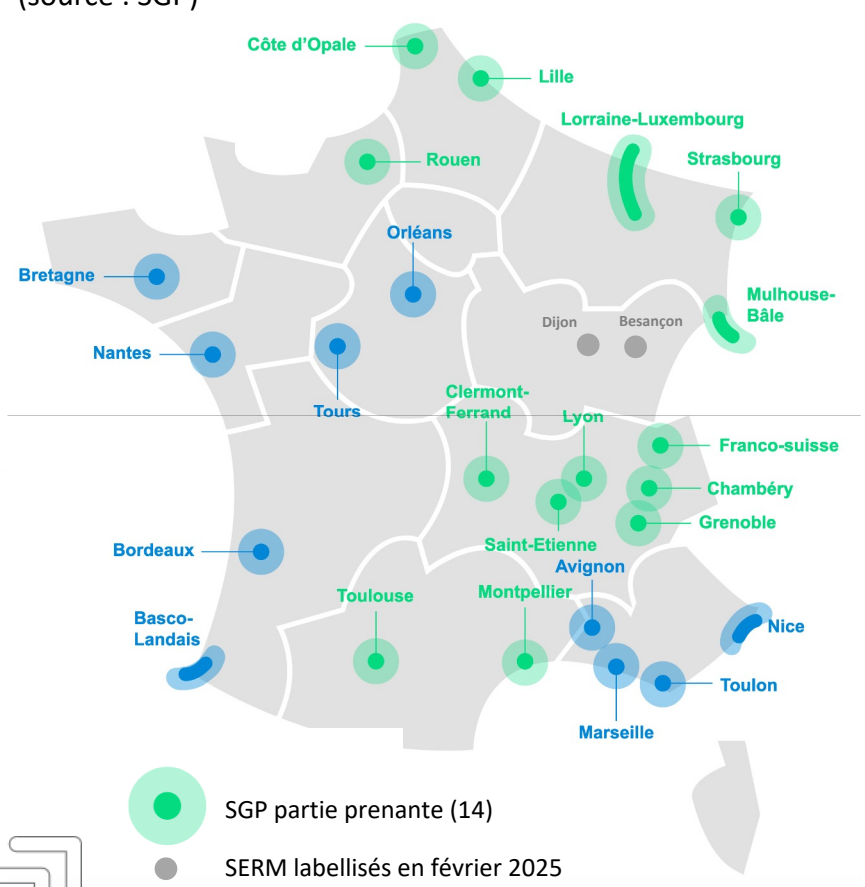
Mardi de l'ORTM – mardi 20 mai 2025

SERM =

- mise en œuvre d'offres et de services **multimodaux** complets et articulés
- objectif de **réduction de la dépendance à la voiture** individuelle et des émissions de GES
- des réponses aux **déplacements inter-territoriaux** pour désenclaver les territoires périurbains et ruraux
- aide pour **mieux articuler les compétences** des AOM et celles de la Région

Selon la loi relative au développement des SERM (promulguée le 27 décembre 2023), il y a **2 étapes** permettant de concrétiser la mise en œuvre d'un SERM et obtenir le « statut SERM » par arrêté ministériel :

Les 26 SERM labellisés
(source : SGP)



1. initiation démarche :
>>> dépôt « dossier minute » pour bénéficier de la labellisation du SERM

2. confirmation d'une ambition locale :
>>> dépôt dossier « synthèse du projet » (regroupant études, concertations, etc.) en vue de l'obtention du statut de SERM

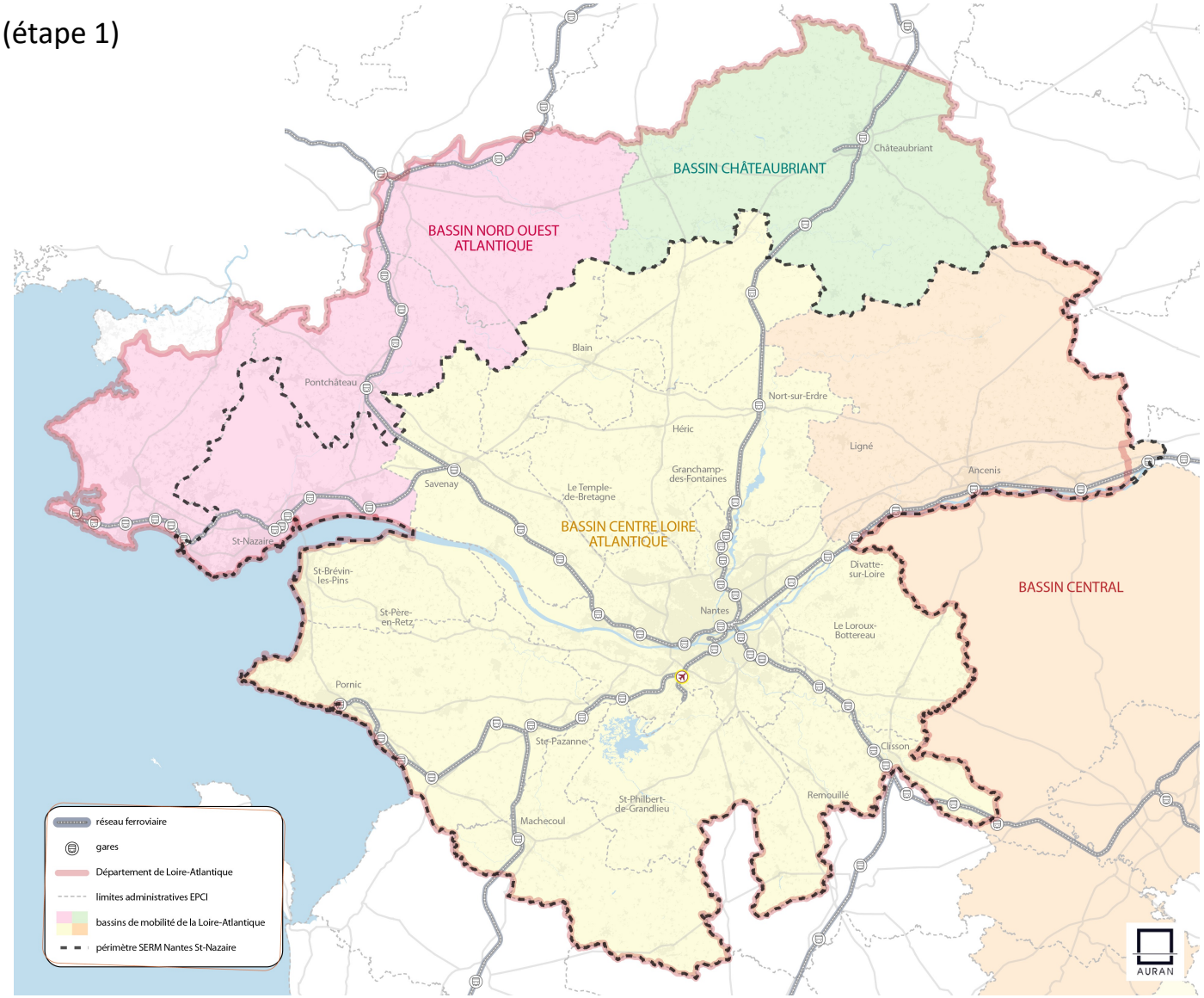
SERM Nantes St-Nazaire =

- une des actions les plus emblématiques du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin CLA (signé en 2023)
- pré-projet labellisé le 27 juin 2024 par l'Etat (étape 1)
- périmètre :
  bassin du COM Centre Loire-Atlantique
  + Saint-Nazaire Agglomération
  + Communauté de Communes du Pays d'Ancenis

Une nécessité de préfigurer ce projet de SERM Nantes St-Nazaire selon toutes **ses composantes** :

- offre **multimodale** et niveaux de services (réseaux TC urbains/ réseau Aléop ferroviaire et routier / TAD / covoiturage-autopartage /offre cyclable / offre de stationnement de rabattement : P+R … / accessibilité des pôles d'échanges de Nantes Atlantique)
- niveau d'**intermodalité** proposé (pôles d'échanges multimodaux / services proposés / stratégie de correspondance, d'information, de billettique et tarifaire …)
- lien à l'**aménagement du territoire** (aménagement des pôles d'échanges ferroviaires et routiers, urbanisation aux abords des pôles)
- système de **gouvernance** et de **financement** (investissement et exploitation)
- **phasage** de la mise en œuvre

Périmètre SERM Nantes St-Nazaire
(source : Auran)



Méthode & instances

1

8 GROUPES DE TRAVAIL THÉMATIQUES (x10)
pour travailler sur les différentes composantes du SERM

- GT1 offre ferroviaire interurbaine **(x1)**
- GT2 offre routière interurbaine & TAD **(x2)**
- GT3 offre de covoiturage & autopartage **(x1)**
- GT4 offre cyclable interurbaine et rabattement en vélo **(x1)**
- GT5 intermodalité et usages **(x2)**
- GT6 aménagement du territoire **(x1)**
- GT7 gouvernance et financement **(x1)**
- GT8 SERM horizon 2050 **(x1)**

2

COMITÉS TECHNIQUES
pour partager techniquement les travaux à l'échelle du territoire

>>> COTECH resserré (x24)
- Région-NM-SNA-Etat

>>> COTECH élargi (x5)
- Région Pays de la Loire
- Département Loire-Atlantique
- PMNSN et PETR Pays de Retz
- EPCI (x13)
- Etat

3

COMITÉS DE PILOTAGE
pour valider politiquement le projet à l'échelle du territoire

>>> Comité des financeurs (x3)
- Région-NM-SNA-Etat

>>> COPIL élargi (x3)
- Région Pays de la Loire
- Département Loire-Atlantique
- PMNSN et PETR Pays de Retz
- EPCI (x13)
- Etat

4

COMITÉS DES PARTENAIRES (COPART) UNIFIÉ ADAPTÉ ET DÉDIÉ AU SERM (x2)
pour partager les travaux avec l'ensemble des acteurs et partenaires

- participants / partenaires des COPART Région-NM-SNA (associations d'usagers, syndicats, opérateurs de transports, citoyens, ...)

+

certains comités techniques / pilotage mutualisés avec le COM du bassin CLA

Planning (en cours de consolidation)

MOIS 1 01/25	MOIS 2 02/25	MOIS 3 03/25	MOIS 4 04/25	MOIS 5 05/25	MOIS 6 06/25	MOIS 7 07/25	MOIS 8 08/25	MOIS 9 09/25	MOIS 10 10/25	MOIS 11 11/25	MOIS 12 12/25	MOIS 13 01/26	MOIS 14 02/26	MOIS 15 03/26

POSER & COMPARER

▷ rapide état des lieux du territoire
▷ réalisation de fiches « synthétiques » sur 5 SERM français (Nantes, Bordeaux, Strasbourg, Toulouse, Lille)

SYNTHÉTISER, METTRE EN PERSPECTIVE & PROPOSER (à l'horizon 2030-2035)

▷ préfiguration du SERM 2030-2035 sur la base notamment de la mise en place de 8 groupes de travail
▷ synthèse et estimation des impacts potentiels du SERM à l'horizon 2030-2035 (travail itératif)

POSER LES BASES D'UNE STRATEGIE POST 2035

▷ ébauche du SERM à l'horizon 2050 (premiers principes)

MOIS 1	MOIS 2	MOIS 3	MOIS 4	MOIS 5	MOIS 6	MOIS 7	MOIS 8	MOIS 9	MOIS 10	MOIS 11	MOIS 12	MOIS 13	MOIS 14	MOIS 15
	1	GT1 (ferroviaire) 1		1 GT3 (covoiturage) GT2.1 (routier) GT4 (vélo)	GT5.1 (intermodalité) 1	2		2 GT2.2 (routier)	3 GT6 (aménagement territoire)	2 GT7 (gouvernance)	2 GT5.2 (intermodalité) 4	GT8 (2050) 5	3	3

✱ GROUPE TECHNIQUE – 8 thématiques (x10)

COMITÉ TECHNIQUE ÉLARGI (x5)

COMITÉ DES PARTENAIRES UNIFIÉ (X2)

COMITÉ DE PILOTAGE ÉLARGI (x3)

COMITÉ DES FINANCEURS (x3)

Un rapide questionnaire « ouvert » pour recueillir les attentes des territoires et partenaires

>>> LES ATTENTES

- une baisse des **émissions de GES** du secteur transport
- une **stratégie** à l'horizon 2050 déclinée en projets opérationnels
- une **coopération renforcée** entre AOM pour une meilleure complémentarité des offres et services (et des projets de territoire en lien avec les politiques d'aménagement)
- des **offres alternatives à la voiture** (solo) routières et ferroviaires plus performantes (temps, fréquence, amplitude, maillage, 2 sens …), notamment pour le domicile-travail

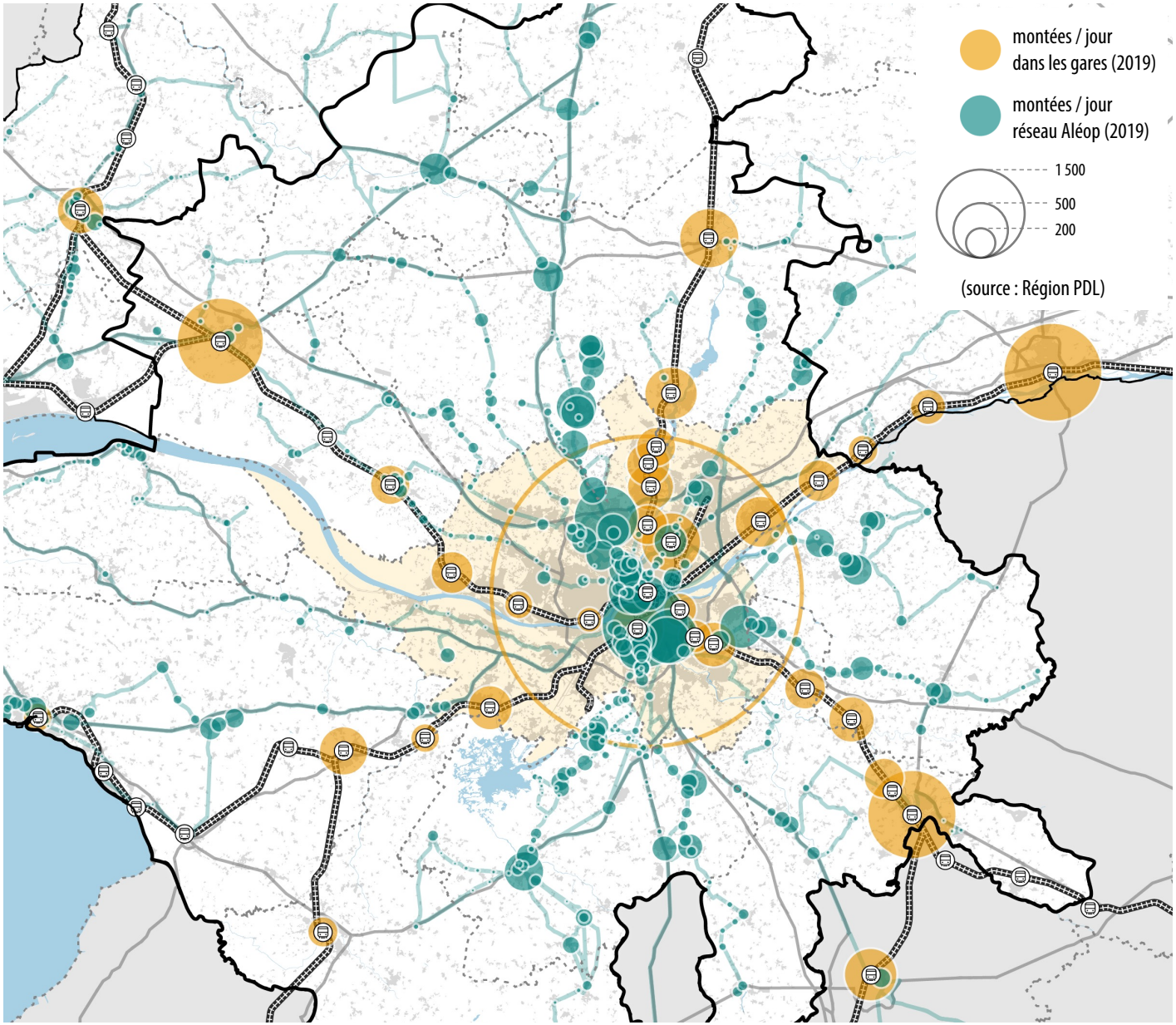
>>> LES PRIORITÉS

- des offres multimodales **plus performantes** (routières, ferroviaires, covoiturage, cyclables) avec des expérimentations pour optimiser les usages (aménagements dédiés au covoiturage et/ou aux TC sur des voies à fort trafic)
- une **intermodalité** renforcée et facilitée (connexions, rabattement, stationnement)
- des **PEM efficaces** (intermodalité) ancrés dans les territoires (et leurs projets)
- un **parcours usager** simplifié (billettique, tarification, information, Maas)

>>> LES CRAINTES

- des difficultés de **financemen**t
- une absence de **synergie** entres les AOM (notamment concernant la priorisation des actions)
- une priorité donnée au **ferroviaire**
- un risque d'**inégalité territoriale** et sociale (notamment vis-à-vis des autres coopérations territoriales et des territoires limitrophes)
- une **temporalité** trop longue
- un SERM développé **au détriment** des autres offres (fret, longue distance …)
- une forte **contrainte sur la voiture** sans que de réelles alternatives soient proposées
- la **capacité d'absorption** d'une hausse de la fréquentation des alternatives à la voiture (réseaux, stationnement, …)

Le système actuel de transport en commun interurbain nantais (fer + routier)



5 100 000 déplacements quotidiens réalisés par les habitants du « 44 »

Réseau Naolib (TAN)
~ 600 000 dép/j (montées - 2019)

Réseau TER
~ 33 000 dép/j (montées - 2019)
sur 56 gares
(dont 15 000 sur la gare de Nantes)

Réseau Aléop
~ 20 000 dép/j (montées - 2019)
pour 35 lignes Aléop sur le 44

Covoiturage quotidien planifié
~ 300 dép/j
(covoiturage planifié avec plateformes numériques - mars 2022)

P+R NM
~ 8 300 places
(taux d'occupation de 55% en 2022 soit environ 5 000 usagers, et 10 000 dép/j)

(source : NM, Région PDL)

Le lien urbanisme-transport une thématique « antérieure » au SERM

>>> mieux articuler les politiques d'urbanisme et de transport n'est pas une idée nouvelle (cf. contrats d'axe …)

>>> nécessité de dépasser la question technique pour la mise en place des SERM, pour avoir **une approche stratégique** (projet de territoire et donc planification) :

- le SERM comme révélateur des orientations d'aménagement / d'urbanisation
- le SERM comme cristallisation des études / expérimentations
- le SERM comme révélateur du dialogue territorial
- le SERM comme communauté de travail au service du schéma d'aménagement multimodal
- le SERM comme opportunité / catalyseur des financements

Quel aménagement du territoire pour faciliter / favoriser l'usage du SERM ?

1/ L'armature territoriale : élément de structuration stratégique du territoire

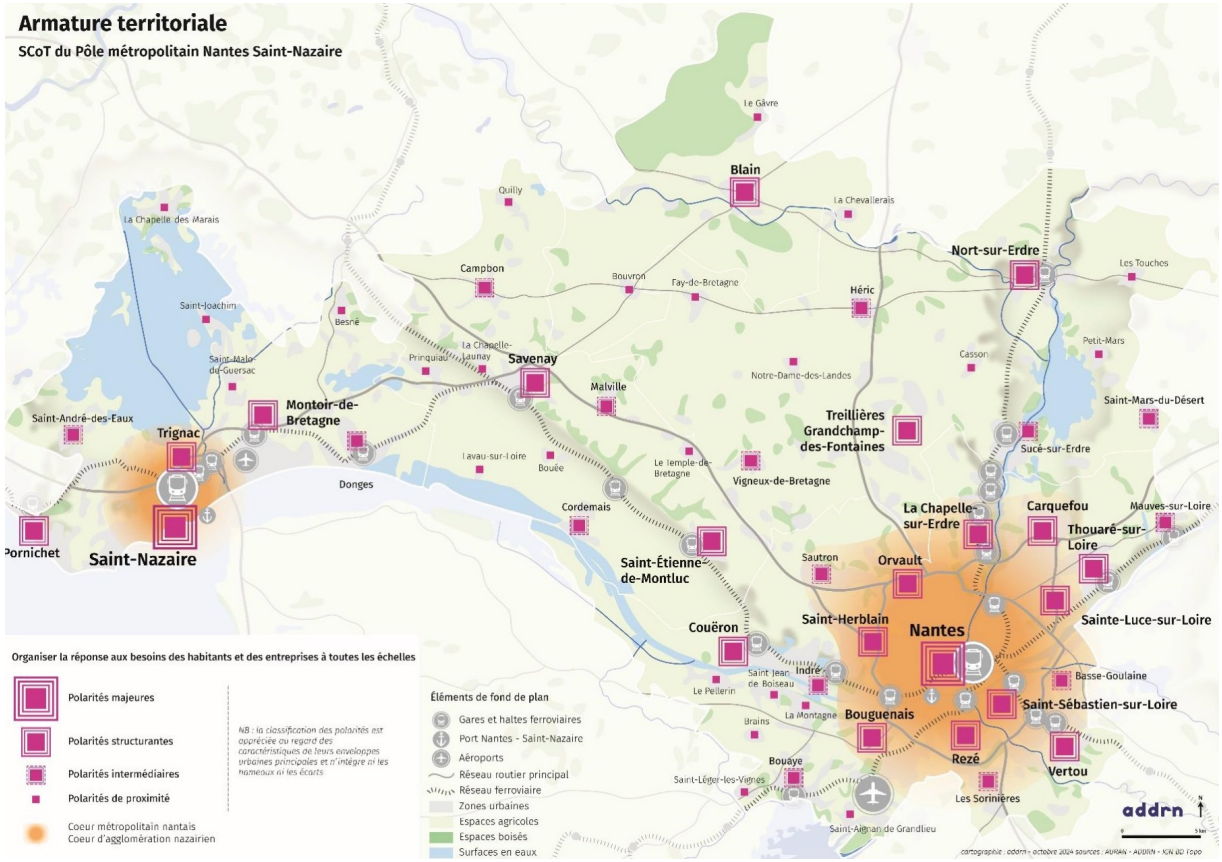
>>> questionner et clarifier les rôles en matière de mobilité des grands pôles du territoire, conditionnant la production de logements

EXEMPLE DU SCOT DU PÔLE MÉTROPOLITAIN NANTES ST-NAZAIRE (projet de SCOT arrêté le 27 février 2025)

Une armature sur 4 niveaux qui prennent en compte la question de la mobilité

- les polarités sont classées en 4 catégories, issues d'une analyse croisée population / emplois / équipements, et se voient attribuer **des responsabilités différenciées, notamment en matière de production de logement**, favorisant la multipolarisation de l'armature territoriale :
  - les polarités majeures
  - les polarités structurantes
  - les polarités intermédiaires
  - les polarités de proximité

- l'armature est complétée par le cœur métropolitain nantais et le cœur d'agglomération nazairienne, où l'intensification urbaine est actuellement d'un niveau plus important que dans les autres polarités



Quel aménagement du territoire pour faciliter / favoriser l'usage du SERM ?

2/ L'urbanisation aux abords des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)

>>> urbaniser aux abords des PEM de façon à faciliter leur usage

EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ?

- assurer la capacité d'aménager les lieux d'intermodalité identifiés (question de la maîtrise foncière)
- assurer continuités piétonnes, cyclables et jalonnement automobile vers les gares et principaux arrêts de TC interurbains
- assurer une offre de stationnement cyclable et automobile adéquat

EN MATIÈRE D'URBANISME ?

- assurer la capacité d'aménager les quartiers de PEM (question de la maîtrise foncière)
- des objectifs de densification de l'habitat à proximité des gares et principaux arrêts de TC interurbains
- des objectifs de construction d'emplois à proximité des gares et principaux arrêts de TC interurbains (ratio emplois / actifs, …)
- des objectifs de diversification de l'emploi et des services aux abords des gares et principaux arrêts de TC (tertiaire notamment)

TRADUCTION DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION :

Degré d'ambition

Quel aménagement du territoire pour faciliter / favoriser l'usage du SERM ?

2/ L'urbanisation aux abords des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)

>>> urbaniser aux abords des PEM de façon à faciliter leur usage

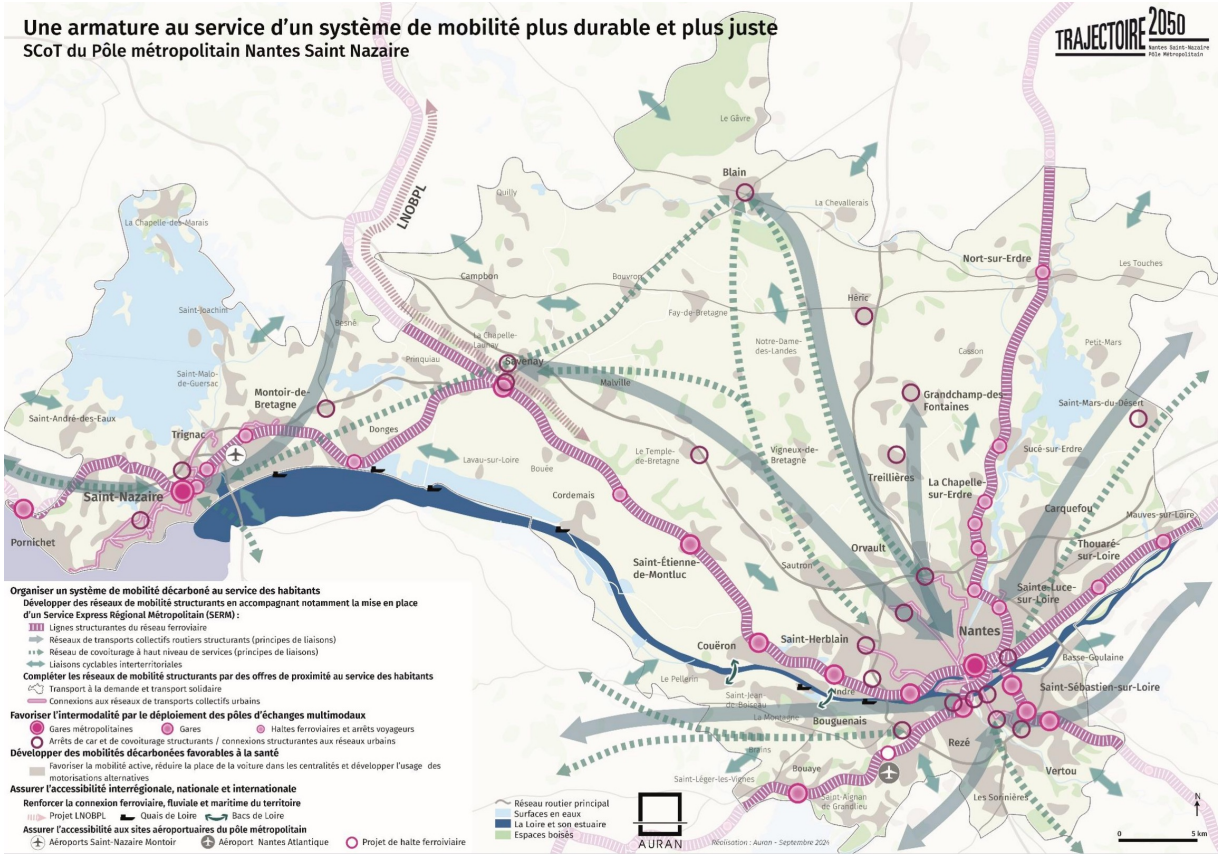
EXEMPLE DU SCOT DU PÔLE MÉTROPOLITAIN NANTES ST-NAZAIRE (projet de SCOT arrêté le 27 février 2025)

Une définition des PEM qui dépasse la simple question du ferroviaire

- les Pôles d'Echanges Multimodaux correspondent aux points de connexion et d'intermodalité du réseau de mobilité à l'échelle du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire :
  - gares et haltes ferroviaires
  - arrêts de cars Aléop et zones de convergences de flux de covoiturageurs
  - P+R

- l'ensemble des PEM présentent des enjeux d'articulation des offres de mobilité et d'aménagement visant à faciliter l'intermodalité

- il y est recommandé la **mise en place d'OAP** (Orientation d'Aménagement et de Programmation) thématiques ou multisectorielles mobilités visant à programmer et spatialiser les aménagements, dans le cadre des PLU/PLUi



Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise
2, cours du Champ de Mars
44000 Nantes
02 40 84 14 18

www. auran.org