



Journées  
des Mobilités  
du Quotidien

TOURS : 28-30 JANV. 26

Gouvernance et Financement

# A10 : PLANIFICATION URBAINE ET SERM

28 JANV. 2026 – SALLE HECTOR – 17:30

OBJECTIF **RER**  
Organisé par **Métropolitains**

### *Intervenants*

## **Alexis MARCOT**

*Directeur d'études à l'agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM)*

## **Antoine BOURGUIGNON**

*Directeur Général de la SGP Immobilier (Société des Grands projets)*

## **Laurent STEMMELEN**

*Chef de projet du SERM à l'Eurométropole de Strasbourg*

## **François de FLEURIAN**

*(revue Transports Urbains) : Orientations futures*

---

### *Animation*

## **Pierre LAPLANE**

*Directeur général de l'Adeus (Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur)*



*Intervenant*

---

# Alexis MARCOT

*Directeur d'études à l'agence de développement et d'urbanisme de Lille  
Métropole (ADULM)*

# PLANIFICATION URBAINE ET SERM

**SERM Hauts-de-France et  
polycentrisme(s) à travers le  
SCOT de Lille Métropole**

*Mercredi 28 janvier 2026 – 17h30*



# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Une brève histoire de polycentrisme à l'échelle du SCOT LM et du nœud ferroviaire lillois



Source : ADULM

# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Une brève histoire de polycentrisme à l'échelle du SCOT LM et du nœud ferroviaire lillois

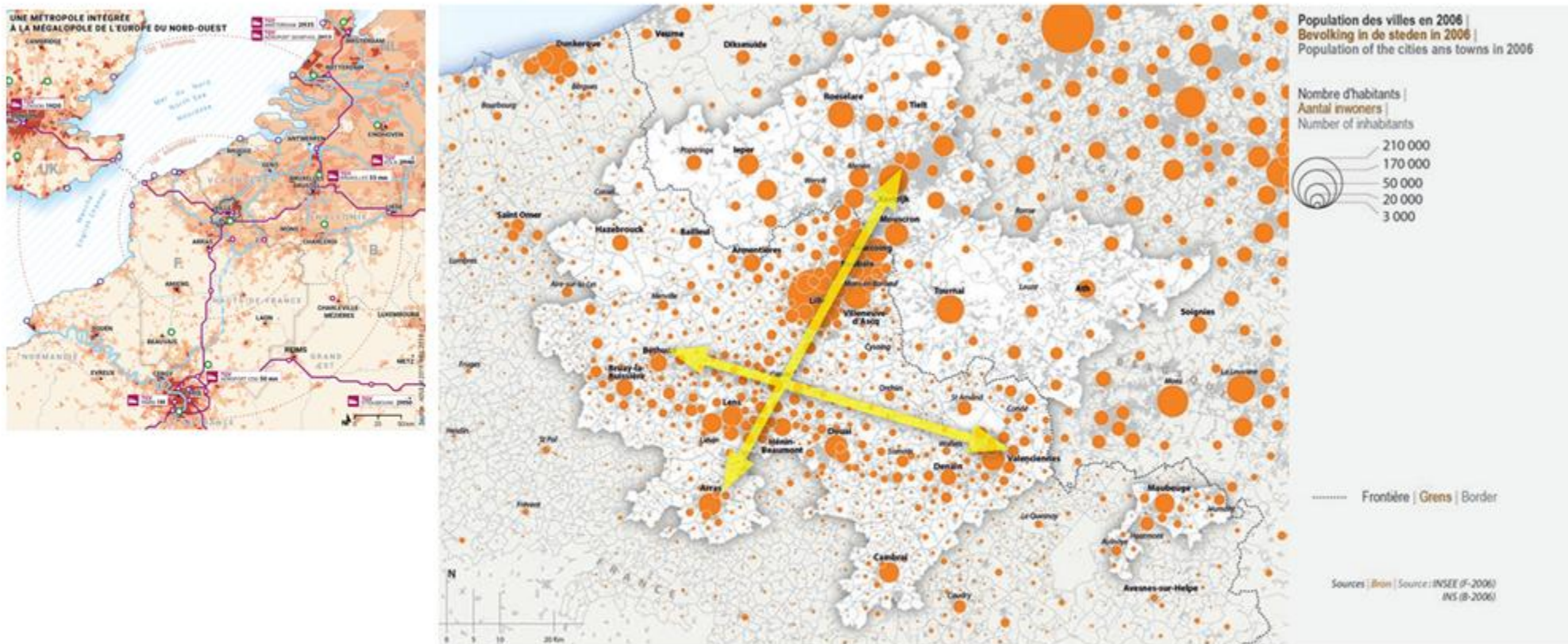
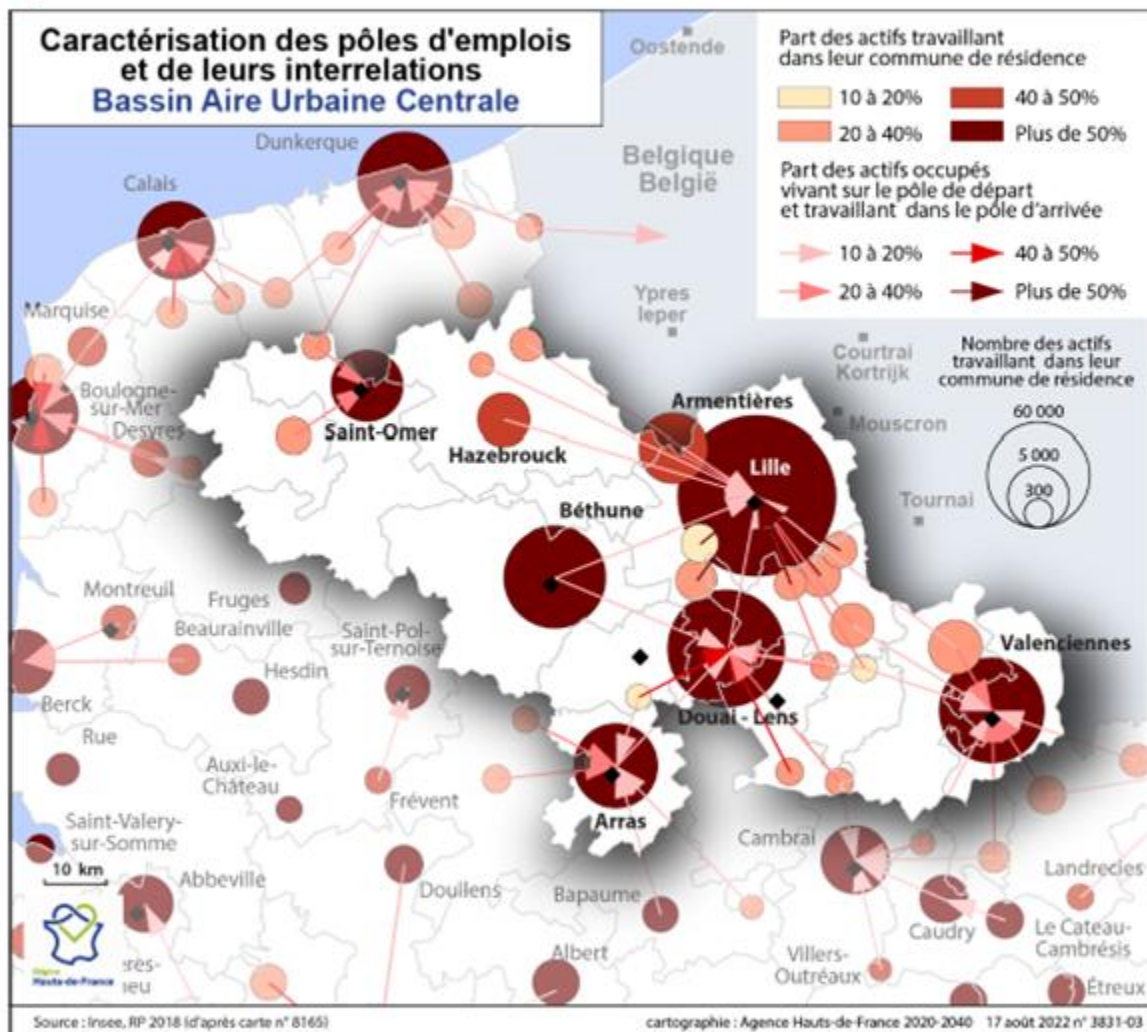
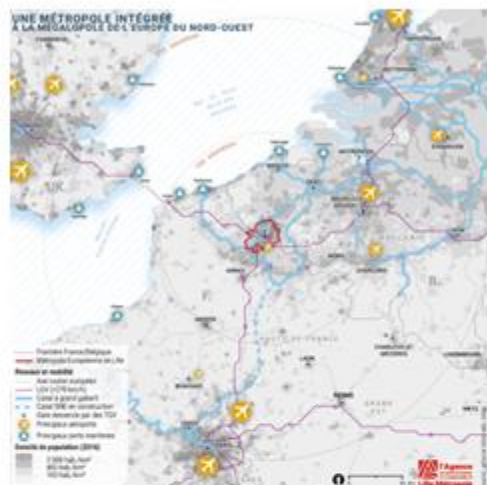


Illustration 1 : Schématisation de l'Aire métropolitaine de Lille

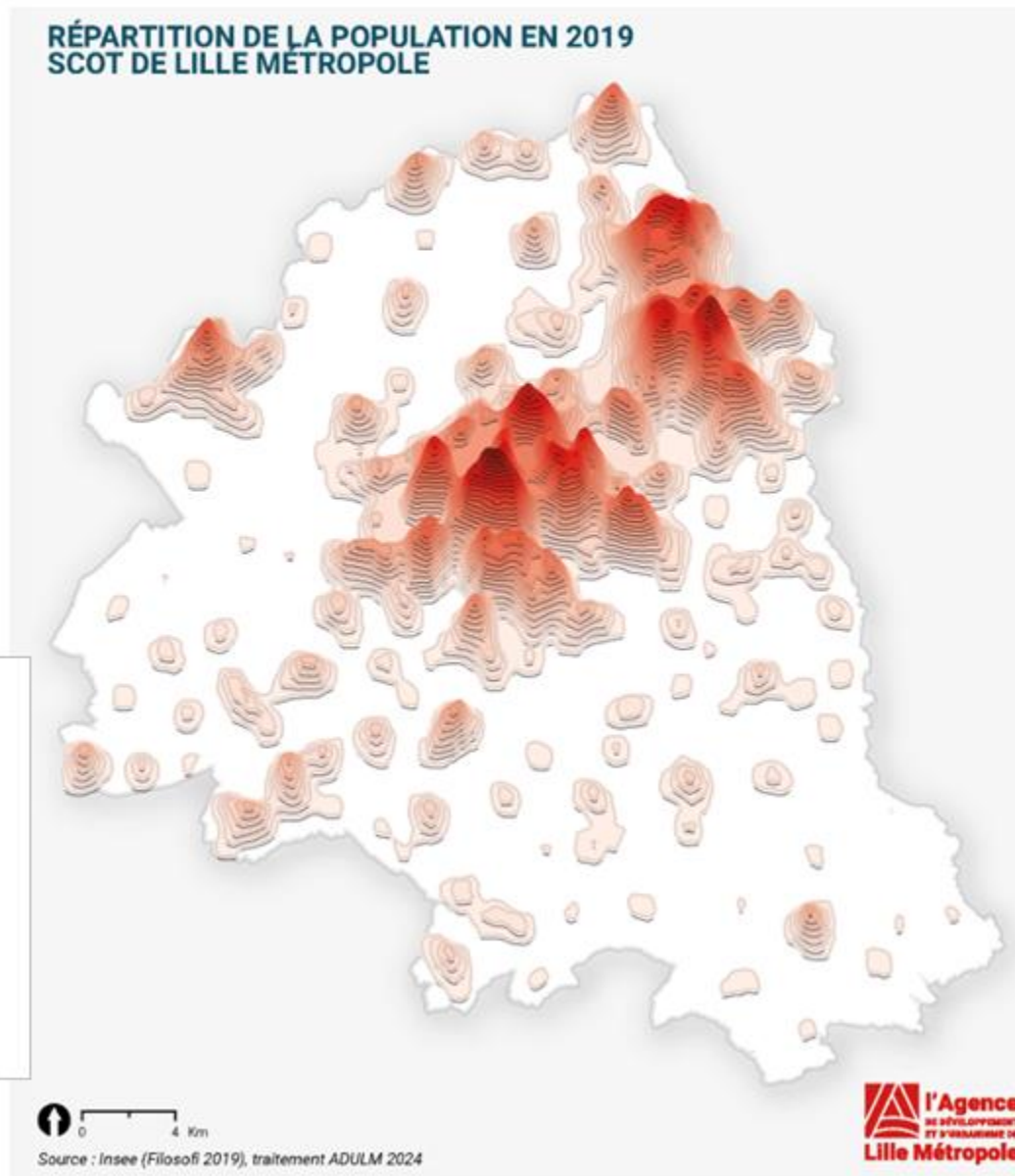
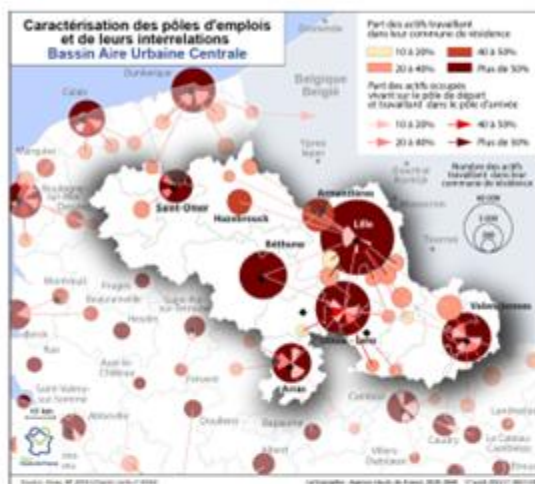
# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Une brève histoire de polycentrisme à l'échelle du SCOT LM et du nœud ferroviaire lillois



# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Une brève histoire de polycentrisme à l'échelle du SCOT LM et du nœud ferroviaire lillois



Source : INSEE – Traitements ADULM

Source : Insee (Filosofi 2019), traitement ADULM 2024

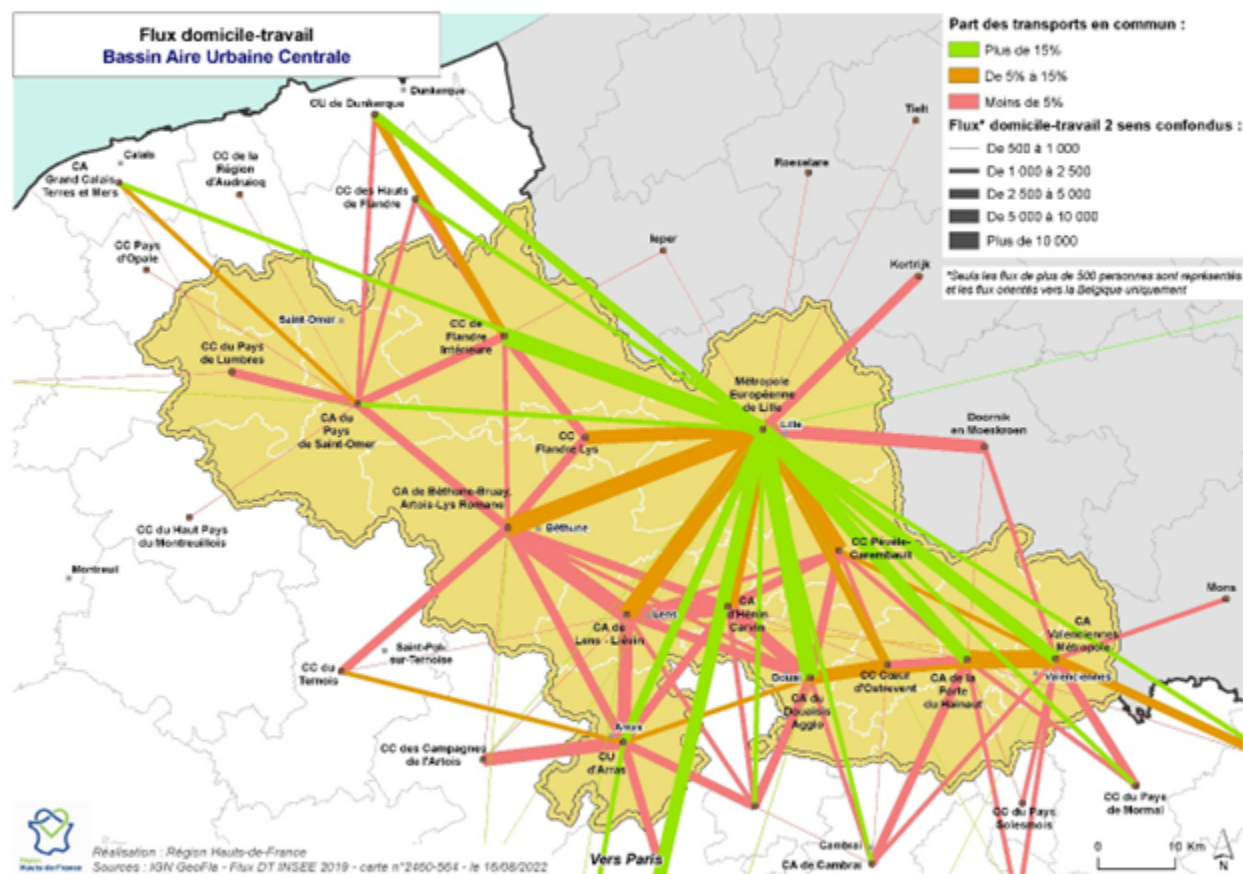






# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Le SERM : une réponse à des besoins dans un contexte d'offre ferrée déjà conséquente



## Une offre ferroviaire existante conséquente sur le territoire du SCOT de Lille Métropole...

- 41 gares actives, en intégration tarifaire complète côté MEL
- environ de 500 trains par jour à la Gare Lille Flandres (GLF)
- jusqu'à 90 à 110 dessertes par jour sur certaines gares stratégiques (Armentières, CHR, Orchies, Seclin)
- plus de 40 passages par jour et par gare du SCOT LM en moyenne (hors GLF) → moyenne intéressante mais qui questionne l'exploitation actuelle des gares en première couronne de Lille (près de 60 à Bordeaux et près de 70 à Strasbourg)

## ...et importante en seconde couronne

- plus de 50 trains/j proposés par gare hors MEL, comparable au périurbain strasbourgeois, mais bien au-delà de Bordeaux, Toulouse, ou Nantes (entre 30 et 40)

## Avec des effets sensibles sur la demande à encore renforcer

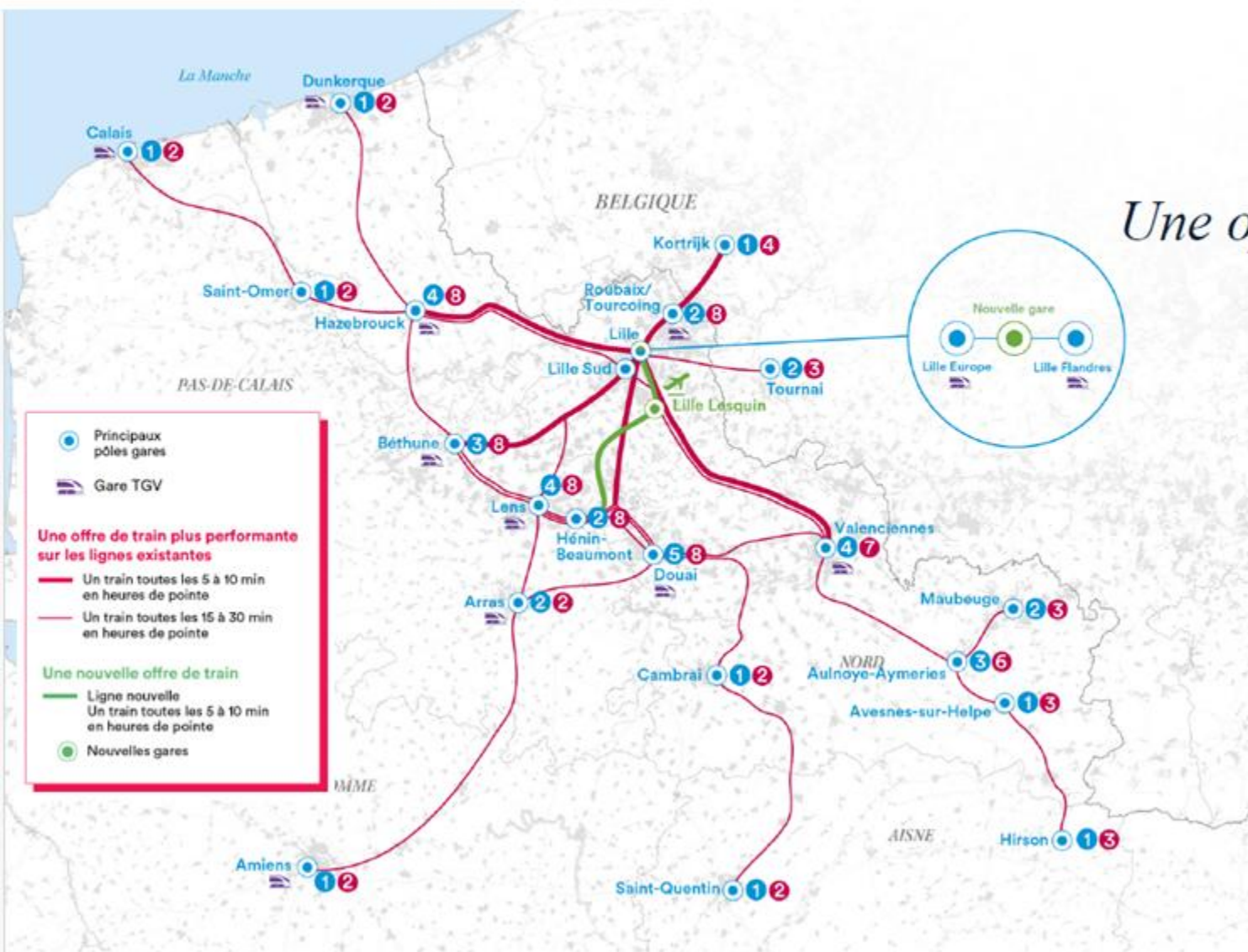
- des parts modales déjà robustes de 15% à 20% sur les flux domicile-travail en lien avec les territoires voisins
- même si l'essentiel de la mobilité s'exprime en voiture (>80%) sur des déplacements longs et donc très émetteurs de GES

# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Le SERM : une réponse à des besoins dans un contexte d'offre ferrée déjà conséquente

## SERM HAUTS-DE-FRANCE

*Une opportunité pour le territoire*



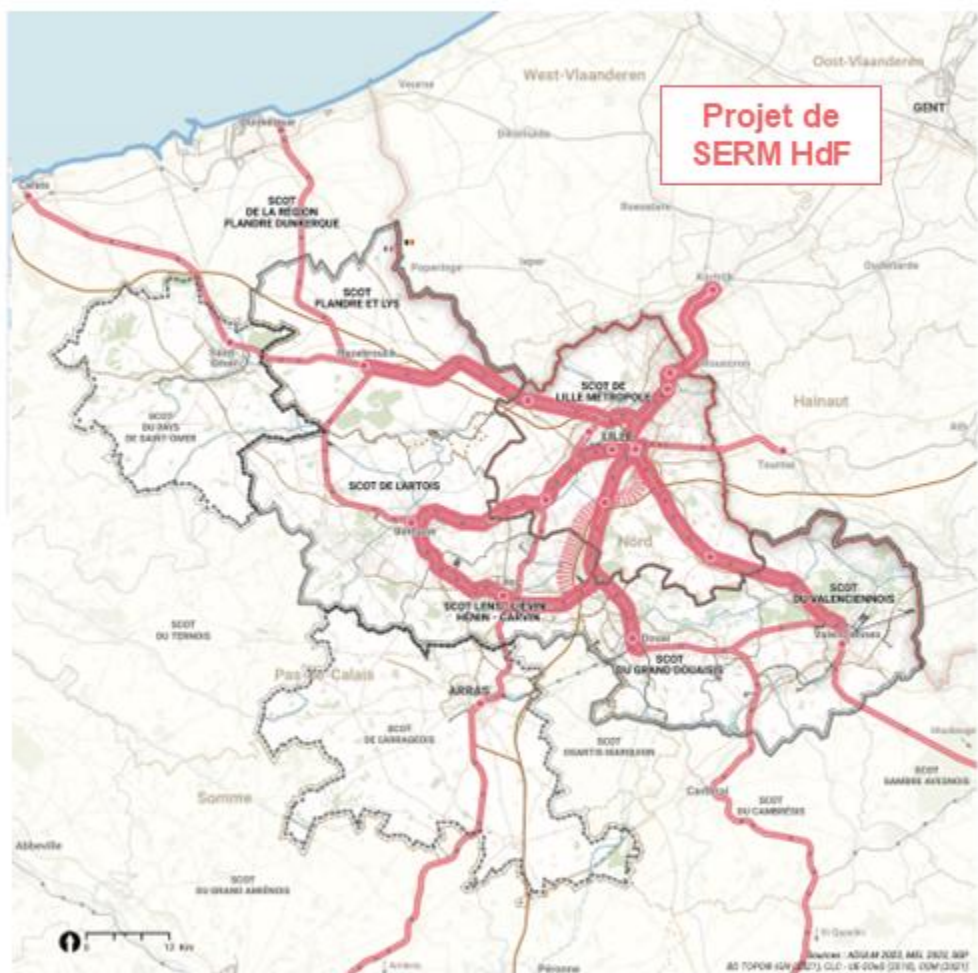
# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Le SERM : une réponse à des besoins dans un contexte d'offre ferrée déjà conséquente



*Le SERM : une opportunité pour le territoire qui appelle à la vigilance*

- Un « choc » d'offre dans le cadre d'un investissement vertueux très conséquent
- La nécessité de planifier politiques d'aménagement et de mobilité pour « magnifier » un tel projet (*stationnement « à destination », interfaces entre réseaux, rabattement vers les gares, programmation, urbaines,...*) et renforcer ses effets positifs mais aussi pour...
- ... anticiper les « risques » ou les « effets non désirés » associés à un tel projet
- Un besoin de cohérence, d'articulation et de gouvernance à différentes échelles



# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Planifier à l'échelle des gares avec des enjeux programmatiques et fonctionnels

## Les principes d'action du *Transit-Oriented Development* (TOD)

### Mobilité



### Espace public



### Urbanisme



© L'INSTITUT PARIS REGION 2023  
Sources : L'Institut Paris Region, pictogrammes : © 123rf / Jeremy



### Approche non-TOD Usage du sol étalé



### Approche TOD Usage du sol centré autour de la gare



- Residentiel de densité faible
- Residentiel de densité modérée
- Residentiel de densité forte
- Zone commerciale
- Zone d'usage mixte
- Parc
- Gare
- Voie ferrée
- Zone accessible en 10 mn à pied

© L'INSTITUT PARIS REGION 2023  
Source : L'Institut Paris Region  
d'après E. Barnett (2013)



# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Planifier à l'échelle des gares avec des enjeux programmatiques et fonctionnels

## Les principes d'action du *Transit-Oriented Development* (TOD)

### Mobilité



Réseaux de transports non motorisés



Multimodalité



Partage de la voirie



Régulation de la place de la voiture (trafic apaisé)

### Espace public



Place de la gare (élément central)



Promotion de la marche (continuité pédestre)



Espace public accueillant



Jardins et espaces ouverts

### Urbanisme



Développement compact



Mixité de l'usage du sol



Diversité des logements (dont social)



Commerces de proximité

© L'INSTITUT PARIS REGION 2023

Sources : L'Institut Paris Region, pictogrammes : © 123rf / jeremy



M T ≠



Approche non-TOD  
Usage du sol étalé



Approche TOD  
Usage du sol centré autour de la gare



- Residentiel de densité faible
- Residentiel de densité modérée
- Residentiel de densité forte
- Zone commerciale
- Zone d'usage mixte
- Parc
- Gare
- Voie ferrée
- Zone accessible en 10 mn à pied

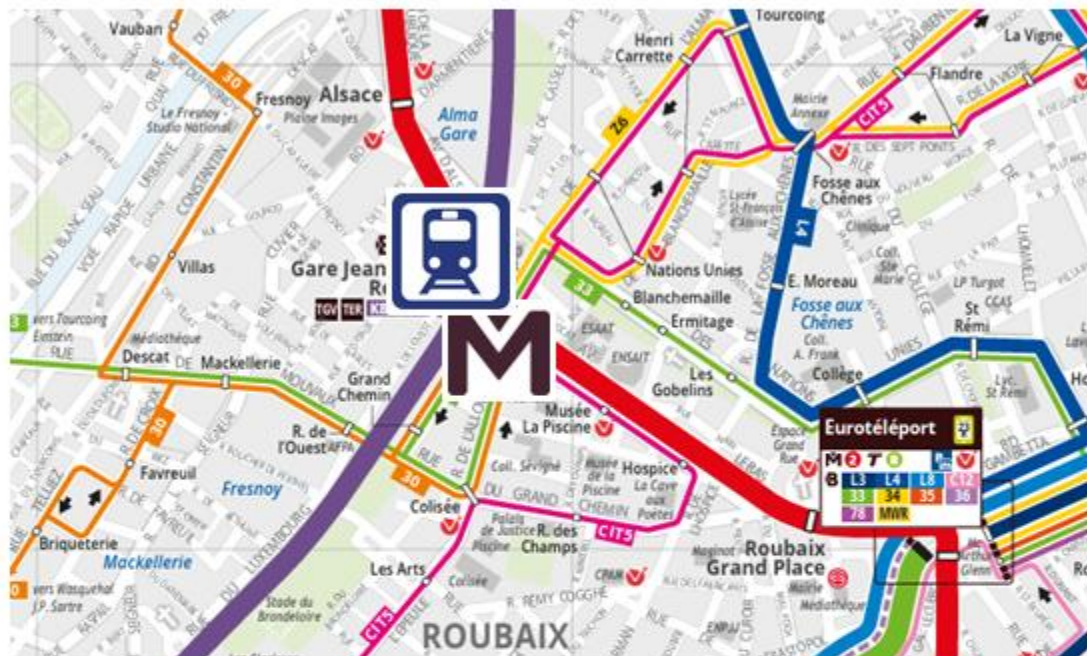
© L'INSTITUT PARIS REGION 2023

Source : L'Institut Paris Region d'après E. Barnett (2013)



# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Planifier à l'échelle des gares avec des enjeux programmatiques et fonctionnels



**ROUBAIX**

≠



**SANTES**



# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Planifier à l'échelle des gares avec des enjeux programmatiques et fonctionnels



**ROUBAIX**

≠

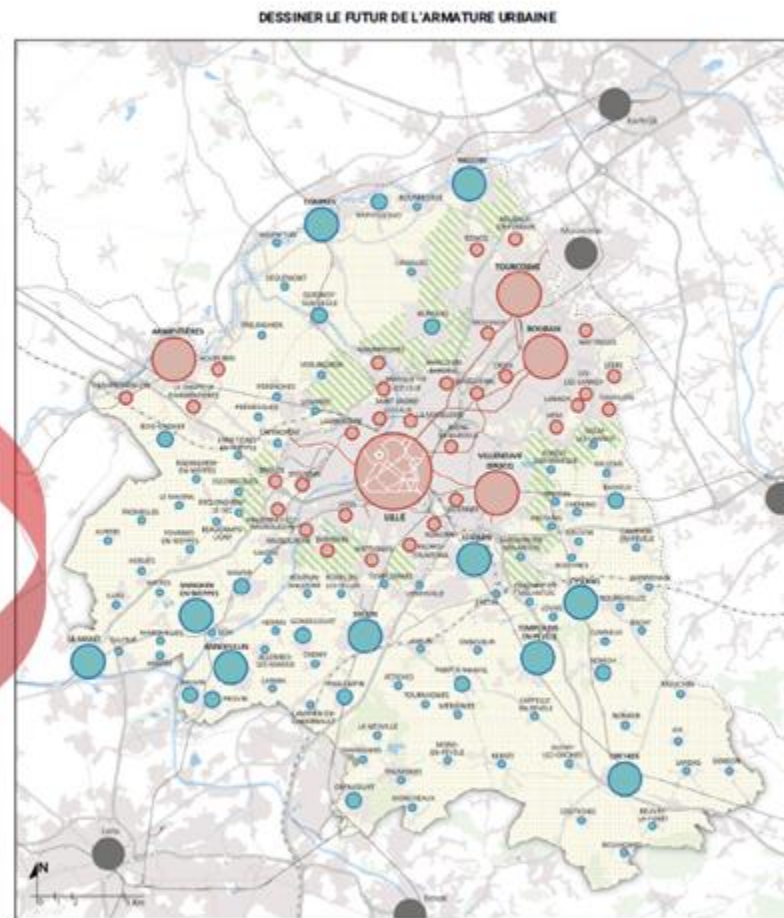
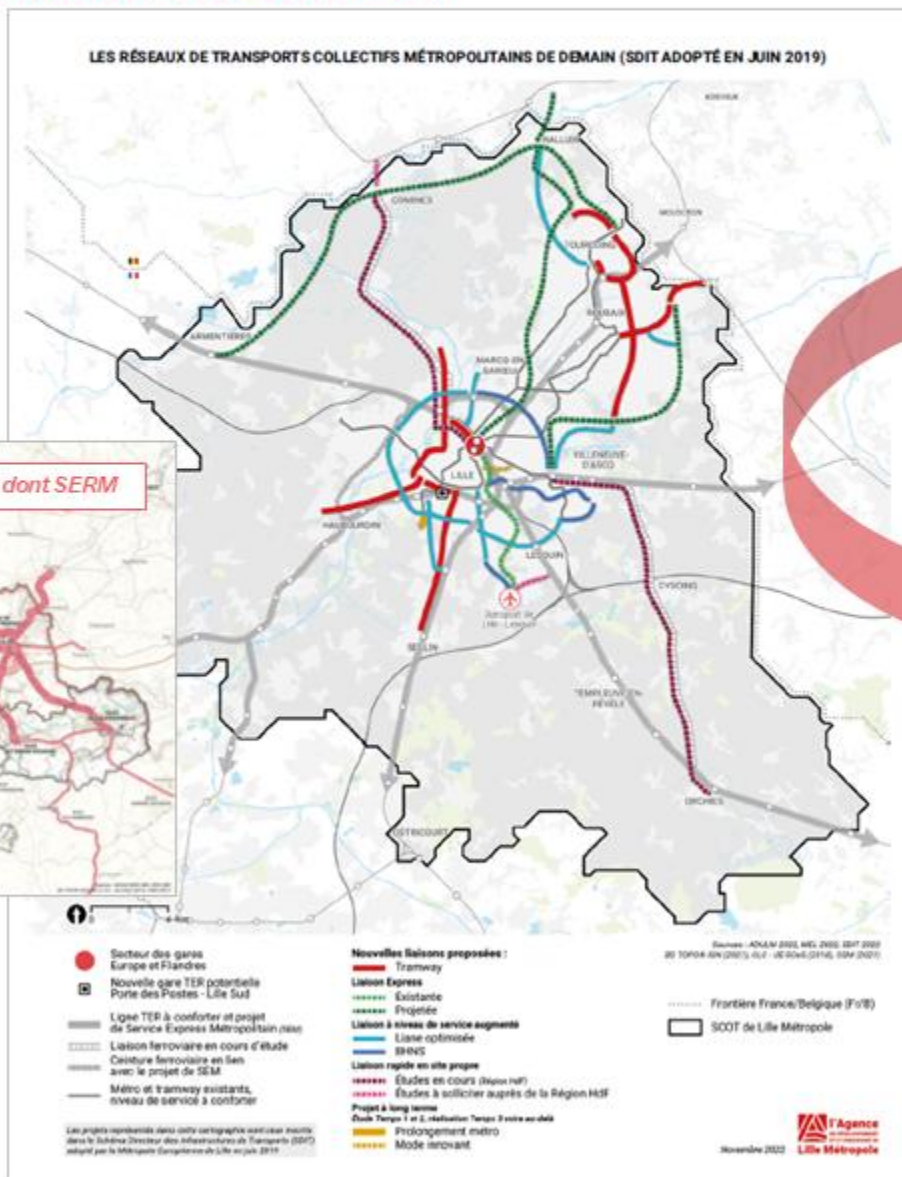


**SANTES**



# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Planifier à une échelle plus large avec des enjeux d'articulations entre politiques urbaines : les agglomérations et les SCOT

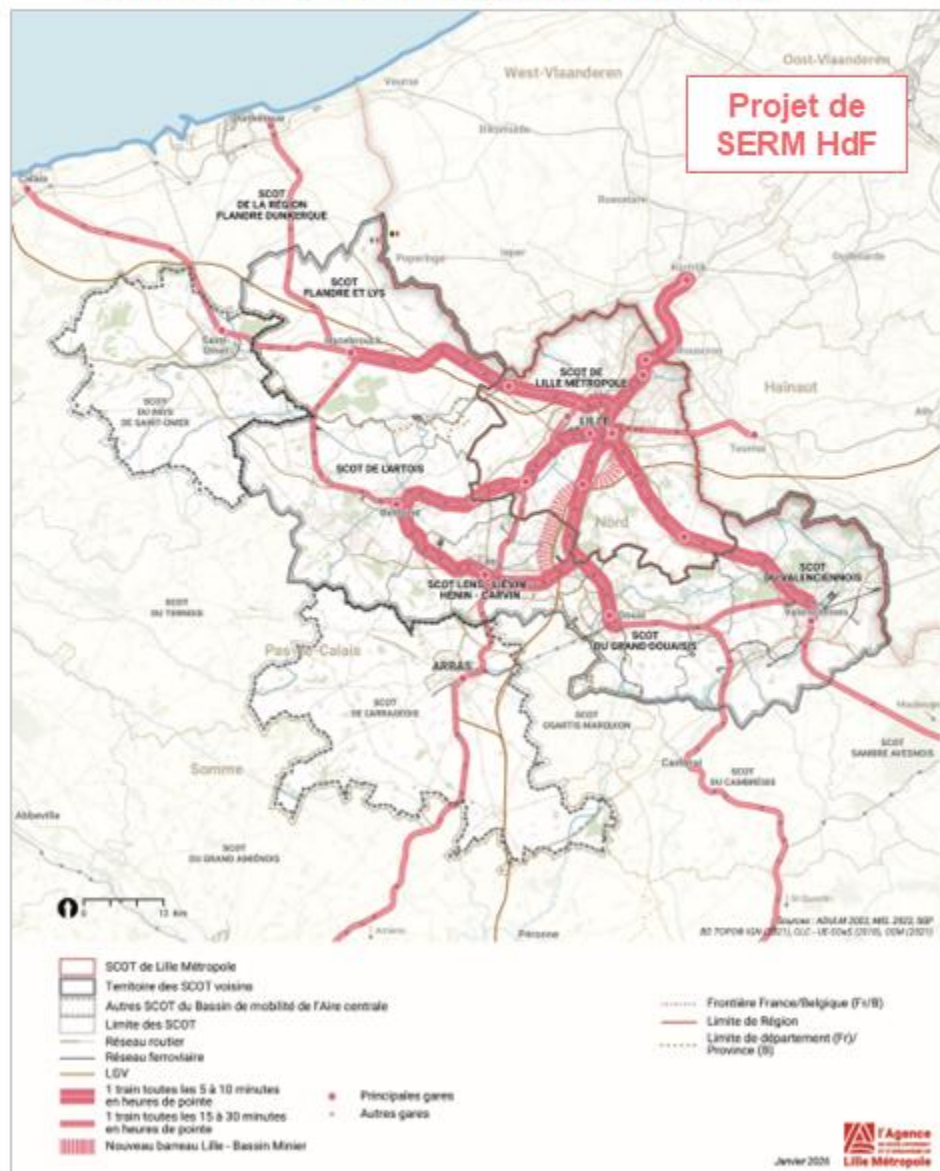


Sources : SCOT LM - ADULM



# SERM HAUTS-DE-FRANCE ET POLYCENTRISME(S)

Planifier à une échelle encore plus large, celle des SERM ou des Bassins de mobilité : un enjeu de cohérence et de gouvernance



Un « équilibre » fait de « déséquilibres » ?

## ➤ SCOT Lille Métropole :

- 1,29 M' habitants
- 580'000 emplois
- Indice de concentration de l'emploi : 111%

## ➤ SCOT « voisins »

- 1,36 M' habitants
- 440'000 emplois
- Indice de concentration de l'emploi : 87%

**Territorialisation de l'objectif de consommation d'ENAF pour 2021-2031 issue du SRADDET HdF**

## ➤ SCOT Lille Métropole :

- Taux de réduction consommation ENAF par rapport à 2011-2021 : - 60,5%
- 482 ha (*indicatif via fichiers fonciers*)

## ➤ SCOT « voisins »

- Taux de réduction consommation ENAF par rapport à 2011-2021 : - 66,1%
- 1'169 ha (*indicatif via fichiers fonciers*)

Source : SGP –  
Traitements ADULM

**MERCI POUR VOTRE ATTENTION.**

**L'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole**

+33 (0)3 20 63 33 50 / [agence@adu-lille-metropole.org](mailto:agence@adu-lille-metropole.org) / Centre Europe Azur / 323 Avenue du Président Hoover / 59000 Lille

**[adu-lille-metropole.org](http://adu-lille-metropole.org)**



*Intervenant*

---

# Antoine BOURGUIGNON

*Directeur Général de la SGP Immobilier (Société des Grands projets)*



*Intervenant*

---

# Laurent STEMMELEN

*Chef de projet du SERM à l'Eurométropole de Strasbourg*



*Intervenant*

---

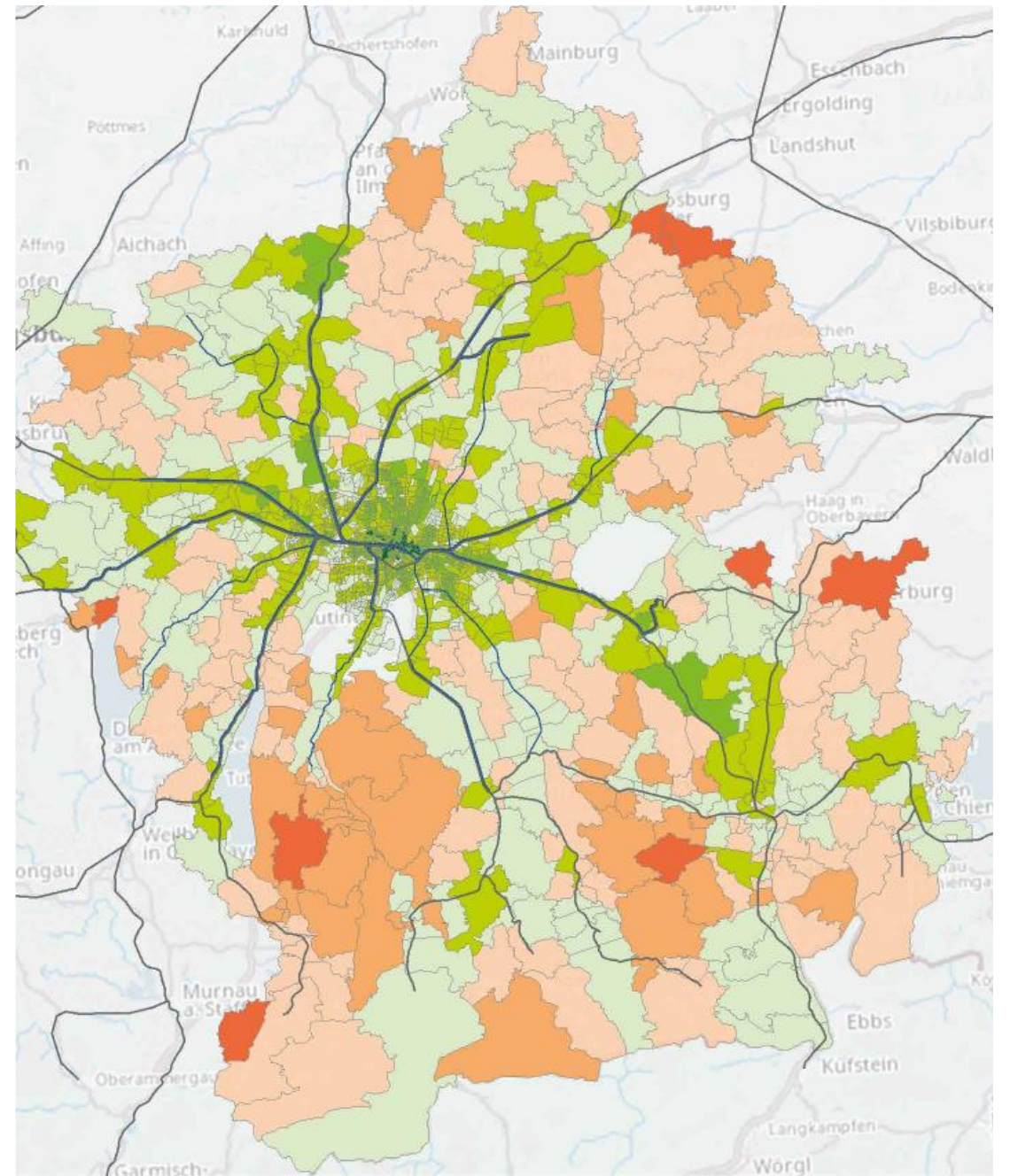
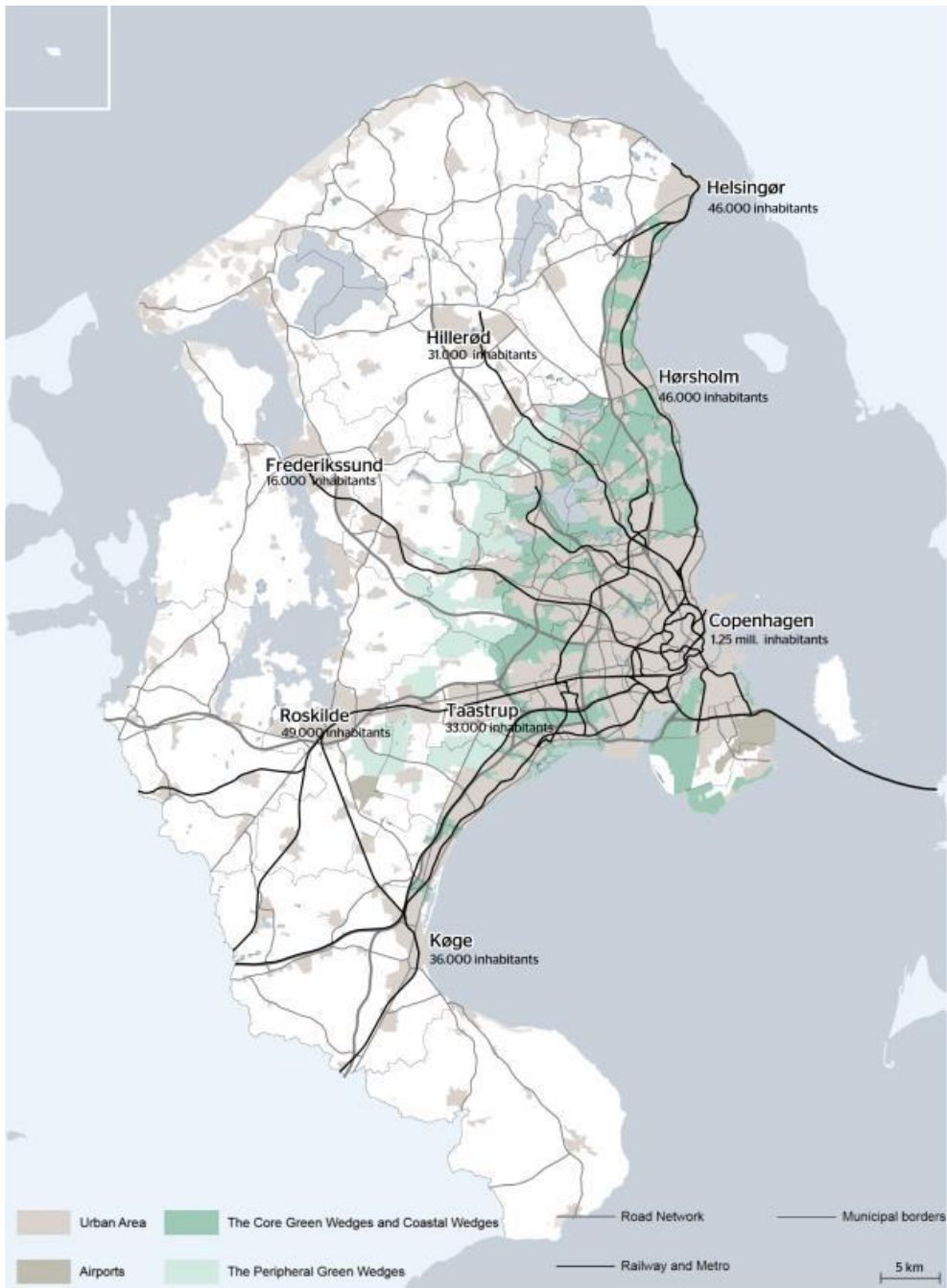
# François de FLEURIAN

*(revue Transports Urbains) : Orientations futures*



# SERM & Urbanisme

Par François de Fleurian,  
Urbaniste, membre du comité de rédaction de *Transports Urbains*  
Animateur du conseil scientifique d'*Objectif RER Métropolitains*  
Janvier 2026

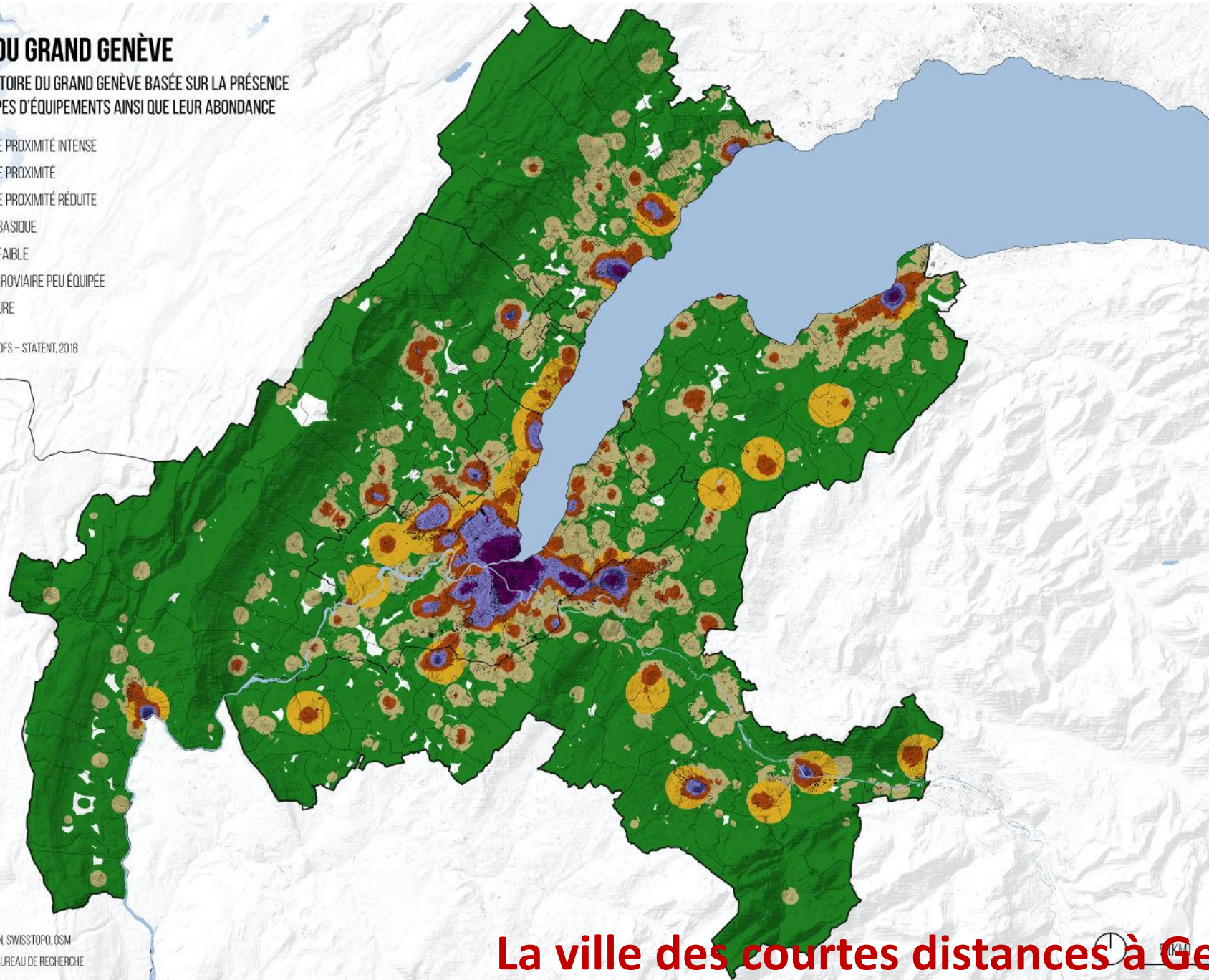


## TYPLOGIE DU GRAND GENÈVE

TYPLOGIE DU TERRITOIRE DU GRAND GENÈVE BASÉE SUR LA PRÉSENCE DES DIFFÉRENTS TYPES D'ÉQUIPEMENTS AINSI QUE LEUR ABONDANCE

- TERRITOIRE DE PROXIMITÉ INTENSE
- TERRITOIRE DE PROXIMITÉ
- TERRITOIRE DE PROXIMITÉ RÉDUITE
- EQUIPEMENT BASIQUE
- EQUIPEMENT FAIBLE
- POLARITÉ FERROVIAIRE PEU ÉQUIPÉE
- ZONE DE NATURE

SOURCES : INSEE - BPE, 2020 | OFS - STATENT, 2018



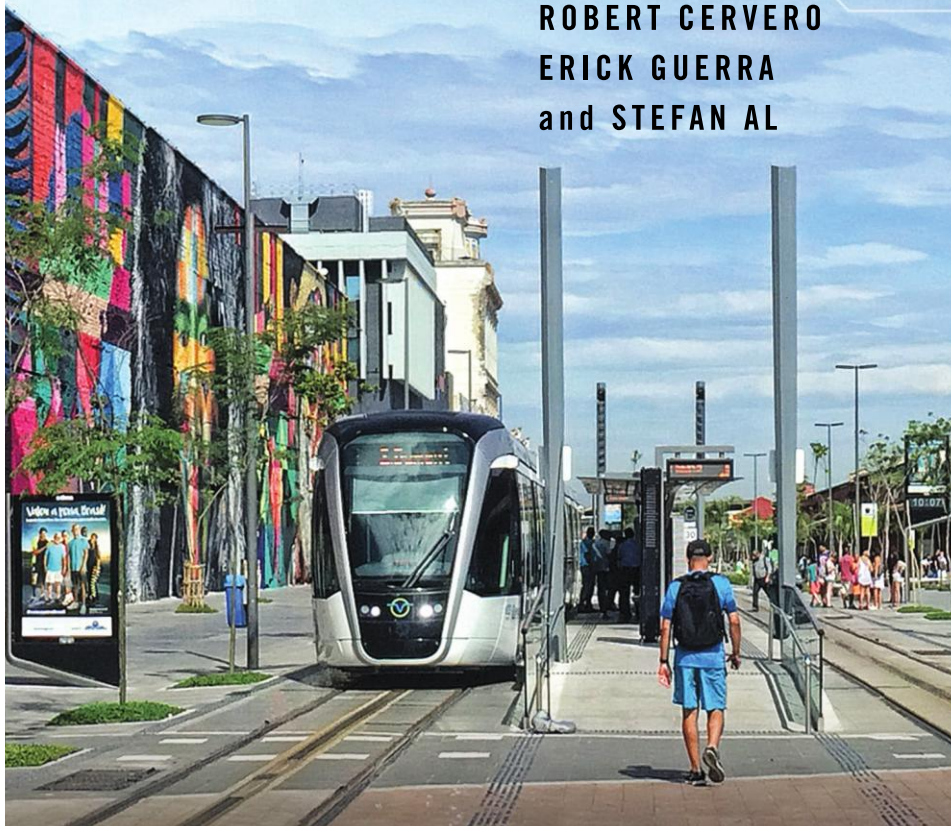
FOND DE CARTE : IGN, SWISSTOPO, OSM  
RÉALISATION : G-T BUREAU DE RECHERCHE

La ville des courtes distances à Genève

# BEYOND MOBILITY

PLANNING CITIES FOR PEOPLE AND PLACES

ROBERT CERVERO  
ERICK GUERRA  
and STEFAN AL



GOUVERNEMENT

Liberté  
Égalité  
Fraternité

RAPPORT THÉMATIQUE  
Février 2022

## PROSPECTIVE 2040-2060 DES TRANSPORTS ET DES MOBILITÉS

20 ans pour réussir collectivement  
les déplacements de demain

**Mobilités et aménagement**

Travaux coordonnés par :  
Francis Beaucire  
Pascal Hornung  
Jean Colard





# Merci pour votre attention !

## Vous avez écouté :

Gouvernance et Financement

**A10 : PLANIFICATION URBAINE  
ET SERM**

*28 JANV. 2026 – SALLE HECTOR – 17:30*

## A suivre :

Gouvernance et Financement

**A15 : LES SERM ET  
L'ENVIRONNEMENT**

*29 JANV. 2026 – SALLE HECTOR – 09:30*