

Services express régionaux métropolitains : un cadre et un calendrier sont dessinés

Le dossier des services express régionaux métropolitains avance. Quatre mois après l'adoption de la loi créant ces dispositifs, le Gouvernement leur offre un premier cadre pour permettre aux collectivités intéressées de faire mûrir leur projet.



La première vague de dossiers pourrait être prête dès cet été.

© Pkheawtasang

Les premiers projets de services express régionaux métropolitains (Serm) seront-ils bouclés d'ici à la fin de l'année ? C'est en tout cas ce qu'espère le ministre des Transports, Patrice Vergriete. « *Certains sont déjà allés très loin* », constatait-il, mardi 26 avril, à l'issue de la réunion de lancement officiel de ces grands plans de mobilité à l'échelle des bassins de vie régionaux. Tenue en présence des porteurs de projet et des services de l'État, la réunion avait surtout pour objectif de fixer un cadre et un calendrier à la trentaine de collectivités volontaires. D'ici cet été, le ministre attend une première vague de dossiers définissant le périmètre géographique dans les grandes lignes, mais aussi l'ambition, les acteurs mobilisés et les orientations stratégiques des projets.

La question de la gouvernance devra aussi avoir été résolue. « *L'échelle des Serm est celle de la région métropolitaine*, rappelle Patrice Vergriete. *Cela signifie que toutes les autorités organisatrices de mobilités AOM qui se situent à l'intérieur ont donné leur accord pour travailler ensemble et sur comment elles vont discuter entre elles.* » Après des échanges « *sans dogme* » avec leurs initiateurs, les plans de mobilité jugés « *intelligents et coordonnés* » obtiendront une première « *labellisation* ». Un sésame pour permettre aux candidats de poursuivre leur démarche vers le « *statut* » officiel de Serm, concrétisé par un arrêté ministériel, après avoir approfondi et précisé leurs propositions en termes d'objectifs, de feuille de route, de financement et de gouvernance.

Prendre en compte chaque échelle

" Cela signifie que toutes les autorités organisatrices de mobilités AOM [à l'intérieur d'une région métropolitaine] ont donné leur accord pour travailler ensemble et sur comment elles vont discuter entre elles "

Patrice Vergriete, ministre des Transports

Au cours de ce processus, ils bénéficieront du soutien de SNCF Réseau, de la Société des grands projets et des services techniques déconcentrés de l'État. Si le ministre reconnaît la particularité de chaque territoire et se refuse à normer les démarches, il insiste toutefois sur l'importance d'une vision globale susceptible de prendre en compte tous les besoins de mobilité des bassins de vie et d'articuler les différentes échelles territoriales : urbaines, périurbaines, pôles secondaires et zones rurales. Il met aussi en avant l'importance

d'apporter des solutions aux habitants les plus éloignés des cœurs de ville et de ne pas se fixer un calendrier de trop long terme, à 2045 ou 2050, qui serait trop « *déceptif* ».

Il faut prévoir des étapes intermédiaires, estime-t-il, quitte à envisager autre chose que le rail dans un premier temps. Patrice Vergriete souligne d'ailleurs la variété des solutions envisageables. « *Le Serm, ce n'est pas forcément que du rail, mais un projet global de mobilité qui vise à proposer une offre supplémentaire de transports collectifs et à encourager le report modal, détaille-t-il. Cela peut signifier des cars express, du covoiturage, une meilleure articulation entre les TER et la gare routière...* »

La participation des citoyens, *via* des comités d'usagers par exemple ou d'autres parties prenantes, constituerait également un plus. Jean-Claude Degand, membre fondateur et porte-parole de l'association Objectif RER métropolitains qui fédère les acteurs et différentes parties prenantes de ces réseaux, y ajouterait volontiers, pour sa part, un cadencement élevé des trajets, l'amplitude des dessertes et la diamétralisation des offres qui permet de désaturer les gares centrales.



À chacun sa temporalité

Toutes les candidatures ne présentant pas la même maturité, le ministre ne s'attend pas « *au grand soir des Serm* », mais plutôt à des labellisations au fil de l'eau. Dans certains cas, on ne part pas d'une feuille blanche, rappelait cependant Jean-Claude Degand, lors d'un colloque sur ce thème à Strasbourg, en février dernier : « *Il y a déjà des systèmes de dessertes périurbaines qui ne demandent souvent qu'à être densifiés (...). Il y a un saut d'offre assez facile à faire.* » Au total, une dizaine ou une quinzaine de Serm pourrait finalement voir le jour.

La question des financements n'a pas encore été réglée, le Gouvernement ayant choisi d'attendre la conférence consacrée au sujet pour en parler. Initialement prévue en juin prochain, elle se déroulera plus probablement à la fin de l'été. Patrice Vergriete a cependant déjà annoncé un soutien aux études et aux premiers travaux des collectivités à hauteur de 800 millions d'euros, inclus dans les volets « mobilités » des contrats de plan État – Région 2023-2027. Ensuite, l'aide pourrait être plus importante, avance-t-il.

Le ministre espère également que les prochains financements consacrés aux transports dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), à partir de 2028, seront revus à la hausse, bien au-delà des 11,4 milliards d'euros actuels jugés très insuffisants. Un souhait que partage l'association Objectif RER métropolitains. En France, l'investissement nécessaire aux Serm avoisinerait les 40 milliards d'euros, selon cette organisation, auxquels devrait s'ajouter progressivement le financement de l'exploitation de ces systèmes : 1 à 1,5 milliard par an. L'Europe, qui s'est fixée comme objectif de corriger les déséquilibres territoriaux et de décarboner les déplacements, doit prendre toute sa place dans cet effort, plaide l'association.



Nadia Gorbatko, journaliste
Rédactrice spécialisée

Publié le 25/04/2024 – Actu Environnement

