



SERM™

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

Description détaillée

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** : État, 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 CoûTER** ;
- 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^{er} de cette loi prévoit que :

- Tout projet de SERM doit faire l'objet d'une concertation, avec l'État, 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 loi¹, de dégager **des sources de financement**.

¹ 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

Après le vote de la loi, le ministère des Transports et la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) ont détaillé le calendrier de sa mise en place et a établi un processus de « labélisation » des projets.

Divers documents² présentent les étapes que doivent franchir les projets pour obtenir une labélisation. Le calendrier initialement annoncé était le suivant :

- **Été 2024**, « labélisation » des projets les plus avancés ;
- **Fin de l'année 2024**, élaboration de la liste définitive des projets.

Si la première étape a bien été respectée - avec la labélisation de 24 projets à l'été 2024 - du fait de l'instabilité politique, la liste définitive des projets n'a pas pu être définitivement fixée comme prévu avant la fin de l'année 2024.

Services express régionaux métropolitains (SERM)



Afin de faire partie des projets définitivement sélectionnés, lorsque le processus SERM reprendra, les collectivités doivent élaborer conjointement (Région et autorité organisatrice de mobilité), un dossier de candidature « complet » dont le contenu est détaillé dans l'encadré ci-dessous. L'élaboration de ce dossier doit également s'accompagner de « *points intermédiaires entre porteurs de projet, représentants des associations des collectivités et services de l'État* ».

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

² 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

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.

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

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 :
 - Expliciter le contexte local et les enjeux du territoire
 - Définir un périmètre d'intervention
 - Créer et accompagner le « choc d'offre » tous modes
 - Réussir l'intermodalité et développer la multimodalité
 - Organiser l'intermodalité et la multimodalité, lutter contre l'auto solisme
 - Développer l'offre « toutes dessertes
 - Améliorer le service
 - Améliorer la qualité de service
 - Décarboner les transports en commun
- Faciliter l'accès au service
 - Aller vers une tarification multimodale
 - Déployer une billettique unique -> vers le titre unique –
 - Déployer une information voyageurs temps réel multimodes
- Articuler mobilités et aménagements urbains
 - Densifier autour des gares
 - Promouvoir la qualité
 - Limiter l'étalement urbain et optimiser le foncier et son artificialisation
- Mettre en place une gouvernance efficiente et pérenne
 - Formaliser la gouvernance
 - Construire la trajectoire financière
 - Définir les modalités de financement
 - Associer les parties prenantes

3 L'importance de la desserte routière

Dans leurs différentes déclarations, les ministres des Transports successifs ont également détaillé le phasage que doit contenir tout projet SERM en insistant sur l'importance des dessertes routières :

- **À court terme** le développement de services 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).
- **À 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.
- **À 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, **tout projet 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.

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 collectivités locales impliquées, sur la base de vos attentes dans le cadre d'une démarche collaborative et itérative.

Nous vous proposons un accompagnement sur :

- L'élaboration du dossier complet ;
- L'organisation en parallèle de cette élaboration du dossier, des concertations sur le territoire et avec les autres partenaires institutionnels.

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 »³ ;
- **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 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

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

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 transport 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 CoûTER**, 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 paramétrisés typiques des Conventions TER grâce à notre méthode CoûTER.

La méthode CoûTER

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...

À 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 CoûTER 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), le lien avec les DSP ferroviaires 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 (premier choc d'offre ferroviaire et cars express notamment) et la dynamique qu'il peut insuffler pour l'avenir de la mobilité de votre territoire.