

11 décembre 2025

Adoption de la synthèse des engagements des partenaires du SERM de Rouen en vue du dépôt du dossier de synthèse nécessaire à l'obtention du statut de SERM

Présenté par
Patrick MOREL

Résultat du vote
Unanimité

Adoption de la synthèse des engagements des partenaires du SERM de Rouen en vue du dépôt du dossier de synthèse nécessaire à l'obtention du statut de SERM

La mise en œuvre d'un SERM (Service express régional métropolitain) vise à « améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire et la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service et les réseaux cyclables »¹. La Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 a ainsi instauré les SERM, « destinés à proposer des offres multimodales de transport collectif à haut niveau de service, intégrant prioritairement le renforcement des dessertes ferroviaires et l'interconnexion avec les autres modes de mobilité ».

Le projet de SERM de l'aire urbaine de Rouen, initié en 2016 au départ sous le vocable de « RER métropolitain », vise ainsi à renforcer l'offre de transports en commun, notamment ferroviaire, pour disposer d'alternatives fiables (grâce à une offre intégrée, multimodale, élargie et cadencée) aux déplacements motorisés individuels.

Le projet de SERM de Rouen a été labelisé le 27 juin 2024. Une mission de préfiguration, portée par l'Etat, la Région, la Métropole de Rouen et la Communauté d'agglomération Seine-Eure, et confiée à la Société des grands projets (SGP, anciennement Société du Grand Paris), SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, a permis de définir le schéma d'ensemble du futur SERM.

La Région propose à l'approbation des élus du Conseil régional la synthèse des engagements des partenaires du projet de SERM. Le dossier de synthèse du SERM de Rouen, annexé à la délibération soumise à l'avis du CESER, doit à présent être déposé au ministre chargé des Transports, en vue de l'obtention du statut de SERM. L'accès à ce statut doit favoriser l'obtention de financements et permettre d'engager la mise en œuvre opérationnelle du projet. Les partenaires s'engagent également à préciser sa gouvernance, avec l'intégration de 10 EPCI du territoire également concernés et engagés.

Le futur SERM doit venir renforcer l'offre de transports collectifs entre Rouen et ses communes périphériques, mais aussi vers les autres centralités du territoire (Yvetot, Barentin, Louviers, Elbeuf...). Il prévoit un déploiement en trois phases : une première, à horizon 2030 ; une seconde, « pré-LNPN » ; et enfin, une troisième, « post-LNPN », correspondant au plein déploiement du SERM.

Dans un premier temps, à horizon 2030, le SERM doit notamment conduire à disposer d'une offre ferroviaire minimale cadencée à l'heure, avec une amplitude horaire élargie, à la création de 7 lignes de cars express, et à améliorer le rabattement cyclable vers les pôles du SERM.

L'horizon pré-LNPN vise un cadencement de l'offre ferroviaire à la demi-heure, la réouverture de haltes, et la mise en service de la nouvelle desserte ferroviaire jusqu'à Louviers.

Enfin, l'horizon post-LNPN, avec la mise en service de la nouvelle gare de Rouen rive-gauche, doit permettre d'atteindre un cadencement systématique à la demi-heure voire au quart d'heure, et se caractérise par l'ouverture de haltes, ainsi que la création d'un tram-train Elbeuf – Montérolier-Buchy.

Sur le plan financier, les objectifs établis à l'horizon 2030 nécessitent environ 245 M€ d'investissements (et jusqu'à 12 M€/an de surcoût de fonctionnement). La phase pré-LNPN est évaluée à 360 M€ d'investissements (et environ 45 M€/an de surcoût de fonctionnement). Au

¹ [Services express régionaux métropolitains](#)

Adoption de la synthèse des engagements des partenaires du SERM de Rouen en vue du dépôt du dossier de synthèse nécessaire à l'obtention du statut de SERM

total, l'ensemble de l'offre déployée à l'horizon post-LNPN suppose 1,6 Md€ d'investissements (incluant l'aménagement de passages à niveau) et environ 112 M€ par an de surcoûts d'exploitation, pour aboutir à un important renforcement de l'offre ferroviaire, au développement de nouvelles lignes ferroviaires avec l'ouverture de 14 nouvelles gares et haltes, au renforcement de l'offre de cars express et du réseau cyclable, et avec un service visant à terme l'aménagement de 67 PEM (Pôles d'échanges multimodaux).

Le CESER, soutenant de longue date la démarche de SERM rouennais, ne peut que rappeler son **attachement à cet ambitieux projet** destiné à proposer de véritables alternatives aux déplacements individuels motorisés, en favorisant le report modal et l'intermodalité (ferroviaire, transports en commun routiers, vélo, covoiturage). Ainsi, **le SERM doit concourir à la réduction de la congestion routière et des émissions de GES, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de l'air.**

Le CESER note à nouveau la **nécessité de la réalisation de la section Rouen-Barentin de la LNPN avec la création de la nouvelle gare Saint-Sever**, indispensable afin de permettre un plein déploiement de l'offre ferroviaire et un cadencement au quart d'heure, compte tenu de la quasi-saturation actuelle de la gare de Rouen rive-droite.

Il souligne également l'importance d'intégrer dans la démarche l'ensemble des besoins (liaisons interurbaines SERM, trajets intrarégionaux et notamment Caen-Rouen, trajets interrégionaux vers l'Île-de-France et les Hauts-de-France, ainsi que le développement du fret ferroviaire depuis et vers Rouen...) afin de garantir la cohérence et la fiabilité des différents trafics. Le CESER s'interroge également au sujet d'un potentiel prolongement du SERM jusqu'à Dieppe.

Enfin, le CESER observe l'importance du **financement des investissements, et du coût de fonctionnement du SERM** en phase de plein déploiement. Le dossier souligne ainsi l'enjeu du financement à moyen et long terme du SERM, pouvant mobiliser différentes pistes (comme l'emprunt), ou de nouvelles ressources évoquées notamment dans le rapport de la conférence Ambition France Transports² : évolution du Versement mobilité, éco-contribution Poids-lourds, péages urbains, ressources issues des concessions autoroutières, ressources fiscales nouvelles... Le CESER a ainsi déjà suggéré la nécessité de trouver de nouvelles sources de financement pour la régénération des réseaux et le développement de l'offre ferroviaire, notamment via une contribution des modes les plus polluants³.

Comme le CESER l'a souligné à différentes reprises, dans un contexte financier contraint et face à la nécessité de réduire les émissions de GES du secteur des transports, premier secteur émetteur en France, il importe de favoriser le report modal (voyageurs et fret) à travers la réorientation et la priorisation des investissements en faveur des modes les plus vertueux. Ainsi, le projet de SERM apparaît bien comme un projet particulièrement prioritaire dans les années à venir.

En conclusion, le CESER invite la Région à prendre en considération les observations exprimées dans le présent avis.

² [Rapport de la Conférence | Ambition France Transports](#) - juillet 2025.

³ CESER de Normandie, [Note sur les priorités régionales en matière de transport ferroviaire](#), présentée par Patrick MOREL, mai 2023.

Adoption de la synthèse des engagements des partenaires du SERM de Rouen en vue du
dépôt du dossier de synthèse nécessaire à l'obtention du statut de SERM

Déclarations des groupes

Déclaration de M. Mathias DUBOURGUAIS

Au titre de la CGT en Normandie

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les conseillers, chers collègues,

Le projet de Service Express Métropolitain de Rouen est une réponse de transport en commun dans l'agglomération Rouennaise et au-delà. Il doit répondre aux besoins de la population dans ses déplacements et réduire ainsi la part de la voiture individuelle. La CGT soutient le projet mais reste attentive aux possibles effets pervers. Ainsi, l'afflux de cars express peut saturer les axes routiers et devenir contre-productif pour la qualité de l'air. La CGT souhaite que le SERM reste un projet de transport de masse respectueux de l'environnement.

La CGT souhaite partager quelques remarques sur ce projet :

- La première questionne l'arrêt de la ligne prévu à Clères ou à Auffay et non à Dieppe. Cela nous paraît être une erreur alors que cette ligne va se développer avec les futurs EPR. L'argument avancé s'appuie sur l'éloignement de la ville de Dieppe. De plus, l'électrification de la ligne Rouen Dieppe et son amélioration nous semble plus prometteur sur le long terme. D'autres métropoles ont fait des choix géographiques plus larges qui se sont révélés judicieux.
- Notre deuxième remarque concerne la réouverture stratégique de la ligne Rouen Rive Gauche- Elbeuf. Cependant, le choix d'un tram train nous paraît inadapté aux regards des besoins des usagers ainsi que des dispositifs techniques. Les installations pour un tram train vont de fait condamner l'utilisation de cette ligne par des trains Fret. La CGT souhaite l'exploitation de cette ligne soit possible en lien avec l'utilisation de son effet réseau et les synergies avec les autres branches du SERM rouennais, c'est à dire une exploitation de la ligne avec le train.
- Notre dernière remarque porte sur la Gare de Rouen Rive gauche ou dite « Gare Saint Sever ». Cette dernière aujourd'hui conditionnée à la LNPN, nous paraît primordiale et doit être clairement construite avant la LNPN si celle-ci voit le jour. Cela permettra de délester la gare de Rouen Rive Droite, d'augmenter le nombre de trains globalement sur Rouen et d'avoir un système de gare bipolaire Rive droite, Rive gauche sans attendre une LNPN déjà repoussée au-delà de 2040.