

Les SERM : bientôt à l'heure ?

MICHAËL DAVID

« Pour tenir notre ambition écologique, je veux qu'on se dote d'une grande ambition nationale : dans dix grandes agglomérations, dans dix métropoles françaises, de développer un réseau de RER, un réseau de trains urbains. » C'est en ces termes que s'exprimait le Président E. Macron en novembre 2022 pour impulser une nouvelle politique des mobilités des réseaux express régionaux métropolitains à l'instar du RER francilien.

En germe dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, ces ambitions ont été formalisées dans la loi du 27 décembre 2023¹ et le décret du 20 novembre 2024² avec la création de services express régionaux métropolitains (SERM) dont le modèle est le SERM de Strasbourg, opérationnel depuis déjà deux ans.

Quels objectifs leur assigne la loi ? D'ici à dix ans, il s'agit de tendre vers « une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par 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, la décarbonation des mobilités et la lutte contre l'étalement urbain et la promotion du report modal ».

1 | Loi n°2023-1269 du 27 déc. 2023, JO 28 déc.
2 | Décret n°2024-1048 du 20 nov., JO 22 nov.

Il s'agit donc d'offrir plus qu'un simple service ferroviaire amélioré, avec des trains cadencés toutes les 10 à 15 minutes, et des liaisons radiales traversant les grandes métropoles. Ces nouveaux services doivent aussi y associer cars express, réseau cyclable, covoiturage, pour favoriser les mobilités sans voiture sous toutes leurs formes.

Si vingt-quatre projets sont labellisés et autorisés à poursuivre pour obtenir le statut de SERM par arrêté ministériel (dont Bordeaux), une dizaine peine à avancer. Cela traduit un double point d'achoppement : d'une part, le choix de l'échelon politique pertinent et d'autre part, leur financement.

Le choix de l'échelon politique pertinent, d'abord. Il interroge sur le bon niveau de coopération territoriale des collectivités territoriales et leurs groupements en termes de conception et de gouvernance. Comme le rappelle Intercommunalités de France, pour répondre aux différents besoins de connectivité, « les périmètres des SERM ont vocation à épouser les bassins de mobilité fonctionnels, au-delà des périmètres administratifs des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ».

L'enjeu est de faciliter les déplacements réguliers de voyageurs vers et depuis les centres urbains ; il est donc essentiel d'accélérer la définition des bassins de mobilité et *ipso facto* la signature des contrats opérationnels de mobilité prévus par la

LOM entre les AOM locales et les régions en leur qualité de chef de file des mobilités et de l'intermodalité. C'est là une condition *sine qua non* pour prétendre au statut de SERM.

Leur financement, ensuite. D'ici à 2040, la nouvelle « donne ferroviaire » est estimée à près de 100 milliards dans un contexte politique incertain et un contexte financier contraint. Les régions, ainsi que l'ensemble des collectivités territoriales également AOM, attendent toujours de la part du gouvernement des garanties pour un financement durable et stable.

De forts investissements sur les infrastructures et d'importantes dépenses de fonctionnement seront à prévoir qui devront être partagés par l'ensemble des AOM et autres gestionnaires de voiries. Sur ce plan, la Conférence Ambition France Transports tenue le 5 mai dernier n'a pas totalement rassuré les élus locaux.

Après d'âpres discussions, les premiers contrats de plan État/Régions sur le volet mobilités peinent déjà à traduire ces ambitions. D'où l'idée qui infuse de créer des syndicats mixtes pour que les autres collectivités bénéficiaires d'un SERM participent à son financement.

Comment s'étonner dès lors que des voix s'élèvent pour prioriser les SERM dans lesquels des solutions simples et moins coûteuses existent comme les cars express, réseaux cyclables ou le covoiturage ?