

Note

# SERM - Services Express Régionaux Métropolitains

Que faut-il en attendre ?

**Louise Fel**, chargée d'études à La Fabrique de la Cité

Mars 2025



## Sommaire

Introduction .....	4
I. Décabonner les trajets longs du quotidien : quelle portée pour les SERM ? .....	7
1. Les Français et la mobilité .....	8
2. Le SERM, une solution plurielle .....	10
3. Le SERM, un outil au service de l'aménagement du territoire ? .....	13
II. Des SERM territoriaux : études de cas .....	16
1. SERM de Marseille : décarboner une agglomération polycentrée .....	16
2. SERM toulousain, au service d'une politique mobilité ambitieuse .....	19
3. SERM clermontois : un projet frugal pour une approche servicielle .....	22
4. SERM de Tours Métropole Val-de-Loire : outil de réaménagement urbain .....	24
III. Déploiement des SERM : le besoin d'un cadre national stable et cohérent .....	27
1. Une gouvernance en construction .....	27
2. Financement des SERM : comment avancer ? .....	28
Conclusion .....	31
Lexique .....	32
Bibliographie .....	33
Remerciements .....	37
À propos de l'autrice .....	38

Note

# SERM - Services Express Régionaux Métropolitains

## Que faut-il en attendre ?

Louise Fel,  
Chargée d'études à La Fabrique de la Cité

**R**esponsable de 33 % des émissions nationales de gaz à effet de serre (GES) en 2022<sup>1</sup>, classé premier secteur d'activités polluant du pays, le secteur des transports est une priorité dans les plans de transition pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Le déplacement de personnes dans des véhicules individuels constitue plus de la moitié de ces émissions, et représente 82 % des trajets tous modes confondus<sup>2</sup>.

Cette forte participation du secteur des transports à l'empreinte carbone nationale tient à sa grande dépendance au pétrole – celui-ci représentait plus de 97 % de la consommation d'énergie de l'ensemble des transports en 2022. La dépendance des transports du quotidien aux énergies fossiles a également de lourdes conséquences sur la vie des ménages, contraints d'utiliser leur voiture et de fait très vulnérables à la volatilité du prix du baril de pétrole. Les mêmes étant également exposés aux maladies respiratoires et cardiovasculaires liées à l'émission de particules fines. Les Français manifestent d'ailleurs une baisse de satisfaction vis-à-vis de leurs conditions de déplacement<sup>3</sup>, en raison notamment d'une hausse des temps de trajet, des distances parcourues et de la congestion routière. **Entre 1960 et 2017, la demande de transports a été multipliée par 5,3**, et si l'augmentation de la population a joué un rôle, c'est l'explosion des distances parcourues qui en est la principale cause : **les distances domicile-travail sont passées de 3 km en 1960 à 13,3 km en 2023**. Sur la même période, le remplissage des véhicules diminue, passant alors de 2,3 personnes en moyenne en 1960 à 1,6 en 2017<sup>4</sup>.

Mais si l'on revient à sa part dans le volume d'émissions de GES, on arrive à la conclusion suivante : si le secteur des mobilités ne se transforme pas de manière drastique, il sera impossible d'atteindre la neutralité carbone en France en 2050, c'est-à-dire de maintenir le réchauffement climatique en dessous de 2°C par rapport à l'ère préindustrielle, d'éviter la trajectoire à +3°C – celle vers laquelle nous nous dirigeons actuellement – et de garantir des villes et territoires vivables.

Offrir aux habitants des mobilités alternatives décarbonées constitue donc l'une des priorités de la planification écologique. Dans ce cadre, plusieurs leviers explicités par la troisième Stratégie Nationale Bas Carbone<sup>5</sup> pourraient permettre

1. France Nation Verte, *Projet de Stratégie nationale bas-carbone n°3 - Premières grandes orientations à l'horizon 2030 et enjeux à l'horizon 2050*, novembre 2024. <https://concertation-strategie-energie-climat.gouv.fr/les-grands-enjeux-de-la-snbc-3>
2. SDES (2024) *Chiffres clés des transports – Édition 2024*, mars 2024. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2024/>
3. ObSoCo (2023), *Mobilités 2050 – Rapport d'analyse*, La Fabrique de la Cité, décembre 2023. <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/mobilites-2050-comment-les-francais-se-projetent-ils/>
4. ADEME, *Transitions 2050. Choisir Maintenant. Agir pour le climat*. <https://librairie.ademe.fr/ged/6531/transitions2050-rapport-compresse2.pdf>
5. France Nation Verte, *Projet de Stratégie nationale bas-carbone n°3 - Premières grandes orientations à l'horizon 2030 et enjeux à l'horizon 2050*, novembre 2024. <https://concertation-strategie-energie-climat.gouv.fr/les-grands-enjeux-de-la-snbc-3>

de changer la donne : maîtrise de la demande, report modal vers des modes de transports décarbonés, augmentation du taux d'occupation des véhicules, amélioration de la performance énergétique des véhicules, électrification des moyens de transports et/ou utilisation d'autres énergies décarbonées. Un ensemble de leviers qu'il n'est pas si évident d'actionner, si l'on s'en réfère par exemple au récent recul du covoiturage pour les trajets autoroutiers pendulaires dans les périphéries des principales métropoles françaises<sup>6</sup>.

**Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) sont voués, dans ce cadre, à apporter des réponses pour décarboner les mobilités du quotidien des Français dans les grands espaces urbains.** Mentionnés pour la première fois sous le terme de « RER métropolitains » par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) – instance consultative placée auprès du ministre chargé des Transports – en 2018, ces dispositifs ont pour objectif de favoriser, dans les principales métropoles du pays, le report modal vers les transports collectifs pour les déplacements du quotidien, en s'inspirant de ce qui existe dans d'autres pays (Allemagne, Suisse, Espagne).

En 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) exprime l'objectif de rendre les transports du quotidien **plus faciles, moins coûteux et plus propres**. C'est le 27 novembre 2022 que le terme de RER est de nouveau utilisé, cette fois-ci lors d'une intervention du Président de la République Emmanuel Macron qui affiche alors la volonté de « *développer un réseau de RER dans les dix principales villes françaises* »<sup>7</sup>. En février 2023, le gouvernement présente le Plan d'avenir pour les transports<sup>8</sup>, qui prévoit des investissements à hauteur de **100 milliards d'euros d'ici 2040 pour la régénération puis le développement du réseau ferroviaire français**. La solution apportée aux enjeux de décarbonation des mobilités est donc dans un premier temps majoritairement ferroviaire.

Le terme de Services Express Régionaux Métropolitains est créé en décembre 2023 par la loi<sup>9</sup> du même nom afin de fournir un véritable cadre législatif à la transition du secteur des transports pour un double objectif

- 1) **écologique** grâce au report modal vers les mobilités collectives et actives et
- 2) **d'aménagement** du territoire afin d'intégrer plus fortement les territoires d'une même région métropolitaine.

Cette loi précise qu'un « *service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie 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* [métros, tramways,

6. VINCI Autoroutes, 6<sup>e</sup> baromètre de l'autosolisme : le covoiturage en net recul, 27 septembre 2024. <https://www.vinci-autoroutes.com/fr/actualites/environnement/6e-barometre-autosolisme/>

7. Marie-Léa Rousseau, Quel avenir pour les projets de « RER métropolitains » ? The Conversation, 3 mars 2024. <https://theconversation.com/quel-avenir-pour-les-projets-de-rer-metropolitains-224460>

8. France Nation Verte, Plan d'avenir pour les transports, 7 juin 2023. [DP\\_CPER\\_Mobilite.pdf](https://www.france-nation-verte.com/medias/DP_CPER_Mobilite.pdf)

9. Loi n°2023-1269, 27 décembre 2023, « Services express régionaux métropolitains », TREX2314179L, Journal officiel. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048678343>

téléphériques] ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux ». La loi expose par ailleurs que « *Le Service Express Régional Métropolitain vise 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* ».

En effet, ces projets se dessinent également dans un souci **d'équité territoriale**. Et alors que la première annonce du Président de la République évoquait la création d'un réseau de RER dans « *les dix principales villes françaises* », ce sont finalement **24 projets** de services express régionaux métropolitains qui ont été **labellisés à l'été 2024**.

Parallèlement à ces annonces, les territoires français ont poursuivi leurs réflexions et/ou démarré les travaux ou les aménagements de leur territoire pour accueillir de nouvelles infrastructures. Toutefois, de nombreuses questions demeurent en suspens : les métropoles françaises étant déjà denses et étendues, l'implantation de ces dispositifs **ne doit pas aggraver le phénomène d'étalement urbain** dans le contexte de l'objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) des sols. Parallèlement, la réalité de certaines localités (habitudes de déplacements et géographie des flux) impose de penser la pluralité des modes de transport mobilisables, en complémentarité du ferroviaire. Enfin, les discussions sur la gouvernance se poursuivent – notamment entre les territoires, SNCF Réseaux (gestionnaire d'infrastructure ferroviaire français) et sa filiale Gares & Connexions (spécialisée dans la gestion des gares de voyageurs) et la Société des Grands Projets qui a été associée à 14 des 24 projets SERM. La question du financement reste, elle, sans véritable réponse.

Dans ce cadre, **que peut-on attendre de ces projets de Services Express Régionaux Métropolitains ? Quelles voies prennent-ils et comment préparent-ils la décarbonation des trajets longs du quotidien ?**

# I. Décarboner les trajets longs du quotidien : quelle portée pour les SERM ?

## De quels déplacements parle-t-on ?

Lors de son discours du 1<sup>er</sup> octobre 2024, Michel Barnier, alors Premier ministre, déclarait : « *Nous travaillerons donc, avec les collectivités et les acteurs économiques, pour investir en priorité dans les transports du quotidien et offrir des solutions de transport aux Français des zones périurbaines et rurales, à ces millions de travailleurs qui font des dizaines de kilomètres par jour et n'ont pas aujourd'hui d'autre choix que la voiture*<sup>1</sup> ».

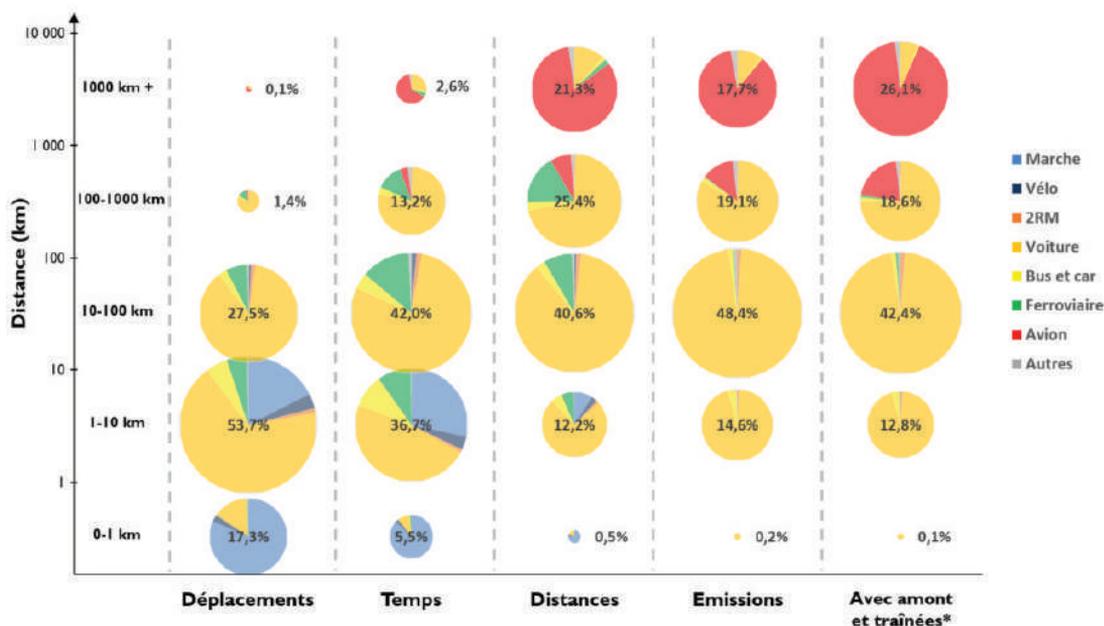
**Pourquoi les « travailleurs » ?** Si l'accès aux soins ou à la culture sont également fondamentaux, l'accès à l'emploi est un besoin quotidien de mobilité individuelle qui grève le budget des ménages.

**Pourquoi « des dizaines de kilomètres » ?** En France, 7 millions d'actifs sont des « navetteurs longs » : leur emploi se situe à plus de dix kilomètres<sup>2</sup>. De plus, certains d'entre eux n'ont d'autre choix que d'emprunter la voiture.

**Pourquoi les « zones périurbaines et rurales » ?** Parce que la proportion des navetteurs longs y est plus importante : 53 % des km parcourus par les habitants des communes rurales concernent des déplacements entre 10 et 100 km, contre 28 % pour les urbains<sup>3</sup>.

Ainsi, les trajets domicile-travail constituant les déplacements les plus longs et les plus structurants du quotidien, il apparaît stratégique de prioriser la décarbonation de ces mobilités et de permettre une réduction de l'usage de la voiture, qui domine tous les modes de transports sur les distances de 1 à 1000 km (voir graphique ci-dessous).

1. Assemblée nationale, Séance du mardi 1er octobre 2024, Compte rendu intégral. <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/comptes-rendus/seance/session-ordinaire-de-2024-2025/seance-du-mardi-01-octobre-2024.pdf>
2. André Broto, *Transports : les oubliés de la République, Quand la route reconnecte le territoire*, éditions Eyrolles, 3 mars 2022, 264p. <https://www.editions-eyrolles.com/livre/transports-les-oublies-de-la-republique#Infos%20techniques>
3. Insee, Enquête mobilité des personnes 2018-2019. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-pratiques-de-mobilite-des-francais-varient-selon-la-densite-des-territoires>



Répartition des caractéristiques de mobilité par classe de distance

Source: SDES-Insee, enquête mobilité des personnes 2018-2019

\*En comptabilisant les émissions en amont ainsi que les traînées de condensation et autres effets non-CO<sub>2</sub> de l'aviation (voir méthodologie)

**Lecture :** 40,6% des distances parcourues concernent des déplacements dont la distance est supérieure ou égale à 10 km et strictement inférieure à 100 km.

**Champ :** déplacements des individus de 6 ans et plus résidant en France métropolitaine.

## 1. Les Français et la mobilité

D'après les données de l'année 2022, 82 % des déplacements en France sont effectués par un véhicule particulier, proportion relativement stable depuis 2012<sup>10</sup>. Et si la voiture semble être un réflexe quand il s'agit de se déplacer, c'est notamment en raison d'une offre largement insuffisante de transports alternatifs : en effet, 10 millions de Français n'ont pas accès à une solution de transport en commun<sup>11</sup> à moins de dix minutes à pied de leur domicile.

Le déploiement ou l'amélioration de l'offre de transport peut constituer un levier d'intégration, de cohésion sociale et d'équité territoriale pour des millions de Français pour lesquels la mobilité n'est pas synonyme de liberté mais de contraintes. Ce sujet concentre d'ailleurs beaucoup d'attention au niveau politique : Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse et président de Toulouse Métropole préconisait lors des Journées France Urbaine 2024 **une alliance des territoires**

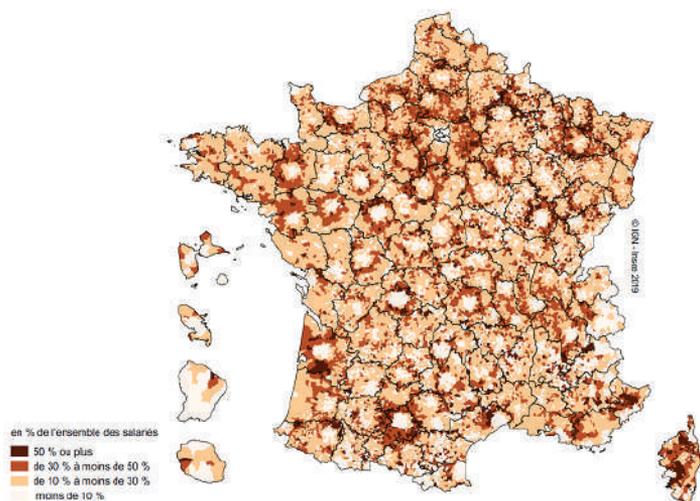
10. SDES, *Chiffres clés des transports* – Édition 2024, mars 2024. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2024/>

11. UFC-Que Choisir, *Accès aux transports en commun : l'UFC-Que Choisir dévoile les zones blanches*, novembre 2024. [quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-plus-de-10-millions-de-francais-sans-alternatives-a-la-voiture-l-ufc-que-choisir-revele-les-zones-blanches-de-l-acces-aux-transports-publics-n132694/?dl=141994](https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-plus-de-10-millions-de-francais-sans-alternatives-a-la-voiture-l-ufc-que-choisir-revele-les-zones-blanches-de-l-acces-aux-transports-publics-n132694/?dl=141994)

**en termes de mobilités pour « arrêter de concentrer les activités, les bouchons, la pollution ».** Christophe Ferrari, président de Grenoble Alpes Métropole, estime que **la transformation des transports réconcilierait « urbain, périurbain et rural » et constituerait un « médicament à la question des Gilets jaunes »**<sup>12</sup>. Il considère que **la question du domicile-travail doit être la priorité du pays puisque c'est celle des Français**, où qu'ils habitent.

Alors que les projets de SERM devront s'adapter au réseau d'infrastructures de transport existant dans des tissus urbains parfois déjà denses, leur conception doit impérativement s'appuyer sur les besoins des usagers du territoire. **L'idée n'étant pas de décliner sur le territoire une forme unique de SERM, mais d'adapter le SERM aux spécificités du territoire.** Ce qui demande de documenter les flux : d'où viennent les personnes ? Où vont-elles ? Il conviendrait donc de donner aux élus des indicateurs simples et robustes qui permettent de connaître le nombre d'actifs d'une commune travaillant dans les villes environnantes ainsi que le mode de transport utilisé. Les enquêtes EMC<sup>2</sup> du Cerema permettent de fournir des éléments intéressants mais leur taux de sondage n'étant que de 1 ou 2 %, elles ne sont pas assez précises, selon André Broto, expert des questions de mobilité. Elles pourraient toutefois servir à compléter les données INSEE sur les déplacements des 30 millions d'actifs Français.

*In fine*, l'objectif des SERM devrait être de réduire la dépendance à la voiture de millions de Français. **Un marqueur de l'efficacité de ces dispositifs devrait être la réduction du nombre de véhicules individuels en circulation et la diminution du nombre d'autosolistes, et pas seulement l'augmentation du nombre de trains ou de bus disponibles.**



Proportion des salariés se déplaçant principalement en voiture dont le lieu de travail se situe à plus de 25 kilomètres de leur domicile parmi l'ensemble des salariés

Source : Insee

<sup>12</sup>. Christophe Ferrari, Président de Grenoble Alpes Métropole, est intervenu lors des Journées France Urbaine les 9 et 10 octobre 2024.

## 2. Le SERM, une solution plurielle

Depuis l'évocation du terme de « RER métropolitain » par le Président de la République, les discussions et les débats vont bon train sur le devenir de ces nouveaux objets de mobilité. Faut-il investir dans de nouvelles lignes de train et infrastructures ferroviaires, accélérer l'utilisation des routes et autoroutes existantes par des solutions de transport décarbonées, comme les cars express, ou les deux ?

Au mois d'avril 2024, le ministère chargé des Transports donnait des indications sur la temporalité et la doctrine de déploiement des SERM<sup>13</sup> : **à court terme, le déploiement des Services Express Routiers (SER) comme les cars express et le covoiturage ; à moyen terme, le renforcement de l'offre ferroviaire existante et à long terme, la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires.**

Les projets de SERM, initialement majoritairement ferroviaires, semblent progressivement dessiner un large panel de **solutions sur-mesure dans les territoires, correspondant aux habitudes des usagers et répondant à leurs attentes.**

La loi SERM installe la notion de multimodalité (voir lexique). Pour autant, elle maintient un certain flou sur sa définition : « *le SERM est une offre multimodale (...) qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de l'offre ferroviaire* ». Afin de palier au risque de juxtaposition non articulée de modèles monomodaux, il semblera nécessaire de **combiner train, cars express et covoiturage partout où c'est possible.**

« *On ne choisit un transport public que si on peut le rater* », théorise par ailleurs Jean Coldefy - président du conseil scientifique de France Mobilités (ministère des Transports) - pour qui, quel que soit le mode de transport, le premier critère d'attractivité est la fréquence. C'est la raison pour laquelle 70 % des Français préfèrent 4 cars par heure à 1 train par heure<sup>14</sup>.

**Le car express** constituerait en effet une réponse efficace et rapide complémentaire au train (ou alternative dans les zones peu dotées en infrastructures ferroviaires) pour les déplacements entre centres et périphéries des agglomérations. Leur développement permettrait en effet de relier « *la France des territoires à la France des métropoles* » tout en offrant, par la route, une solution au plus près des domiciles des Français. Les SERM ne seront d'ailleurs jamais aussi efficaces que quand ils utiliseront la route. Une vision à laquelle souscrit Yves Crozet, économiste et membre du Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET-CNRS)<sup>15</sup>.

13. Focus mobilités, *Services Express Régionaux Métropolitains (SERM): Le rôle des intercommunalités*, Intercommunalités de France, Transdev, 2024. [https://www.transdev.com/wp-content/uploads/2024/10/2024\\_services-express-regionaux-metropolitains-hd.pdf](https://www.transdev.com/wp-content/uploads/2024/10/2024_services-express-regionaux-metropolitains-hd.pdf)

14. Jean Coldefy, *SERM: Conjuguer accessibilité des territoires, efficacité économique et environnementale*. TI&M, Dossier, mai & juin 2024.

15. Mobily-cités, Yves Crozet - SERM, 29 novembre 2024. <https://mobilycites.com/yves-crozet-2/>

Le **vélo** constitue également une solution pertinente – en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de congestion, de bénéfice pour la santé – et permet un gain de temps tangible : **en ville, sur les distances de moins de 5 km, le vélo est en effet aussi rapide que la voiture**<sup>16</sup>. Pour la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), les projets de SERM constituent une opportunité d'étendre le périmètre du vélo via 3 dispositifs :

1. **les Réseaux Express Vélo**<sup>17</sup> (REV) dans les centres urbains,
2. **les véloroutes**<sup>18</sup> dans les périphéries (sur le modèle de la Loire à vélo) et,
3. le déploiement du vélo comme **moyen de rabattement** vers les gares ferroviaires et routières.

L'organisme préconise par ailleurs la mise en place de **Vélos en Libre-Service** (VLS) dans toutes les gares de France, afin par exemple de pallier le manque de bus (ou de le remplacer quand on le rate !). De plus, déplorant le fait que le vélo soit mis au rang de concurrent et non d'allié des transports en commun, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) ont élaboré ensemble un livre blanc<sup>19</sup> dans lequel ils appellent à « **systematiquement intégrer la complémentarité et l'articulation des transports publics et du vélo** ». À ce jour, 16 des 24 projets SERM labellisés prévoient un REV.

**Le covoiturage** – partage d'un véhicule privé – et **l'autopartage** – location d'un véhicule en libre-service – constituent également des solutions pertinentes à combiner aux autres. Alors que 86 % des voitures individuelles ne transportent qu'une seule personne<sup>20</sup>, le potentiel du covoiturage est conséquent et ses gains pourraient être rapides : réduction immédiate du trafic, de la pollution de l'air et de la pollution sonore. Sans parler du coût financier de l'autosolisme : partager son véhicule quotidiennement sur une distance de 30 km permet d'économiser près de 2 000 euros par an<sup>21</sup>.

Malgré des initiatives répétées, le développement du covoiturage reste timide et ses ressorts mal connus. En 2024, le baromètre de l'autosolisme de VINCI Autoroutes<sup>22</sup> affichait un recul de 2,9 % des pratiques de covoiturage pendulaires sur autoroute par rapport à 2023, après deux années de croissance. **Le plan covoiturage dévoilé en 2022<sup>23</sup> fixait comme objectif de multiplier par trois les trajets du quotidien covoiturés d'ici 2027.** Mais l'autopartage,

16. ADEME, *Bouger autrement au quotidien*, février 2024.

17. Voir lexique p.32

18. Voir lexique p.32

19. FUB, FNAUT, *Livre blanc Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition*, octobre 2023. [livre\\_blanc\\_velos\\_et\\_transports\\_collectifs.pdf](#)

20. Observatoire national du covoiturage du quotidien, *Comprendre le covoiturage quotidien sur votre territoire*. <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoire/comprendre-covoiturage-quotidien/>

21. ADEME, *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance*, septembre 2017. <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/dossiers/806-ademe-developpement-covoiturage-regulier.pdf>

22. VINCI Autoroutes, *6<sup>e</sup> baromètre de l'autosolisme : le covoiturage en net recul*, 27 septembre 2024. <https://www.vinci-autoroutes.com/fr/actualites/environnement/6e-barometre-autosolisme/>

23. Plan national covoiturage du quotidien, décembre 2022. [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/22243\\_plan-Covoiturage\\_DP\\_V2maj.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/22243_plan-Covoiturage_DP_V2maj.pdf)

quant à lui, est timidement encouragé par la troisième Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) publiée en novembre 2024<sup>24</sup>. Une incongruité lorsque l'on sait<sup>25</sup> qu'**une voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles**.

Ainsi, de nombreux modes de transports peuvent s'ajouter à l'amélioration de la desserte ferroviaire, afin de fournir diverses réponses aux usages et préférences des usagers. Comme le confirmait le dossier de presse de la présentation de la SNBC 3 en date du 23 avril 2024<sup>26</sup>, **la multimodalité et donc l'intermodalité** (voir lexique) **doivent être au cœur de la réflexion**, « *ce qui suppose de vrais nœuds de mobilité pensés pour être efficaces, notamment en termes de coordination des modes de transport* ».

Si le SERM doit répondre à un ensemble de conditions, besoins et spécificités, Thomas Allary<sup>27</sup>, directeur du programme SERM de SNCF Réseaux Gares & Connexions considère qu'il doit avant tout être vu comme « *une trajectoire en marches d'escaliers* », **l'objectif étant de « monter les marches »**.

24. France Nation Verte, *Projet de Stratégie nationale bas-carbone n°3 - Premières grandes orientations à l'horizon 2030 et enjeux à l'horizon 2050*, novembre 2024. <https://concertation-strategie-energie-climat.gouv.fr/les-grands-enjeux-de-la-snbc-3>

25. ADEME, *Enquête Autopartage 2022, Enquête sur l'impact de l'autopartage sur les pratiques de mobilité et la motorisation - Rapport final*, septembre 2022. <https://bibliothèque.ademe.fr/ged/7353/enquete-autopartage-2022-rapport.pdf>

26. Ministère chargé des transports, *Service Express Régional Métropolitain - Accélérer la réalisation de projets*, Dossier de presse, 23 avril 2024. [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/2024.04.23\\_DP\\_SERM-rendu%20accessible\\_07062024.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/2024.04.23_DP_SERM-rendu%20accessible_07062024.pdf)

27. FNAU, *Colloque - SERM « Quand la mobilité réinvente l'aménagement des territoires »*, 29 novembre 2024.

### 3. Le SERM, un outil au service de l'aménagement du territoire ?

Les projets SERM s'inscrivent dans une logique d'aménagement du territoire et ont pour objectif **d'améliorer l'offre de mobilité partout en France tout en maîtrisant l'étalement urbain**. Cela suppose donc d'en tenir compte dès la conception. **Est-il possible de combiner augmentation de l'offre de transport et consommation vertueuse des sols ?**

#### Infrastructures de transports et Zéro Artificialisation Nette (ZAN) des sols

L'artificialisation des sols est à l'origine de diverses pressions sur notre environnement : réduction des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ENAF), augmentation des risques de ruissellement, d'érosion et d'inondation, érosion de la biodiversité, réchauffement climatique, pollution des milieux naturels. L'étendue des aires urbaines et les grandes infrastructures de transport participent à cette artificialisation des sols. Dans le cadre de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021<sup>1</sup> posant l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à l'horizon 2050, le secteur des transports doit garantir que les nouvelles infrastructures répondent à un besoin tangible et d'intérêt général, et s'orienter vers une consommation plus vertueuse des sols.

**Que dit la loi SERM ?** « 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 service express régional métropolitain, notamment en prévoyant une densité minimale de constructions ainsi que le rabattement vers ces gares. »

1. Loi n°2021-1104, 22 août 2021, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, TREX2100379L, Journal officiel. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>

Rendre les SERM compatibles avec une consommation vertueuse des sols, c'est déjà s'intéresser à la forme et la structure des déplacements, afin de mettre en place le bon transport au bon endroit et au bon moment, et de le combiner à des solutions de réduction des distances. En effet, il s'agit d'éviter l'effet rebond lié à l'émergence d'une offre de transport plus complète, fluide, facile sur des distances longues : un allongement mécanique des distances domicile-travail. Car l'amélioration de l'offre de transports ne signifie pas forcément maîtrise des flux de déplacements... Un scénario du rapport de prospective « *L'avenir en mouvement. Décarboner les mobilités d'ici 2050* » publié en septembre 2024 par Leonard - la plateforme de prospective et d'innovation de VINCI - émet la possibilité qu'en 2050, les SERM n'aient servi qu'à absorber un afflux continu de population et qu'*in fine* « **les trains so[ie]nt pleins, les routes aussi !** »<sup>28</sup>.

28. Leonard, *L'avenir en mouvement. Décarboner les mobilités d'ici 2050*, 24 septembre 2024. [https://leonard.vinci.com/wp-content/uploads/2024/11/Lavenir-en-mouvement\\_decarboner-les-mobilites\\_2050-A4.pdf](https://leonard.vinci.com/wp-content/uploads/2024/11/Lavenir-en-mouvement_decarboner-les-mobilites_2050-A4.pdf)

## VERS DAVANTAGE DE PROXIMITÉ ?

En 1900, une personne parcourait en moyenne par jour 5 km pour tous ses déplacements, contre près de 52 km en 2019<sup>29</sup>. Augmentation qui démontre que l'essor de nouveaux modes de transport – la voiture et le train lors du XX<sup>ème</sup> siècle – contribue évidemment à accroître la demande, et donc la fréquence et l'importance des flux. Concernant les distances domicile-travail, elles sont passées de 3 km en 1960 à 13,3 km en 2023<sup>30</sup>. En résulte donc le besoin de raccourcir les distances et de repenser les centralités.

La Stratégie Nationale Bas Carbone n°3 présente la densification des tissus urbains et les politiques de proximité type «*ville des courtes distances*» comme principaux leviers, avant d'ajouter que les employeurs ont également un rôle à jouer pour «*réaffecter leurs salariés au plus proche des lieux d'habitation pour les entreprises multisites*». À ce titre, réaffecter les salariés – par exemple des secteurs de la santé, du BTP, de l'hôtellerie, de la restauration, du retail, du service aux personnes, etc. – à un site plus proche de leur domicile, quand il existe, constitue un levier efficace. C'est l'objectif de la plateforme *1km à pied* lancée par Laure Wagner, une plateforme logicielle à destination des services de Ressources Humaines des entreprises multisites permettant de répertorier les salariés habitant plus proche d'un autre site de l'entreprise<sup>31</sup>.

## VERS DES INFRASTRUCTURES DURABLES OU RÉVERSIBLES ?

Lorsque le déplacement est inévitable, les projets SERM doivent fournir une réponse adaptée. Pour Hiba Debouk, directrice déléguée territoires d'AREP, «*dans un contexte de rareté du foncier productif, réfléchir à l'efficacité de chaque mètre carré de sol consommé est primordial*». Et en termes de transports, il est intéressant de comparer l'efficacité de chaque infrastructure. À ce titre, les équipes du projet «*Luxembourg in Transition*» – et notamment d'AREP et du ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg – mettent en avant que les mobilités décarbonées sont beaucoup moins consommatrices de m<sup>2</sup> par usager déplacé, estimant par exemple «*la capacité horaire d'une piste cyclable à 9500 personnes, là où une route urbaine sera limitée à 1200 personne par heure, au taux de remplissage actuel des véhicules*»<sup>32</sup>.

Par ailleurs, Hiba Debouk rappelle que «*rien n'est décarboné tant qu'on n'a pas traité le mode d'accès*» et questionne le besoin de grands **parkings automobiles autour des gares**, ou la réflexion sur la **taille des échangeurs d'autoroutes**... Pour que les SERM intègrent une pratique vertueuse de consommation des sols, elle préconise donc de réfléchir à ces sujets dès les prémices des projets.

29. Aurélien Bigo, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*, 23 novembre 2020. <https://chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/01/These-Aurelien-Bigo.pdf>

30. ADEME, *Transitions 2050. Choisir Maintenant. Agir pour le climat*. <https://librairie.ademe.fr/ged/6531/transitions2050-rapport-compresse2.pdf>

31. <https://www.1kmapied.com/>

32. PAYSAGE CAPITAL ÉQUIPE f(lux), *Luxembourg in Transition, Rapport phase 2*, 17 mai 2021. [https://luxembourgtransition.lu/wp-content/uploads/2023/06/2phase\\_arep.pdf](https://luxembourgtransition.lu/wp-content/uploads/2023/06/2phase_arep.pdf)

Si l'infrastructure est déclarée fondamentalement nécessaire, le groupe AREP **pense sa seconde vie**. Concernant les parkings des gares, destinées à être des lieux structurants des SERM, pourquoi ne pas envisager des structures en bois, réversibles, pour que ces lieux puissent stocker du carbone et, un jour, être transformés en logements ou en bureaux ? À Saint-Julien-en-Genevois (74), AREP a ainsi piloté la construction d'un parking en structure en bois réversible.

Ainsi, **penser la réversibilité ou le changement d'usage de telles infrastructures** revient à augmenter la résilience de nos villes dans un contexte de défis pluriels.



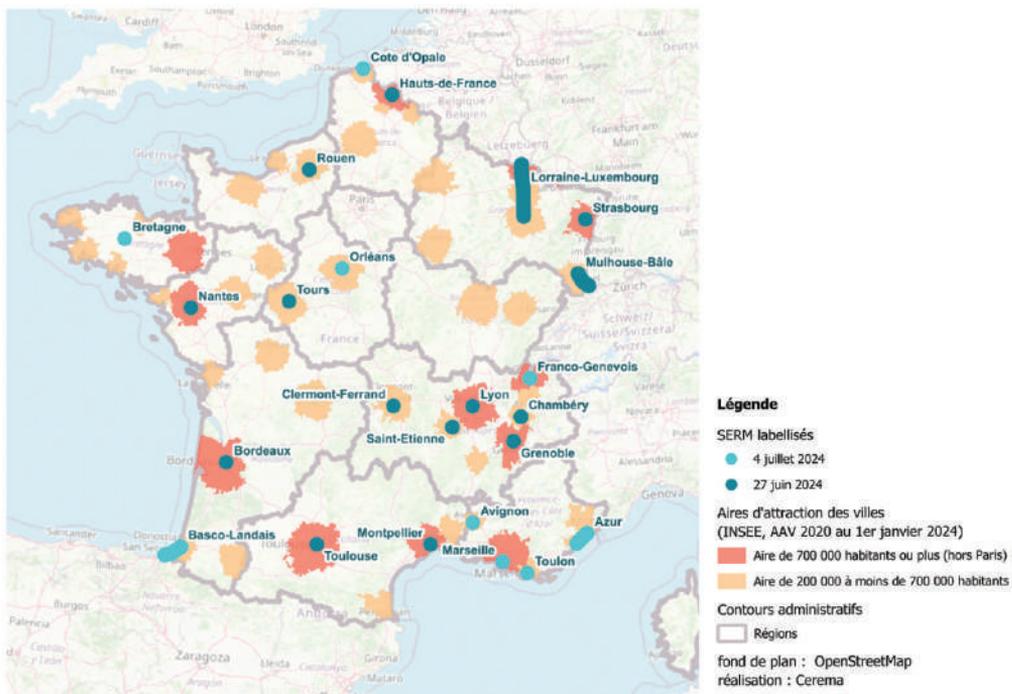
**Parking Saint-Aubin.** Source : AREP. Projet Arep pour le mandat d'études lancé par l'Établissement Cantonal de Promotion Foncière de Fribourg.

Charles Hazet, adjoint au sous-directeur de la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN, Ministère de la Transition écologique) confirme que les décisions prises vont « **dessiner nos territoires pour plusieurs décennies** » et que ce défi requiert des décisions d'ampleur et des compétences d'ingénierie et d'innovation, voire de réinvention. Ce projet « de couture territoriale » demande également un **dialogue solide** aux différentes échelles ainsi qu'une **vision prospective** : comment les modes de vie, de travail et de déplacement sont-ils voués à évoluer ? Où faudra-t-il construire ? Où est-il possible d'optimiser l'usage du foncier ?

*In fine*, ces questions à trancher reviendront aux mains des élus, d'où l'importance des conditions de gouvernance des projets dans chaque territoire concerné, de l'intégration des différents acteurs régionaux, des usagers, des citoyens, de l'État et du cadre plus ou moins clair qu'il peut fournir sur le financement mais aussi concernant les dimensions techniques traitées plus haut.

## II. Des SERM territoriaux : études de cas

Pour traduire l'objectif national, la diversité des systèmes territoriaux de mobilité suppose de concevoir des projets adaptés à chaque territoire. Et cette adaptation doit s'appuyer sur une étude fine des besoins et des flux de déplacement au niveau local, et la plus précise possible. Ces réalités sont encore peu documentées, mais dans la mesure où elles traduisent des approches territorialisées, il semble intéressant de souligner dès à présent les principaux enseignements de certaines des analyses et initiatives en cours dans quatre SERM.



Carte recensant les projets SERM labellisés selon leur taille.

Source : Cerema<sup>33</sup>

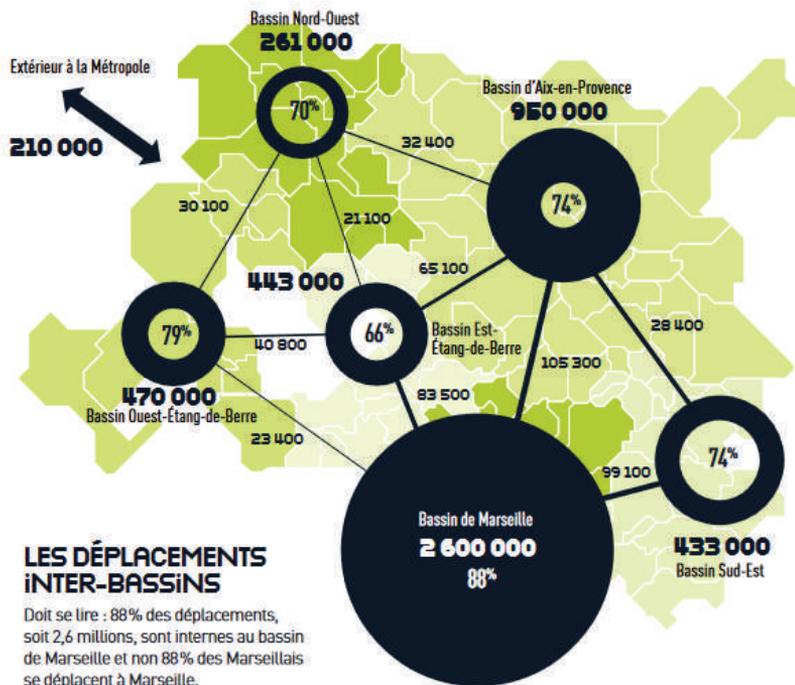
### 1. SERM de Marseille : décarboner une agglomération polycentrée

L'étendue et le relief de la métropole Aix-Marseille Provence – 2,5 fois la taille de Paris et 1 911 311 habitants – ont largement favorisé l'usage massif de la voiture et l'étalement urbain. La voiture représente 52 % des déplacements effectués dans la métropole (12 % pour les transports en commun et le vélo). Dans le bassin de mobilité de Marseille, **la distance moyenne parcourue pour aller au travail est de 11,5 km** ; c'est 17 km dans le bassin d'Aix-en-Provence<sup>34</sup>. D'après

33. Cerema, Services Express Régionaux Métropolitains(SERM): quelles démarches en cours dans les territoires?, Les Rendez-vous Mobilités du Cerema, 14 novembre 2024. [https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/11/files\\_9.pdf](https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/11/files_9.pdf)

34. AGAM, Les chiffres clés de l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC<sup>3</sup>) 2019-2020, avril 2022. [Chiffres-cles-EMD](#).

l'enquête Mobilité Certifiée Cerema démarrée en 2019<sup>35</sup>, 3/4 des déplacements ont pour destination un des 6 bassins de mobilités de la métropole (bassin de Marseille, bassin d'Aix-en-Provence, bassin Nord-Ouest, bassin Ouest Étang de Berre, bassin Est Étang de Berre et bassin Sud-Est composé de 18 communes dont Aubagne et La Ciotat).



Les déplacements interbassins au sein des bassins de mobilité de la Métropole Aix-Marseille Provence  
Source: Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise

**Lecture :** 88 % des déplacements sont internes au bassin de Marseille; seulement 210 000 déplacements (3 %) ont pour destination l'extérieur de la métropole.

**Le Plan de Mobilité 2020-2030** vise à favoriser le vélo, le développement du ferroviaire notamment via la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et la diamétralisation de la gare de Marseille Saint-Charles. L'opération de diamétralisation consiste à rendre traversante une gare fonctionnant en cul-de-sac et forçant les trains à repartir en marche arrière, ce qui limite mécaniquement la fréquence et le nombre de trains en circulation. L'objectif : **rendre le train aussi fiable que le car**. En effet, depuis plus de deux ans, les habitants sont déjà nombreux à profiter de la ligne de cars express reliant Marseille à Aix, qui, avec 300

---  
pdf  
35. Ibid.

cars par jour (contre une soixantaine de TER) roulant sur des voies réservées, et avec un départ toutes les 5 minutes en heures de pointe, permet de faire gagner jusqu'à 15 minutes sur un trajet d'une trentaine de minutes.

Toutefois, Audrey Gatian, adjointe au maire de Marseille en charge de la politique de la ville et des mobilités, considère que si le routier coûte moins cher, **les cars express arrivent très vite à saturation dans le périurbain**. Ainsi, elle confirme que la diamétralisation de la gare Saint-Charles annoncée pour 2035 est le point d'entrée du projet de mobilité du territoire, car elle devrait permettre de mailler plus largement les trains du quotidien, à l'image des trains liO en Occitanie. Surtout, l'adjointe considère que cela permettra de désengorger les autoroutes, qui arrivent aujourd'hui à saturation, et d'avoir une meilleure régulation et fiabilité des trains. Du côté de l'expérience usager, le déploiement d'un Pass intégral sur la région est en cours pour **adapter la billettique à cette métropole « polycentrée »**.

En termes de financement, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) – qui réunit des responsables politiques et des experts pour conseiller le gouvernement sur la programmation des investissements en matière de mobilité – estimait dans son rapport en 2023 que le SERM marseillais coûterait 4,5 milliards d'euros. **Le Contrat Plan État Région (CPER)** pour la période 2023-2027 prévoit une enveloppe de 99 millions d'euros pour le SERM d'Aix-Marseille, via un volet mobilité garantissant les subventions aux mobilités actives et l'accès au Fonds vert – dont la pérennité est questionnée. Mais qu'en sera-t-il du post-2027, et des garanties de financement au-delà de ce premier CPER, pour assurer les travaux qui devront se poursuivre jusqu'en 2035, comme c'est le cas pour la gare Marseille-Saint-Charles ?

Un autre défi de taille concernant le SERM marseillais est celui de **sa gouvernance**. En effet, il conviendra de s'attarder sur la gestion et l'organisation des 4 SERM labellisés dans la Région (Marseille, Toulon, Nice, Avignon) et de l'intégration de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) – que certains nomment le « SERM des SERM ». Ce projet de mobilité s'inscrira-t-il dans une dynamique soutenue par la Région ?

Contrairement aux autres grandes métropoles, la mobilité à Marseille n'est pas administrée par un établissement public : elle se discute à l'intérieur d'une des directions de la Métropole qui comprend aussi les infrastructures et la voirie, avec un budget annexe transports. D'après **la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)**, la gouvernance actuelle, confiant la responsabilité de l'organisation des transports d'un territoire métropolitain de près de 2 millions d'habitants à un seul adjoint aux transports de la Métropole doté d'un budget annexe aux transports, est sans doute fragile. Il n'existe par ailleurs pas de Conseil d'Administration d'élus représentatifs du territoire de la Métropole, orientant spécifiquement la politique des transports collectifs.

Finalement, le SERM marseillais cherchera à mieux connecter la métropole Aix-Marseille Provence et à s'inscrire dans une dynamique à l'échelle de la région pour répondre aux besoins divers de mobilité. Cependant, des verrous importants demeurent à lever notamment en termes d'infrastructures, de gouvernance et de financement.

## 2. SERM toulousain, au service d'une politique mobilité ambitieuse

Toulouse connaît à la fois une croissance démographique conséquente - **20 000 habitants arrivent chaque année dans cette métropole de 806 503 habitants** - et une surfréquentation des axes routiers qui devrait atteindre 160 % en 2030<sup>36</sup>. Le bassin de Mobilité Régional Toulousain - périmètre retenu pour le SERM - regroupe 1 469 562 habitants. **Les déplacements pèsent donc pour 42 % des émissions de GES** de l'aire urbaine de Toulouse - contre 32 % à l'échelle du pays. D'après l'étude EMC<sup>2</sup> du Cerema<sup>37</sup>, **un habitant du bassin de mobilité parcourt en moyenne 12,7 km par jour pour aller au travail**<sup>38</sup> et la voiture représente 55 % des déplacements tandis que les transports en commun et le vélo représentent à eux deux 14 %. Et l'étude réalisée avec l'IFOP et la Région Occitanie précise que les habitants choisissent leur moyen de transports à partir de ces trois critères - du plus au moins important : le **temps**, le **coût** et la **flexibilité**.

Les trains du quotidien y sont globalement peu développés, comme l'illustre l'absence de gares ferroviaires dans certaines villes moyennes périurbaines, - c'est le cas par exemple de la ville de Tournefeuille (29 000 habitants). Toutefois, les « liO trains » et « liO cars » lancés par la Région Occitanie apportent un début de réponse et ont fait de l'Occitanie la région où la fréquentation des trains régionaux progresse le plus vite avec une croissance de 20 % sur un an à septembre 2023 : **82 000 voyageurs** empruntent quotidiennement les trains du réseau liO pour se déplacer à travers la région<sup>39</sup>. Cependant, il demeure difficile de déterminer parmi ces déplacements lesquels concernent des déplacements domicile-travail.

Le dossier de préfiguration précise la cible du SERM : le million de déplacements actuels comprenant des **flux entre Toulouse et sa périphérie** (637 000 déplacements par jour), et des **flux entre les 3 premières couronnes de l'aire urbaine** (344 000 déplacements par jour).

Le **SERM de Toulouse devrait être le plus grand de France**, avec de premières échéances en 2028. En effet, à cette date, les pôles d'échange

36. Région Occitanie (2024), 1<sup>ères</sup> Rencontres Mobilités urbaines & territoires. [https://www.laregion.fr/IMG/pdf/b/f/9/la\\_region\\_bd\\_2.pdf](https://www.laregion.fr/IMG/pdf/b/f/9/la_region_bd_2.pdf)

37. Cerema (2023), EMC<sup>2</sup> Aire urbaine de Toulouse - Présentation des indicateurs clés. [https://www.cerema.fr/sites/default/files/inline-files/emc2\\_toulouse\\_resultats\\_0610\\_v2.pdf](https://www.cerema.fr/sites/default/files/inline-files/emc2_toulouse_resultats_0610_v2.pdf)

38. Ibid.

39. Région Occitanie, *En 2025, encore plus de trains liO*, 15 novembre 2024. <https://www.lio-occitanie.fr/actualites/en-2025-encore-plus-de-trains-lio/>

multimodaux de Colomiers, Montaudran et Labège-La Cadène ainsi que la Halle des transports de Toulouse seront opérationnels et les travaux sur l'axe ferroviaire Colomiers-Brax seront finalisés. En 2031, le réseau sera complété par le pôle d'échange multimodal de La Vache et l'arrivée de la Ligne Grande-Vitesse (LGV) Toulouse-Bordeaux. À terme, ce sont **121 trains supplémentaires** prévus d'ici fin 2032 **avec un cadencement des trains de 5h à 23h** avec des passages toutes les 10 minutes aux heures de pointe et le **déploiement de cars à haute fréquence** dans les communes où le train ne peut pas se déployer. Les augmentations de lignes de trains devraient se poursuivre jusqu'en 2040<sup>40</sup>.

**Page de droite : Périmètre du RER avec l'évolution de l'offre sur chaque branche.**

Source : Région Occitanie

---

40. Région Occitanie (2024), *1ères Rencontres Mobilités urbaines & territoires*. [https://www.laregion.fr/IMG/pdf/b/f/9/la\\_region\\_bd\\_2.pdf](https://www.laregion.fr/IMG/pdf/b/f/9/la_region_bd_2.pdf)

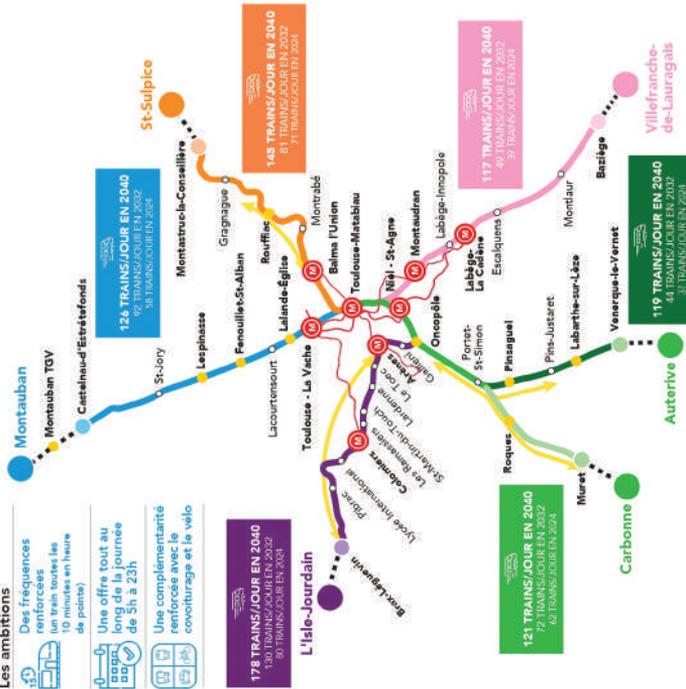
# CRÉATION DU SERM FERROVIAIRE SUR LA GRANDE AIRE URBAINE TOULOUSAIN D'ICI 2025-2040

## DE NOUVEAUX SERVICES

### Les ambitions

- Des fréquences renforcées (un train toutes les 10 minutes en heure de pointe)
- Une offre tout au long de la journée de 5h à 23h
- Une complémentarité renforcée avec le couvoilage et le vélo

**178 TRAINS/JOUR EN 2040**  
77 TRAINS/JOUR EN 2032  
91 TRAINS/JOUR EN 2024



### COÛT GLOBAL DU SERM

**INVESTISSEMENT**  
Infrastructures : 3,437 milliards €  
dont 348 millions € de la décastration de Marabiau

**MATÉRIELS ROLLANTS**  
492 millions €

**FONCTIONNEMENT**  
Circulation des trains : 113 millions €/an

### LÉGENDE

Liésons ferroviaires SERM à venir :

- Branch Nord
- Branch Ouest
- Branch Est
- Branch Sud-Est
- Branch Sud

● Terminis partiels  
● Terminis du SERM  
○ Gares/halles existantes  
○ Nouvelles gares/halles ferroviaires  
○ Lignes de métro A, B et C  
○ Interconnexions SERM/métro  
○ Voies réservées pour les cars  
○ Utilisés ferroviaires entre les terminis partiels et définits et voies régulières

## QUELS TRAVAUX POUR LE SERM ?

AXE EST : 2040	AXE NORD : 2031 PHASE 1, 2040 PHASE 2	AXE OUEST : 2028 PHASE 1, 2040 PHASE 2	AXE SUD-OUEST : 2040	AXE SUD-EST : 2040	AXE SUD : 2040
<p><b>Interconnexion métro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création de l'avant-gare de Balma l'Union</li> </ul> <p><b>Aménagements sur les gares existantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagements en gare de Montastruc et St-Sulpice</li> </ul> <p><b>Des voies nouvelles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Construction d'une voie nouvelle entre Campanas, Gragnague et Montastruc</li> <li>Bifurcation au niveau de St-Sulpice</li> </ul> <p><b>Des nouvelles haltes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création de la halte de Rouffiac</li> </ul> <p>Travaux : 364 millions d'€ Matériel roulant : 84 millions € Fonctionnement : 16 millions €/an</p>	<p><b>Interconnexion métro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création de l'avant-gare de La Vache - Route de Lamoignon</li> </ul> <p><b>Aménagements sur les gares existantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réaménagements sur toutes les gares situées entre Castelnaud-Estrétefonds et Toulouse</li> </ul> <p><b>Des voies nouvelles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à 3 voies sur 19 km et connexion avec la future LGV</li> </ul> <p><b>Des nouvelles haltes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création des haltes de Fenouillet - St-Alban, Lalande-Eglisae et Lesplasse</li> </ul> <p>Travaux : 920 millions d'€ Matériel roulant : 180 millions € Fonctionnement : 34 millions €/an</p>	<p><b>Interconnexion métro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2 Interconnexions métro au niveau de Colombiers et Arènes</li> </ul> <p><b>Aménagements sur les gares existantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagements des gares entre Toulouse et Brax-Léguevin</li> <li>Aménagement de terminus sur les gares Brax, L'isle-Jourdain et St-Cyprien (Arènes)</li> </ul> <p><b>Des voies nouvelles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Doublements des voies</li> <li>Création de voies d'évitement dynamiques au niveau de Mérenvielle</li> </ul> <p>Travaux : 415 millions d'€ Matériel roulant : 108 millions € Fonctionnement : 17 millions €/an</p>	<p><b>Interconnexion métro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création de l'avant-gare de Labège-La Cadène</li> </ul> <p><b>Aménagements sur les gares existantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagements en gare d'Esclaquens, Montlaur et Villefranche de nouvelles voies à quais</li> <li>Aménagement de terminus sur la gare de Villefranche-de-Lauragais</li> </ul> <p><b>Des voies nouvelles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Construction d'une, voire deux voies nouvelles sur la section Labège - Villefranche-de-Lauragais</li> </ul> <p>Travaux : 840 millions d'€ Matériel roulant : 48 millions € Fonctionnement : 15 millions €/an</p>	<p><b>Interconnexion métro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création de l'avant-gare de Labège-La Cadène</li> </ul> <p><b>Aménagements sur les gares existantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagements en gare d'Esclaquens, Montlaur et Villefranche de nouvelles voies à quais</li> <li>Aménagement de terminus sur la gare de Villefranche-de-Lauragais</li> </ul> <p><b>Des voies nouvelles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Construction d'une, voire deux voies nouvelles sur la section Labège - Villefranche-de-Lauragais</li> </ul> <p>Travaux : 840 millions d'€ Matériel roulant : 48 millions € Fonctionnement : 15 millions €/an</p>	<p><b>Interconnexion métro</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création de l'avant-gare de Balma l'Union</li> </ul> <p><b>Aménagements sur les gares existantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagements de terminus sur les gares de Venerque et d'Auterive</li> </ul> <p><b>Des voies nouvelles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'une nouvelle voie au niveau de Pignaguel et sur la section Pignaguel - Venerque</li> </ul> <p><b>Des nouvelles haltes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Création des haltes de Labarthe-sur-Lèze, Pignaguel</li> </ul> <p>Travaux : 725 millions d'€ Matériel roulant : 72 millions € Fonctionnement : 31 millions €/an</p>

Depuis plusieurs années, un partenariat unit l'État, la Région Occitanie, le Conseil départemental de Haute-Garonne, Toulouse-Métropole et Tisséo-Collectivités (l'Autorité Organisatrice des Transports) afin de développer des projets d'aménagement d'infrastructures et de transports alternatifs à la voiture individuelle dans **une aire urbaine où les infrastructures sont vieillissantes et le nœud ferroviaire quasiment saturé en heures de pointe.**

Côté financement, le SERM toulousain coûterait 4,6 milliards d'euros en investissements – 4,1 milliards pour le volet ferroviaire et 553 millions pour les « opérations non-ferroviaires indispensables pour un projet ambitieux et cohérent qui favorise l'intermodalité » (pôles d'échanges multimodaux, lignes de bus express, aires de covoiturage, réseau express vélo)<sup>41</sup>.

### 3. SERM clermontois : un projet frugal pour une approche servicielle

Alors que les « RER métropolitains » concernaient initialement les 10 plus grandes villes françaises, les 24 labellisations faites durant l'été 2024 ont permis à Clermont Auvergne Métropole, ses 21 communes et ses 296 000 habitants de profiter d'un projet SERM. Dans ce territoire, **la distance moyenne des trajets domicile-travail est de 8 km** et la voiture est utilisée dans 60 % des déplacements (9 % pour les transports en commun et le vélo).

C'est à partir d'une connaissance fine du territoire que la Métropole choisit de dessiner son projet de SERM, pour pouvoir avancer rapidement malgré une contrainte budgétaire. Dans ce cadre, chaque ajout de ligne de train ou de bus est questionné afin de limiter l'étalement urbain et de garantir les résultats sur les réels besoins de déplacements des habitants. Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC) considère que la force de la stratégie clermontoise repose sur la coordination entre les autorités organisatrices urbaines et la Région pour ne pas doubler cars interurbains et cars express sur les mêmes flux et réduire les coûts. Parallèlement, **soutenir les centralités locales permet d'avancer malgré la contrainte budgétaire** à travers la hiérarchisation des besoins des localités en fonction de leur dépendance économique et sociale à la ville-centre.

Ce SERM se distingue donc par **son approche « servicielle » ou « minimaliste »** : mutualiser des lignes entre Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) pour pouvoir investir sur les branchements tendus, tout en soutenant le développement de différentes localités.

Le projet de la métropole vise notamment à coordonner le développement de trains et de cars à l'horizon 2029. Ensuite, à horizon 2035, sur les segments ferroviaires existants, - par exemple Clermont-Ferrand – Thiers, des travaux de

41. Héloïse Thépaud, *Le coût du service express régional métropolitain se précise à Toulouse*, Le Journal Toulousain, 25 juin 2024. <https://www.lejournaltoulousain.fr/occitanie/haute-garonne/toulouse/cout-service-express-regional-metropolitain-precise-toulouse-271336/>

signalisation et de réouverture de croisements permettront de réduire les temps de trajet et d'augmenter les fréquences des trains.

Parallèlement, la métropole travaille de près et depuis de nombreuses années avec le monde associatif pour promouvoir la pratique du vélo, notamment avec l'association Vélo-Cité 63. À titre d'illustration, **la Métropole possède le 3<sup>ème</sup> système de Vélos en Libre-Service (VLS) de France** depuis 2014 – après Paris et Lyon, avec 57 stations et 680 vélos. La métropole a également développé un réseau cyclable structurant, le C.réseau, accompagné par une signalétique dédiée pour améliorer la sécurité et faciliter l'orientation des usagers.

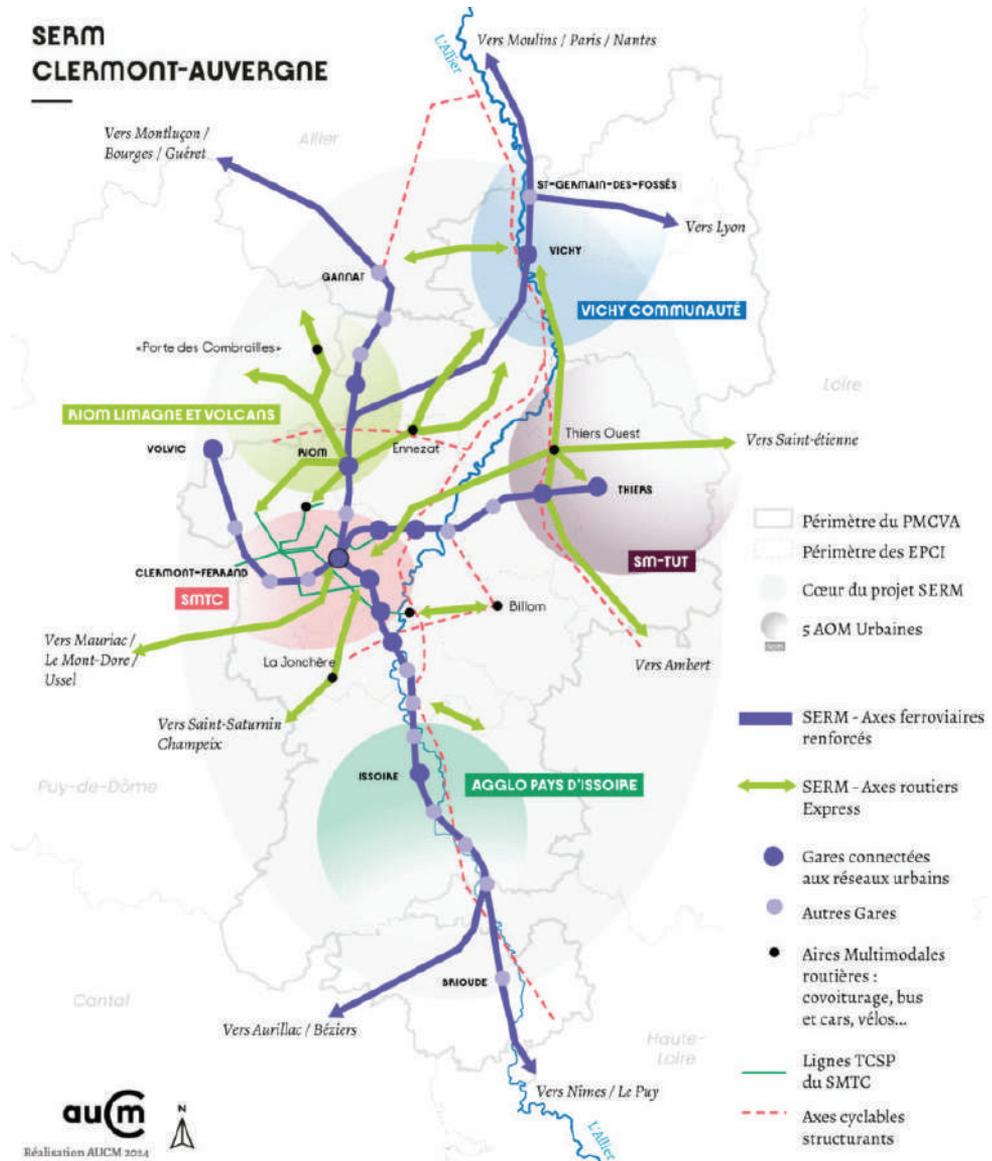


Schéma du projet SERM Clermont Auvergne Métropole  
Source : Clermont Auvergne Métropole

Le projet de SERM rapproche la Région, l'État et les 5 Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) locales.

Depuis 2018, les différentes Autorités Organisatrices (AO) - Roanne, Vichy, Thiers, Issoire, Clermont-Ferrand - se réunissent 3 à 4 fois par an pour discuter des préoccupations communes en matière de mobilité, qui concernent les enjeux économiques liés aux bassins d'emploi. Le SERM de Clermont-Ferrand se veut donc véritablement multi-acteurs afin de porter un message fort : **le SERM n'est pas un objet unique, et celui du Clermontois doit être différent des autres.** Par ailleurs, aucun signataire ne tient le rôle de tête de file du projet et tous participent au même niveau à toutes les réflexions (cars, trains, intermodalité, billetterie); les missions sont réparties selon les compétences de chacun.

#### 4. SERM de Tours Métropole Val-de-Loire : outil de réaménagement urbain

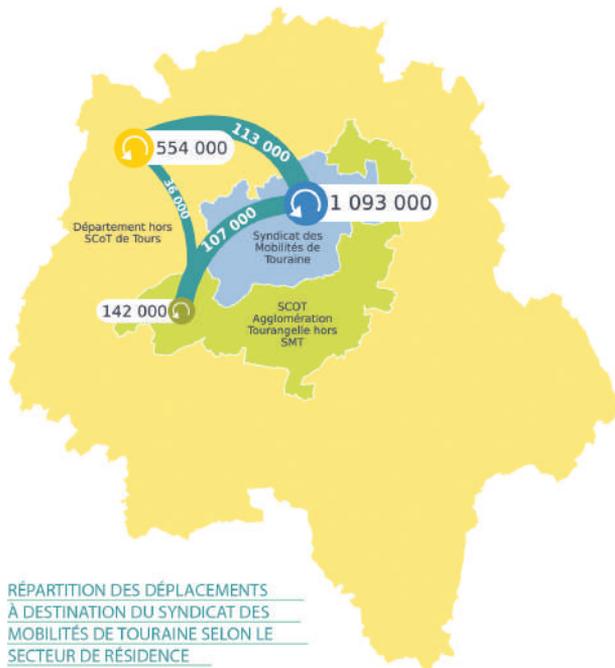
La métropole de Tours comporte 286 000 habitants<sup>42</sup>. La voiture représente 52 % des déplacements et les transports en commun et le vélo comptent pour 14 %. **La distance moyenne d'un déplacement domicile-travail y est de 10,3 km**<sup>43</sup>. Le ferroviaire y est peu utilisé malgré une étoile à 8 branches, notamment en raison d'un manque de régularité dû à la saturation de la gare. En effet, TER, Intercités et TGV se trouvent fortement concentrés sur deux voies sur une distance de 3 km entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps.

Pourtant, **plus de la moitié des emplois de la région d'Indre-et-Loire sont implantés sur la métropole** et près de 150 000 personnes y travaillent chaque jour, dont 50 000 en provenance d'une collectivité voisine<sup>44</sup>.

42. Syndicat des Mobilités de Touraine (2020), *Synthèse des résultats - Cerema EMC<sup>2</sup> 2019*. [https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/sites/emc2-touraine-mobilites/files/2020-11/synthese-resultats-2020\\_smt\\_hd.pdf](https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/sites/emc2-touraine-mobilites/files/2020-11/synthese-resultats-2020_smt_hd.pdf)

43. EMC<sup>2</sup> de Touraine, TMVL FOCUS: les déplacements domicile travail, 2019. [https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/la-mobilite-dans-les-epci/tmvl-la-mobilite-de-tours-metropole-val-de-loire/tmvl-focus-les?id=epci\\_01&type=depci](https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/la-mobilite-dans-les-epci/tmvl-la-mobilite-de-tours-metropole-val-de-loire/tmvl-focus-les?id=epci_01&type=depci)

44. Ibid.



**Les flux de déplacements quotidiens dans le département d’Indre-et-Loire (37).**

Source: Syndicat des mobilités de Touraine, Enquête mobilité 2019, Synthèse des résultats, septembre 2020  
[https://smt-touraine.fr/fileadmin/syndicat\\_mobilites\\_touraine/observatoire\\_mobilite/synthese-en-quete-mobilite\\_2019.pdf](https://smt-touraine.fr/fileadmin/syndicat_mobilites_touraine/observatoire_mobilite/synthese-en-quete-mobilite_2019.pdf)

**Lecture :** Chaque jour, 113 000 déplacements sont effectués vers le Syndicat des Mobilités de Touraine par des habitants du département hors SCoT de Tours. Plus d’un million de déplacements du territoire du Syndicat des mobilités de Touraine sont effectués dans son périmètre.

L’étoile ferroviaire de Tours est particulièrement développée, avec 8 branches et 45 gares ou haltes ferroviaires desservies. En résulte que 85 % des habitants et 90 % des emplois sont desservis par le train<sup>45</sup>. Le projet de SERM prévoit de **moderniser les infrastructures et de renforcer l’offre ferroviaire** (notamment entre Orléans et Tours), une nouvelle billettique, une deuxième ligne de tramway, une nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), la création de pôles multimodaux ainsi qu’un schéma cyclable métropolitain.

La route fera également partie du bouquet de mobilités bas carbone du SERM puisque Tours Métropole Val de Loire et VINCI Autoroutes ont signé en décembre 2021 la **première convention Autoroute Bas Carbone**. Axe structurant du territoire avec 78 000 véhicules par jour en moyenne, l’autoroute A10 devrait notamment, à terme, accueillir des voies spécifiques aux cars express et aux covoitureurs ainsi que 3 passerelles la surplombant pour permettre le passage de piétons et cyclistes<sup>46</sup>.

45. Agence d’Urbanisme de l’Agglomération de Tours, *Service Express Régional Métropolitain de Touraine – Dossier de labellisation*, juin 2024. [https://www.centre-valde Loire.fr/sites/default/files/media/document/2024-07/Serm-Touraine\\_Labellisation\\_06%202024-Light.pdf](https://www.centre-valde Loire.fr/sites/default/files/media/document/2024-07/Serm-Touraine_Labellisation_06%202024-Light.pdf)

46. Tours métropole Val de Loire, *Tours Métropole Val de Loire et VINCI Autoroutes lancent un partenariat pour des mobilités*

**Dès 2028, les Tourangeaux bénéficieront de la deuxième ligne de tramway, de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et de la première centaine de kilomètres d'un réseau cyclable structurant** – déployé à partir de 2024. La stratégie proposée vise à décarboner les mobilités par une reconquête des espaces publics afin de permettre un véritable apaisement des cœurs de quartier (qui connaîtront moins de trafic de transit) en combinant cela à une amplification de la notion de « rues aux enfants » et au développement d'espaces verts.

Le SERM de Tours Métropole Val de Loire constitue donc un « SERM à deux jambes » grâce au déploiement de services ferroviaires et routiers. La Métropole espère alors **diminuer de 20 % l'autosolisme, doubler la part modale des transports en commun à horizon 2035, tripler la part modale du vélo et réduire les émissions de GES de 50 % à horizon 2030.**

Le projet SERM de Touraine est piloté conjointement par l'État, la Région, la Métropole, le Département, les EPCI, le Syndicat mixte de Touraine, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, VINCI Autoroutes ainsi que l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours. Le sujet du financement demeure lui en suspens.

**Tableau récapitulatif des quatre projets de SERM**

	Métropole Aix-Marseille-Provence	Toulouse Métropole	Clermont Auvergne Métropole	Tours Métropole Val-de-Loire
<b>Contexte &amp; enjeux</b>	Population : 1 911 311  Distance domicile-travail moyenne : 11,5 km	Population : 806 503  Distance domicile-travail moyenne : 12,7 km	Population : 296 000  Distance domicile-travail moyenne : 8 km	Population : 286 000  Distance domicile-travail moyenne : 10,3 km
<b>Aménagements principaux et coûts financiers associés</b>	Diamétralisation de la gare Marseille Saint-Charles  Nouvelles lignes de train  Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)  Coût total estimé par le COI : 4,5 milliards d'investissement	Ferroviaire (4,1Mrds€) : nouvelles lignes de trains, renforcement des fréquences  Non-ferroviaire (553M€) : cars à haute fréquence, covoiturage, Réseau Express Vélo.	Cars interurbains  Cars express  Amélioration des fréquences des trains  Développement du Réseau Express Vélo (REV)	Réseau existant solide qui ne nécessite pas d'investissements lourds  Renforcement de l'offre ferroviaire (353M€)  Tramway + Bus à haut niveau de service (495M€)  Schéma cyclable métropolitain (70M€)

---  
durables, 14 décembre 2021. <https://www.tours-metropole.fr/actualites/tours-metropole-val-de-loire-et-vinci-autoroutes-lancent-un-partenariat-pour-des#:-:text=Avec%20ce%20partenariat%2C%20Tours%20M%3%A9tropole,28%20%25%20du%20secteur%20des%20transports.>

## III. Déploiement des SERM : le besoin d'un cadre national stable et cohérent

Les SERM, une occasion de réaménager « à hauteur de(s) territoire(s) » ? Le focus que nous proposons sur 4 des 24 SERM laisse à penser que les projets de SERM, malgré des niveaux d'avancement différents, s'ancrent dans des projets de longue date pour offrir aux habitants une meilleure offre de transports qui facilite leur quotidien et améliore leur qualité de vie. Toutefois, la gouvernance nationale doit installer un cadre stable et cohérent pour permettre à ces dynamiques locales de se déployer pleinement et garantir les bons équilibres entre territoires. Entre la conception et les offres effectives, ces projets de mobilité vont demander une continuité d'investissement humain et financier sur plusieurs années.

### 1. Une gouvernance en construction : quelle répartition des rôles ?

Alors que certains projets SERM entrent en phase en préfiguration, la gouvernance reste à stabiliser. Or son rôle est d'autant plus crucial qu'elle permettra une continuité dans la coordination des différents types de transports et de réseaux.

**Que dit la loi SERM ?** « *Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'État, la Région, les Autorités organisatrices de la mobilité, les Départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné.* » Par ailleurs, la participation de la **Société des Grands Projets** a pour objectif de faciliter le travail autour de la gouvernance, en intervenant au sein de la structure locale de coordination qui sera créée après obtention du statut de SERM et réunira **acteurs politiques, acteurs opérationnels et citoyens.**

Le rapport sur les SERM d'Intercommunalités de France et de Transdev<sup>47</sup> alerte sur le besoin de « *pérenniser les coopérations entre Régions et AOM locales* » pour optimiser l'exploitation coordonnée des services et équipements de transport et de mobilité. Les auteurs rappellent par ailleurs que depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), un outil de coopération existe. Il s'agit du **Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)**, une démarche de contractualisation à l'échelle des bassins de mobilité entre les AOM locales et la Région, en sa qualité de chef de file en matière de mobilités et d'intermodalité. En effet, **les SERM sont des « projets de coopération par définition »** puisque les déplacements visés – les trajets domicile-travail de plus de 10 km dans les zones périurbaines et rurales – **sont « à cheval » entre la métropole et les territoires urbains**

47. Intercommunalités de France (2024), Services Express Régionaux Métropolitains : le rôle des intercommunalités, Focus mobilités, Transdev, 22 novembre. <https://www.intercommunalites.fr/publications/services-express-regionaux-metropolitains-serm-le-role-des-intercommunalites/>

**et ruraux environnants.** Le choix du terme même de « Services Express Régionaux Métropolitains » tente de tenir compte de cette complexité mais ne rend pas compte des multiples échelles impliquées.

À l'occasion du colloque consacré aux SERM par la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU) le 29 novembre 2024, François Poupard, directeur Général des Services de la Région Nouvelle-Aquitaine estimait que si les projets de SERM devaient reposer sur un besoin, ils impliquaient également qu'un accord politique soit trouvé entre les différents acteurs (communes et communautés/métropoles) pour passer l'étape de la réflexion et « *se mettre à fabriquer* », en évitant l'inertie de certains projets. Pour ce faire, il constatait le **besoin de leadership et d'incarnation** de ces projets, qui demandent de trouver des terrains d'entente et de trancher entre plusieurs catégories d'intérêts. Il recommandait enfin de mettre en place un « plateau commun » réunissant autour du projet les techniciens des différentes entités (SNCF Réseau, Région, Métropole) afin de permettre ce passage à l'action.

Dans l'ensemble, les projets de SERM semblent pour l'instant peu impliquer les citoyens dans les choix de développement des services... alors qu'ils seront les premiers usagers des nouveaux services. Pourtant, l'offre de transports ne sera efficace que si elle est utilisée. Les élus prennent ce risque au sérieux, à l'image de Jean-René Etchegaray, maire de Bayonne et président de la Communauté d'Agglomération Pays basque, qui rappelle qu'il sera crucial, une fois en place, de **convaincre les habitants qu'ils ont à disposition des services collectifs adaptés et peu chers**. Pour pallier ce risque, la FNAUT et la FUB invitent dans leur livre blanc à « *faire confiance à l'expertise des usagers (...) qui connaissent le mieux les irritants actuels* »<sup>48</sup> et préconisent qu'ils soient au cœur de la réflexion de ces projets. Dans ce cadre, les adhérents de ces associations aux échelles régionales pourraient constituer des interlocuteurs particulièrement aidants.

## 2. Financement des SERM : comment avancer ?

« *Chaque dossier de SERM devra proposer des scénarios de financement qui montrent que le projet est soutenable* », énonce la loi SERM. Pourtant, ce financement constitue la principale source d'incertitude sur la mise en œuvre des projets. Difficulté particulièrement redoutable pour ces projets d'envergure importante qui doivent prouver leur pérennité.

À ce titre, une **conférence sur le financement des SERM** prévue initialement en juin 2024 est largement attendue par les acteurs territoriaux. Elle devrait avoir lieu en mai 2025 et concernera les mobilités dans leur ensemble avec les projets SERM comme fil rouge<sup>49</sup>. Autour de la table seront présentes

48. FUB, FNAUT, *Livre blanc Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition*, octobre 2023. [livre\\_blanc\\_velos\\_et\\_transports\\_collectifs.pdf](#)

49. AEF, *Les SerM Clermont-Auvergne et métropole grenobloise entrent en phase de préfiguration*, Emilie Buono, 27 janvier 2025. <https://www.aefinfo.fr/depeche/725315-les-serm-clermont-auvergne-et-metropole-grenobloise-entrent-en-phase-de-prefiguration>

les différentes parties prenantes du transport public : autorités organisatrices, collectivités, État, Société des grands projets.

Cette incertitude perturbe l'avancement des projets qui requièrent un cadre national stable concernant les critères, les calendriers, ainsi qu'une certaine visibilité pour engager des investissements lourds. Même si nous l'avons vu, l'instabilité gouvernementale n'entrave pas systématiquement la réflexion collective locale ni la construction de coalitions. Notamment car certains territoires – comme Clermont-Ferrand – avancent malgré la contrainte financière. Jean Coldefy considère également possible d'avancer sans investissement massif : **en s'efforçant à « mettre le bon outil, au bon endroit, au bon moment », il serait possible d'économiser des sommes conséquentes.** Il déplore par exemple l'existence de lignes de TER peu utilisées, coûteuses et qui émettent plus de Gaz à Effet de Serre (GES) que leur équivalent en voitures : un TER diesel transportant moins de 38 personnes émet plus d'émissions de GES que l'équivalent en voitures<sup>50</sup>. Ainsi, le financement des SERM doit selon lui reposer sur **une revue complète de l'offre TER.** À titre d'exemple, favoriser quatre cars par heure plutôt qu'un train par heure repose sur un argument financier car *« une offre de quatre cars par heure correspond à une capacité horaire approchant celle moyenne d'un TER pour un coût 2,5 fois inférieur »*<sup>51</sup>.

Depuis plus de 40 ans, la principale source de financement des collectivités en matière de transport repose sur le **versement mobilité**. Impôt prélevé chez les employeurs de plus de 11 salariés et affecté directement aux Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM), il permet de financer à la fois des dépenses d'investissement et d'exploitation des services de mobilité. Jusqu'à présent, le versement mobilité était plafonnée à 2 % et à 3,2 % pour l'Ile-de-France – en raison d'une densité et d'une desserte de transports particulièrement élevée<sup>52</sup>. À titre d'illustration, le versement mobilité représente près de la moitié des recettes totales des AOM (40 % en Ile-de-France).

Dans un souci d'équité territoriale, de nombreux élus – notamment Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, Christine Bost, présidente de la métropole de Bordeaux, Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse et président de la Métropole de Toulouse et Johanna Rolland, maire de Nantes et présidente de France Urbaine – ont demandé une hausse du plafond du versement mobilité<sup>53</sup>.

**Le 2 décembre 2024, le Sénat a voté l'augmentation du plafond du versement mobilité pour les AOM créant un SERM, et son extension à l'échelle des régions,** via un amendement présenté notamment par l'actuel ministre, Philippe Tabarot<sup>54</sup>. Mais rien n'est encore gravé dans le marbre – ce

50. Jean Coldefy, *SERM : Conjuguer accessibilité des territoires, efficacité économique et environnementale*. TI&M, Dossier, mai & juin 2024.

51. Ibid.

52. Cerema, *Quelle place du versement mobilité dans le financement des mobilités en 2024 ?* 30 mai 2024. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/quelle-place-du-versement-mobilite-financement-mobilites#>

53. Lors des Journées France Urbaine les 10 et 11 octobre 2024.

54. Amendement, sénateurs Philippe Tabarot et Olivier Jacquin, projet de loi de finances pour 2025. <https://www.>

sujet est remis sur la table en ce premier semestre 2025. Notamment car les élus de **France Urbaine**<sup>55</sup> et **d'Intercommunalités de France**<sup>56</sup> soulèvent un enjeu de compétences et considèrent que la création d'un versement mobilité régional ne ferait que fragiliser la capacité d'action des collectivités, les mettant en concurrence les unes avec les autres «*sur une ressource déjà en tension*».

En bref, la question du financement de ces projets, qui reste encore à stabiliser, doit tenir compte des différentes échelles, des différents échelons administratifs, pour la définition des modalités, ainsi que permettre de garantir une forme d'équité dans l'hexagone, qui ne lèse aucun territoire.

---

[senat.fr/amendements/2024-2025/143/Amdt\\_I-582.html#after-article-74833](https://senat.fr/amendements/2024-2025/143/Amdt_I-582.html#after-article-74833)

55. France urbaine est l'association nationale des grandes villes de France, métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération.

56. Intercommunalités de France est la fédération nationale des élus de l'intercommunalité.

# Conclusion

La décarbonation des mobilités en France représente un défi majeur et la mise en place des Systèmes Express Régionaux Métropolitains (SERM) semble être un **catallyseur** séduisant mais elle soulève quelques points d'attention :

- **Chaque SERM va être unique, dans sa conception, dans son offre de mobilité comme dans sa gouvernance.** Pour répondre aux attentes des usagers et des citoyens, le SERM devra être adapté aux spécificités géographiques et sociales de chaque territoire. L'idée de dupliquer le modèle du RER francilien ne résiste pas à l'analyse des réalités diverses : des contraintes géographiques, une densité de population inégale et des flux de transport différents.
- **L'objectif quantifiable des SERM doit être de réduire le nombre d'autosolistes.** C'est seulement en rendant ces nouvelles offres désirables, parce qu'adaptées aux usages, que le report modal de la voiture s'opérera. Cela implique une approche plus large - qui ne se limite pas aux transports en tant que tels - sur ce que les mobilités représentent dans le quotidien des Français, en questionnant le périmètre desservi, l'accessibilité aux gares, ou encore l'évolution des modes de vie et des déplacements.
- **Les différents modes de transports les constituant doivent être envisagés en complémentarité et non en concurrence.** Pour rendre la multimodalité effective, les nouveaux services doivent s'appuyer sur un réseau dense et rationnellement maillé d'infrastructures *ad hoc* - les nœuds de mobilité évoqués plus haut ou « pôles d'échanges multimodaux ».
- **Une gouvernance claire et stable à l'échelle locale et nationale** est cruciale. Le financement de l'investissement et de l'exploitation devra être clarifié rapidement, notamment à l'issue de la conférence de financement tant attendue, prévue pour le mois de mai 2025<sup>57</sup>.
- Néanmoins, le SERM est avant tout un **outil de coopération** et doit servir de moteur pour passer à l'action sur le sujet des déplacements quotidiens des Français. À ce titre, c'est donc déjà une réussite puisque 24 projets et non 10 comme prévu initialement, ont été validés et que de nombreux territoires sont passés à l'action. Si les nombreux défis qui pèsent sur ces projets sont relevés avec **méthode et pragmatisme**, ils pourraient représenter une avancée significative pour l'avenir des transports en France.

Seul le temps nous fournira le recul nécessaire sur les décisions prises.  
Pourquoi ne pas nous donner rendez-vous dans deux ans pour en faire le bilan ?

57. AEF, *Les SERM Clermont-Auvergne et métropole grenobloise entrent en phase de préfiguration*, Émilie Buono, 27 janvier 2025. <https://www.aefinfo.fr/depeche/725315-les-serm-clermont-auvergne-et-metropole-grenobloise-entrent-en-phase-de-prefiguration>

# Lexique

**Aire urbaine :** ensemble de communes, constitué d'un pôle urbain de plus de 10 000 emplois et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci<sup>58</sup>.

**Intermodalité :** combiner plusieurs modes de transport au sein d'un même déplacement, par exemple en utilisant un vélo jusqu'à l'arrêt de bus ou jusqu'à la gare.

**Multimodalité :** choisir entre plusieurs modes de transports en fonction du jour, du motif du déplacement, de sa destination, de la météo, de son chargement, de ses contraintes horaires ou encore de son état de santé.

**Réseau Express Vélo (REV)** ou réseau cyclable à haut niveau de service : Un Réseau Express Vélo (REV) est avant tout un réseau continu d'infrastructures cyclables permettant des trajets à vélo, sans coupures et sans détours. Les « lignes » d'un réseau express vélo relient les points principaux d'un territoire, en offrant sécurité et confort aux cyclistes, quelles que soient leurs pratiques. Il dessert en combinaison avec le réseau cyclable secondaire des lieux d'intérêt du quotidien. Il se pense en convergence avec l'enjeu de la sécurité des itinéraires et des traversées pour les piétons et les personnes à mobilité réduite<sup>59</sup>.

**Véloroutes :** route faisant partie d'un réseau cyclable à vocation touristique<sup>60</sup>. Exemple : la Loire à vélo.

58. Insee.

59. Fédération des Usagers et usagères de la Bicyclette (FUB).

60. Ibid.

# Bibliographie

- ADEME, *Bouger autrement au quotidien*, février 2024.
- ADEME, *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance*, septembre 2017. <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/dossiers/806-ademe-developpement-covoiturage-regulier.pdf>
- ADEME, *Enquête Autopartage 2022, Enquête sur l'impact de l'autopartage sur les pratiques de mobilité et la motorisation – Rapport final*, septembre 2022. <https://librairie.ademe.fr/ged/7353/enquete-autopartage-2022-rapport.pdf>
- ADEME, L'ObSoCo, *Baromètre Sobriété et Modes de vie, Rapport d'analyse*, 2023. <https://librairie.ademe.fr/energies/6630-barometre-sobrietes-et-modes-de-vie.html>
- ADEME, *Transitions 2050. Choisir Maintenant. Agir pour le climat*. <https://librairie.ademe.fr/ged/6531/transitions2050-rapport-compresse2.pdf>
- AEF, *Les Serm Clermont-Auvergne et métropole grenobloise entrent en phase de préfiguration*, Emilie Bueno, 27 janvier 2025. <https://www.aefinfo.fr/depeche/725315-les-serm-clermont-auvergne-et-metropole-grenobloise-entrent-en-phase-de-prefiguration>
- AGAM, *Les chiffres clés de l'enquête mobilité certifié Cerema (EMC<sup>2</sup>) 2019-2020*, avril 2022. [Chiffres-cles-EMD.pdf](https://www.agam.fr/Chiffres-cles-EMD.pdf)
- Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, *Service Express Régional Métropolitain de Touraine – Dossier de labellisation*, juin 2024. [https://www.centre-valde Loire.fr/sites/default/files/media/document/2024-07/Serm-Touraine\\_Labellisation\\_06%202024-Light.pdf](https://www.centre-valde Loire.fr/sites/default/files/media/document/2024-07/Serm-Touraine_Labellisation_06%202024-Light.pdf)
- Amendement, sénateurs Philippe Tabarot et Olivier Jacquin, projet de loi de finances pour 2025. [https://www.senat.fr/amendements/2024-2025/143/Amdt\\_I-582.html#after-article-74833](https://www.senat.fr/amendements/2024-2025/143/Amdt_I-582.html#after-article-74833)
- André Broto, *40 idées reçues sur les transports... et pourquoi elles nous empêchent d'avancer*, éditions Eyrolles, janvier 2024.
- André Broto, *Transports: les oubliés de la République, Quand la route reconnecte le territoire*, éditions Eyrolles, 3 mars 2022, 264p. <https://www.editions-eyrolles.com/livre/transports-les-oublies-de-la-republique#Infos%20techniques>
- Aurélien Bigo, Frédéric Héran, *Malus poids, émissions de CO<sub>2</sub> : intéressons-nous enfin aux véhicules intermédiaires !*, The Conversation, 2020. <https://theconversation.com/malus-poids-emissions-de-co-interessons-nous-enfin-aux-vehicules-intermediaires-148650>
- Aurélien Bigo, *Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement*, 23 novembre 2020. <https://chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/01/These-Aurelien-Bigo.pdf>
- Banque des Territoires, *Serm ou « RER métropolitains » : pour le ministre délégué aux Transports, il faut prioriser certains projets*, 10 octobre 2024. <https://www.banquedesterritoires.fr/serm-ou-rer-metropolitains-pour-le-ministre-delegue-aux-transports-il-faut-prioriser-certains>
- Cerema, *EMC<sup>2</sup> Clermont-Ferrand. Les indicateurs clés*, 2023. [https://www.cerema.fr/sites/default/files/inline-files/emc2-cle2023\\_lesindicateurscles\\_vf\\_0.pdf](https://www.cerema.fr/sites/default/files/inline-files/emc2-cle2023_lesindicateurscles_vf_0.pdf)
- Cerema, *EMC<sup>2</sup> Aire urbaine de Toulouse – Présentation des indicateurs clés*, 2023. <https://www.cerema.fr/sites/default/files/inline-files/emc2-air-urbaine-toulouse-presentations-indicateurs-cles.pdf>

- [cerema.fr/sites/default/files/inline-files/emc2\\_toulouse\\_resultats\\_0610\\_v2.pdf](https://cerema.fr/sites/default/files/inline-files/emc2_toulouse_resultats_0610_v2.pdf)
- Cerema, *Quelle place du versement mobilité dans le financement des mobilités en 2024 ?*, 30 mai 2024. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/quelle-place-du-versement-mobilite-financement-mobilites#>
- Cerema, Services express régionaux métropolitains (SERM) : quelles démarches en cours dans les territoires ?, Les Rendez-vous Mobilités du Cerema, 14 novembre 2024. [https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/11/files\\_9.pdf](https://www.cerema.fr/fr/system/files?file=documents/2024/11/files_9.pdf)
- DREAL Région Sud PACA (2024), *Webinaire de l'ORT Provence-Alpes-Côte d'Azur, Services express régionaux métropolitains en région Provence-Alpes-Côte d'Azur: les clés de la réussite, Point d'étape et stratégie régionale*. <https://www.ort-paca.fr/colloques/page-2024/serm-sud-paca-webinaire.html>
- Discours de Politique Générale de Michel Barnier, *Les services de l'État en Guadeloupe*, 1 octobre 2024. <https://www.guadeloupe.gouv.fr/contenu/telechargement/32788/239531/file/Discours%20de%20Politique%20Ge%CC%81ne%CC%81rale%20de%20Michel%20Barnier%20.pdf>
- EMC<sup>2</sup> de Touraine, TMVL FOCUS: les déplacements domicile travail, 2019. [https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/la-mobilite-dans-les-epci/tmvl-la-mobilite-de-tours-metropole-val-de-loire/tmvl-focus-les?id=epci\\_01&type=depci](https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/la-mobilite-dans-les-epci/tmvl-la-mobilite-de-tours-metropole-val-de-loire/tmvl-focus-les?id=epci_01&type=depci)
- France Nation Verte, *Plan d'avenir pour les transports*, 7 juin 2023. [DP\\_CPER\\_Mobilite.pdf](#)
- France Nation Verte, *Plan national covoiturage du quotidien*, décembre 2022. [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/22243\\_plan-Covoiturage\\_DP\\_V2maj.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/22243_plan-Covoiturage_DP_V2maj.pdf)
- France Nation Verte, *Projet de Stratégie nationale bas-carbone n°3 - Premières grandes orientations à l'horizon 2030 et enjeux à l'horizon 2050*, novembre 2024. <https://concertation-strategie-energie-climat.gouv.fr/les-grands-enjeux-de-la-snbc-3>
- Focus mobilités, *Services Express Régionaux Métropolitains (SERM): Le rôle des intercommunalités*, Intercommunalités de France, Transdev, 2024. [https://www.transdev.com/wp-content/uploads/2024/10/2024\\_services-express-regionaux-metropolitains-hd.pdf](https://www.transdev.com/wp-content/uploads/2024/10/2024_services-express-regionaux-metropolitains-hd.pdf)
- Fondation pour la nature et l'homme, *Précarité - mobilité : quelle est la situation dans les zones périurbaines ?*, Synthèse mai 2023. <https://www.fnh.org/wp-content/uploads/2023/05/synthese-mobilite-2023.pdf>
- FNAU, *Colloque - SERM « Quand la mobilité réinvente l'aménagement des territoires »*, 29 novembre 2024.
- FUB, FNAUT, *Livre blanc Vélo et transports collectifs: des alliés pour la transition*, octobre 2023. [livre\\_blanc\\_velos\\_et\\_transports\\_collectifs.pdf](#)
- Héloïse Thépaut, *Le coût du service express régional métropolitain se précise à Toulouse*, Le Journal Toulousain, 25 juin 2024. <https://www.lejournaltoulousain.fr/occitanie/haute-garonne/toulouse/cout-service-express-regional-metropolitain-precise-toulouse-271336/>
- IFOP, *La mobilité dans l'aire urbaine toulousaine: état des lieux, comportements et solutions attendues, Présentation Ifop pour la région Occitanie*, 2024. [https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2024/01/120558\\_resultats.pdf](https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2024/01/120558_resultats.pdf)
- Insee, *Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon*

- les territoires*, décembre 2023. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/deplacements-domicile-travail-des-emissions-de-gaz-effet-de-serre-tres-variables-selon-les>
- INSEE, *La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances*, 2021. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>
- Intercommunalités de France, *Services Express Régionaux Métropolitains : le rôle des intercommunalités*, Focus mobilités, Transdev, 22 novembre 2024. <https://www.intercommunalites.fr/publications/services-express-regionaux-metropolitains-serm-le-role-des-intercommunalites/>
- Jean-Pierre Orfeuil, *L'autocar express : une solution pour les déplacements longs de la vie quotidienne?*, La Fabrique de la Cité, décembre 2022. <https://www.lafabriquedelacite.com/wp-content/uploads/2022/12/Lautocar-express-une-solution-pour-les-deplacements-longs-de-la-vie-quotidienne-JP-Orfeuil.pdf>
- Jean Coldefy, *SERM : Conjuguer accessibilité des territoires, efficacité économique et environnementale*. TI&M, Dossier, mai & juin 2024.
- Loi n°2023-1269, 27 décembre 2023, « Services express régionaux métropolitains », TREX2314179L, Journal officiel. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000048678343>
- Leonard, *L'avenir en mouvement. Décarboner les mobilités d'ici 2050*, 24 septembre 2024. [https://leonard.vinci.com/wp-content/uploads/2024/11/Lavenir-en-mouvement\\_decarboner-les-mobilites\\_2050-A4.pdf](https://leonard.vinci.com/wp-content/uploads/2024/11/Lavenir-en-mouvement_decarboner-les-mobilites_2050-A4.pdf)
- LVMT, Atlas régional des mobilités interurbaines du quotidien, S. Duroudier, F. Le Néchet, B. Conti, A. Aguilera, 2024, avec Transdev. <https://shs.hal.science/halshs-04630987v1/file/Poster%20RFTM%202024%20Atlas%202023%20mai.pdf>
- Marie-Léa Rousseau, *Quel avenir pour les projets de « RER métropolitains »?*, The Conversation, 3 mars 2024. <https://theconversation.com/quel-avenir-pour-les-projets-de-rer-metropolitains-224460>
- Mobily-cités, Yves Crozet – SERM, 29 novembre 2024. <https://mobilycites.com/yves-crozet-2/>
- Observatoire national du covoiturage du quotidien, Comprendre le covoiturage quotidien sur votre territoire. <https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoire/territoire/>
- ObSoCo, *Mobilités 2050 – Rapport d'analyse*, La Fabrique de la Cité, décembre 2023. <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/mobilites-2050-comment-les-francais-se-projettent-ils/>
- PAYSAGE CAPITAL EQUIPE f(lux), *Luxembourg in Transition, Rapport phase 2*, 17 mai 2021. [https://luxembourgtransition.lu/wp-content/uploads/2023/06/2phase\\_arep.pdf](https://luxembourgtransition.lu/wp-content/uploads/2023/06/2phase_arep.pdf)
- Plan national covoiturage du quotidien, décembre 2022. [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/22243\\_plan-Covoiturage\\_DP\\_V2maj.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/22243_plan-Covoiturage_DP_V2maj.pdf)
- Région Occitanie, *En 2025, encore plus de trains liO*, 15 novembre 2024. <https://www.lio-occitanie.fr/actualites/en-2025-encore-plus-de-trains-lio/>
- Région Occitanie, *1<sup>ères</sup> Rencontres Mobilités urbaines & territoires*, 24 janvier 2024. [https://www.laregion.fr/IMG/pdf/b/f/9/la\\_region\\_bd\\_2.pdf](https://www.laregion.fr/IMG/pdf/b/f/9/la_region_bd_2.pdf)
- SDES, *La mobilité locale et longue distance des Français, Enquête nationale sur la mobilité des*

- personnes en 2019*, avril 2023. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/6338/download?inline>
- SDES, *Chiffres clés des transports – Édition 2024*, mars 2024. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2024/pdf/chiffres-cles-des-transports-2024.pdf>
- SNCF Réseau, *Étoiles ferroviaires et services express métropolitains*, mars 2020. <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/EF&SEM-SD%20VF%2006%2004%202020.pdf>
- Syndicat des Mobilités de Touraine, *Synthèse des résultats - Cerema EMC<sup>2</sup> 2019*. [https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/sites/emc2-touraine-mobilites/files/2020-11/synthese-resultats-2020\\_smt\\_hd.pdf](https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/sites/emc2-touraine-mobilites/files/2020-11/synthese-resultats-2020_smt_hd.pdf)
- Tours métropole Val de Loire, *Tours Métropole Val de Loire et VINCI Autoroutes lancent un partenariat pour des mobilités durables*, 14 décembre 2021. <https://www.tours-metropole.fr/actualites/tours-metropole-val-de-loire-et-vinci-autoroutes-lancent-un-partenariat-pour-des-mobilités-durables#:~:text=Avec%20ce%20partenariat%2C%20Tours%20M%C3%A9tropole,28%20%25%20du%20secteur%20des%20transports.>
- La Tribune, *Canicule: la chaleur fait près de 200 000 morts par an en Europe, et la mortalité s'intensifie*, 02 août 2024. [Canicule : la chaleur fait près de 200.000 morts par an en Europe, et la mortalité s'intensifie](https://www.latribune.fr/actualites/france-actualites/20240802-canicule-la-chaleur-fait-pres-de-200-000-morts-par-an-en-europe-et-la-mortalite-s-intensifie.html)
- UFC-Que Choisir, *Accès aux transports en commun: l'UFC-Que Choisir dévoile les zones blanches*, novembre 2024. [quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-plus-de-10-millions-de-francais-sans-alternatives-a-la-voiture-l-ufc-que-choisir-revele-les-zones-blanches-de-l-access-aux-transports-publics-n132694/?dl=141994](https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-plus-de-10-millions-de-francais-sans-alternatives-a-la-voiture-l-ufc-que-choisir-revele-les-zones-blanches-de-l-access-aux-transports-publics-n132694/?dl=141994)
- VertigoLab, *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France*, 2020. <https://vertigolab.eu/wp-content/uploads/2020/05/rapport-impact-economique-usages-velos-france-2020.pdf>
- VINCI Autoroutes, *6<sup>e</sup> baromètre de l'autosolisme: le covoiturage en net recul*, 27 septembre 2024. <https://www.vinci-autoroutes.com/fr/actualites/environnement/6e-barometre-autosolisme/>

# Remerciements

Nous tenons à remercier les acteurs rencontrés dans le cadre de cette note et qui ont activement participé à son élaboration. Dans l'ordre chronologique :

- Stella Gass, Fédération des SCoT
- Yves Crozet, économiste
- André Broto, expert des questions de mobilité
- Anaïs Rocci, sociologue changements des comportements, ADEME
- Jérôme Poyet, ingénieur thématiques ferroviaire, ADEME
- Laure Wagner, co-fondatrice, 1km à pied
- Séverine Boulard, ingénieure Accompagnement au changement, ADEME
- Sabine Roux, ingénieure spécialisée mobilités, Cerema
- Société des Grands Projets (SGP) : Anne-Céline Imbaud de Trogoff, Mathieu Poujol, Marie Bourdon, Marie Badoual, Charlotte Buliard et Marion Siegwald.
- Jean-Pierre Serrus, vice-président de la métropole Aix-Marseille Provence
- Axel Lambert, Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)
- Antoine Maurice, conseiller municipal écologiste de Toulouse
- Audrey Gatian, adjointe aux mobilités de Marseille
- Dominique Fouchier, vice-président de Toulouse Métropole, maire de Tournefeuille (2015-2024)
- Jérôme Sturla, directeur du Lab'Afev
- Hiba Debouk, directrice déléguée territoires, AREP
- Jean-Yves Bechler, directeur général des Services du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC)
- Christine Arrighi, députée (EELV) de la Haute-Garonne (9<sup>e</sup> circonscription)
- François-Brice Hincker, VINCI Autoroutes

## À propos de l'autrice



Louise Fel est chargée d'études à La Fabrique de la Cité.

Après avoir étudié deux ans à la Toulouse School of Economics, Louise intègre l'Université Paris-Dauphine et obtient le diplôme du master de recherche en Économie internationale et développement. Elle intègre ensuite la Chaire Transitions Démographiques Transitions Économiques (TDTE) en tant que chargée de recherche avant de rejoindre le cabinet du ministre de l'Intérieur auprès de la Conseillère discours et prospective. Elle travaille à La Fabrique de la Cité depuis avril 2024 en tant que chargée d'études.

Design graphique: Nicolas Taffin

Mise en page: Charlotte Simonneau

Image de couverture: ©scusi / Banque d'images vectorielles Alamy

**La Fabrique de la Cité** est le think tank des transitions urbaines

Elle réunit acteurs et experts de toutes disciplines et de tous horizons géographiques pour identifier et comprendre les enjeux économiques, sociaux et écologiques des villes. Elle s'appuie sur les expertises des membres de son comité d'orientation pour définir un programme annuel de débats, de rencontres, d'études de terrain et de travail documentaire. Attentive aux meilleures pratiques françaises et internationales, La Fabrique de la Cité observe les équilibres

et les dynamiques propres aux territoires, met en lumière des initiatives inspirantes, clarifie les controverses et soumet au débat public des propositions de nouveaux modèles de développement des villes.

Créé en 2010 par le groupe VINCI, son mécène, La Fabrique de la Cité est un fonds de dotation et porte, à ce titre, une mission d'intérêt général. Toutes ses productions sont accessibles sur son site web.

## Comité d'orientation

**Étienne Achille**, Inspecteur général, Ministère de l'agriculture - **Jean-Bernard Auby**, Professeur en droit public, Sciences Po - **Olivier Badot**, Professeur, ESCP Europe - **Isabelle Baraud-Serfaty**, Consultante et experte en économie urbaine, ibicity - **Pascal Berteaud**, Directeur général, Cerema - **André Broto**, Ancien directeur de la stratégie et de la prospective, VINCI Autoroutes - **Jean-Pierre Buffi**, Architecte-Ubaniste, BUFFI ASSOCIÉS - **Dominique Consille**, Directrice des programmes Action Coeur de Ville et Petites Villes de Demain, ANCT - **Yves Crozet**, Économiste et membre, Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET-CNRS) - **Julien Damon**, Professeur associé, Sciences Po - **Didier Deschanel**, Directeur délégué, VINCI Construction en France - **David Djaïz**, Haut fonctionnaire, ancien membre du CNR, DGA, Bonafide - **Pierre Duprat**, Directeur de la communication, VINCI - **Mathieu Flonneau**, Historien des mobilités et enseignant-chercheur, La Sorbonne - **Fabien Gantois**, Président, Conseil Régional de l'Ordre des architectes d'Île-de-France - **Stella Gass**, Directrice, Fédération Nationale des SCoT - **Diego Harari**, Directeur général adjoint stratégie

et transformation durable, VINCI Immobilier - **François-Brice Hincker**, Directeur de la communication, VINCI Autoroutes, Cofiroute et Fondation VINCI Autoroutes - **Armelle Langlois**, Directrice pôle performance durable, VINCI Construction en France - **Michèle Laruë-Charlus**, Conseil en projet urbain, Laruë-Charlus Conseil - **Anne Le Bour**, Directrice de la communication, VINCI Concessions - **Charles-Éric Lemaignan**, Premier vice-président, Assemblée des communautés de France - **Tim Lorenz**, Directeur général, VINCI Construction Deutschland - **Nicolas Machtou**, Président du Conseil d'Administration, Citelum Group - **Guillaume Malochet**, Directeur du marketing et de la communication, VINCI Construction - **David Mangin**, Architecte-urbaniste, Cabinet SEURA - **Ariella Masboungi**, Architecte-urbaniste, Grand Prix de l'urbanisme 2016 - **Marjolaine Meynier-Millefer**, Présidente, alliance HQE - **Jean Mesqui**, Président, Union routière de France - **Nicolas Minvielle**, Professeur de marketing, design et création, Audencia Nantes - **Sandra Moatti**, Directrice générale, IHEDATE - **David Monteau**, Directeur Affaires économiques, culturelles et

numériques, Métropole du Grand Paris - **Nicolas Minvielle**, Professeur de marketing, design et création, Audencia Nantes - **Pierre Monlucq**, Directeur du marketing stratégique, VINCI Construction Services Partagés - **Hélène Peskine**, DGA « coordination réseau territorial » et directrice des programmes, Cerema - **Denis Pingaud**, Président, Balises - **Nicolas Planteau du Maroussem**, DG pôle Infrastructures IDF Nord Est, VINCI Énergies France - **Ben Plowden**, Directeur de la stratégie et de la planification des transports de surface, Transport for London - **Manuel Salgado**, Maire-adjoint à l'urbanisme, Mairie de Lisbonne - **Yves-Laurent Sapoval**, Architecte et Urbaniste Général de l'État - **Lucile Schmid**, Vice-présidente, La Fabrique Écologique - **Isabelle Spiegel**, Directrice de l'environnement, VINCI - **Patrick Supiot**, Directeur général immobilier d'entreprise, VINCI Immobilier - **Arjan Van Timmeren**, Professeur en urbanisme, Université de technologie de Delft - **Laurent Vigneau**, Directeur de l'innovation, Artelia Ville & Transport - **Julien Villalongue**, Directeur, Leonard -

La Fabrique  
de la Cité

ISBN : 978-2-494692-13-8  
Dépôt légal mars 2025  
Imprimé en France sur papier recyclé

La Fabrique de la Cité  
6, place du colonel Bourgoin  
75012 Paris – France

contact@lafabriquedelacite.com  
<https://lafabriquedelacite.com>  
X : @Fabriquelacite  
LinkedIn @Fabriquelacite  
Bluesky : @fabriquelacite.bsky.social