



Comité des Partenaires Mobilité



Contribution au projet de SERM

Synthèse des propositions formulées lors de l'étude
de faisabilité entre juin 2022 et juin 2024



Déjà informé du projet depuis 2023 par la SNCF et la Région Normandie, à l'occasion de plusieurs réunions de présentation de l'étude de préfiguration du SERM de Rouen, le CPM n'a toutefois pas eu l'occasion de travailler sur un avis rédigé. Les membres ont cependant formulé un ensemble de remarques et de préconisations lors des différentes réunions, synthétisées ci-dessous. Ces éléments sont complétés par les contributions de plusieurs associations membres :

- SOS Gare (mai 2022)
- CPTC (mai 2022)
- Effet de Serre Toi-Même (mars 2023)
- AUTES et CPTC (mars 2025)



Recommandations générales

1.L'importance de l'intégration tarifaire

Le succès du SERM repose en grande partie sur une politique tarifaire intégrée, simple et incitative. Ce sujet est complexe car plusieurs réseaux sont concernés.

2.Les gares doivent être des hubs de mobilité

Les gares et haltes doivent être conçues comme de véritables pôles d'échanges multimodaux, intégrant :

- Services en gare: information ainsi que d'autres services à définir en fonction des besoins locaux comme la billetterie, des services de consignes ou autres services aux voyageurs.
- Parkings sécurisés pour voitures, vélos, trottinettes, vélos cargos, etc.
- Services d'autopartage et autres mobilités partagées
- Rabattement des lignes de bus ou de car

Elles doivent être des facilitatrices d'intermodalités, et leur projet doit être coconstruit avec les collectivités locales. La Métropole Rouen Normandie est notamment en cours de réflexion sur des hubs de mobilité en zone peu dense.

3.La réhumanisation des gares et des trains

Le CPM insiste sur la nécessité de renforcer la présence humaine, tant dans les gares que dans les trains, afin d'améliorer la qualité de service et la sécurité perçue.

4.Envisager un démarrage exemplaire sur un axe pilote

Il est proposé de lancer dès à présent ou le plus tôt possible le SERM sur un axe ciblé (par exemple Yvetot/Rouen/Saint Aubin les Elbeuf ou sur le futur axe Auffay Rouen Buchy voir Serqueux dès 2027) avec un service exemplaire et une campagne de communication ambitieuse, avant un déploiement progressif sur les autres branches, afin de susciter l'intérêt et de mobiliser.



5. Ne pas lésiner sur la communication

Une campagne de communication forte est indispensable pour sensibiliser les usagers potentiels, notamment ceux qui ne sont pas captifs. Cette campagne de communication pourrait être lancée dès à présent avec l'organisation de débats publics et des concertations citoyennes.

6. Extension vers Serqueux ?

Le CPM regrette que le projet n'envisage pas une extension jusqu'à Serqueux, ce qui constitue une occasion manquée.

7. La prise en compte du fret

Le CPM alerte sur le fait que le développement du SERM ne doit pas compromettre les perspectives de développement du fret ferroviaire

Propositions selon les horizons temporels

À court terme

⇒ Augmenter rapidement l'offre sur les lignes existantes, tant en fréquence qu'en qualité de service.

Par exemple, la réouverture de la ligne Rouen-Louviers, qui précède la mise en place du SERM et qui y sera intégrée à terme, pourrait proposer dès le démarrage un cadencement plus important pour favoriser l'adoption de nouvelles habitudes de mobilité. Si l'offre est trop faible et mal adaptée pour les différents besoins des potentiels usagers, elle ne trouvera pas son public.

⇒ Développer des solutions vélo dans les trains et autour des gares, avec des infrastructures de stationnement ambitieuses et accessibles (inspirées des modèles néerlandais ou danois).



À horizon pré-LNPN

⇒ Renforcer la coordination entre les projets SERM et LNPN (Ligne Nouvelle Paris-Normandie).

Le CPM pointe la nécessité de lier plus intensément les deux projets SERM et LNPN (Ligne Nouvelle Paris Normandie). En effet, les choix qui seront arrêtés concernant la future gare St Sever auront des impacts parfois importants sur le projet SERM. Ainsi, le choix de maintenir la tranchée couverte à Rouen à 2 voies rend impossible la réouverture en train de la 365/370 via ce sillon.

À long terme (post-LNPN)

⇒ Le CPM s'oppose à ce que tous les trains régionaux et SERM aient pour terminus la future gare Saint-Sever, car cela empêcherait la réouverture de la ligne 365/370 et entraînerait une rupture de charge sur chacune des lignes et nécessiterait des correspondances.

Le Comité des Partenaires de la Mobilité (CPM) exprime son soutien enthousiaste au projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM), qu'il considère comme une opportunité majeure pour renforcer l'usage des transports en commun dans la Métropole et offrir une alternative fiable à la voiture, notamment pour les trajets domicile-travail.

Le CPM souhaite être pleinement associé à la concertation en cours et réitère sa demande d'intégration aux futurs ateliers de concertation programmés.

