

SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS (SERM) : LE RÔLE DES INTERCOMMUNALITÉS





Sommaire

P. 3 REMERCIEMENTS

P. 3 GLOSSAIRE

P. 4 EDITOS

P. 6 RÉSUMÉ

P. 7 INTRODUCTION

P. 8 ORIGINE ET OBJECTIFS DES SERM

LE MANQUE D'ALTERNATIVE À LA VOITURE POUR RELIER CENTRE ET PÉRIPHÉRIE, POINT DE DÉPART DES SERM

LES SERM, UN PROJET POLITIQUE COMMUN D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE À L'ÉCHELLE DES GRANDES AIRES URBAINES

DES SERM DANS LA CONTINUITÉ DES PROJETS PORTÉS PAR LES COLLECTIVITÉS: QUELQUES EXEMPLES

P. 19 STRATÉGIE ET MISE EN ŒUVRE DES SERM

QUELS ACTEURS ET QUELLE GOUVERNANCE POUR LES SERM ?

QUELS OUTILS ET QUELS MOYENS POUR LE DÉPLOIEMENT DES SERM ?

P. 28 ANNEXE: CE QUE DIT LA LOI

Remerciements



Rémi BOCHARD, directeur général des services de la communauté d'agglomération du Pays Basque

Fabien DUPREZ, directeur général adjoint en charge des mobilités de la communauté d'agglomération du Pays Basque, directeur général du Syndicat des mobilités du Pays Basque Adour

Julien DANIEL, responsable du service Mobilité et prospective, Métropole Rouen Normandie

Carole MASSARI, chef de projet stratégie ferroviaire, Métropole Rouen Normandie

Jean MUNIER, directeur général adjoint Aménagement Durable et Transitions Territoriales, communauté de communes du Bassin de Pompey

Glossaire



- * **AOM** : autorité organisatrice de la mobilité
- * **COM** : contrat opérationnel de mobilité
- * **CPER** : contrat de plan Etat-Région
- * **LOM** : loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
- * **PLU(i)** : plan local d'urbanisme (intercommunal)
- * **PdM** : plan de mobilité
- * **SRADDET** : schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
- * **SCoT** : schéma de cohérence territorial
- * **SER** : service express routier
- * **SERM** : service express régional métropolitain
- * **TAD** : transport à la demande
- * **VM** : versement mobilité
- * **ZFE(-m)** : zone à faibles émissions (mobilité)



Antoine Chéreau,

Vice-président Mobilités d'Intercommunalités de France, président de la communauté d'agglomération Terres de Montaigu, 1^{er} vice-président de la région Pays de la Loire

Le renforcement de l'intermodalité dans et autour de nos centres urbains est un enjeu majeur de notre transition écologique, de notre cohésion territoriale et de notre viabilité économique. Ces projets vont exiger un effort de concertation, de négociation, et l'organisation d'une gouvernance au long cours associant État, régions, opérateurs, élus locaux, citoyens. **Le dialogue continu des élus de proximité avec les acteurs du territoire et les habitants leur donne une connaissance fine des besoins en mobilité et des solutions à mettre en place.**

Les intercommunalités ont leur rôle à jouer – les métropoles bien sûr, mais aussi les intercommunalités de périphérie. En effet, l'objectif des SERM est de faciliter les déplacements réguliers de voyageurs vers et depuis les centres urbains : **il reviendra donc aux communautés de communes et d'agglomération de mettre en œuvre le maillon local du SERM** avec services de mobilités et pôles d'échanges multimodaux.. Dans ce contexte, Intercommunalités de France continue de plaider pour que davantage de communautés de communes puissent devenir autorités organisatrices de la mobilité.

Les intercommunalités seront aussi amenées à anticiper les impacts des SERM sur l'organisation de leurs bassins de vie afin qu'ils renforcent les petites centralités, cœurs de bourgs ou sites d'activités, qu'il faudra densifier en y apportant les équipements et services nécessaires, tout en veillant à conserver un cadre de vie agréable pour les habitants.

Cette publication aidera tous les décideurs locaux désireux de comprendre les enjeux des SERM. Elle leur donnera également des clefs pour cerner les questions qui restent encore ouvertes : questions du financement, de la gouvernance et du calendrier de ces projets d'ampleur.

Cette production traduit aussi la vitalité du partenariat qui unit depuis de nombreuses années Intercommunalités de France et le groupe Transdev. Je remercie son directeur général, Édouard Hénaut, d'avoir ainsi renouvelé sa confiance à notre association pour travailler ensemble à des offres de mobilités plus durable qui répondent aux besoins de chaque Français.



Edouard Hénaut,
Directeur Général de Transdev France

Avec les SERM, les collectivités font le pari de l'intermodalité autour d'une vision équilibrée et partagée de l'aménagement du territoire. Les défis actuels appellent à renforcer la cohésion sociale et territoriale, à répondre aux enjeux de transition juste et d'équité pour offrir des solutions de mobilités décarbonées au plus grand nombre. Connecter les périphéries et désenclaver les territoires, décarboner les mobilités et protéger le pouvoir d'achat doivent être les objectifs finaux de chaque projet.

Pour Transdev, le mantra des SERM est « le bon mode au bon endroit au meilleur coût ». Il s'agit d'abord de répondre aux besoins spécifiques des territoires et à la demande des usagers en adoptant des services express ferroviaires ou routiers. Le réseau français existant couvre l'ensemble du territoire et peut être adapté pour offrir des services express routiers flexibles et déployables rapidement. Les cars express, composante reconnue par la loi SERM, incarnent parfaitement cette ambition. Pour optimiser la qualité des nouveaux services et en maximiser leur attractivité, Transdev analyse les besoins de mobilités et flux réels de déplacement, afin d'éclairer le choix des collectivités. Il faut enfin penser en termes d'efficacité des dépenses publiques au bénéfice de l'efficacité environnementale et de la qualité de service. Chaque mode, chaque service, aligné avec les spécificités des territoires, trouvera son utilité pour construire une offre de transport multimodale cohérente.

Enfin, la clé de réussite des SERM réside également dans une planification globale de l'offre, en phase avec une vision d'urbanisme et de valorisation des territoires. Fluidité des correspondances, accessibilité et connectivité des services digitaux, je suis convaincu que les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) peuvent devenir de véritables « hubs de mobilités » intégrés aux projets de développement des intercommunalités.

Je remercie Sébastien Martin et Antoine Chéreau de faire fructifier ce partenariat avec Intercommunalités de France qui permet de renforcer collectivement nos réflexions sur les SERM et d'accélérer leur déploiement sur l'ensemble des territoires !





Résumé

La voiture comme mode de transport principal au quotidien pour une très grande majorité de nos concitoyens est une réalité. Mais c'est parfois une réalité subie, car si elle reste synonyme de rapidité et de praticité, elle implique également des contraintes budgétaires, un impact écologique, des nuisances... C'est particulièrement vrai pour les habitants des territoires périurbains et ruraux, qui font le constat du manque, voire de l'absence d'alternatives au véhicule particulier. Offrir des solutions alternatives est justement le but des Services Express Régionaux Métropolitains dits «SERM».

Les projets de SERM intègrent les services multimodaux et intermodaux permettant de relier les espaces ruraux et périurbains aux grandes centralités urbaines. Pour répondre à ces besoins de connectivité, les périmètres des SERM ont donc vocation à épouser les bassins de mobilité fonctionnels, au-delà des périmètres administratifs des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en s'inscrivant dans des dynamiques de coopération territoriale.

Deux grands enjeux se posent :

- Pérenniser les coopérations entre Régions et AOM locales au-delà de la programmation des infrastructures, jusqu'à l'exploitation opérationnelle et coordonnée des services et équipements de transports et de mobilités (rail, route, voies cyclables, pôles d'échanges multimodaux, gares routières et, ou ferroviaires, espaces de stationnement pour les différents modes de déplacements) ;
- Faciliter les déplacements et l'accessibilité des habitants sans pour autant accroître la concentration des emplois et services dans les cœurs des métropoles régionales et répondre à l'objectif d'un développement équilibré des territoires en desservant les cœurs de bourgs et les petites centralités.

La loi sur les SERM du 27 décembre 2023 réaffirme l'importance de la cohérence urbanisme-transport. Inscrire les projets de SERM dans les démarches de planification spatiale (SRADDET, SCoT) et les documents d'urbanisme (Plans Locaux d'Urbanisme) constitue une opportunité pour revisiter ou conforter des stratégies d'aménagement de l'espace et de sobriété foncière.

Les intercommunalités tiendront une place singulière dans la mise en œuvre des SERM : à ce jour, 721 intercommunalités sur 1 254 sont autorités organisatrices des mobilités (AOM), soit près de 60 % d'entre elles. 60 % des intercommunalités comptant au moins un PEM sur leur territoire, porte ou ont porté un projet de PEM. Plus de 40 % des communautés de communes et communautés d'agglomération gèrent $\frac{3}{4}$ à la totalité des voiries relevant du bloc local. Cette compétence est obligatoire dans les communautés urbaines et les métropoles. $\frac{2}{3}$ des intercommunalités portent soit un SCoT, soit un PLUi, soit les deux.

La conception et le financement des SERM devra permettre aux élus locaux d'accompagner le report modal depuis le véhicule particulier vers les transports collectifs et les mobilités actives. Cela induit des besoins de financement en investissement et en exploitation entre le centre de la métropole et les espaces périurbains et ruraux. Depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM), un outil de coopération existe pour la coordination des acteurs : le contrat opérationnel de mobilité, démarche de contractualisation à l'échelle des bassins de mobilité entre AOM locales et région, en sa qualité de chef de file des mobilités et de l'intermodalité. Projets de coopération par définition, les SERM doivent nécessairement s'inscrire dans ce droit commun.

Les projets devront nécessairement rationaliser les coûts avec « les bons modes aux bons endroits », tandis que les ressources des AOM devront encore être renforcées autour d'une programmation financière à long terme.

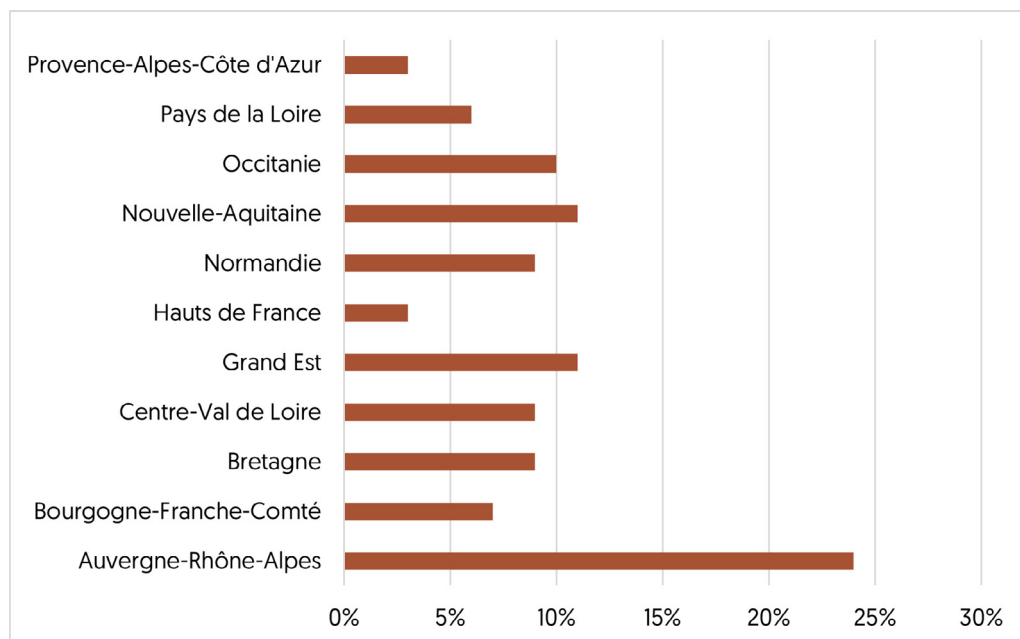
Ce document vise à déterminer à quelles conditions les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) peuvent être un outil partagé d'aménagement du territoire au service d'un mieux vivre collectif et atteindre leurs objectifs de décarbonation des mobilités.

Il est rédigé dans la continuité des études réalisées précédemment dans le cadre du partenariat entre Intercommunalités de France et Transdev : *Nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faible densité, une priorité des prochains mandats locaux (2020)* et *L'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie, point d'étape de la loi d'orientation des mobilités (2023)*.

Ce document est établi à l'appui de l'enquête Mobilités menée par Intercommunalités de France en 2024 dans la continuité de celles menées en 2021, 2022 et 2023. En 2024, l'enquête a recueilli 124 réponses (soit un échantillon d'environ 10 % des intercommunalités), dont :

- 2 métropoles, 1 communauté urbaine, 37 communautés d'agglomération, 80 communautés de communes ;
- 69 % d'intercommunalités autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

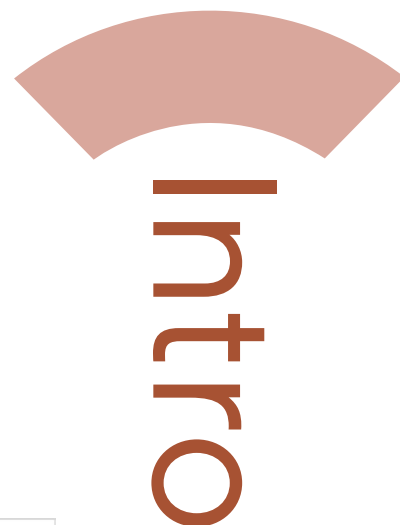
RÉGIONS DE LOCALISATION DES RÉPONDANTS



Ce document s'appuie aussi sur des entretiens menés auprès de trois intercommunalités, sur le territoire desquelles des projets de SERM sont en cours :

- La métropole Rouen Normandie ;
- La communauté de communes du Bassin de Pompey ;
- La communauté d'agglomération du Pays basque.

Il s'appuie sur les travaux et les cartes de "La France Habitée", copiloté par le géographe Jacques Levy et l'expert en mobilité Jean Coldfey, avec les équipes de Choros, l'université de Reims, Transdev et Transamo.



ORIGINE ET OBJECTIFS DES SERM

Depuis de nombreuses années, les phénomènes de congestion automobile dans les grandes aires urbaines, aggravés par l'éparpillement périurbain, ont amené les collectivités locales à s'engager dans des réflexions sur leurs infrastructures et services de transport collectif. Ces réflexions ont été retranscrites dans des documents tels que le Livre Blanc des Transports de la Métropole Aix-Marseille Provence en 2013 ou le schéma directeur des infrastructures de transport de la Métropole Européenne de Lille adopté en juin 2019... Certaines régions, métropoles et organisations territoriales ont préfiguré la mise en place de SERM comme dans le Grand Genève avec le Léman Express, service transfrontalier inauguré en 2020, ou autour de l'Eurométropole de Strasbourg avec un Service Express Métropolitain inauguré fin 2022. Tous ces projets ne concernent pas seulement des « étoiles ferroviaires » elles intègrent une dimension multimodale comme c'est le cas du « RER Bordelais » avec la mise en place, dès 2019, d'une ligne de car express entre Bordeaux et Créon, qui connaît un fort succès, avec 900 passagers transportés par jour.

D'après la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains **un SERM est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuient prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux (PEM). Ces gares et PEM devront comprendre des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos.**

Dans le cadre de l'enquête menée par Intercommunalités de France en 2024, un tiers des répondants indique que leur territoire est concerné par un projet de SERM. Parmi eux 76 % des communautés d'agglomérations et 56 % des communautés de communes sont partie prenante des discussions relatives aux SERM. Sont aussi bien associées les intercommunalités AOM que celles non AOM.

LE MANQUE D'ALTERNATIVE À LA VOITURE POUR RELIER CENTRE ET PÉRIPHÉRIE, POINT DE DÉPART DES SERM

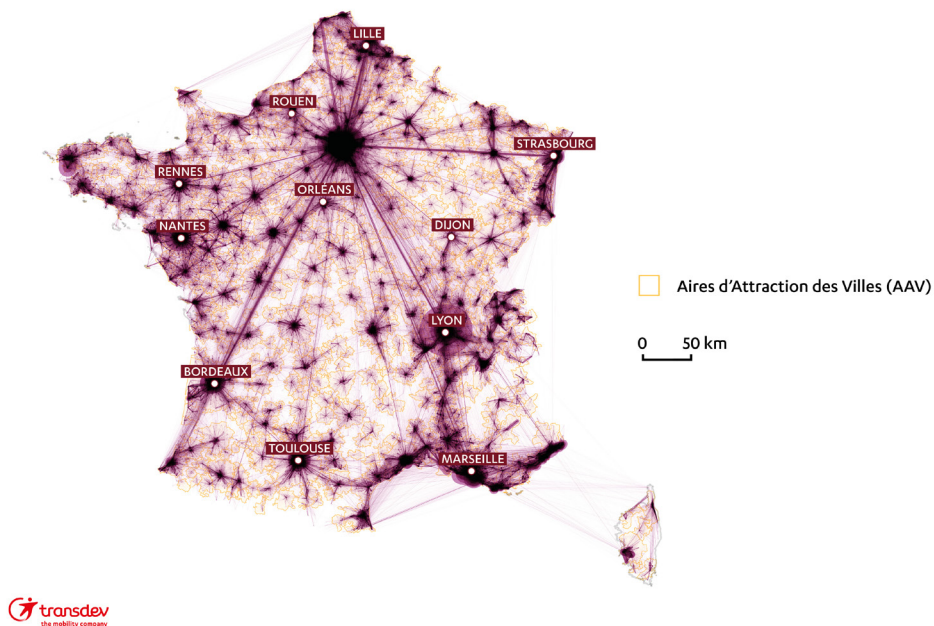
Les travaux réalisés par Transdev avec les partenaires universitaires du projet «La France Habitée», en utilisant les données massives des réseaux de téléphonie mobile ont permis d'établir les deux cartes suivantes.

La première illustre l'importance des flux entre les agglomérations et les périphéries, ainsi que les liaisons interurbaines entre agglomérations, dues notamment aux trajets domicile-études-travail. Elle souligne la pertinence d'une organisation des mobilités sur deux échelles complémentaires : régions et intercommunalités.

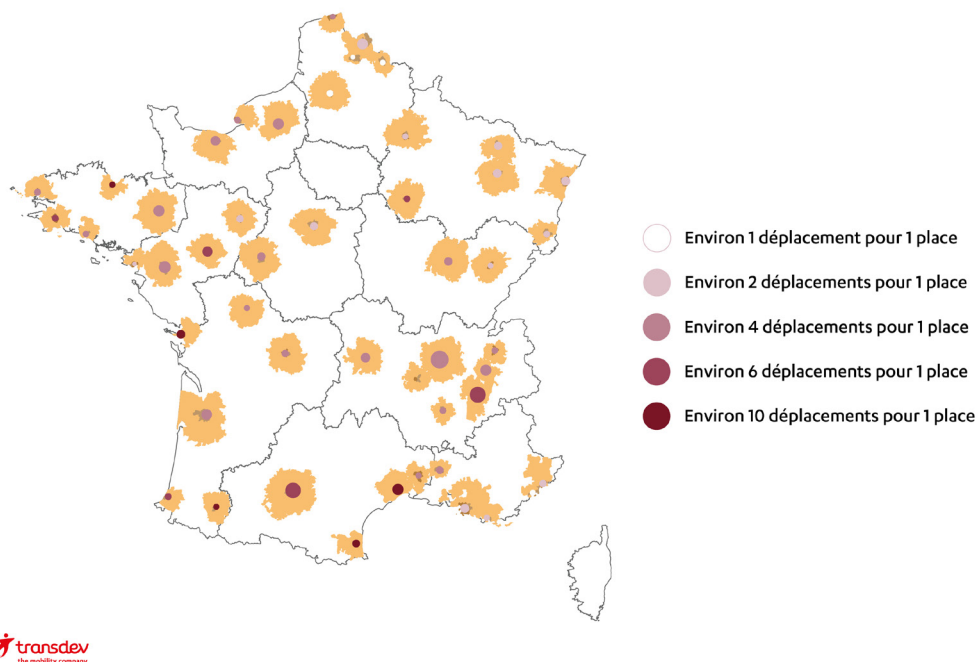
La seconde montre que pour toutes les aires urbaines de plus de 200 000 habitants, le rapport entre le nombre de déplacements et les places disponibles dans les TER, hors Ile de France, varie de 2 à 10, et bien plus en heure de pointe.

Le décalage entre l'offre de transport ferroviaire et les besoins en déplacements pour nombre de territoires a conduit à intégrer le mode routier et les cars express comme solutions à part entière dans les projets de SERM.

VISION GLOBALE DES FLUX INTERNES AUX AIRES D'ATTRACTION DES VILLES (AAV) ET ENTRE ELLES, JUIN 2024



RAPPORT ENTRE L'OFFRE TER ET LA DEMANDE DE MOBILITÉ ENTRE LES PÔLES URBAINS ET LE PÉRIURBAIN DANS LES 53 DES PLUS GRANDES AIRES D'ATTRACTION DES VILLES (AAV) DE FRANCE, JUIN 2024



Les aires d'attraction des villes sont un zonage d'étude défini par l'INSEE, l'aire d'attraction d'une ville (AAV) correspond au périmètre d'influence économique d'un pôle urbain. Ces cartes ont été produite à partir des données

réseaux de téléphonie de l'opérateur Orange, dans le cadre du projet « La France Habité », copiloté par Jacques Levy et Jean Coldefy, avec les équipes de Choros, l'université de Reims, Transdev et Transamo.

LES SERM, UN PROJET POLITIQUE COMMUN D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE À L'ÉCHELLE DES GRANDES AIRES URBAINES

Economie, écologie, qualité de vie : les objectifs des SERM

Le 27 novembre 2022, le président de la République, Emmanuel Macron, a annoncé la mise en place de dix « RER métropolitains » dans les principales agglomérations françaises pour servir « l'économie, l'écologie et la qualité de vie ».

Du RER au SERM, le débat parlementaire a confirmé un changement sémantique en passant de la notion de « réseau » à celle de « service », en ligne avec la vision du Conseil d'orientation des infrastructures (COI).¹ De plus, la loi a intégré une dimension multimodale avec la mise en place systématique de cars à haut niveau de service (CHNS) et de réseaux cyclables, en complément du renforcement de la desserte ferroviaire qui pourra prendre des années compte tenu de la mise à niveau nécessaire de l'infrastructure ferroviaire. La loi cite également la création ou

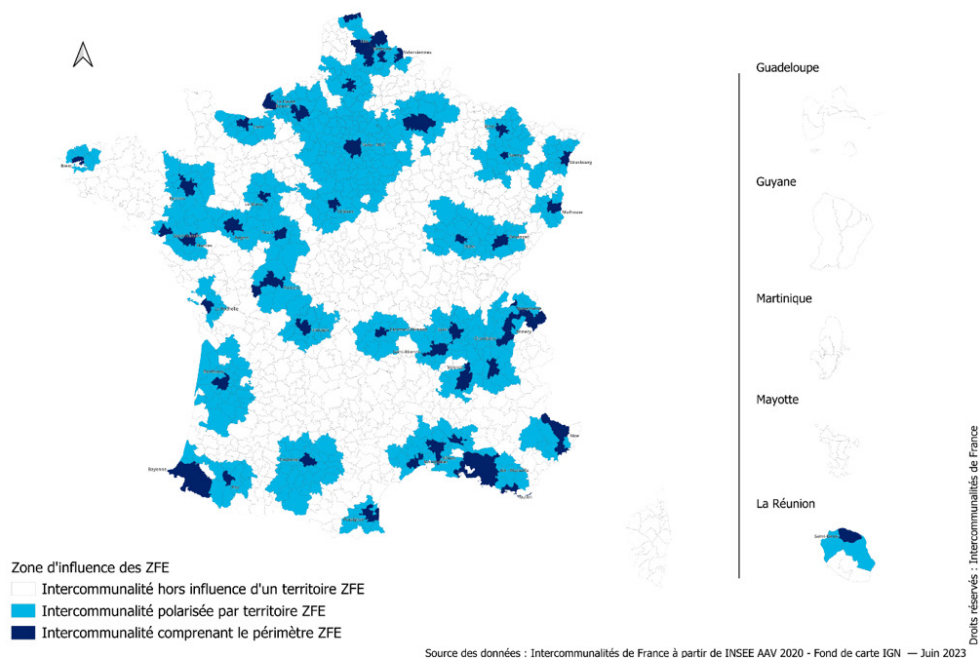
l'adaptation de gares ou pôles d'échanges multimodaux. A ce jour, la France dispose, en effet, d'un réseau routier très dense, avec 1 million de kilomètres de route, contre près de 30 000 km de voies ferrés.

En juillet 2024, 24 territoires sont labellisés et ainsi appelés à poursuivre leurs travaux en vue de l'obtention du statut de SERM par arrêté. A l'image de nos territoires, ces projets sont très différents les uns des autres.

Sauf exception, ils concernent le périmètre d'une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) existante ou à créer, ou concernent un des territoires de vigilance mentionnés par Christophe Béchu lors du comité interministériel ZFE-m du 10 juillet 2023. Cyrille Moreau, Vice-Président de la Métropole Rouen Normandie en charge de la mise en œuvre de la ZFE, souligne que les gains de qualité de l'air observés à la suite de la mise en place de la ZFE s'expliquent principalement par l'utilisation de l'offre de mobilité alternative au véhicule particulier mis en place par la Métropole. Les SERM pourraient donc constituer une offre de mobilité alternative au véhicule particulier, indispensable pour l'efficacité des ZFE.

ZONES À FAIBLES EMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-m) EXISTANTE OU À CRÉER, ET TERRITOIRES DE VIGILANCE

Zones d'influence des ZFE-m dans les territoires intercommunaux



(Source : Intercommunalités de France à partir des données de l'INSEE, juin 2023)

¹ COI, Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition, 24 février 2023 [URL](#)

Au printemps 2024, **Patrice Vergriete**, ministre délégué aux Transports, a réuni les acteurs concernés par la conception et la mise en œuvre des SERM : « **les collectivités doivent être au cœur de la conception et de la mise en œuvre des SERM** ». Il a ainsi souligné l'importance des territoires dans les projets de SERM, pour des services « adaptés aux spécificités des régions métropolitaines ».

À cette occasion le ministre a rappelé les objectifs assignés aux SERM : contribuer à la transition écologique et accompagner le phénomène de métropolisation. **Ainsi, les SERM iront au-delà des métropoles et au-delà du ferroviaire.** Ils devront relier les cœurs de métropole à leur grande périphérie mais pourront aussi les relier aux polarités secondaires de la région métropolitaine avec un périmètre permettant de répondre besoins de mobilités, à l'échelle de la métropole et des bassins de vie qui l'entourent. **Le ministre a affirmé que les SERM devront faire le lien entre les différentes échelles, avec « le bon mode au bon endroit » (trains, cars express, bus, covoiturage, pistes cyclables etc.).**

Dans son dossier de presse diffusé le 23 avril 2024, le ministère chargé des Transports a précisé sa doctrine de déploiement des SERM en plusieurs étapes. L'ensemble de ces étapes doit être pensé dans une "planification globale des mobilités sur le territoire concerné" :

- **A court terme seront déployés les services express routiers (SER) composés de lignes de cars express et de lignes de covoiturage.** Ces SER sont l'une des offres structurantes constitutives des SERM, mais ont également vocation à se déployer en dehors du statut de SERM, là où le potentiel d'usage ne justifie pas une offre ferroviaire, et ce afin d'apporter très rapidement des solutions de mobilités collectives aux habitants vivant hors des grandes métropoles. Comme le rappelle le ministère, ces SER peuvent être « mis en œuvre au moins dans un premier temps, sans aménagement d'infrastructure, sur le modèle des lignes développées autour de Bordeaux ».

- **A moyen terme l'offre ferroviaire sera renforcée sur les lignes existantes, avec « des investissements sur l'infrastructure d'ampleur limitée et dans plusieurs cas étudiés depuis plusieurs années ».**
- **A long terme, sur certains territoires seront réalisés des infrastructures ferroviaires neuves.**

Ainsi, au terme des débats et de l'adoption de la loi, on peut retenir trois objectifs principaux pour les SERM :

- **Connecter les périphéries et désenclaver les territoires :** la loi rappelle que le SERM vise « une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines » mais aussi le « désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains ». Il s'inscrit dans un objectif d'aménagement du territoire dans la mesure où la mise en œuvre des SERM aura un impact sur l'évolution des territoires et devra être un levier pour une meilleure organisation de celui-ci.
- **Décarboner les mobilités :** la loi rappelle que le SERM vise « la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'autosolisme » ainsi que « la décarbonation des mobilités ». En France, la voiture individuelle est responsable de 16 % des émissions de GES qui se localisent majoritairement sur les trajets entre les centres-périphéries des aires urbaines et au sein du périurbain. Le Secrétariat à la Planification Ecologique (SGPE) identifie le report modal voyageurs comme un des leviers principaux de réduction des émissions des mobilités du quotidien, avec l'électrification des véhicules particuliers et les mesures de sobriété (urbanisme, télétravail etc.)².
- **Protéger le pouvoir d'achat :** selon le Laboratoire des Mobilités Inclusives, 38 % des ménages ruraux ou modestes ont un véhicule Crit'Air 4 ou 5, tandis que le coût moyen d'une voiture par mois et par ménage est de 198 euros³.

² France Nation Verte, chantier "Mieux se déplacer"

³ Enquête IPSOS pour Régions de France et Transdev, 2023

Services express régionaux métropolitains (SERM)



(Source : Ministère chargé des Transports, juillet 2024)

L'implication des intercommunalités

FONCIER, AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE, VOIRIE : LE RÔLE ESSENTIEL DE L'INTERCOMMUNALITÉ POUR RENDRE OPÉRATIONNELLE L'INTERMODALITÉ

La loi SERM prévoit que les communes et les intercommunalités compétentes favorisent le renouvellement urbain, l'optimisation de l'utilisation de l'espace et la qualité urbaine des projets à proximité des gares du SERM, notamment en prévoyant une densité minimale de constructions ainsi que le rabattement vers ces gares. L'enjeu est double : favoriser l'usage des SERM et ne pas concurrencer les cœurs de bourgs dans leur fonction de centralité en n'amplifiant pas les déplacements en véhicules particuliers, facteurs d'étalement urbain que ce soit, par exemple, pour de l'habitat type « pavillonnaire » ou des zones commerciales. **L'élaboration et la mise en œuvre de cette stratégie d'urbanisme et de mobilités nécessite une connaissance fine du territoire et la capacité à associer les compétences d'organisation des mobilités, de gestion de la voirie et d'aménagement de l'espace. Cette stratégie nécessite un portage politique auprès des habitants.**

Depuis les lois MAPTAM et NOTRe, les Régions sont chefs de file de l'intermodalité. Dans les faits, les Régions n'interviennent que rarement

sur le domaine public de voirie et sur l'espace public (parvis de gares). **Les pôles d'échanges multimodaux (PEM), sont très souvent portés par les intercommunalités au titre de leurs compétences mobilités et voirie.** A titre d'exemple, en Région Sud, la métropole d'Aix-Marseille Provence a fait le choix de miser fortement sur le développement de l'intermodalité, à travers les PEM : Salon de Provence Aires de Crau, Trets, Fos sur Mer. D'après l'enquête Mobilités 2024 d'intercommunalités de France, 60 % des intercommunalités comptant au moins un PEM sur leur territoire, porte ou a porté un projet de PEM.

L'intermodalité vélo-bus-car-train suscite particulièrement des attentes au regard de la forte progression des modes cyclables (et pas seulement dans les cœurs urbains denses) mais aussi du potentiel de report modal (augmentation de la portée du déplacement en vélo). Elle s'inscrit aussi dans un agenda précis : l'article 53 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit que les gares de voyageurs, les PEM et les gares routières⁴ doivent être équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024.

Les aménagements routiers seront d'une grande importance dans les SERM. Intercommunalités et communes interviendront aux côtés de l'Etat et des départements pour les aménagements routiers. Par exemple pour les services express routiers, des aménagements concourent à l'attractivité et à la performance des services : tron-

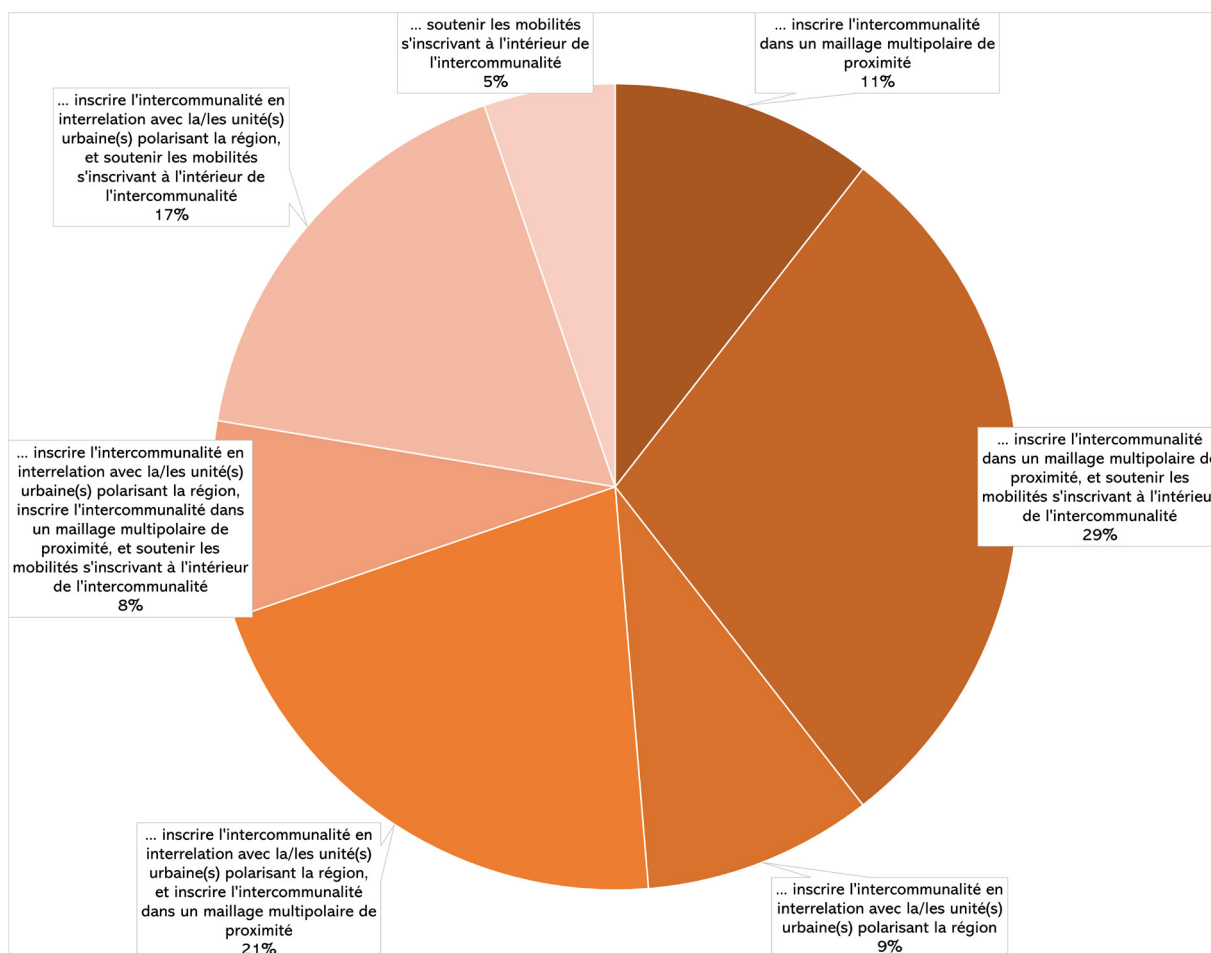
⁴ Identifiés dans les conditions prévues aux articles L. 1272-2 et L. 1272-3 du Code des transports

cons sur voie réservée, pour éviter la congestion, priorité aux feux et couloirs d'approche, pour diminuer l'attente et les aléas, et arrêts multimodaux, pour faciliter le premier ou dernier kilomètre (parcs-relais, lignes de bus secondaires, transport à la demande) et le dernier (correspondance avec les transports urbains et transport longue distance). L'accès aux arrêts à vélo nécessite la création de parcs sécurisés et de pistes cyclables sur tronçons à fort trafic et, ou vitesse élevée⁵.

LE STATUT D'AOM, UNE CONDITION NÉCESSAIRE

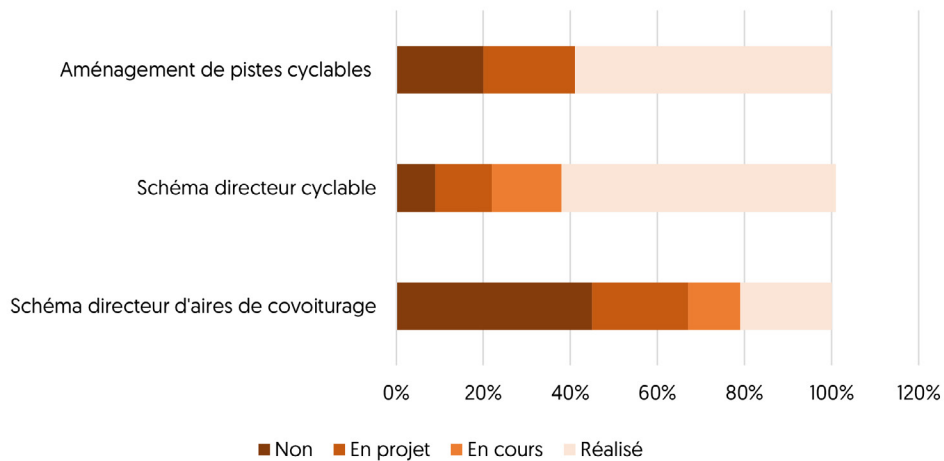
Pour les AOM répondantes à l'enquête Mobilité menée en 2024 par Intercommunalités de France, les politiques de mobilité sont envisagées pour soutenir les mobilités s'inscrivant à l'intérieur du périmètre intercommunal et, ou pour soutenir les mobilités inscrivant l'intercommunalité dans un maillage multipolaire de proximité (90 % des répondants). Elles sont aussi envisagées pour inscrire l'intercommunalité en interrelation avec la/les unité(s) urbaine(s) polarisant la région (pour 55 % des répondants).

DANS LE CAS OÙ VOTRE INTERCOMMUNALITÉ EST AOM, VIS-À-VIS DES TERRITOIRES VOISINS, LES POLITIQUES DE MOBILITÉS SONT EN PRIORITÉ ENVISAGÉES POUR...

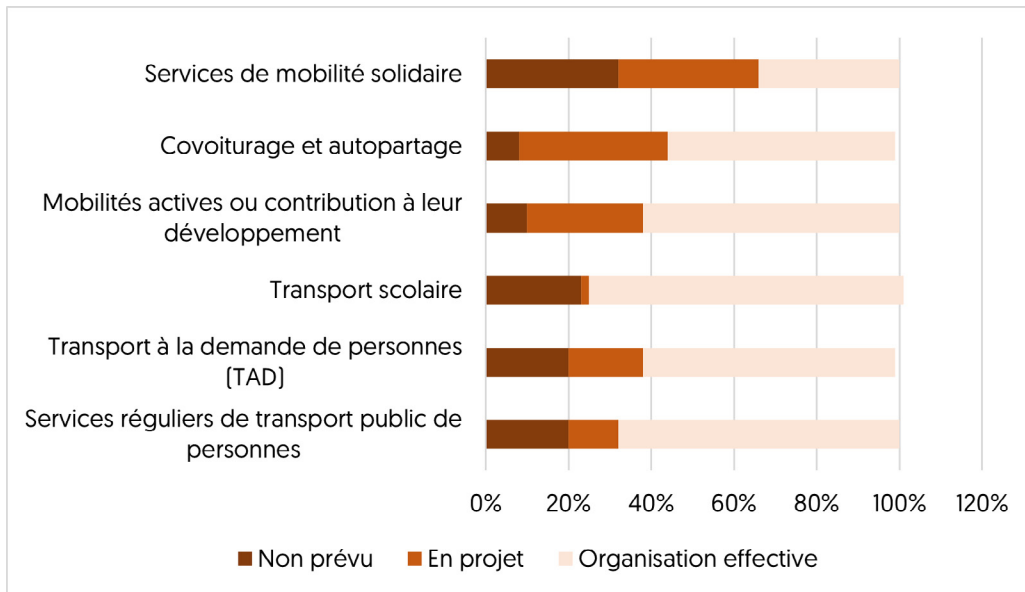


⁵ Livre Blanc de la FUB et de la FNAUT : Vélos et transports collectifs, des alliés pour la transition, Octobre 2023.

SCHÉMAS ET AMÉNAGEMENT ENGAGÉS



SERVICES ORGANISÉS OU SONT EN RÉFLEXION EXCLUSIVEMENT POUR LE TERRITOIRE



L'efficacité des SERM nécessite que ces services soient mis en place de façon cohérente sur le périmètre des intercommunalités. L'enjeu est bien de mettre en capacité les territoires périurbains et à dominante rurale pour l'organisation des mobilités dans nos bassins de mobilité avec des services de mobilité qui pourront constituer le premier « maillon » d'une offre globale et multimodale. Ainsi, il est nécessaire d'assurer des capacités d'action pour l'ensemble des intercommunalités qui doivent relever le défi de l'organisation de nos espaces périurbains et au premier chef les communautés de communes en leur permettant d'accéder au statut d'AOM.

Sur ce point, Intercommunalités de France a obtenu gain de cause dans la loi relative aux SERM : le Gouvernement devra remettre au Parlement

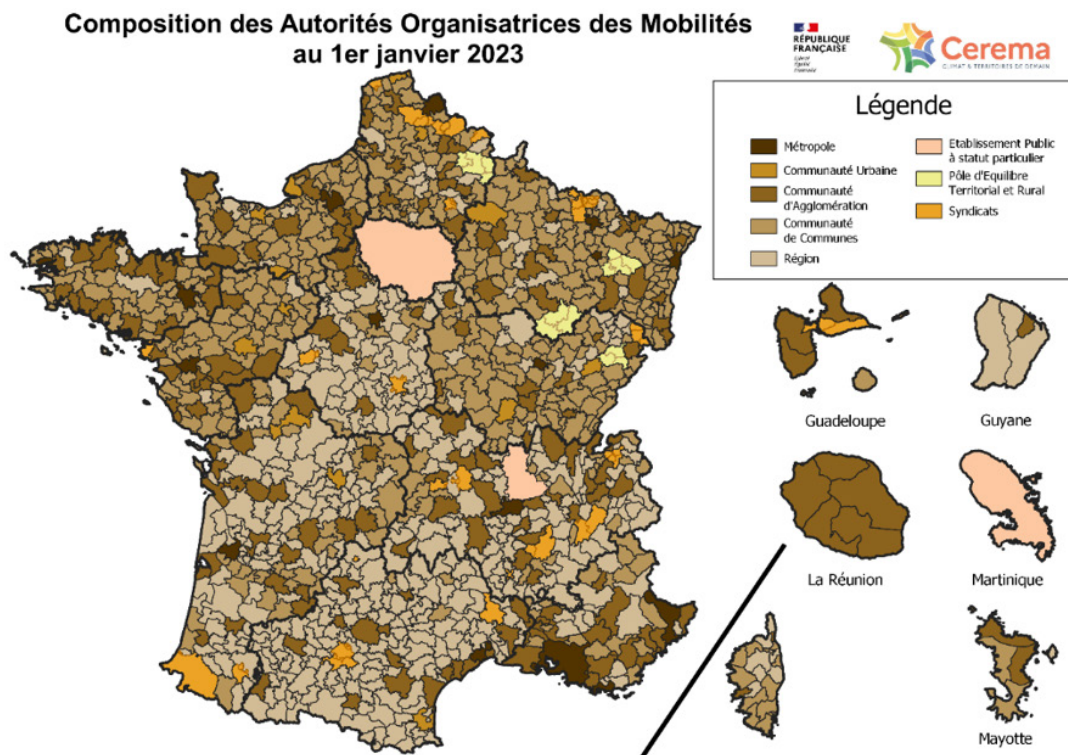
un rapport sur l'application de l'article 8 de la loi LOM ayant permis aux communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Ce rapport précisera, tant à l'échelon national que dans chaque région, le nombre de communautés de communes auxquelles la compétence d'AOM a été transférée. Il évaluera l'opportunité d'une réouverture temporaire de la possibilité pour les communautés de communes de se voir transférer la compétence d'organisation de la mobilité et d'accéder ainsi au statut d'AOM. 469 communautés de communes sur les 965 (qui devaient délibérer en ce sens en 2020 et 2021 après le vote de la LOM) sont devenues AOM au 1^{er} juillet 2021.

Selon l'enquête Mobilités 2024 d'Intercommunalités de France, si **la loi offrait à nouveau la possibilité de devenir AOM aux communautés de communes qui ne s'en sont pas saisies en 2021, 40 % d'entre elles se saisiraient de la compétence**

ou mettrait cette prise de compétence en débat, 40 % d'entre elles ne s'en saisiraient pas. Dans le cadre de l'enquête, 20 % des communautés de communes potentiellement concernées ne se sont pas prononcées.

COMPOSITION DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ



(Source Cerema, janvier 2023)

DES SERM DANS LA CONTINUITÉ DES PROJETS PORTÉS PAR LES COLLECTIVITÉS : QUELQUES EXEMPLES

En vue de l'obtention du statut de SERM, les territoires ont été amenés à formaliser leur projet dans une feuille de route exposant les acteurs, la stratégie globale, les grandes phases de mise en œuvre et un plan de financement. Ces travaux s'inscrivent dans le prolongement d'un travail entre collectivités locales engagé de longue date pour la mise en place de services de mobilité.

LE SERM BASCO-LANDAIS, PROCHAINE ÉTAPE D'UN TRAVAIL ENGAGÉ DE LONGUE DATE AVEC LA RÉGION

Le SERM Basco-Landais s'inscrit dans les ambitions du Plan de Mobilité (PdM) Pays Basque-Adour, qui concerne les 161 communes du Syndicat des Mobilités du Pays Basque-Adour (SM-PBA⁶), pour la période 2020-2030. Une des ambitions du PdM est le développement des services collectifs sur plusieurs aspects notamment "par le renforcement et le cadencement des services ferroviaires". Depuis décembre 2019, ces ambitions de développement des infrastructures ferroviaires se sont notamment matérialisées dans un programme de redynamisation de la ligne ferroviaire entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port dans lequel la Région Nouvelle-Aquitaine et le SMPBA sont engagés.

En décembre 2023, l'ensemble des collectivités partenaires : la région Nouvelle-Aquitaine, le SMPBA, le Grand Dax, Maremne Adour Côte Sud (MACS), le Pays d'Orthe et Arrigans, le Seignanx, ont souhaité adopter une feuille de route partagée pour le développement d'un SERM. Cette feuille de route prévoit notamment, **à l'horizon 2032, le doublement de l'offre ferroviaire sur le territoire du Pays Basque et du sud des Landes ainsi que la création de trois nouvelles haltes ferroviaires**. Ce projet a également pour ambition de devenir un véritable service transfrontalier avec le prolongement du SERM jusqu'à San Sebastian.

LE SERM AUTOUR DE ROUEN CONFIRME DE PRÉCÉDENTES RÉFLEXIONS URBAINES SUR LE FERROVIAIRE

Les collectivités de la région Rouennaise ont d'ores et déjà intégré les enjeux du développement d'un système de transport performant qui intègre l'ensemble des modes de transport, dans une logique de report modal et de vision service voyageur.

La région et les collectivités normandes ont ainsi collaboré dès 2011 à la mise en place d'un système de billettique interopérable et ont créé en 2015 le syndicat mixte Atoumod⁷, en charge du support multimodal régional et du développement de l'intégration tarifaire en Normandie.

Elles ont par ailleurs installé dès 2016 un groupe de travail précurseur (« Train comme mode urbain »), composé de l'Etat, de la région, de la métropole Rouen Normandie et de SNCF Réseau pour engager une réflexion sur l'usage du train comme mode urbain, en lien avec l'actualisation des documents de planification et avec la nécessité de préfigurer le service ferroviaire dans la perspective de l'arrivée de la Ligne Nouvelle Paris Normandie. Le Plan de Mobilité (PdM) 2035 de la métropole de Rouen Normandie vient confirmer cette dimension intermodale autour du ferroviaire à travers un levier stratégique qui vise à articuler « Un réseau de mobilité performant : vélo, tram(s)-teor(s), SERM, avec la volonté autour de l'armature ferroviaire d'étendre et compléter le réseau cyclable, de renforcer et rapprocher les réseaux de transports collectifs, de mieux réguler l'usage de la voiture, de développer des interconnexions ».

AUTOUR DE GRENOBLE, SERM ET ZFE SONT PENSÉS DE CONCERT

Le projet de SERM s'inscrit dans la logique du Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise dont l'un des objectifs majeurs est de **prendre en compte les interdépendances avec les territoires de la grande région grenobloise** en offrant notamment des alternatives à l'usage individuel de la voiture, grâce à l'amélioration de la performance et de la fiabilité des transports collectifs (notamment de l'offre ferroviaire).

⁶ Le Syndicat des Mobilités Pays Basque-Adour est l'autorité organisatrice des mobilités pour tout le Pays Basque, ainsi que pour les communes de Tarnos Ondres et Saint-Martin de Seignanx (161 communes couvertes). Il organise et assure, pour le compte de ses membres, l'exploitation des services de transports réguliers urbains et non urbains, ainsi que le transport à la demande des transports scolaires. 38 élus du territoire y siègent et délibèrent lors des comités syndicaux organisés, en moyenne, tous les deux mois. Jean-François Irigoyen, Maire de Saint-Jean-de-Luz en est le Président.

⁷ En 2021 Atoumod regroupe la région Normandie, la métropole Rouen Normandie, la communauté urbaine de Caen la Mer, la communauté urbaine de l'agglomération Havraise, la communauté d'agglomération d'Evreux Portes de Normandie, la communauté d'agglomération Seine-Eure, la communauté d'agglomération Lisieux Normandie, la Communauté d'agglomération Seine Normandie Agglomération, la communauté d'agglomération de Dieppe-Maritime, la communauté d'agglomération Fécamp Caux Littoral, la Ville d'Yvetot, à laquelle la communauté de communes d'Yvetot Normandie est appelée à se substituer, la Ville de Coutances, à laquelle la communauté de communes de Coutances mer et bocage est appelée à se substituer, la ville de Pont-Audemer, à laquelle la communauté de communes de Pont-Audemer Val-de-Risle est appelée à se substituer, la ville de Bernay, à laquelle la communauté de communes Intercom Bernay Terres de Normandie est appelée à se substituer, la communauté de communes d'Argentan Intercom, dont l'adhésion est en cours de réalisation. Il a la possibilité de lever un versement mobilité additionnel.

A ce jour, le réseau de cars de l'Isère, dont la gestion a été intégrée au réseau Auvergne-Rhône-Alpes depuis janvier 2023, compte deux lignes express, avec respectivement 56 A/R et 28 A/R par jour. Le rabattement depuis la voiture et les mobilités actives est facilité par des parkings relais, avec points d'autostop, services de covoiturage spontané et parkings vélos sécurisés (exemples de Montbonnot et Coublevie)⁸.

LE PROJET DU SERM LORRAINE-LUXEMBOURG, UNE DESSERTE TRANSFRONTALIÈRE NOURRIE DES ACTIONS DES TERRITOIRES

Le projet du SERM Lorraine-Luxembourg s'inscrit dans la continuité du protocole franco-luxembourgeois relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers conclu le 20 mars 2018. Il s'inscrit également dans la démarche du Grenelle des Mobilités en Lorraine, résultat d'une coopération entre la région Grand Est, le Sillon Lorrain, et avec le soutien de l'État ainsi que l'engagement des départements lorrains, accompagné techniquement par les agences d'urbanisme locales. Cette démarche vise à promouvoir et à mettre en œuvre des initiatives pour améliorer les déplacements dans la région. Le 16 mars 2021, l'ensemble des partenaires ont partagé neuf engagements cadres pour le Grenelle. Deux de ces engagements mentionnent un "Réseau Express Métropolitain"(REM). Le premier a pour but de **"jouer collectif pour porter un projet lorrain et transfrontalier"** en structurant "une vision commune pour porter le projet de REM". Pour cela, ils prévoient de construire d'ici 2030 "le REM phase 1 en accompagnement du renforcement projeté de l'offre" (notamment un renforcement de l'offre TER) ; puis de bâtir "ensemble et avec les usagers" la phase 2 d'un REM qui "réponde aux besoins à l'horizon 2030-2050". Le deuxième engagement relatif au REM concerne les gares "autour du réseau express métropolitain" afin d'en faire le "relais du REM au service des territoires", grâce notamment aux "comités de gares" (Livre Blanc du Grenelle des mobilités en Lorraine, 2021). Ces engagements ont notamment été repris dans les délibérations relatives au Plan métropolitain des mobilités du Grand Nancy, en mentionnant que le Grand Nancy souhaite "la réalisation du Réseau Express Métropolitain pour mettre Metz à 20 mn de Nancy et Luxembourg à 40 mn".

En février 2024 a eu lieu la première réunion de lancement de la démarche du SERM de Lorraine-Luxembourg, organisée par la région Grand Est en collaboration étroite avec l'Etat, la Société des Grands Projets et la SNCF. A cette occasion, une phase de diagnostic a été lancée, au cours

de celle-ci les intercommunalités du territoire ont été interrogées quant à leurs besoins et enjeux en matière de mobilité via une consultation numérique. Les intercommunalités sont appelées à raisonner en cohérence avec le SERM leurs stratégies et projets d'aménagement tels que les PEM, équipements, services déployés ou en cours de déploiement.

LES PROJETS DE CARS EXPRESS DANS LE SERM BORDELAIS

La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont voté concomitamment, en décembre 2018, une feuille de route pour le développement d'un réseau express régional métropolitain. Ce projet a l'ambition de répondre à trois objectifs majeurs : réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transports des habitants des zones périurbaines en offrant des solutions de transport en commun efficaces, lutter contre la congestion routière de la Métropole, baisser les émissions de gaz à effet de serre et polluants.

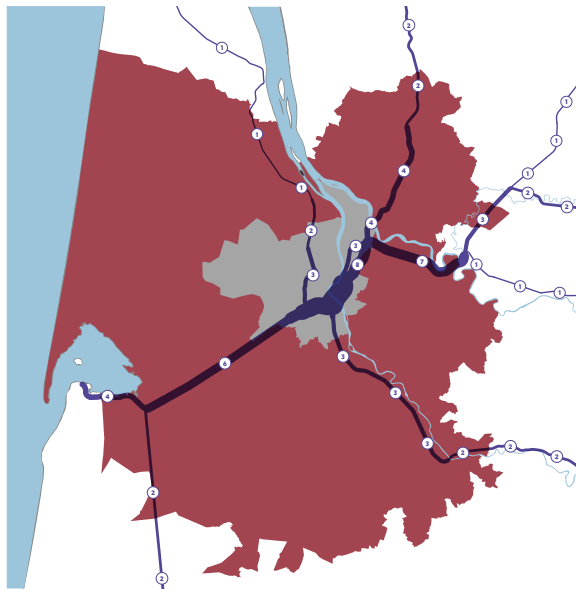
L'ambition du projet, basé sur **l'utilisation maximale du mode ferroviaire en secteur périurbain et le développement de lignes de cars express**, est de mettre en place des liaisons fréquentes, pénétrantes vers la Métropole, traversantes de périphérie à périphérie pour deux axes structurants, pour offrir un service de transport efficace, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de la Métropole.

Aujourd'hui, avec près de 900 passagers transportés par jour, dont 71 % des usagers se rendent au travail ou sur leurs lieux d'études, la ligne de car express Bordeaux-Créon se caractérise par sa fréquence (un car tous les quarts d'heure en heures de pointe), son prix (2,30 euros le voyage et 43 euros l'abonnement mensuel), son intégration intermodale (interconnexion avec parkings relais et autres services de transports en commun), ainsi que le confort à bord (wifi, prises USB). **L'utilisation de voies dédiées sur une partie du parcours et du système de priorité aux feux dans la métropole** permet d'améliorer la fluidité de son parcours. L'enquête réalisée par l'agence d'urbanisme de Bordeaux en 2020 montre la pertinence de cette offre : plus de la moitié des usagers pourraient faire le trajet en voiture mais privilégient ce mode de transport, 35 % des usagers se rendent au travail et 36 % à leur lieu de scolarité.

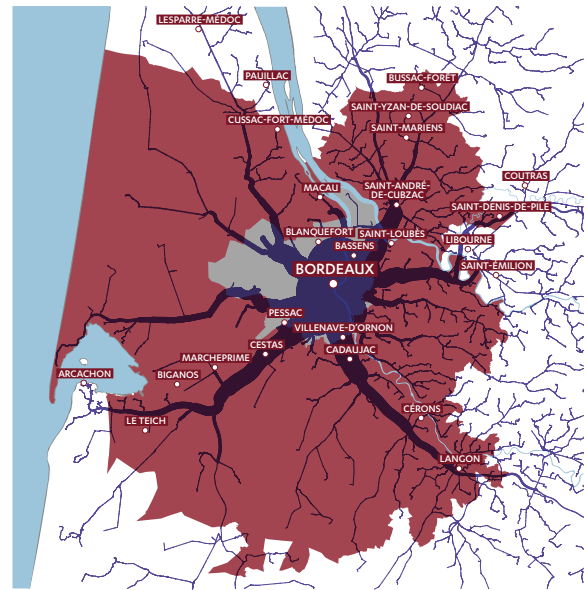
A ce jour pour Bordeaux Métropole, six lignes sont en exploitation ou en projet : Bordeaux - Créon (2019), Bordeaux - Blaye (2024), Ceinture Ouest (entre les secteurs au sud de la métropole et les zones d'emplois de l'Aéroparc et Bordeaux Innocampus), Bordeaux-Bassin d'Arcachon Nord, Bordeaux-Médoc, Bordeaux-Belin Bellet.

⁸ Réseau Action Climat, le car express au service de réseaux de transport multimodaux efficace, janvier 2024 [URL](#)

LES CARTES SUIVANTES ILLUSTRENT LE DIFFÉRENTIEL ENTRE L'OFFRE TER ET LA DEMANDE DE MOBILITÉ EN HEURES DE POINTE MATIN AUTOUR DE L'AGGLOMÉRATION DE BORDEAUX



■ Offre TER (Chiffres = nombre de TER arrivant entre 8h et 9h à Bordeaux)



■ Nombre de flux : — < 10 000 flux — < 30 000 flux — > 30 000 flux



■ Périmètre des transports en commun de Bordeaux Métropole

■ Périmètre de l'aire d'attraction de Bordeaux

STRATÉGIE ET MISE EN ŒUVRE DES SERM

QUELS ACTEURS ET QUELLE GOUVERNANCE POUR LES SERM ?

La coordination d'acteurs aux fonctions très distinctes

DES STRUCTURES EXISTANTES ET D'AUTRES À CRÉER

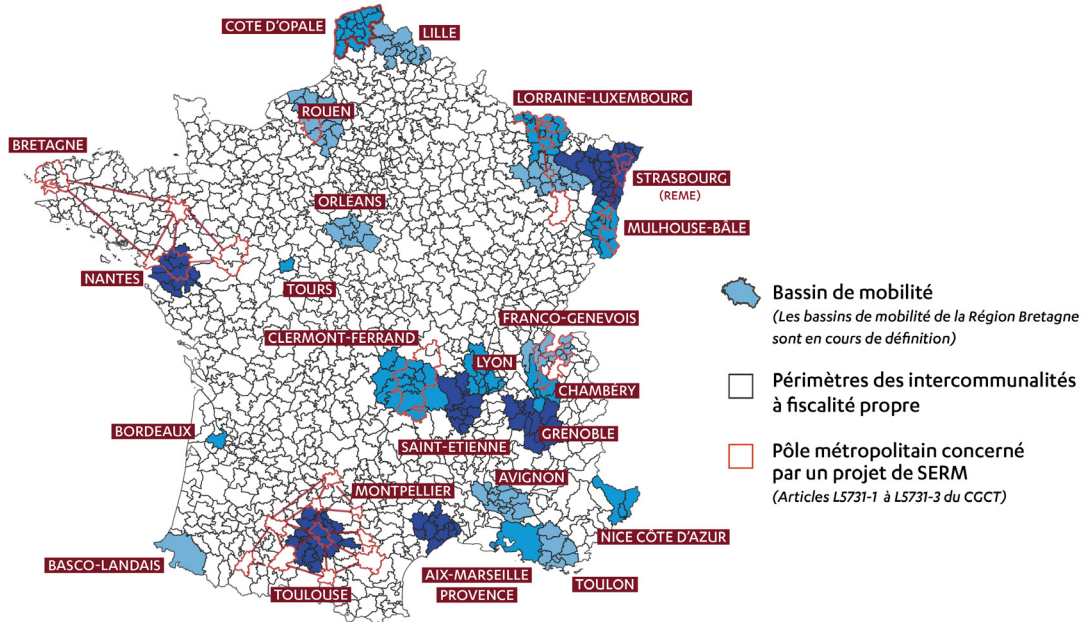
La mise en place des SERM appelle l'implication de nombreux acteurs, assurant des fonctions très distinctes :

- **L'aménagement du territoire** : les collectivités élaborent et mettent en œuvre les politiques d'aménagement. Sur la base de leur connaissance fine du territoire nourrie de leur dialogue avec les citoyens et acteurs du territoire, elles établissent une vision prospective du territoire qu'elles assument politiquement. Elles les formalisent dans leurs documents de planification et d'urbanisme (SRADDET, SCOT, PLU(i)). Cette vision prospective s'appuie sur l'offre de mobilité existante ou à créer et permet d'anticiper les nouveaux services à mettre en place.
- **L'organisation des services de mobilité** : les intercommunalités et les régions déterminent les services qu'elles sont en mesure de mettre en place pour répondre aux besoins des citoyens et acteurs du territoire. La coordination entre ces offres de services est retranscrite dans les contrats opérationnels de mobilité. Les opérateurs de mobilité contribueront à la conception de l'approche servicielle des projets de mobilités, grâce à leur connaissance des besoins usagers et des flux de déplacements.
- **L'aménagement des infrastructures ferroviaires et routière** comme support de ces services de mobilité. Tous les gestionnaires de voirie seront potentiellement impliqués dans cet objectif.

La loi SERM impose de créer une structure locale de coordination, qui peut être un **groupement d'intérêt public, pour regrouper les maîtres d'ouvrage du projet de SERM**. Cette structure locale de coordination doit s'assurer de la cohérence des projets de SERM avec les documents de planification et d'urbanisme que sont les SRADDET et les SCoT. Elle doit passer une convention avec l'Etat et les collectivités concernées pour assurer le suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de SERM.

Cette convention devrait en toute logique être établie en cohérence avec le contrat opérationnel de mobilité. La loi SERM impose, s'il n'est pas déjà conclu, que le contrat opérationnel de mobilité soit établi dans les six mois suivant l'obtention du statut de SERM. Cette disposition devrait faciliter le prolongement dans l'exploitation des services du SERM de la coordination entre collectivités initiée dans la réalisation des infrastructures.

LES 24 PROJETS DE SERM LABELLISÉS À L'ÉCHELLE DES BASSINS DE MOBILITÉ



Source : Transdev d'après données DGITM-Cerema-DGCL, juillet 2024

DIFFÉRENTS RÔLES POSSIBLES POUR LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS (SGP)

D'après la loi SERM, l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent :

- **Participer à l'élaboration des propositions de SERM**, sur décision du ministre chargé des transports, à la demande de la région et des AOM contribuant au financement de ce service, conjointement avec SNCF Réseau et Gares et Connexions,
- **Être désignés maîtres d'ouvrage des infrastructures** de transport nécessaires à la mise en œuvre des SERM et situées à l'intérieur du périmètre de ces services,
- **Participer au financement** des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures de transport entrant dans le périmètre d'un SERM.

Lorsque la SGP crée des filiales ou prend des participations dans des sociétés, des groupements ou des organismes dont l'objet concourt à la réalisation des SERM, elle peut participer à la coordination d'ensemble de la réalisation des infrastructures. Lorsque la Société des grands projets ou ses filiales participent au financement des projets, elles veillent au respect des objectifs de coût et du calendrier des projets qu'elles financent.

Les atouts de la SGP

Sur son site internet, la SGP présente ses atouts pour contribuer à la conception des SERM: «Le cœur du savoir-faire de la Société des grands projets sera indispensable pour réaliser les SERM, avec les collectivités territoriales : construire et piloter des projets complexes, trouver des solutions concertées et adaptées à chaque territoire, ses spécificités, ses contraintes, à travers un accompagnement sur mesure, en maîtrisant les coûts, les délais et les performances attendus. Aux côtés des collectivités également, en tant que gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions seront les garants de la qualité de service et mettront l'innovation au service d'une intermodalité simplifiée entre les différents modes de déplacements.»

Une des solutions de financement à l'étude

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition*, paru en décembre 2022 mentionne des solutions de financement à étudier pour les différents SERM: «les recettes fiscales susceptibles de leur

être affectées sur la base des mécanismes similaires à ceux de la SGP et les sociétés de type «article 4 de la LOM» et «les possibilités d'inventer d'autres mécanismes de captation des rentes foncières générées».

La gouvernance des SERM: le résultat d'histoires et de géographies locales

Pour chaque territoire étudié la gouvernance du projet de SERM est liée à l'histoire de la construction et de la gestion des politiques de mobilité au niveau local.

Le SERM Rouennais, une structure de gouvernance éprouvée

Le comité d'orientation stratégique des politiques multimodales et ferroviaires métropolitaines (qui vient de succéder en 2024 au groupe de travail Train comme mode urbain) mis en place pour pérenniser la promotion du ferroviaire sur le territoire est une base de gouvernance sur laquelle vont s'appuyer les acteurs du projet de SERM.

Ce comité d'orientation stratégique réunit avec la métropole l'Etat, la région Normandie, l'agglomération Seine-Eure, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions, le syndicat mixte SRU Atoumod et l'agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure. La présidence et l'organisation du comité d'orientation stratégique sont confiées à l'Etat, la région Normandie et la métropole Rouen Normandie.

Cette structuration vise à constituer un comité d'orientation stratégique reconnu et unique pour le suivi des projets de mobilité pour le développement ferroviaire de l'aire métropolitaine rouennaise et dont les actions collectives nécessitent d'être coordonnées ou partagées largement. Le rôle de ce comité est de coordonner les actions en faveur du report modal des voyageurs de l'automobile vers des modes de transports collectifs, notamment ferroviaires, à l'échelle de l'aire d'attraction rouennaise.

Dans le cadre de cette stratégie, le Syndicat mixte SRU Atoumod constitue un outil de coopération entre dix-sept Autorités Organisatrices de la Mobilité en Normandie, destiné à accompagner l'évolution des mobilités, encourager le report modal et faciliter l'usage des transports publics à travers le développement de l'intermodalité.

Nouvelle-Aquitaine Mobilités, une intervention différenciée selon les SERM

Pour la gouvernance du SERM Bordelais, plusieurs principes de gouvernance sont inscrits dans la feuille de route telle qu'elle était établie en décembre 2023 :

- Les présidents de la région, de Bordeaux Métropole, du département de la Gironde, du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilité (NAM)⁹, et du Groupe SNCF, regroupés au sein d'un comité exécutif, impulsent la vision stratégique partagée et assurent les arbitrages de la démarche de RER métropolitain.
- Un comité de pilotage du RER métropolitain est constitué sous la coprésidence des vice-présidents en charge des transports et de la mobilité de la région (autorité organisatrice du transport ferroviaire de voyageurs), de Bordeaux Métropole (autorité organisatrice de mobilité) et du conseil départemental, auquel sont conviés la préfète de la région Nouvelle-Aquitaine, le Président du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, le directeur territorial de SNCF Réseau, le directeur territorial de SNCF Gares & Connexions et le directeur régional de SNCF Voyageurs.
- Enfin, les partenaires constituent un plateau commun de travail autour du projet, physiquement hébergé par le syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, et qui constitue le lieu privilégié pour les échanges nécessaires au projet.

Dans le projet de SERM bordelais, le syndicat mixte SRU NAM est largement engagé. Des études opérationnelles (itinéraire, offre, potentiel de fréquentation, coût, calendrier...) lui ont été confiées. Il financera 50 % du déficit d'exploitation des lignes de cars express (dépenses d'exploitation – recettes voyageurs) via le versement mobilité additionnel ou les subventions d'autres autorités organisatrices des mobilités et des territoires concernés par ces lignes. En juin 2023, le conseil syndical a voté la levée du versement mobilité additionnel (VMA) sur le périmètre du département de la Gironde.

Concernant le projet de SERM Basco-Landais, la gouvernance s'appuie aujourd'hui sur un comité de pilotage associant la région Nouvelle-Aquitaine, le syndicat des mobilités Pays Basque-Adour (SMPBA), le Grand Dax, Maremne Adour Côte Sud (MACS), le Pays d'Orthe et Arrigans, le Seignanx, l'État, et SNCF Réseau. Des solutions de portage spécifiques seront examinées entre l'ensemble des partenaires en 2024. La feuille de route précise que sa mise en œuvre appellera à un partenariat avec Nouvelle Aquitaine Mobilités (NAM).

Considérant que le succès du futur SERM dépendra pour beaucoup des interconnexions qui seront offertes aux différents points d'arrêt desservis avec des solutions de rabattement efficaces et systématiques, les différentes AOM s'engagent à proposer des adaptations de leurs réseaux de transports urbains, lorsque cela est nécessaire, afin de proposer une meilleure complémentarité (itinéraires et correspondances) entre les différentes solutions de transports.

Le SERM Lorraine-Luxembourg, une gouvernance à géométrie variable selon les étapes du projet ?

La réunion de lancement de la démarche du SERM Lorraine-Luxembourg s'est tenue le 6 février 2024 avec l'État, la région, la SGP, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions. Réunis dans le cadre d'une convention financée à parité par l'État et la Région, ces acteurs travaillent à la préfiguration des SERM de Strasbourg, Lorraine-Luxembourg et Mulhouse, incluant la liaison avec Bâle. Cette mission d'un an doit se conclure par une proposition conjointe de la Région Grand Est et des AOM concourant au financement pour l'obtention du statut de SERM.

Convies pour assister à la réunion de lancement et pour participer à une concertation numérique, les intercommunalités sont appelées à faire converger leurs politiques publiques de manière harmonisée avec le déploiement du SERM. La mise en œuvre d'un projet intégré avec les actions des différentes collectivités locales pourrait appeler une coopération plus étroite avec les intercommunalités dans les étapes suivantes de la mise en œuvre du projet.

⁹ Créé en 2018, Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) est le syndicat mixte de transports (type loi SRU) qui agit à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine dans le domaine de la coordination multimodale et intermodale. NAM compte 33 membres, dont la Région, et concerne 40 réseaux de transports.

QUELS OUTILS ET QUELS MOYENS POUR LE DÉPLOIEMENT DES SERM ?

Assurer la mise en œuvre progressive d'un projet global

Le Contrat opérationnel de mobilité, pour s'inscrire dans les dynamiques engagées à l'échelle du bassin de mobilité

Si un SERM peut être compris comme la mise en place d'un service de mobilité renforcé appelant par la suite des services et infrastructures en rabattement, il peut aussi être entendu comme un moyen de structurer une offre de mobilité déjà en place, d'en conforter les lignes directrices et l'inter-territorialité. Dans les deux cas, la mise en œuvre des services sera progressive et devra être coordonnée.

Le contrat opérationnel de mobilité, créé par la LOM pour coordonner les services de mobilité semble s'imposer naturellement pour coordonner la mise en place des SERM. En application de la loi, s'il n'a pas été signé à l'obtention du statut de SERM, il doit être conclu dans un délai de 6 mois.

Le comité des partenaires peut être consulté sur tout projet de mobilité structurant y compris les SERM (article L. 1231-5 du Code des transports).

Les documents de planification spatiale et d'urbanisme, pour une cohérence aménagement-transport sur le long terme

De manière générale, les plans de mobilité permettront de préciser comment le SERM sera déployé dans le territoire des intercommunalités AOM: gares ferroviaires et/ou routières, programmation de pôles d'échanges multimodaux et aires de mobilité dans les espaces de faible densité (dont parcs de stationnement vélo), aménagement de voies réservées et d'espace public (parvis de gares), information voyageur, gestion du stationnement automobile, etc. C'est la vocation du plan de mobilité: coordonner les différentes maîtrises d'ouvrage.

Plus spécifiquement sur les SERM, la loi impose de passer une convention entre, d'une part, une structure locale regroupant les maîtres d'ouvrage et, d'autre part, les collectivités concernées et l'État, pour assurer un suivi de la mise en œuvre opérationnelle du projet de SERM. Cette association d'acteurs permet d'examiner la cohérence du projet de SERM avec les projets de territoires tels qu'ils sont formalisés dans les SRADDET et les SCoT.

Un enjeu déjà anticipé pour le RER Basco-Landais, dont la feuille de route mentionne que les partenaires s'engagent à intensifier le développement urbain à proximité des points d'arrêt desservis par une offre structurante de transport collectif, conformément aux préconisations du SRADDET. Une étude sera conduite pour aider les partenaires à traduire cet engagement dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plan Locaux d'Urbanisme (PLU).

Ainsi, il est probable que le déploiement des SERM et l'adaptation des territoires se feront en interaction et sur le long terme.

LES COM, POINT D'ÉTAPE

Au 1^{er} semestre 2024, 18 contrats opérationnels de mobilité (COM) adoptés figurent sur l'observatoire des politiques locales de mobilités établi par le Cerema. Les bassins de mobilité concernés se situent dans les régions Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire. Parmi ces COM, ceux de Nantes, Angers, le Mans et la Haute Gironde correspondent à des bassins de mobilité dans lesquels des projets de SERM existent.

Dans le cadre de l'enquête menée par Intercommunalités de France en 2024, près de 55 % des intercommunalités dont les bassins de mobilité ont été définis déclarent qu'un organe de gouvernance a été mis en place sur ce périmètre. Cette proportion est toutefois de 60 % pour les seules AOM intercommunales, 47 % pour les seules communautés de communes AOM et 43 % pour les communautés de communes non AOM. D'après l'enquête menée par Intercommunalités de France en 2024, parmi les items prévus par la LOM pour les contrats opérationnels de mobilité, les plus traités dans les contrats signés ou en cours d'élaboration sont : « Les différentes formes de mobilité et l'intermodalité, en matière de desserte, d'horaires, de tarification, ... » ; « L'aide à la conception et à la mise en place

d'infrastructures de transports ou de services de mobilité »; « Les pôles d'échanges multimodaux et les aires de mobilité ». Dans une moindre mesure sont traités « Le recensement et la diffusion

des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre ». Sont cités comme étant traités par seulement quatre répondants « Les modalités de gestion des situations dégradées ».

CARTOGRAPHIE DES COM ADOPTÉS



(Source : Observatoire des politiques locales de mobilités, Cerema, avril 2024)

LES SERM DANS LES CONTRATS OPÉRATIONNELS DE MOBILITÉ

Autour de Nantes, le COM du bassin de mobilité Centre Loire Atlantique, un outil pour poser les bases de l'articulation entre les différents services de mobilité et le SERM

Parmi les territoires munis de COM, c'est pour le bassin de mobilité Centre Loire Atlantique que le COM présente la réflexion la plus intégrée autour du SERM. Adopté début 2023, ce COM est aussi le premier adopté à l'échelle nationale.

Parmi les "actions emblématiques" qu'il comporte, la première s'intitule "Mettre en œuvre un réseau type Service Express Métropolitain". L'objectif de cette fiche action est de "Développer l'usage du transport collectif sur le bassin en saisissant l'opportunité de construire un réseau

de type Service Express Métropolitain intégrant deux volets complémentaires : ferroviaires et routiers". Le projet de SERM n'est pas détaillé et il n'y est pas fait référence dans les autres fiches actions. Toutefois celles-ci soulignent régulièrement la nécessité de connecter réseau local et interurbain, et de faciliter l'intermodalité. Ainsi, la fiche action "Doter le bassin d'une feuille de route collective sur l'intermodalité" fixe pour objectif de "faire converger les priorités d'investissement des acteurs partenaires en matière d'intermodalités en se dotant d'une feuille de route collective."

Bordeaux, un SERM partagé entre plusieurs bassins de mobilité

Parmi les quatre bassins de mobilité pour lesquels la région Nouvelle Aquitaine a adopté un COM en mars 2023, celui de la Haute-Gironde est fortement connecté à la métropole de Bordeaux. D'après la délibération du conseil régional : "la Haute-Gironde est partagée entre une mobilité interne très forte, et des flux pendulaires avec la métropole bordelaise constituant un corridor de déplacement périurbain majeur". Ainsi, ce COM intègre l'élaboration d'un projet de SERM avec la création et la mise en place dès janvier 2024 d'une ligne nouvelle de cars express entre Blaye et Bordeaux ainsi que l'accompagnement à l'aménagement de six pôles d'échanges multimodaux ferroviaires lié au déploiement du RER métropolitain.

LE PLAN DE MOBILITÉ, UNE PORTÉE OPÉRATIONNELLE UTILE À LA FORMALISATION DES PROJETS DE SERM

Le Pays Basque, une stratégie de montée en puissance progressive du service de mobilité

Le projet basque s'appuie sur une stratégie progressive avec l'optimisation du réseau existant et un programme d'actions annuel, indépendamment des travaux lourds d'infrastructure qui pourront intervenir dans le cadre du SERM.

Dans la feuille de route pour le développement du SERM sur l'étoile ferroviaire de Bayonne, les différents horizons temporels envisagés sont clairement décrits : "Un horizon court terme, entre 2024 et 2026, pour lequel les infrastructures et ressources existantes sont utilisées au maximum de leur potentiel pour renforcer le service. En parallèle, l'ensemble des études nécessaires pour préparer les opérations à venir sont à lancer. Un horizon moyen terme, entre 2027 et 2032, pour lequel l'acquisition de nouvelles rames et la modernisation de l'infrastructure permettent la poursuite du développement de l'offre ferroviaire. Un horizon long terme, au-delà de 2032, correspondant au déploiement complet du service, y compris sur la partie transfrontalière, possible par la finalisation des travaux d'infrastructure." De plus, "Les partenaires souhaitent lancer au plus tôt le projet avec des premières étapes emblématiques : **une tarification intégrée dès 2024 sur Bayonne-St-Jean-Pied-de-Port, des renforts de l'offre dès 2025, et des prolongements jusqu'à Irun dès 2026.** Un horizon cible pour 2032 de doublement de l'offre ferroviaire sur l'étoile de Bayonne est recherché par les partenaires."

Ainsi, le Plan de mobilité du Syndicat des mobilités Pays Basque - Adour mentionne parmi ses actions d'organiser des services collectifs de mobilité à l'échelle des bassins de vie et de mailler le territoire. Le plan de mobilité donne des horizons de projets pour améliorer les liaisons entre polarités par des services de cars-express aux fréquences renforcées, définir et mettre en œuvre un réseau performant de cars express, améliorer les temps de parcours et les fréquences des services ferroviaires sur l'axe de la Nive ou encore mettre en place un RER Basque. En particulier, **les nouvelles délégations de services publics 2024-2032 du réseau TXIK TXAK vont permettre d'augmenter l'offre de cars de 113 % sur le rétro-littoral et de 68 % sur l'intérieur du Pays basque.**

De la dynamique de projet à l'exploitation en commun des SERM, les enjeux en termes de financement

LES ENJEUX

Conforter les petites centralités (centres-villes, cœurs de bourgs) et les sites d'activités économiques, accompagner une densification raisonnée et qualitative autour des gares et pôles d'échanges, ne pas promouvoir l'étalement urbain, permettre aux habitants d'accéder aux grands équipements de périphérie (espaces de loisirs, centres de recherche, d'enseignement, d'activités...) sont autant d'objectifs politiques qui dépendront de la qualité de service du SERM pour parcourir le premier ou dernier kilomètre. Définir les solutions de financement des SERM dans cet objectif de mobilité intégrée constitue donc un enjeu fort.

Les projets de SERM nécessitent de distinguer les dépenses d'investissement par rapport aux dépenses de fonctionnement (eu égard aux charges d'exploitation nouvelles). Par exemple le projet de SERM de Montpellier, élaboré en collaboration avec la Métropole de Montpellier et ses intercommunalités voisines ainsi que la Région Occitanie, détaille ces différentes dépenses. **Pour les dépenses d'investissement, la mobilisation des fonds européens**

sera une priorité dans la continuité du Pacte vert. Pour la période 2023-2027, des financements via les CPER ont pu être mobilisés.

La future programmation européenne se prépare dès maintenant avec l'élection du nouveau Parlement européen et l'installation d'une nouvelle Commission Européenne.

Comme prévu par la loi, une conférence nationale de financement des SERM doit être organisée avec l'ensemble des parties prenantes afin de débattre des solutions à mettre en œuvre pour assurer un financement pérenne des investissements et du fonctionnement de ces services. Cette conférence devra examiner « les évolutions des ressources fiscales et financières des collectivités territoriales pour assurer le fonctionnement de l'exploitation des SERM » (article 10 de la loi). Devront y être notamment représentés l'Etat, les conseils régionaux, les conseils métropolitains, les associations nationales de collectivités territoriales et de leurs groupements, SNCF Réseau, la Société des Grands Projets, les entreprises et les opérateurs publics de transport public routier et ferroviaire urbain et interurbain ayant une activité en France et les associations nationales d'usagers des transports.

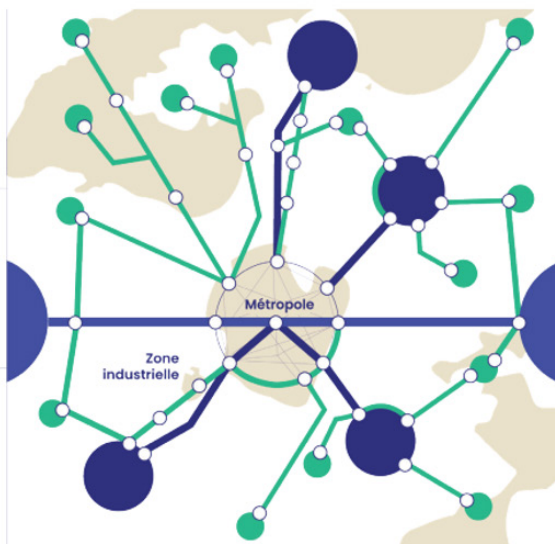
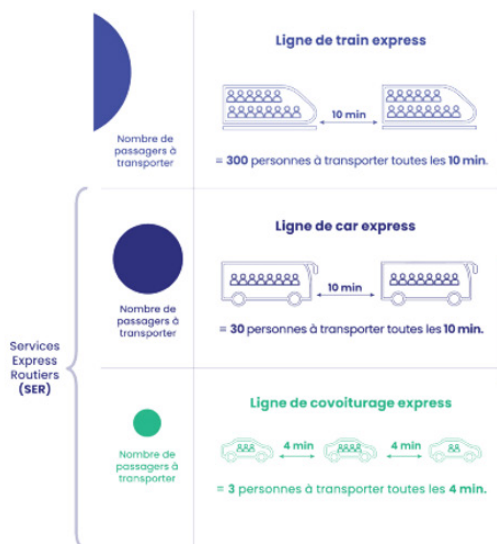
LES SOLUTIONS DE FINANCEMENT À L'ÉTUDE

Rationaliser les coûts

Il semble pertinent d'intégrer dans l'analyse des projets de SERM la logique des « **bons modes aux bons endroits** », afin de rechercher l'efficacité économique et environnementale (rapport euro investi au regard du service créé et de la tonne de carbone évitée) des projets qui seront déployés. Cette grille d'analyse, à adapter à chaque territoire, intègre des critères tels que la distance, les volumes de déplacements

et l'état des infrastructures routières et ferroviaires.

Des seuils de déplacements quotidiens peuvent permettre d'objectiver la pertinence de mobilisation des services express routiers et du mode ferroviaire :



Source : Ecov, Des transports express pour tous dans la France qui conduit, 2024

Conforter les ressources des AOM

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition (Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042 et propositions de programmation)* est paru près d'un an avant la promulgation de la loi SERM. Il posait une définition des besoins de financement : **Le choc d'offre des services express régionaux métropolitains nécessite d'abord du matériel roulant, des dépenses d'exploitation et des dépenses publiques de soutien de la part des usagers. Ces dépenses sont à la charge des autorités organisatrices des mobilités.** L'effort doit être concerté et équilibré entre les autorités organisatrices, les métropoles et les régions concernées.»

L'articulation sur le long terme entre investissement et exploitation rendue nécessaire par la mise en place progressive des SERM appelle plus que jamais des solutions de financement pérennes. Pour assurer une bonne coordination entre les acteurs il sera nécessaire d'inscrire dans les contrats opérationnels de mobilité une vision globale du projet de SERM intégrée aux services de mobilité existant et à créer dans le bassin de mobilité et de préciser la répartition du financement des investissements tenant compte des enveloppes des CPER.

L'examen de la LOM au Parlement n'a pas permis de trancher le débat sur l'évolution du Versement Mobilité (VM), l'impôt affecté au financement du transport public. Diverses propositions ont été avancées sans forcément répondre aux mêmes besoins: dé plafonnement du VM dans les espaces densément urbanisés (métropoles AOM) ; instauration systématique du versement mobilité additionnel par les syndicats mixtes de transports type loi SRU pour financer des services intermodaux (pôles d'échanges multimodaux) ; adaptation des conditions d'instauration du VM en cohérence avec les besoins de financement spécifiques dans les espaces de faible densité...

Avec l'émergence des sociétés de projet pour la réalisation de grandes infrastructures (Grand Paris Express, LGV), d'autres types de fiscalités affectées ont été créés. Prenant pour modèle le système de financement du Grand Paris Express (taxe spéciale d'équipement, taxe sur l'immobilier de bureaux), certains acteurs poussent la solution d'une nouvelle taxe locale affectée à la réalisation des investissements nécessaires à la réalisation des SERM (et permettant de lever de la dette). Mais ce qui a été possible pour le financement du Grand Paris Express via une fiscalité affectée (sanctuarisée dans la loi), prélevée sur les contribuables franciliens, à l'échelle d'une région urbaine dense de plus de 12 millions d'habitants, qui se singularise par une autorité organisatrice de mobilité unique (urbaine et régionale), est-il transposable aux autres

régions françaises ?

En tout état de cause, toutes ces propositions appellent à veiller à une évolution raisonnée des impôts locaux et du niveau de pression fiscale global et à être vigilants aux effets potentiels du cumul de ces taxes affectées sur un même territoire. Elles nécessitent également de veiller à la correspondance entre territoire assujéti et territoire desservi. Il en va du maintien du consentement à l'impôt.

Par ailleurs, d'autres pistes de financement de la mobilité ont été évoquées comme, par exemple sur l'affectation d'une part des recettes des péages perçus par les concessionnaires d'autoroutes dans le but de programmer des infrastructures et services de cars express sur autoroutes (ou cars à haut niveau de service). Cette piste implique de repenser le modèle d'affaires des entreprises concessionnaires dans le cadre d'un partenariat renouvelé avec l'Etat ou les régions maîtres d'ouvrage. Certaines régions se sont ainsi positionnées pour récupérer la maîtrise d'ouvrage et la gestion de certaines portions autoroutières, comme le prévoit la loi 3DS (différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification).

Enfin, le mécanisme des Certificats d'Economie d'Energie (CEE) pourrait être d'avantage orienté vers la mobilité. Des financements de l'Etat tels que le fonds vert nécessitent d'être poursuivis ou mis en place.

Coconstruire une programmation des investissements publics

Les SERM confirment la nécessité de réinvestir dans les infrastructures de transport existantes au service de la mobilité du quotidien. Il s'agit d'établir une programmation financière à long terme avec une clé de répartition réaliste et équilibrée des concours publics entre l'Etat et les collectivités locales, en positionnant les gestionnaires d'infrastructure au bon endroit de la négociation des trajectoires de financement.

Cette programmation est nécessaire pour énoncer les contributions respectives de chacune des parties du territoire national aux stratégies multimodales et intermodales que constituent le SERM : régénération du réseau ferroviaire et revitalisation de lignes de dessertes fines du territoire, réaménagement des parvis de gares, aménagement des infrastructures routières pour programmer des voies réservées à des cars à haut niveau de services, mise en place de services de transports publics locaux, schémas directeurs cyclables, et insertion de nouveaux services de mobilité dans les pôles d'échanges multimodaux et autres lieux d'échanges intermodaux, notamment en périphérie dans des espaces de faible densité.

ANNEXE: CE QUE DIT LA LOI

Sans être exhaustifs, les paragraphes suivants résumement les dispositions concernant les intercommunalités de la loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains.

Définition et objectifs

LA LOI POSE POUR OBJECTIF LA MISE EN PLACE D'AU MOINS DIX SERM À L'HORIZON 2033.

Un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuient prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux (PEM). Ces gares et PEM comprennent des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos.

Le SERM est intégré aux autres réseaux de transports dans les territoires concernés, notamment aux réseaux de transports urbains et routiers et aux réseaux cyclables. Il est accessible aux piétons. Les SERM doivent être mis en œuvre dans des conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique

Le SERM vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien à travers :

- des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines ;
- la réduction de la pollution de l'air ;
- la lutte contre l'autosolisme ;
- le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains ;
- une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités.

Le SERM doit prendre en compte les enjeux liés au développement :

- des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ;
- et du fret ferroviaire.

ARTICULATION URBANISME – MOBILITÉ ET SERVICES DE RABATEMENT, UNE OBLIGATION POUR LES TERRITOIRES ACCUEILLANT

Afin de lutter contre l'étalement urbain et de promouvoir le report modal, les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents favorisent le renouvellement urbain, l'optimisation de l'utilisation de l'espace et la qualité urbaine des projets à proximité des gares du SERM, notamment en prévoyant une densité minimale de constructions ainsi que le rabattement vers ces gares.

LE RÔLE DES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES À MIEUX CONSIDÉRER ?

La loi prévoit que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur l'application de l'article 8 de la loi LOM permettant aux communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Ce rapport précise, tant à l'échelon national que dans chaque région, le nombre de communautés de communes auxquelles la compétence d'AOM a été transférée. Il évalue l'opportunité d'une réouverture temporaire de la possibilité pour les communautés de communes de se voir transférer la compétence d'AOM.

DES FIGURES IMPOSÉES EN TERMES DE GOUVERNANCE

Concertation et conception

Les projets de SERM font l'objet d'une concertation entre l'Etat, la région, les AOM, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Les maires des communes concernées par un projet de SERM sont informés avant le déploiement du projet.

Le statut de SERM est conféré par arrêté du ministre chargé des transports sur la base d'une proposition conjointe de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement de ce service.

S'il n'a pas été signé à l'obtention du statut de SRM, le contrat opérationnel de mobilité (COM) doit être conclu dans un délai de 6 mois. Il permet une bonne coordination entre la région et les autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité et des services de transport proposés par le SERM.

Le comité des partenaires peut être consulté sur tout projet de mobilité structurant y compris les SERM. Le conseil de développement mis en place dans les intercommunalités de plus de 50 000 habitants, lorsqu'il est concerné est consulté sur le projet de SERM.

Gouvernance et mise en œuvre

Pour la mise en œuvre de chaque projet de SERM, les collectivités territoriales, les établissements publics, les sociétés, les groupements et les organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ce projet et qui sont, dans ce cadre, maîtres d'ouvrage constituent un groupement d'intérêt public (GIP) ou une autre structure locale de coordination.

Ce groupement ou structure s'assure de la cohérence des projets de SERM avec le SRADDET et le SCoT. Il ou elle veille à la bonne articulation des interventions de ses membres ainsi qu'au respect des coûts et du calendrier des projets d'infrastructures de transport dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la mise en œuvre du projet de SERM.

A cet effet, une convention est conclue pour une durée de dix ans, pour chaque projet de SERM, entre, d'une part, ce groupement ou cette structure et, d'autre part, l'Etat, les AOM concernées ainsi que, lorsqu'ils participent au financement du projet, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités. Cette convention vise à assurer le suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de SERM, conformément aux objectifs d'offre de services dudit projet.

Elle détermine notamment :

- Les objectifs de performance et de qualité fixés aux établissements publics, aux sociétés, aux groupements et aux organismes dont l'objet concourt à la réalisation du projet de SERM ;
- Le calendrier de réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de SERM ;
- La trajectoire financière des travaux nécessaires à la réalisation des infrastructures et ouvrages ;
- Les objectifs de sécurité de l'exploitation et d'interopérabilité des équipements projetés, ainsi que les moyens mis en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Le groupement ou la structure rend compte chaque année, dans un rapport d'activité public, du respect des objectifs et des engagements figurant dans la convention. Ce rapport d'activité est transmis à l'Etat, aux AOM concernées par le projet de SERM et le cas échéant aux autres collectivités participant à son financement.

Le GIP est dirigé par un directoire, qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance. Le directoire comprend trois à cinq membres nommés parmi les représentants des maîtres d'ouvrage. Les membres du conseil de surveillance sont désignés par les personnes morales concourant au financement du projet. Les missions du directoire et du conseil de surveillance sont fixées par la convention constitutive du groupement d'intérêt public.

Une implication possible de la Société des Grands Projets

La Société du Grand Paris devient la Société des Grands Projets.

L'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent :

- Participer à l'élaboration des propositions de SERM, sur décision du ministre chargé des transports, à la demande de la région et des AOM contribuant au financement de ce service, conjointement avec SNCF Réseau et Gares et Connexions,
- Être désignés maîtres d'ouvrage des infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre des SERM et situées à l'intérieur du périmètre de ces services. Selon le cas par arrêté du ministre chargé des transports, à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées ; ou par les collectivités territoriales ou leurs groupements compétents,
- Participer au financement des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures de transport entrant dans le périmètre d'un SERM.

Lorsque la SGP crée des filiales ou prend des participations dans des sociétés, des groupements ou des organismes dont l'objet concourt à la réalisation des SERM, elle peut participer à la coordination d'ensemble de la réalisation des infrastructures. Lorsque la Société des grands projets ou ses filiales participent au financement des projets, elles veillent au respect des objectifs de coût et du calendrier des projets qu'elles financent.

La SGP peut contracter des emprunts et émettre des titres de créance, y compris des emprunts et titres dont le terme est supérieur à douze mois. Le produit de ces emprunts est affecté aux dépenses relatives à l'exécution de ses missions. Avant le 1^{er} octobre de chaque année, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'évolution des dépenses et des moyens financiers et humains de la Société des grands projets.

Des solutions de financement à trouver

Une conférence nationale de financement des SERM doit être organisée afin de débattre des solutions à mettre en œuvre pour assurer un financement pérenne des dépenses d'investissement et de fonctionnement de ces services. Cette conférence examine notamment les évolutions des ressources fiscales et financières des collectivités territoriales pour assurer le fonctionnement de l'exploitation des SERM. Y sont notamment représentés :

- l'Etat ;
- les conseils régionaux ;
- les conseils métropolitains ;
- les associations nationales de collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- SNCF Réseau ;
- la SGP ;
- les entreprises et les opérateurs publics de transport public routier et ferroviaire urbain et interurbain ayant une activité en France ;
- et les associations nationales d'usagers des transports.

Un rapport du gouvernement devra recenser les territoires pour lesquels les AOM sont dépourvues de versement destiné au financement des services de mobilité (VM) et évaluer l'opportunité de la création d'une dotation spécifique pour le financement des mobilités en zone peu densément peuplée.

Le Gouvernement remet au Parlement un rapport annuel faisant état de l'engagement financier de l'Etat en faveur des projets de SERM.

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les évolutions qui pourraient être envisagées en matière de tarification des infrastructures ferroviaires pour rendre celle-ci plus incitative au développement de l'offre ainsi qu'au niveau de la répartition des capacités d'infrastructure en vue d'optimiser l'utilisation du réseau ferré national, au regard du développement des SERM.

INTERCOMMUNALITÉS — DE FRANCE —

ENTRETIENS ET REDACTION

Angéline Suardi, chargée de mission Mobilités, Intercommunalités de France

PILOTAGE:

Floriane Boulay, directrice générale, Intercommunalités de France

Carole Ropars, responsable pôle Environnement Aménagement, Intercommunalités de France

Arthur Le Moal, directeur adjoint en charge des Affaires institutionnelles, Transdev

Paul Kohler, chargé d'affaires institutionnelles, Transdev

SUIVI EDITORIAL ET MISE EN PAGE :

Mathilde Lemée, chef de projets événementiels, coordinatrice éditoriale des études, Intercommunalités de France

CARTOGRAPHIE :

Julien François, ingénieur géomatique, Transdev

CRÉDITS PHOTOS :

Transdev



INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE

www.intercommunalites.fr