



**SERM™**

**Démarche  
d'accompagnement pour  
votre projet SERM**

**Description détaillée**

H  
210 m

# 1 Pourquoi choisir Trans-Missions ?

Le cabinet Trans-Missions offre **un accompagnement unique** à votre projet de SERM :

- Un conseil engagé, **indépendant** et objectif ;
- Une activité dédiée **exclusivement aux collectivités** ;
- Un cabinet **en relation avec les parties prenantes** : Etat, SGP, Régions, Métropoles, collectivités locales, ART, opérateurs, SNCF Réseau, FNAUT, associations, ingénieries... ;
- Un **accompagnement amont** stratégique et opérationnel ;
- Une **expertise trans-modale et intermodale** : ferroviaire, routière et cyclable ;
- Des experts français et allemands **reconnus** ;
- Une **grande réactivité**, écoute et agilité dans son fonctionnement ;
- L'**expérience européenne, allemande en particulier**, des projets RER ;
- Une **méthode exclusive** Coûts TM ;
- Un engagement à proposer des solutions **utiles et efficaces aux voyageurs**.

## 2 Droit vers la « labellisation » SERM

### 2.1 Contenu de la « loi SERM »

Le 27 décembre 2023, a été promulguée la loi n°2023-1269 relative aux services express régionaux métropolitains.

L'Article 1<sup>er</sup> de cette loi prévoit que :

- Tout projet de SERM doit faire l'objet d'une concertation, avec l'Etat, la région, les autorités organisatrices de transports, les départements, voire les gestionnaires de voirie.
- Cette concertation doit permettre à la région et aux autres autorités compétentes d'élaborer une « proposition conjointe » soumise au Ministre des transports.
- Sur la base de cette proposition, « *le statut de service express régional métropolitain est conféré par arrêté du ministre chargé des transports* ».

Obtenir le statut de SERM pourrait permettre, bien que les modalités ne soient pas précisées dans la loi<sup>1</sup>, de dégager **des sources de financement**.

---

<sup>1</sup> La loi (article 10) se contentant de renvoyer à une conférence de financement qui doit intervenir avant le 30 juin 2024.

## 2.2 La mise en place concrète de ce processus par le ministère des transports

Dans les discussions entre le ministère des transports et les collectivités, la publication de l'arrêté conférant le statut de SERM a été renommé la « labellisation » des projets.

La Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) ainsi que le ministère des transports ont détaillé dans divers documents<sup>2</sup> les étapes que doivent franchir les projets pour obtenir une labélisation.

Pour obtenir cette labélisation, les partenaires doivent élaborer conjointement un « **dossier de candidature** ».

Le calendrier est le suivant, comme l'a annoncé le ministre des Transports le 13 mars dernier lors du colloque organisé par le GART à Bordeaux :

- **Avant l'été 2024**, le ministère souhaite identifier les projets les plus avancés ;
- Pour la **fin de l'année 2024**, le ministre souhaite que la liste définitive des projets soit élaborée.

À chacune de ces deux étapes, les collectivités doivent élaborer un dossier :

- Un dossier minutes à la fin du premier semestre 2024 pour initier la démarche ;
- Un dossier complet confirmant l'ambition en fin d'année 2024.

Le détail du contenu de ces dossiers est détaillé dans l'encadré ci-dessous.

L'élaboration du dossier complet s'accompagne de « *points intermédiaires entre porteurs de projet, représentants des associations des collectivités et services de l'État* ».

En d'autres termes, le mode d'élaboration des deux dossiers est très différent. Le « dossier minute » doit être élaboré rapidement et ne nécessite la coordination que de la Région et des AOM concernées. Au contraire, pour conduire à la labélisation SERM, l'élaboration du dossier finale doit passer par de nombreuses consultations publiques, impliquant les services de l'État et toutes les autres parties prenantes.

## 2.3 Les points à valoriser à notre sens pour votre dossier

Notre cabinet propose de vous accompagner si cela est souhaité sur **la définition de la gouvernance** de votre projet SERM, grâce à nos connaissances organisationnelles, retours d'expériences et contacts, du point de vue stratégique mais aussi juridique. Nous pouvons vous assister depuis la comparaison des différentes stratégies d'organisation de votre SERM jusqu'à la composition de la structure de gouvernance.

Nous pensons également que **l'articulation entre les modes** est essentielle, notamment les bus et vélos qui irriguent les modes plus lourds et sont souvent négligés. Notre positionnement trans-modal et intermodal nous permet de vous conseiller au mieux sur le sujet.

Enfin, nous proposons de vous apporter **une réelle approche urbanistique**, notamment vis-à-vis de l'étalement urbain, grâce à des profils pertinents dans notre équipe.

---

<sup>2</sup> Voir par exemple le dossier de Presse « Service Express Régional Métropolitain accélérer la réalisation des projets ». sur [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2024.04.23\\_DP\\_SERM.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2024.04.23_DP_SERM.pdf)

## Contenu des « dossiers minutes » et « dossiers définitifs » attendus par la DGITM dans le cadre du processus de labélisation des SERM

### *Dossier minutes (d'ici l'été 2024)*

Les Régions et AOM adressent au ministère un courrier d'engagement commun, et une annexe de quelques pages précisant l'avancement de la réflexion et les prochaines étapes sur les items suivants :

- Périmètre envisagé ;
- Gouvernance partagée (rôles envisagés par les différents maîtres d'ouvrage, modalités envisagées pour la gouvernance entre autorités organisatrices) ;
- Vision commune des ambitions de services ;
- Protocoles d'études : niveau d'avancement de la réflexion (études déjà réalisées) et des prochaines étapes.

### *Dossiers complets (fin année 2024) pour la demande d'arrêté ministériel*

Il s'agit d'énoncer les objectifs assignés au SERM (objectif de lutte contre le réchauffement climatique, d'aménagement du territoire) en décrivant les offres cibles et les aménagements nécessaires. Le calendrier, la gouvernance du projet et les sources de financement doivent être précisés.

Les résultats d'études et éléments détaillés sur un ensemble d'items ci-dessous devront être fournis :

- Définir un chemin commun :
  - Formaliser une « feuille de route » (10 pages)
    - Contexte et enjeux (état des lieux, demande, politique locale et planification en matière de mobilité et d'aménagement)
    - Périmètre
    - Amélioration de l'offre à court terme dans les 2-3 prochaines années
    - Ambition du « choc d'offre » de tous les modes et aménagements identifiés
    - Calendrier / Phasage
    - Délibérations Région (+ Métropole à minima)
  - Associer les partenaires
    - Consultations et concertations préalables
    - Elaboration de contrats d'axe / COM
    - Avis des partenaires (FNAUT, FUB, représentants des entreprises, Agence d'urbanisme, le cas échéant établissements publics d'aménagement, etc.)
- Mettre en place une gouvernance
  - Constituer le GIP / la structure locale de coordination
    - Définition du cadre juridique
    - Liste des membres
    - Définition/répartition de la coordination d'ensemble et des maîtrises d'ouvrage
  - Définir la trajectoire financière et les clés de répartition (via étude exploitation – à développer)
    - Trajectoire d'investissement (infrastructures, matériel roulant et aménagements)
    - Coûts d'exploitation du « choc d'offre »
    - Modalités de financement (préciser le cas échéant le souhait de recours à un financement via la SGP assis sur de la fiscalité locale).

- Articuler mobilités et aménagements urbains
  - Préciser comment les objectifs suivants seront atteints (documents de planification et d'urbanisme, gouvernance, maîtrise d'ouvrage des aménagements, etc.) :
  - Densifier autour des gares (nombre de logements et emplois / superficie d'opération, ...)
  - Limiter l'étalement urbain
  - Promouvoir la qualité urbaine (espaces publics intermodaux, accès aux services dans les quartiers de gare).
- Réussir l'intermodalité
  - Préciser comment les objectifs suivants seront atteints (gouvernance, engagements, maîtrise d'ouvrage des aménagements, etc.) :
  - Organiser l'intermodalité (politique de rabattement, accessibilité aux PEM, dimensionnement des stationnements tous modes en gare, etc.)
  - Développer l'offre « tous modes » (car express, réseaux cyclables, covoiturage...)
  - Lutter contre l'autosolisme / mono voiturage.
- Améliorer le service
  - Renforcer la desserte des territoires (cadencement, 1/2h, 1/4h, création d'arrêts)
  - Elargir les plages horaires (début de matinée, soirée et week-end)
  - Articuler les dessertes SERM avec l'offre TER, le fret et les bus
  - Améliorer la qualité de service (robustesse de l'exploitation, matériel roulant, services en gare, ...)
- Faciliter l'accès au service
  - Aller vers une tarification intégrée
  - Déployer une billettique unique -> vers le titre unique
  - Assurer une information voyageur temps réel multimodes
  - Promouvoir les services

## 3 L'importance de la desserte routière

Le **23 avril 2024**, le Ministre a également détaillé le phasage que doit contenir tout projet SERM :

- **A court terme** le développement de service express routiers (SER-cars express et lignes de covoiturage), mis en œuvre, au moins dans un premier temps, sans aménagement d'infrastructure, sur le modèle des lignes développées autour de Bordeaux (ex: Créon - Bordeaux).
- **A moyen terme**, le renforcement de l'offre ferroviaire sur les lignes existantes (développement de la fréquence et de l'amplitude) avec des investissements sur l'infrastructure d'ampleur limitée et dans plusieurs cas étudiés depuis plusieurs années.
- **A long terme** : sur certains territoires, la réalisation d'infrastructures ferroviaires neuves.
- Dans une planification globale : des mobilités sur le territoire concerné, incluant les mobilités actives, les rabattements, les solutions de billettiques, etc.

En d'autres termes, les recommandations du ministère laissent penser que **tous projets de SERM qui n'inclurait pas de services d'autocars express ou de lignes de covoiturage n'obtiendra pas de financement à court terme**. De la même façon, le ministère risque d'écarter de la labélisation tous les projets qui reposeraient exclusivement ou quasi exclusivement sur une desserte ferroviaire qui nécessiterait d'importants financements de l'infrastructure.

Ce cadrage du contenu et du phasage des projets de SERM est cohérent avec les déclarations du ministre des Transports à Bordeaux sur le projet de SERM de Lille. Il avait reproché à ce projet de reposer exclusivement sur des investissements démesurés dans l'infrastructure ferroviaire

## 4 Les horizons de votre projet SERM

Trans-Missions propose de vous aider à la réalisation de votre dossier, en lien avec les autres niveaux de collectivité locales impliquées, sur la base de vos attentes dans le cadre d'une démarche collaborative et itérative.

Nous vous proposons un accompagnement dans les différentes phases de l'élaboration de ce dossier :

- A court terme (d'ici la fin de l'été 2024), élaboration du dossier minute ;
- D'ici fin 2024, travail sur :
  - L'élaboration du dossier complet ;
  - L'organisation en parallèle de cette élaboration du dossier, des concertations sur le territoire.

Pour prendre en compte à la fois les recommandations du ministère et le retour d'expérience des deux projets de SERM déjà lancés, à savoir Bordeaux Métropole et REME de Strasbourg ainsi que les expériences allemandes, nous vous accompagnons pour projeter votre SERM à 4 horizons temporels :

- **Court terme (1 an)** : comme l'indique le ministère cette phase du projet ne peut contenir que des projets d'autocars express voire de services de « lignes de covoiturage »<sup>3</sup> ;
- **Moyen terme (2-3 ans)** : augmentation de l'offre à moyens constants (sans achat de matériel roulant, sans travaux d'infrastructure). Les coûts engendrés par le projet sont

---

<sup>3</sup> Le fonctionnement des lignes de covoiturage est décrit ici : <https://www.ecov.fr/fr/page/decouvrez-tous-les-reseaux-covoiturage-ecov>

donc majoritairement des coûts de fonctionnement (énergie, péage, maintenance). Les dessertes supplémentaires sont liées à une utilisation maximisée des moyens existants voire à des réorganisations de la production, en particulier de l'organisation de la maintenance.

- **Long terme (5-7 ans)** : investissements dans les infrastructures routières (en particulier aménagement des gares routières, de voies dédiées sur les axes routiers...), les mobilités actives (infrastructures cyclables) et des investissements faibles dans l'infrastructure ferroviaire (par exemple installations pour permettre le doublement ou le retournement en gare), voire achat de quelques rames pour compléter le parc.
- **Très long terme (10 ans)** : investissements lourds dans l'infrastructure ferroviaire (par exemple doublement de voies), et achat de rames pour compléter le parc.

Pour la **construction et chiffrage des offres SERM**, nous vous proposons de construire et chiffrer des offres SERM pour les différents horizons au regard du modèle économique des différents modes de transport :

- Coût du transport par autocars ;
- Coût d'une ligne de covoiturage ;
- Coût des investissements pour les modes actifs (vélos et marches) ;
- Coût du TER.

Concernant le coût du transports TER, nous utiliserons une méthode développée par Trans-Missions, avec utilisation de **l'outil de modélisation Viriato**. Cette méthode consiste en un chiffrage des coûts sur la base des unités d'œuvre selon la **méthode Coûts TM**, dite des « Paramètres de coût ». Elle se décompose comme suit :

1. **Construction d'un horaire concret**, jour ouvrable et weekend, conçu sur la base du réticulaire **pour chacun des 3 horizons de temps** (en dehors du court terme qui ne concerne que le transport routier) ;
2. Proposition d'un niveau de service à bord et dans les gares, base pour le chiffrage des coûts ;
3. Chiffrage des unités d'œuvre de ces offres : nombre de véhicules, véhicule-km, heures-train, train-km etc. ;
4. Valorisation financière des unités d'œuvre par les coûts paramétrisées typiques des Conventions TER grâce à notre méthode Coûts TM.

## La méthode Coûts TM

Les coûts dans le système ferroviaire ne sont pas linéaires (X€ par train-km), mais suivent une logique spécifique, avec une part très importante de coûts fixes (par exemple l'essentiel des coûts d'infrastructure et des gares) et des coûts par paliers (par exemple le matériel roulant).

Dans cette logique, le coût des offres supplémentaires souvent sont moindres que le coût moyen, ce qui a mené au cadencement systématique, tout au long de la journée, des offres dans des pays voisins, la Suisse, Allemagne, la Belgique...

A partir de ce constat, la méthode proposée consiste à analyser les coûts du système ferroviaire selon les paramètres de coût dominants dans le système ferroviaire :

- Coûts par véhicule (par ex. maintenance calendaire, assurances, mouvements, charges de capital du matériel et des ateliers) ;
- Coûts par véhicule-km (par ex. énergie, maintenance kilométrique) ;
- Coûts par heure de service (par ex. conducteurs, accompagnateurs) ;
- Coûts de l'infrastructure et des gares (distinguant les parts fixes et variables) ;
- Etc.

La méthode Coûts TM a été développée par notre maison-mère KCW et est aujourd'hui **reconnue comme un standard au niveau international**, notamment dans le chiffrage des coûts estimés des Contrats publics en Allemagne.

Pour la mission présente, la méthode s'appuie en plus sur les ratios de productivité et de coût typiques des **Conventions TER françaises**, issus de nos analyses d'une demi-douzaine de Conventions TER réalisées dans le cadre de nos missions auprès des régions, y compris pour la région Occitanie.

**La valeur ajoutée de Trans-Missions est la prise en compte de tous les modes de transports (routiers, ferroviaires, modes actifs) et la construction d'une ambition de SERM à tous les horizons temporels, du point de vue stratégique, technique et financier.**

**Cette démarche veut s'appliquer à démontrer le possible phasage de votre projet SERM et la dynamique qu'il peut insuffler pour l'avenir de la mobilité de votre territoire.**

## 5 Délais et tarifs de la prestation

Nous nous engageons à réaliser cet accompagnement pour le dossier minute **dans un délai d'un mois seulement** à compter de votre accord pour répondre aux impératifs de délai pour la « labélisation SERM » (d'ici l'été 2024).

Le tarif pour le dossier minute se situe entre **10 000 € HT et 20 000 € HT** en fonction des spécificités de votre projet SERM dans le cadre d'un marché de gré à gré.

Pour le dossier complet, le délai pourra être court pour satisfaire aux impératifs de délai pour la « labélisation SERM » (d'ici fin 2024) et fera l'objet d'un devis spécifique.

Trans-Missions pourra faire appel à des partenaires juridique, financier et ingénierie.