



Service Express Régional Métropolitain du Dijonnais

Dossier de candidature en vue de la labellisation

Décembre 2024





**Service
Express
Régional**

**Métropolitain
du Dijonnais**

S E R M

Sommaire

04	Introduction
05	Périmètre de réflexion
08	Un territoire face aux défis des mobilités du quotidien
12	Une politique volontariste en matière d'amélioration de services et d'infrastructures
15	Une ambition commune pour une mise en œuvre de SERM
17	Un projet SERM au profit des usagers
18	Tracer la voie vers le SERM
20	Pilotage du projet
21	Calendrier du projet

Introduction

La question des mobilités au sein de l'aire d'attraction du dijonnais est aujourd'hui essentielle pour deux raisons :

- 1 - Le nombre important de véhicules qui pénètrent chaque jour dans le territoire métropolitain, en particulier du fait de l'« autosolisme », contribue à la dégradation de l'environnement par l'émission de GES et génère d'autres externalités négatives (congestion, nuisances sonores...) ;
- 2 - Le coût des déplacements des habitants de l'aire urbaine qui alimente la précarité énergétique d'une partie d'entre eux, comme l'a montré le mouvement des gilets jaunes.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a impulsé une nouvelle dynamique de coopération des acteurs de la mobilité modifiant le contexte global des transports. Elle a notamment élargi le sujet à l'ensemble des politiques de mobilité et a imposé une prise de compétence des territoires.

Dans ce contexte, les communautés de communes pour l'essentiel autorités organisatrices de la mobilité (AOM), la métropole et la région ont un rôle éminent à jouer, en travaillant en collaboration. Des contrats opérationnels de mobilité (COM) ont été élaborés entre la Région et les territoires à l'échelle de chaque bassin de mobilité, initiant la coopération à l'échelle des territoires vécus.

C'est pourquoi elles ont acté l'engagement d'une réflexion sur un service express métropolitain pour répondre aux enjeux de décarbonation et de cohésion sociale au sein de l'aire d'attraction.

La coopération pour construire des réponses concrètes et adaptées à tous sera la clé de la réussite.

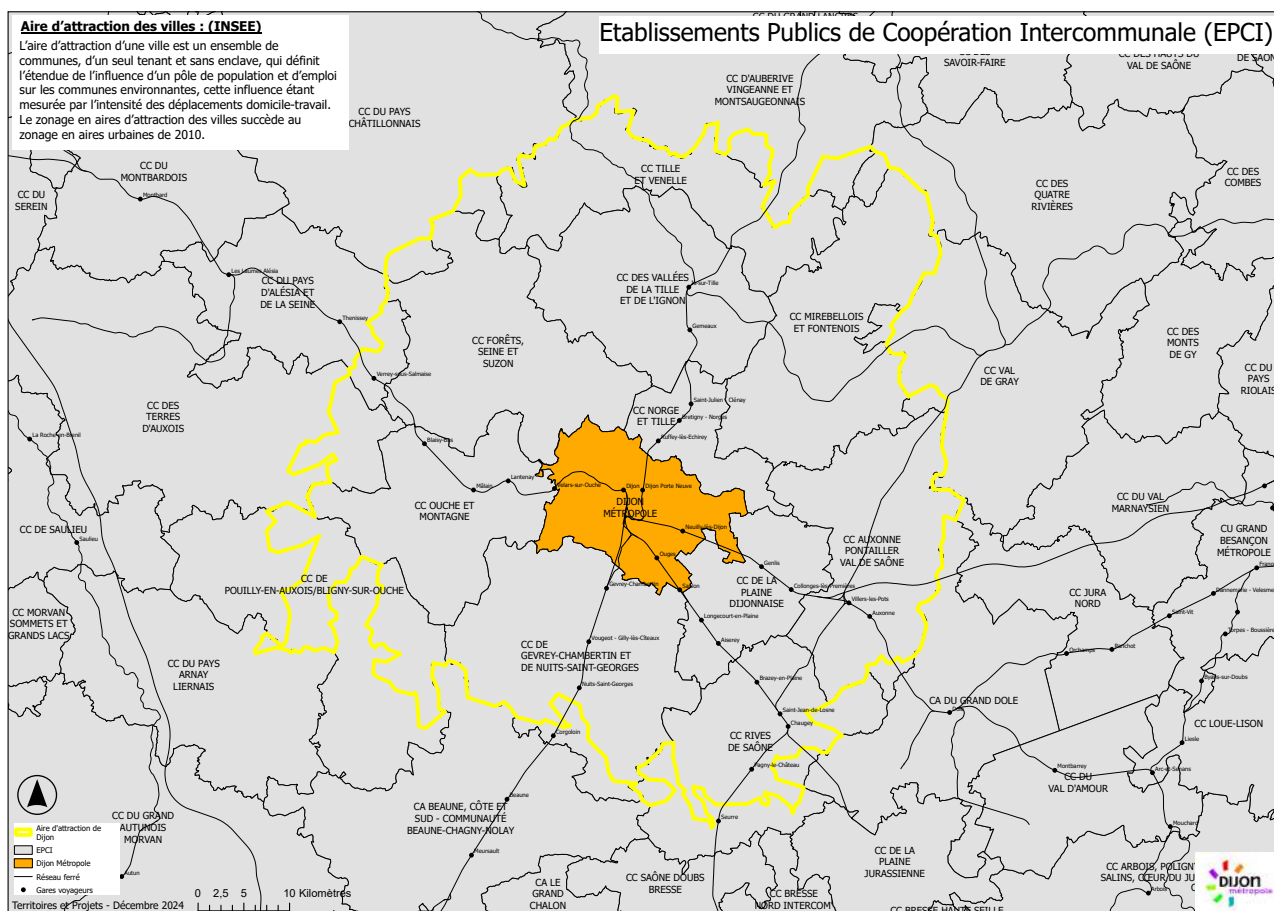
Périmètre de la réflexion

Le périmètre du SERM se base sur l'aire d'attraction de Dijon qui englobe les interactions entre le pôle métropolitain et ses territoires environnants ; cette intensité étant mesurée notamment par les déplacements domicile-travail.

Il est proposé d'engager la réflexion sur la base des EPCI relevant en tout ou partie de l'aire d'attraction de Dijon, voire à des EPCI périphériques qui peuvent présenter des enjeux territoriaux de mobilités en interaction potentiellement forte avec les problématiques du SERM, dans le cadre d'un dialogue partenarial.

Un certain nombre d'EPCI ont déjà engagé des démarches de planification de la mobilité, que ce soit au travers de SCOT, de PCAET et/ou de plan de mobilité simplifié, ou/et élaborent des actions pour améliorer l'offre de mobilité sur leur territoire. Le SERM visera à prendre en compte l'ensemble des démarches existantes et pourra s'appuyer sur les études et actions déjà engagées, ce qui permettra d'améliorer la coopération et la coordination entre les AOM et les différents bassins de mobilité du territoire.

	EPCI	Bassin de mobilité	AOM	Démarches connues de planification de la mobilité
Entièrement ou quasi-entièrement inclus dans l'aire d'attraction	Dijon Métropole,	Bassin du Dijonnais	Oui	SCOT, PLUI HD, PCAET
	CC Ouche et Montagne,		Non (Région AOM)	
	CC Auxonne, Pontailler, Val de Saône			SCOT, PCAET, plan de mobilité (échelle PETR VDSV)
	CC de Norgues et Tille,		Oui	SCOT, PCAET, plan de mobilité commun
	CC de la Plaine Dijonnaise,			SCOT, PCAET, plan de mobilité commun
	CC Forêts, Seine et Suzon,			SCOT, plan de mobilité (échelle PETR PSTB)
	CC des Vallées de la Tille et de l'Ignon,			SCOT, plan de mobilité (échelle PETR PSTB)
	CC Tille et Venelle.			SCOT, plan de mobilité (échelle PETR PSTB)
	CC Mirebellois et Fontenois,			SCOT, plan de mobilité (échelle PETR)
	CC de Gevrey-Chambertin et de Nuits-Saint-Georges,	Bassin entre Beaune et Dijon	Oui	SCOT
	CC des Rives de Saône,			PCAET, schéma directeur des mobilités
Partiellement inclus dans l'aire d'attraction	CC Val de Gray	Bassin du Graylois	Oui	
	CC Pouilly-en-Auxois – Bligny-sur-Ouche	Bassin entre Beaune et Dijon	Oui	
	CC des Terres d'Auxois	Bassin du Nord Côte-d'Or	Oui	
	CC du Pays d'Alésia et de la Seine		Oui	PLUi en cours d'élaboration, avec plan de mobilité
	CC du Pays Châtillonnais		Non (Région AOM)	PCAET



TER Regionals 43 © Vincent Arbelet

Un territoire face aux défis des mobilités du quotidien

A l'instar d'autres territoires, les communes composant l'aire d'attraction de Dijon ont connu des extensions des enveloppes bâties contribuant à l'étalement urbain. Ce développement, outre l'artificialisation des sols, a eu pour conséquence une massification des mouvements pendulaires. Avec 415 000 habitants pour plus de 181 000 emplois, l'aire d'attraction de Dijon se partage entre communes urbaines, péri-urbaines et rurales. Elle se caractérise par une dépendance persistante à la voiture pour les déplacements du quotidien mais également par de fortes disparités et réalités territoriales au sein du périmètre.

CHIFFRES CLÉS

En 2021, l'aire d'attraction c'est :

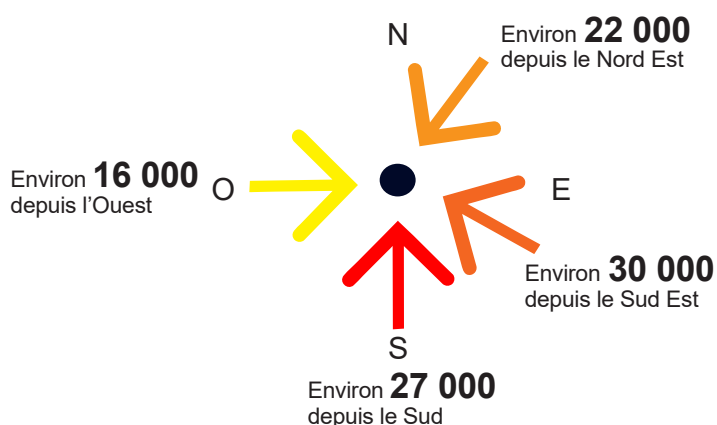
- 333 communes
- 414 799 habitants
- 106,5 habitants au km²
- 181 613 emplois
- 178 765 actifs ayant un emploi résidant dans la zone
- 29 409 entreprises
- 11,8% de taux de pauvreté

Un territoire fortement polarisé autour de Dijon :

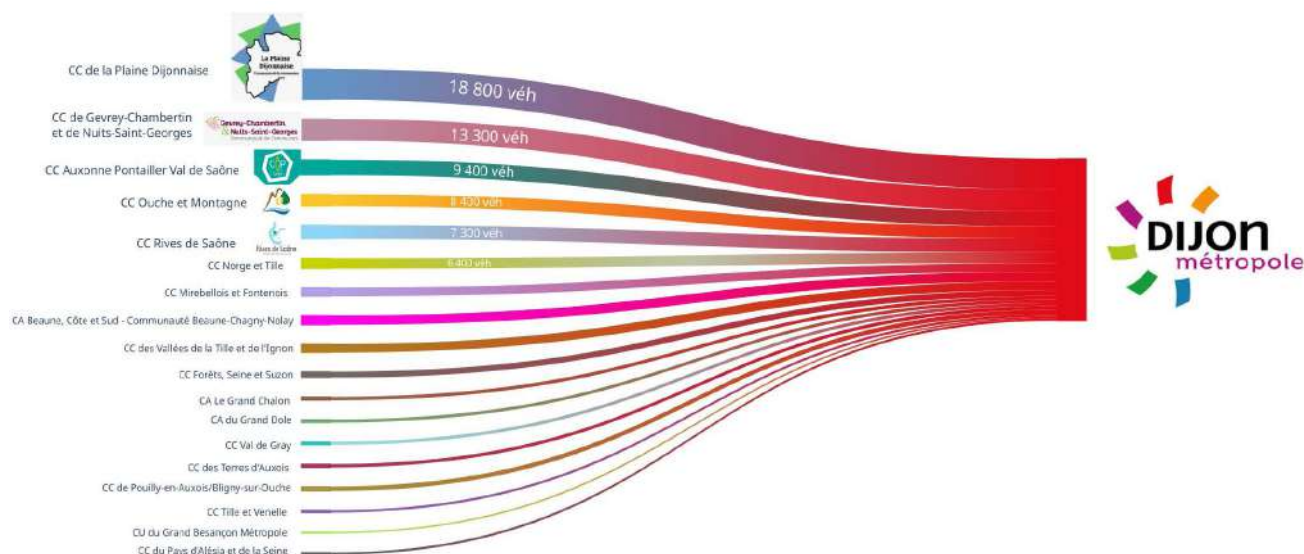
- Près de 63 % des actifs de l'aire d'attraction ont un emploi dans une commune autre que celle de leur résidence.
- Pour 100 actifs de la métropole dijonnaise, on compte 132 emplois.
- 78% des emplois sont concentrés sur Dijon Métropole

Des flux importants et très motorisés :

- Un recours à la voiture qui reste majoritaire : environ 72 % des actifs présents sur l'aire d'attraction empruntent un véhicule motorisé pour se rendre au travail en 2020 (source INSEE).
- Un phénomène d'autosolisme important avec en moyenne 1,04 occupant par voiture (source Enquête ménage déplacement 2016).
- Un covoiturage encore peu pratiqué avec seulement 3% des usagers qui l'utilisent tous les jours ou presque.
- Pour les courtes distances les modes les plus respectueux de l'environnement (transports en commun, marche, vélo) sont légèrement privilégiés.
- Environ 100 000 véhicules par jour (source : OPSAM – 2022) à destination de la métropole dont :

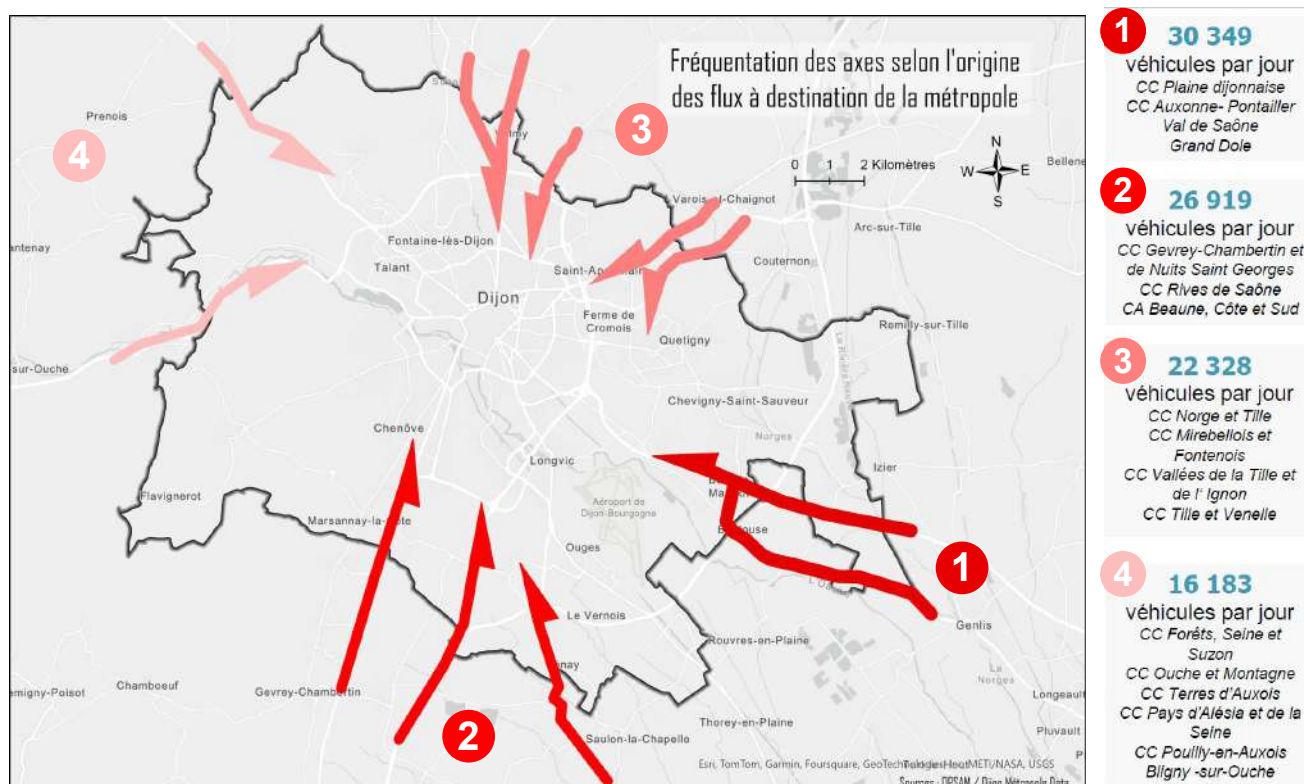


Origine des flux de véhicules à destination de Dijon Métropole (scénario OPSAM 2022)



La combinaison de ces flux quotidiens au sein de l'aire urbaine induit des phénomènes d'externalités négatives (congestion routière, pollution...). Plusieurs corridors de flux convergeant vers le cœur métropolitain ressortent de par leur intensité et volume : axe Sud (Gevrey-Chambertin, Nuits Saint Georges...), axe Sud Est (Genlis, Auxonne...) et axe Nord (Is sur Tille, Selongey...).

Analyse des flux de véhicules entre EPCI (en 2022)



Le secteur des transports face au défi du changement climatique

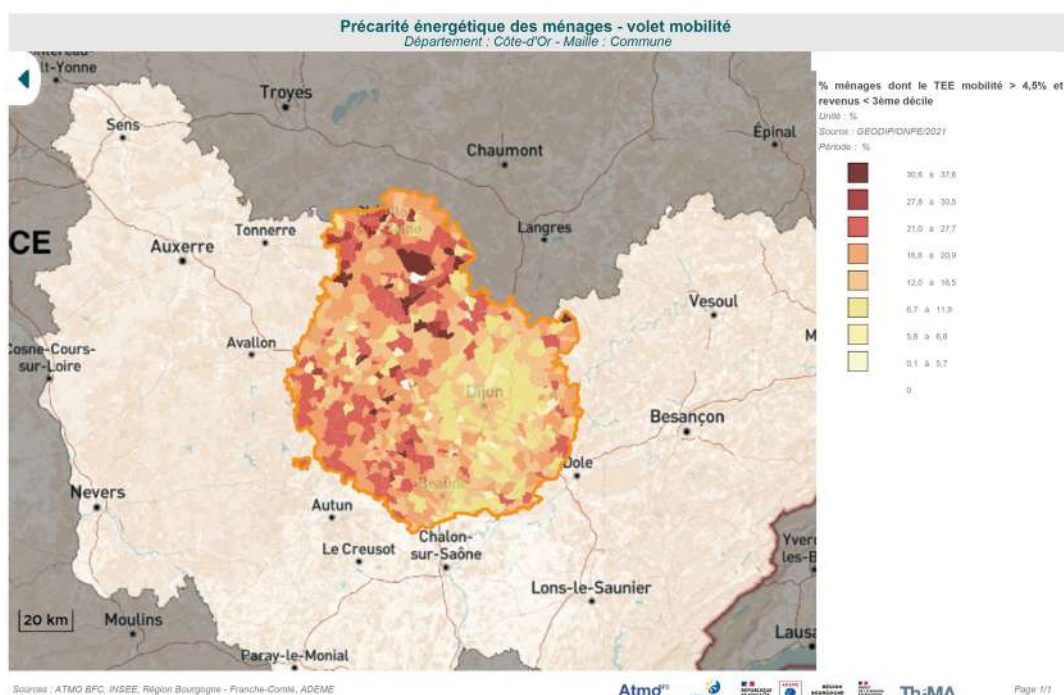
- Sur l'aire d'attraction, les transports routiers représentent 46 % (en 2018) des émissions de GES du territoire. C'est le 1er secteur d'émission avec 912 ktCO₂e.
- Sur la métropole dijonnaise, ils représentent 37 % des émissions de GES en 2018 soit 304 ktCO₂e (contre 22 % pour le résidentiel).
- Sur la métropole dijonnaise, ils représentent plus d'un quart de l'énergie consommée : 1 241 GWh, soit 26% des consommations totales (2ème secteur de consommation derrière le résidentiel).

Les mobilités pendulaires au cœur de tensions sociales récurrentes

Le dernier baromètre des mobilités du quotidien indique que 45 % des Français n'ont pas le choix de leur mode de transport. La précarité dans les mobilités toucherait 1,5 millions de personnes. Ces vulnérabilités peuvent être sources d'incompréhension face à certaines orientations adoptées en faveur de la transition écologique. Elles doivent être prises en compte dans les politiques de mobilité au titre de la justice sociale.

Le territoire de SERM est en effet concerné par le phénomène de « précarité énergétique » lié aux déplacements comme le montre la carte ci-dessous, issue des données OPTeER. Sur Dijon Métropole on constate une augmentation de la pauvreté de 1,6pt contre 0,03 sur l'ensemble du territoire français. 25% des ménages sont exposés aux risques liés à l'augmentation du coût des carburants.

Ces fragilités sociales au sein de l'aire urbaine se distinguent aussi de façon plus marquée sur le pourtour plutôt rural de l'aire urbaine.



Une politique volontariste en matière d'amélioration de services et d'infrastructures

Face à l'urgence d'une transition vers une mobilité soutenable, les territoires et autorités organisatrices de la mobilité ont, depuis plusieurs années, investi massivement pour la mise en œuvre des actions visant à développer les services de mobilité décarbonées et initier l'insertion de l'automobile (à usage individuel ou partagé) dans une chaîne intermodale de déplacements .

CHIFFRES CLÉS

Une offre ferroviaire, épine dorsale du système de transport

- Une étoile ferroviaire à cinq branches, desservie par des services régionaux périurbains et intervilles.
- 27 gares et haltes dans l'aire d'attraction de Dijon.
- Une gare de Dijon Ville avec 7,7 millions de voyageurs par an.
- Une offre de train Mobigo partiellement cadencée, transportant plus de 12 000 voyageurs par jour, avec une fréquentation en hausse de plus de 20 % depuis 2017.



Une offre de transports en commun urbains et interurbains de qualité

- Un réseau de cars Mobigo constitué de 19 lignes régulières radiales, transportant près de 500 000 voyageurs par an, essentiellement des scolaires.
- Une offre de transports en commun (Divia) sur la métropole structurée autour de 2 lignes de tramway et 7 lignes à haut niveau de service. A lui seul le tramway représente la moitié des déplacements en transports en commun.
- Une personne sur 5 utilise quotidiennement les transports en commun pour une part modale des transports en commun qui s'élève à 14% sur l'agglomération et 15% sur la commune de Dijon
- 70,6 % des habitants de la métropole résident à moins de 300 m d'un arrêt de transports en commun ayant une fréquence de passage inférieure à 20 minutes.
- Près de 43 millions de voyageurs en 2023 sur le réseau Divia.



©Vincent Arbelet / Ville de Dijon



Bus Mobigo Gare de Dijon © David Cesbron

Une offre alternative à l'autosolisme carboné

- Un réseau autoroutier accessible depuis la rocade de Dijon en direction de l'A38, l'A311, A36 et A31.
- Développement des alternatives aux carburants fossiles : expérimentation mobilité hydrogène, infrastructures de recharge des véhicules électriques (SRIRVE).
- 30 aires de covoiturage identifiées sur l'aire d'attraction en 2020.
- Une offre d'autopartage (Citiz, etc.).
- Une plateforme de covoiturage Mobigo : covoiturage, viamobigo.fr.



Aire de co-voiturage à Fénay
©Philippe Maupetit / Ville de Dijon



Auto partage Citiz ©Ville de Dijon

Des initiatives nombreuses en faveur des mobilités actives

- Extension de zones piétonnes et développement de zones apaisées (vélorue, zones de rencontres, chaussées à voie centrale banalisées, etc.).
- Mise en place de schémas directeurs et services vélos.
- 33% de la voirie aménagée au 1er janvier 2023 au profit des mobilités actives sur le territoire métropolitain.



Embellissement de la place Bossuet
©Ville de Dijon

Développement de l'intermodalité :

- Création de pôles d'échanges multimodaux (Gare Dijon Ville, un des premiers PEM créés en France en 2009).
- Création de 3 parcs relais sur la métropole dijonnaise.
- Système d'information multimodal.



Incitation au changement de comportement :

- Une communication en faveur de l'usage de l'offre de mobilité collective ou partagée : MaaS Mobigo : viamobigo.fr.
- Des plateformes de mobilité solidaire.
- Challenge Mobilité.

Sur Dijon Métropole, ces aménagements couplés à une nouvelle offre de services ont eu des répercussions positives et à poursuivre :

- Les déplacements en tant que conducteur de voiture particulière -4,8%
- Les déplacements en tant que passager +58%
- Les flux cyclistes +73%
- L'usage des transports collectifs +10,2%

Malgré ces efforts déployés et au-delà de ces évolutions encourageantes, une part importante des habitants des secteurs périurbains et ruraux ne disposent pas d'alternative à la voiture individuelle. L'un des objectifs du projet de SERM est bien de rendre attractives les solutions de mobilités et de favoriser leurs usages (tous modes confondus), sur un territoire plus large que le seul périmètre géographique restreint de Dijon Métropole.

Une ambition commune pour une mise en œuvre de SERM

Face aux constats exposés ci-avant, il convient aujourd'hui d'accélérer le changement et la transition pour une meilleure décarbonation des mobilités notamment en agissant sur les flux pendulaires. Le 1^{er} défi est celui de répondre aux enjeux de transition écologique et objectifs affichés dans les documents de planification. Le 2^{ème} défi est de mettre en œuvre une mobilité partagée pour tous.

Objectifs du SRADET :

- Baisse de la consommation d'énergie sur 2012 – 2030 pour les transports routiers :
 - 2,1% par an

Objectifs Plan Climat et Biodiversité Dijon Métropole Cap 2050 :

- Baisse de la consommation d'énergie sur 2010 – 2050 pour les transports routiers :
 - 1,4% par an

La démarche SERM sur le territoire met en lumière la nécessité de coordonner et harmoniser les politiques de mobilité et d'initier une dynamique à tous les échelons territoriaux. À travers cette démarche, la région Bourgogne-Franche-Comté et Dijon Métropole, avec l'appui des collectivités et intercommunalités autorités organisatrices de la mobilité qui composent l'aire d'attraction ont pour ambition de définir une feuille de route partagée et un cadre d'intervention commun avec l'ensemble des parties prenantes.

L'ambition fixée pour cette feuille de route est triple :

1 - Rendre les pôles d'attractivité accessibles à tous

La concentration de certaines fonctions urbaines (activités et services de tous ordres, équipements culturels, équipements médicaux de pointe, université et grandes écoles ; ...) au sein de la métropole induit des déplacements aux motifs divers.

Ces fonctions doivent être accessibles à tous, avec un temps de parcours compétitif, afin de ne pas mettre à l'écart les habitants des territoires plus éloignés.

L'évolution de l'offre de transport tant en termes de services que d'infrastructures sur le territoire devra être étudiée pour rendre la mobilité accessible à toutes et tous.

2 - Accompagner et améliorer l'inclusivité des déplacements du quotidien

Le projet de SERM portera une attention particulière sur les enjeux de mobilité des publics en situation de vulnérabilité tant économique ou sociale. Il s'agira d'organiser des solutions et pratiques de mobilité inclusives, et solidaires pour des publics ciblés.

3 - Changer les comportements et diminuer la place de la voiture dans le quotidien des habitants

Les leviers pour décarboner les mobilités sont multiples : améliorer l'accès aux mobilités alternatives (dont les modes actifs et les véhicules partagés) développer une offre servicielle adaptée aux besoins (billettique, tarification, offre numérique...), mailler les différents réseaux de transport, créer des plateformes utiles aux usagers, électrification de la flotte et maillage de bornes de recharge

Un projet SERM au profit des usagers

Le fil conducteur du projet SERM reposera sur 3 piliers :

1 - Un projet durable et soutenable

Le constat actuel montre la grande dépendance aux énergies fossiles, en raison de la prédominance des déplacements en véhicules motorisés. Les solutions de mobilités quotidiennes qui seront proposées dans le cadre du SERM devront être sobres en énergie et matière.

Au-delà, le SERM du Dijonnais ne vise pas principalement des investissements d'infrastructures lourdes. Il se voudra efficace, réaliste, tout en étant économe en moyens publics, et recherchera à optimiser l'usage des services et des infrastructures existantes, en recherchant notamment les synergies et l'amélioration de la coordination entre les offres. Des expérimentations simples et faciles à mettre en œuvre pourront être déployées à court et moyen terme.

2 - Un projet pragmatique et adapté aux enjeux territoriaux

Le projet devra faire progresser les « agilités » des déplacements du quotidien avec des solutions innovantes, combinées et adaptées à la diversité des besoins et motifs, que ce soit sur le plan technique et/ou sociétal et/ou de gouvernance.

En s'appuyant sur les dispositifs existants, ou en faisant évoluer ces derniers vers davantage de coordination et de fluidité, il visera notamment à améliorer l'expérience de l'usager (information, billettique, mise en relation, coaching mobilité...) dans le but d'optimiser ses déplacements.

Le projet de SERM n'a vocation ni à se substituer aux documents de planification de mobilité des AOM partenaires, ni à constituer une structure compétente supplémentaire, mais constitue une instance de dialogue et de travail partenariale visant à partager des ambitions et mener à terme des projets de mobilité au service des territoires du périmètre retenu.

3 - Une mobilité partagée pour tous

L'approche SERM, axée sur les personnes et usagers, visera à rendre la mobilité alternative à l'autolisme accessible à tous tant aux jeunes qu'aux personnes âgées, tant aux urbains qu'aux habitants du périurbain, du secteur rural...

Aujourd'hui, face aux réalités multiformes du territoire, les solutions de mobilité ne sont pas les mêmes pour tous les habitants du périmètre SERM. Les offres alternatives sont plus facilement accessibles dans le cœur métropolitain que dans les territoires périurbains.

Il s'agira donc d'offrir des solutions adaptées (autopartage, covoiturage, cars express...) dans les territoires moins denses. L'objectif est d'apporter des réponses pragmatiques et donner la possibilité à l'usager d'élaborer sa propre stratégie de mobilités quotidiennes, en alternative à l'usage de la voiture individuelle.

Tracer la voie vers le SERM

Des études à l'écoute des territoires et des usagers

Pour définir le cadre d'intervention du projet SERM, il est essentiel de bien connaître les besoins et le vécu de façon différenciée selon les territoires et les typologies de public. Un travail de collecte des données et études existantes sera mené.

Sur le territoire métropolitain, des études d'opportunité et de faisabilité (pour un montant de 500 000 €) pour l'extension du réseau structurant de transport public sont en cours. La restitution de ces études est prévue pour mi 2025.

Eu égard à cet état des lieux qui permettrait d'améliorer rapidement l'existant ou d'expérimenter des solutions légères, de nouvelles études complémentaires pourraient être lancées pour compléter la connaissance des besoins. À titre d'exemple :

- Une étude quadrant pourrait permettre la réalisation d'un diagnostic quantitatif et qualitatif par secteur géographique, analyse de l'offre en transport en commun existante, caractérisation de la demande et des conditions de circulation, estimation des trafics. Une attention particulière sera portée à la compréhension des motifs de choix des solutions de mobilité employées et à l'objectivation de l'absence d'alternatives.
- La réalisation d'une Enquête ménages déplacements (EDM) permettrait de connaître la mobilité quotidienne des habitants à l'échelle du périmètre SERM. La méthodologie employée serait celle du CEREMA (enquête EMC²) afin de garantir la fiabilité et la comparabilité des résultats.

L'offre ferroviaire, armature du SERM :

Au regard de la densité de son réseau ferré disposé en étoile à cinq branches, le territoire dispose d'un atout majeur pour la mise en œuvre d'un SERM.

Les ambitions établies et partagées entre les partenaires viseront à approfondir techniquement des scénarios de projet de service pour répondre aux besoins des usagers.

Les ambitions sont multiples :

- Renforcer l'offre ferroviaire : cadencement, continuité et amplitude horaire.
- Améliorer l'exploitation du nœud ferroviaire : optimiser la capacité en gare et la robustesse de l'exploitation.
- Étudier les possibilités de desserte fine des territoires notamment périurbains et ruraux.

L'amélioration de l'interface entre l'offre ferroviaire ou routière et les autres modes sur le territoire devra être travaillée autour de lieux d'intermodalité, en consacrant éventuellement les haltes et gares concernées comme Pôles d'échanges multimodal (PEM).

Ainsi, sur le territoire métropolitain, la création d'un Pôle d'échanges multimodal (PEM) autour de la gare Porte Neuve pourra s'inscrire pleinement dans cette réflexion à long terme, dans une logique d'amélioration de l'intermodalité, pour autant qu'il se justifie du point de vue des besoins à satisfaire eu égard aux montants d'investissements nécessaires et des enjeux de décarbonation et sociétaux.

Le projet du SERM Dijonnais pourrait également permettre, dans une logique de long terme, d'étudier entre partenaires la pertinence de mise en œuvre de services ferroviaires nouveaux desservant ce pôle d'échanges, et les éventuelles infrastructures associées. L'opportunité de ces réalisations est néanmoins conditionnée à leur intérêt socio-économique, d'une part, et la soutenabilité de leur financement par les partenaires, d'autre part.

Vers un meilleur usage des infrastructures routières au profit des mobilités durables :

Sur l'ensemble du territoire et en particulier dans les secteurs non desservis par le ferroviaire, il conviendra d'étudier les solutions de mobilité qui pourront être proposées en s'appuyant sur les infrastructures routières existantes :

- Évolution des lignes de cars interurbains et de bus urbains.
- Création ou labellisation de lignes de cars express, proposant une offre cadencée et continue.
- Autopartage, covoiturage, politique de stationnement en périphérie et en zone urbaine (parc-relais, ...).
- Services de transport à la demande.
- Aménagements cyclables sécurisés et mesures d'accompagnement à l'usage du vélo.
- Outils de connaissance de l'offre de mobilité et d'achat de titres.

Ces solutions seront étudiées dans une logique de rabattement et de complémentarité avec les modes plus lourds que sont le ferroviaire ou les lignes de bus à haut niveau de service, dans une logique d'intermodalité améliorée.

Pilotage du projet

Aujourd'hui, dans la perspective de fédérer l'ensemble des collectivités et des EPCI de l'aire d'attraction aux côtés des 2 autorités compétentes en terme de déplacements, il est nécessaire de mettre en place une gouvernance mobilité.

La gouvernance du projet choisie et décrite ci-après a pour vocation de créer les conditions d'une mobilisation forte et cohérente avec l'ensemble des élus et autorités compétentes.

L'ensemble des parties prenantes identifié à ce stade, représentées dans les différentes instances de gouvernance, est listé ci-dessous :

- État,
- Région Bourgogne Franche-Comté,
- Dijon Métropole,
- Communauté de Communes de Norgés et Tille,
- Communauté de Communes de la Plaine Dijonnaise,
- Communauté de Communes Forêts, Seine et Suzon,
- Communauté de Communes Ouche et Montagne,
- Communauté de Communes de Gevrey-Chambertin et de Nuits-Saint-Georges,
- Communauté de Communes des Rives de Saône,
- Communauté de Commune Auxonne, Pontailler, Val de Saône,
- Communauté de Communes Mirebellois et Fontenois,
- Communauté de Communes des Vallées de la Tille et de l'IGNON,
- Communauté de Communes Tille et Venelle.

Un comité de pilotage stratégique se réunira régulièrement pour avancer dans la mise en œuvre du projet SERM. Des représentants d'usagers, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures ou autres pourront être associés à ces comités en cas de besoin.

Une instance technique transversale rassemblera les directeurs et chefs de service de l'ensemble des partenaires et assurera le suivi du projet SERM. Elle aura vocation à définir les éléments techniques pour alimenter efficacement le comité de pilotage et permettre une prise de décision stratégique éclairée.

Dans la mesure où le rail et la route sont les infrastructures support des services ferroviaires et autocars, les gestionnaires de réseaux (Conseil départemental de la Côte-d'Or, SNCF Réseau, SNCF Gares&Connexions) seront des partenaires à associer dans le cadre des études et actions à mener sur les périmètres les concernant.

Calendrier du projet

Les différentes actions envisageables dans le cadre du SERM du Dijonnais pourront être priorisées à plusieurs échéances :

Court terme :

- Améliorer le porté à connaissance des offres de mobilités sur le territoire, à travers la communication et la facilitation de l'accès à l'information tous canaux et supports.
- Améliorer l'interface entre les offres de mobilités, notamment autour des pôles intermodaux, la coopération et la coordination entre acteurs.
- Faciliter le développement et la promotion du covoiturage.
- Approfondir et compléter les diagnostics, et conduire les études répondant aux enjeux identifiés.

Moyen terme :

- Développer, adapter et organiser les offres de mobilités tous modes, dans une logique intermodale.
- Mettre en œuvre les projets de nouvelles offres de service identifiées, retenues et financées à l'issue des études.

Long terme :

- Considérer des infrastructures nouvelles de mobilités qui auront pu être collégialement décidées et financées au terme des études.

Dans le cadre de la démarche d'obtention de la labellisation et du statut, le macro-calendrier indicatif de travail partenarial pourrait ainsi être le suivant :

2024 – Validation par les partenaires de la démarche et de la feuille de route pour le dépôt du dossier de labellisation

2025 – Lancement des études et des premières actions, mise en place opérationnelle de la gouvernance

Début 2026 – Constitution finale du projet SERM en vue de l'obtention du statut

Service Express Régional Métropolitain du Dijonnais

Dossier de candidature en vue de la labellisation

Décembre 2024

