

Des SERM pour mieux relier les centres et leurs périphéries

Municipales 2026 : construire ensemble les mobilités de demain

DÉFINITION

Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), instaurés par la loi du 27 décembre 2023, regroupent l'ensemble des services de transports collectifs publics visant à répondre aux besoins croissants de mobilité entre les métropoles et leurs périphéries hors Île-de-France. Ces offres se caractérisent par :

- le développement de l'offre ferroviaire (TER du quotidien) ;
- la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service (cars express, covoiturage, transport en commun en site propre) ;
- la création de réseaux cyclables ;
- le cas échéant, des services de transport fluvial, d'autopartage et de transports guidés ;
- la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux.

Ces services visent à offrir une alternative efficace à la voiture individuelle, en proposant des solutions de transport multimodales et décarbonées. Ils sont cruciaux pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, désenclaver les territoires et améliorer la qualité de vie des habitants.

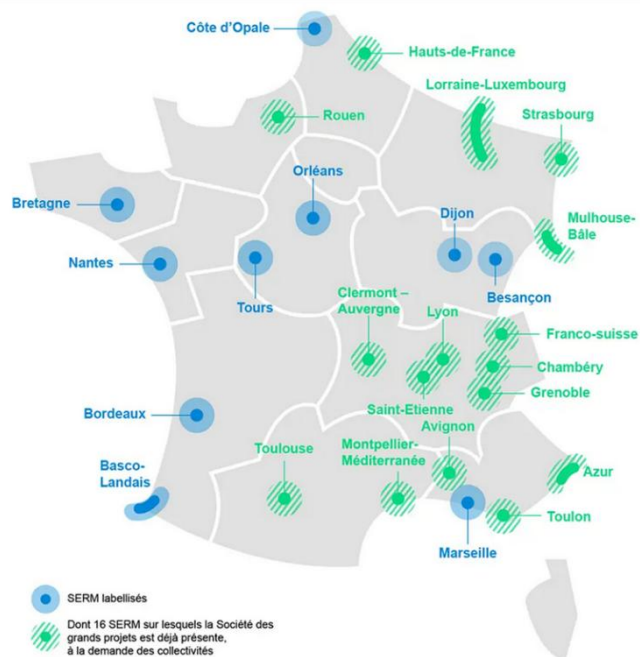
26 projets SERM labellisés

Les projets de SERM sont lancés à l'initiative d'une coordination entre les territoires locaux (métropoles et établissements publics de coopération intercommunale proches) et les régions. Ils ont pour objectif d'apporter des solutions de mobilités à l'échelle des bassins de déplacements et donc de dépasser les limites administratives actuelles des collectivités. Entre 2024, l'État a labellisé 24 premiers projets couvrant les principales métropoles françaises auxquels deux nouveaux projets (Dijon et Besançon) se sont ajoutés en 2025.

Les étapes clé d'un projet

Pour lancer un projet, les collectivités demandent la labellisation auprès de l'État, qui finance alors la phase de préfiguration (environ un an, plusieurs millions d'euros) permettant de définir le schéma des services, le plan de financement, la gouvernance et d'organiser le dialogue territorial. Le projet obtient ensuite le statut de SERM sur décision ministérielle, puis une structure locale de coordination est créée. La plupart des projets labellisés finalisent leur préfiguration (fin 2025-début 2026).

Référencement des 26 projets SERM labellisés



Source : Société des Grands Projets

ENJEUX & PERSPECTIVES

Une articulation fine entre réseaux ferrés et routiers

La plupart des projets SERM s'appuient sur des réflexions historiquement centrées sur les armatures ferroviaires des métropoles, que la loi SERM a structurées et élargies. Les porteurs de projets élaborent leurs services ferroviaires autour des « étoiles ferroviaires » métropolitaines (différentes branches desservant une métropole et sa périphérie) et/ou autour des « Lignes Nouvelles » (infrastructures ferroviaires entièrement

nouvelles ou significativement modifiées). Les projets de SERM peuvent également répondre aux problématiques de régénération et modernisation des réseaux ferroviaires (électrification des lignes, traitement des passages à niveau et des voies uniques, déploiement de l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire), corridors frets).

Si le ferroviaire constitue l'armature principale du SERM, le volet routier prend une place croissante en complément ou en substitution selon les contextes. Plusieurs régions étudient le développement de lignes de cars express, de voies réservées, de services de covoiturage ou encore de pôles d'échanges routiers multimodaux.

L'intermodalité, au cœur du dispositif

La réussite des SERM dépendra de la qualité du parcours usager entre les différents modes, ce qui nécessite de prendre en considération les infrastructures (gares et pôles d'échanges multimodaux), les services numériques (information, billettique, tarification) ainsi que les usages et services attendus (rabattement, modes actifs, covoiturage, commerces).

De nombreux territoires travaillent à la hiérarchisation des pôles d'échanges, à leur aménagement et à leur financement, souvent en partenariat avec les concessionnaires autoroutiers et les aménageurs. Les difficultés portent principalement sur la coordination des compétences entre acteurs, la maîtrise foncière, les enjeux de zéro artificialisation nette, et l'acceptabilité sociale liée à la transition vers les mobilités douces. La délégation de maîtrise d'ouvrage apparaît parfois comme une solution pour plus d'efficacité dans la coordination et le dialogue entre acteurs.

Le financement, un enjeu critique et complexe

La capacité de l'ensemble des acteurs à financer, dans le temps, ces projets sera décisive pour garantir leur réussite. À date, près de 50 millions d'euros sont mobilisés par l'État pour les études de préfiguration, et 2,7 milliards d'euros inscrits dans les contrats de plan État-Région (CPER) 2023-2027, dont 891 millions d'euros de l'État pour les premières réalisations.

Les besoins pour les phases opérationnelles restent colossaux, avec des estimations à hauteur de plusieurs dizaines de milliards d'euros pour les infrastructures, les matériels roulants et l'exploitation des services.

Les acteurs expriment leurs inquiétudes sur les capacités d'investissement, la pérennité des financements, la fiscalité régionale et locale, et la nécessité de dé plafonner le versement mobilité afin de garantir la capacité des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à porter ces projets. L'absence d'engagement clair de l'État pourrait renforcer les fractures territoriales et le sentiment d'un territoire national à deux vitesses.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Un modèle de mobilité multimodale dépassant les frontières administratives : les SERM répondent aux défis de mobilité, de transition écologique et de cohésion territoriale par la coopération entre métropoles et territoires périphériques.

Une complémentarité fer/route indispensable : le ferroviaire constitue l'ossature, complété par les cars express, le covoiturage et les voies réservées. L'intermodalité nécessite coordination, maîtrise foncière et acceptabilité sociale.

Le financement comme enjeu central : avec 2,7 milliards d'euros inscrits dans les CPER 2023-2027 mais des besoins de plusieurs dizaines de milliards, la sécurisation pluriannuelle des financements est urgente pour éviter les disparités territoriales.