

Une vision systémique pour une intermodalité réussie, l'exemple des SERM territoriaux

SMTD 2025

Notre double défi : gagner la labellisation définitive en innovant sur l'extension des bénéfices SERM au plus profond des territoires.

Animation :

1. François PELLETIER

Intervenants sur scène :

1. Anne-Céline Imbaud-de-Troff - Société des Grands projets
2. Guillaume Arsac - Saint-Etienne Métropole (en visio)
3. Frédéric Bonnichon - Pôle Métropolitain Clermont Vichy Auvergne
4. Jean-Yves Bechler - SMTD-AC
5. Radia Ouati - SNCF Réseau
6. Laurent Senigout - Transdev

Participants en salle :

- Claude Vincent - Medef 63
- Florence Courson - CEREMA
- Patricia Roches - Maire de Courson (Cantal)

1. Introduction et Présentation Générale des SERM

La table ronde a débuté par une présentation des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), des projets ambitieux visant à transformer les mobilités quotidiennes dans les métropoles régionales françaises. Initialement prévus pour une dizaine de métropoles, 26 projets ont finalement été labellisés par le ministère des Transports. Ces initiatives intègrent le ferroviaire, mais aussi d'autres modes de transport comme les bus express et le vélo, dans l'objectif de créer des réseaux multimodaux à l'échelle des bassins de vie métropolitains.

2. Avancement National des Projets SERM

Anne-Céline Imbaud-de-Troff de la Société des Grands Projets (SGP) a fait le point sur l'état d'avancement national. La SGP est impliquée dans 16 des 26 projets labellisés, qui se trouvent à des stades divers de développement. Tous les projets sont tenus de soumettre un dossier de statut au ministre d'ici fin 2025. L'approche adoptée est pragmatique, axée sur les besoins spécifiques des territoires pour élaborer des schémas de services phasés et financièrement viables.

3. Présentation du SERM Stéphanois

Guillaume Arsac a détaillé le projet de SERM pour la région stéphanoise. Ce projet couvre un bassin de vie de 500 000 habitants, s'étendant de Saint-Étienne à Montbrison ou Yssingaux. L'objectif principal est de développer un réseau multimodal (train, car, vélo) pour réduire la dépendance à la voiture individuelle (actuellement 78% des déplacements domicile-travail). Un enjeu majeur est l'amélioration des liaisons internes au bassin stéphanois, au-delà des connexions avec Lyon, en s'appuyant sur l'infrastructure existante pour limiter les nouveaux investissements lourds.

4. Avancement du SERM Clermontois

Frédéric Bonnichon et Jean-Yves Bechler ont présenté l'état d'avancement du SERM pour l'aire clermontoise. Ce territoire de 700 000 habitants, de Brioude à Vichy, est porté par un partenariat entre diverses collectivités. Le projet vise à améliorer les liaisons ferroviaires et les connexions avec d'autres modes (cars, vélos). Il se distingue par un besoin limité en nouvelles

infrastructures, se concentrant sur l'amélioration des services. Les prochaines étapes incluent la finalisation des études et la négociation du plan de financement, avec un horizon de mise en service envisagé pour 2029.

5. Approche de SNCF Réseau sur les SERM

Radia Ouarti, Directrice de la Performance et du Programme SERM chez SNCF Réseau, a souligné l'approche progressive de l'entreprise. L'accent est mis sur l'amélioration de la qualité de service (ponctualité, régularité) sur l'infrastructure existante. L'augmentation de l'offre se fait par paliers, optimisant l'utilisation des infrastructures avant d'envisager de nouveaux investissements. SNCF Réseau insiste sur l'importance de la multimodalité et de l'intermodalité, particulièrement au niveau des gares.

6. Perspective de Transdev

Laurent Senigout de Transdev a partagé le point de vue d'un opérateur privé. Il a mis en avant l'intérêt des SERM pour développer des "réseaux hybrides" à l'échelle des bassins de vie. Transdev propose son expertise en études de flux et optimisation de réseaux, plaidant pour une ouverture progressive à la concurrence, permettant aux opérateurs privés de monter en compétence sur des périmètres limités.

7. Point de Vue des Entreprises

Claude Vincent, représentant du MEDEF 63, a exprimé les préoccupations des entreprises. Il a regretté le manque d'invitation des entreprises à l'élaboration des projets SERM et s'est inquiété du financement, craignant une sollicitation excessive via le versement mobilité, alors que les entreprises ne représentent qu'une minorité des utilisateurs des transports en commun.

8. Intervention du CEREMA

Florence Courson du CEREMA a souligné l'intérêt des SERM pour dépasser les limites administratives et harmoniser les projets de mobilité sur un territoire. L'importance de l'information voyageurs et de la fiabilité du service dans un contexte multimodal a été mise en avant. La diffusion d'information, la valorisation de bonnes pratiques et, de manière plus générale, les échanges entre les collectivités et les différentes entités intervenant dans le domaine de la mobilité sont essentiels. L'une des missions du CEREMA est notamment de favoriser ces échanges. Le réseau [Expertises Territoires](#), réseau collaboratif au service des territoires, a été créé dans cet objectif. Il regroupe plusieurs communautés thématiques dans les domaines d'intervention du CEREMA, dont la mobilité. Une communauté SERM a notamment été créée cette année, et d'autres communautés pourraient également intéresser les participants au sommet.

9. Perspective des Territoires Ruraux

Patricia Roches, maire de Courson (Cantal), a apporté le point de vue des territoires ruraux. Elle a plaidé pour une meilleure prise en compte des liaisons vers le sud du Massif central dans le SERM clermontois, notamment pour améliorer la desserte de l'Intercités Clermont-Béziers, essentielle pour l'accès aux services (études supérieures, etc.) depuis ces territoires. Elle a également insisté sur la collaboration public-privé, critiquant les systèmes d'information actuels qui négligent l'offre privée (covoiturage, transport à la demande). Elle a souligné le besoin de répliquabilité des solutions développées et l'ambition internationale du territoire.

Défis et Perspectives (Problèmes et Solutions Envisagées)

1. Financement des SERM

- **Problème** : enjeu majeur avec des interrogations sur la répartition entre l'État et les collectivités locales. Inquiétudes des entreprises concernant une possible augmentation

du versement mobilité. Investissements élevés pour le renouvellement du matériel roulant.

- **Solutions** : approche pragmatique et phasée pour limiter les coûts initiaux. Recherche de financements innovants (ex : levée de dette par la SGP). Optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes. Réflexion sur de nouvelles sources de financement (ex : contribution des visiteurs via la taxe de séjour). Mise en place de véhicules nécessitant des investissements initiaux faibles.

2. Gouvernance des SERM

- **Problème** : mise en place d'une gouvernance adaptée, dépassant les périmètres administratifs habituels.
- **Solutions** : s'appuyer sur des structures de coopération existantes (ex: pôle métropolitain). Privilégier des structures de gouvernance légères, centrées sur la coordination. Développer des coopérations ponctuelles entre autorités organisatrices.

3. Articulation entre les différents modes de transport

- **Problème** : intégration effective des différents modes (train, car, bus urbain, vélo) dans un système cohérent. Manque d'intégration des offres de transport privées. Manque de flexibilité dans l'offre de transport.
- **Solutions** : développement de pôles d'échanges multimodaux autour des gares. Mise en place de systèmes d'information voyageurs intégrés. Travail sur l'intégration tarifaire. Optimisation des correspondances. Développer des systèmes d'information intégrant offres publiques et privées. Introduction d'un système de transport à la demande innovant.

4. Prise en compte des territoires périurbains et ruraux

- **Problème** : nécessité d'intégrer les territoires périurbains et ruraux, et non de limiter les SERM aux cœurs métropolitains. Limitation géographique des solutions de mobilité.
- **Solutions** : intégration des lignes de car dans le schéma de service des SERM. Réflexion sur la réouverture ou le renforcement de lignes ferroviaires secondaires. Développement de solutions de rabattement vers les gares (parkings relais, lignes de bus). Amélioration des liaisons Intercités (ex : ligne Clermont-Béziers). Adoption d'une approche de répliquabilité des solutions.

5. Ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional

- **Problème** : question des modalités et du rythme de cette ouverture.
- **Solutions** : ouverture progressive, en commençant par des périmètres limités. Adaptation des procédures d'appel d'offres. Maintien d'une SNCF Réseau forte.

6. Vision et Planification à long terme

- **Problème** : manque de visibilité internationale. Besoin d'un plan d'action concret et réalisable. Risque de perte de l'élan collectif pendant la période électorale.
- **Solutions** : développement d'une stratégie pour promouvoir les solutions innovantes à l'échelle internationale. Engagement à développer un plan complet, réaliste et finançable d'ici septembre 2026. Utilisation de la période électorale comme "période de gestation" pour affiner le plan d'action.