République Française
Département de l'Hérault
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VALLÉE DE L'HÉRAULT

~~~~~~

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE - Réunion du : lundi 6 juillet 2026

~~~~~~

SYNTHÈSE DES TRAVAUX DES PARTENAIRES DU SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM) MONTPELLIER MÉDITERRANÉE LORS DE LA PHASE DE PRÉFIGURATION ET EN VUE DE L'OBTENTION DU STATUT DE SERM.

Le Conseil communautaire de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault s'est réuni ce jour, lundi 6 juillet 2026 à 17h00 en Salle du Conseil Communautaire, sous la présidence de Monsieur Jean-François SOTO, Président de la Communauté de communes. La convocation a été adressée le 26 juin 2026.

Étaient présents ou représentés	M. Jean-François SOTO, M. Philippe SALASC, Mme Cécile LEMOINE, M. Pierre AMALOU, M. Jean-Marc ISURE, M. Olivier SERVEL, M. Philippe LASSALVY, M. Jean-Claude CROS, Mme Josette CUTANDA, Mme Béatrice FERNANDO, Mme Véronique NEIL, M. Stéphane SIMON, Mme Martine BONNET, M. Jean-Philippe MORESMAU, M. Pascal DELIEUZE, M. David CABLAT, Mme Fabienne SERVEL, Mme Sophie RUGGIERI, M. Jean-Marie VIAL, Mme Valérie ASTIER, M. Denis TERRAILLON, Mme Nathalie GALLIERE, M. Gilles HENRY, Mme Anna ASPART, Mme Hélène BONNIER, Mme Caroline DE CHEFDEBIEN, M. Michaël TOURSEL, M. Alexandre MONACO, M. Pascal MATELET, Mme Lydia BRAILLY, M. René GARRO, Mme Virginie POUJOL, Mme Tiphaine COMBY, Mme Véronique DURAND, Mme Marie-Hélène DELTORT, M. Serge FALZON, Mme Amélie DREVET, Mme Pauline CURTAN, M. Sébastien SOULIER, M. Pierre BOLLIET, Mme Anne THEVENOT, Mme Marie-Agnès SIBERTIN-BLANC
Procurations	M. Thibaut BARRAL à Mme Josette CUTANDA, Mme Florence QUINONERO à M. David CABLAT, Mme Christine GRANIER à M. Pascal DELIEUZE, M. Jean-Pierre BES à Mme Cécile LEMOINE, Mme Elisabeth PONS à M. Philippe LASSALVY, Mme Nathalie PEREZ à M. Pascal MATELET, Mme Angélique BAILLY à M. Alexandre MONACO.
Excusés	M. José MARTINEZ, M. Gregory BRO.

Quorum : 26 Secrétaire de séance : *Philippe LASSALVY*	Présents : 42	Votants : 49	Pour : 49 Contre : 0 Abstention : 0 Ne prend pas part : 0

Agissant conformément aux dispositions du Code général des collectivités territoriales et en particulier ses articles L 5214-1 et suivants et L 5211-6 alinéa 1.
Agissant conformément aux dispositions de son règlement intérieur.
Sur le rapport du Président relatif à la Synthèse des travaux des partenaires du Service Express Régional Métropolitain Montpellier Méditerranée en vue de l'obtention du statut de SERM.

Le Conseil communautaire de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault,
APRES EN AVOIR DELIBERE,
Le quorum étant atteint

DÉCIDE

à l'unanimité des suffrages exprimés,
- d'approuver le dossier de demande de statut et le résumé pour décideurs du SERM Montpellier Méditerranée, annexé à la présente délibération,
- d'approuver la candidature de la démarche du SERM Montpellier Méditerranée au dispositif national des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) en vue de l'octroi du statut,
- d'autoriser Monsieur le Président à déposer le dossier de demande de statut du SERM Montpellier Méditerranée auprès du ministre des Transports,
- d'autoriser le Président à signer tous les actes nécessaires à l'obtention du statut auprès du Ministre en charge des Transports,
- d'approuver la poursuite de la mise en œuvre de la démarche SERM et le dialogue partenarial avec l'ensemble des territoires concernés.

Transmission au Représentant de l'État N° 4238
Publication le 08/07/2026
DÉLIBÉRATION CERTIFIÉE EXÉCUTOIRE
Gignac, le 08/07/2026
Identifiant de l'acte : 034-243400694-20260706-27763-DE-1-1
Auteur de l'acte : Jean-François SOTO, Président de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault

Le Président de la communauté de communes



Jean-François SOTO

Secrétaire de séance



Philippe LASSALVY

VU pour être annexé à la délibération n° 4238
du Conseil communautaire du 06 juillet 2026,

Le Président de la communauté de communes



Jean-François SOTO

Secrétaire de séance



Philippe LASSALVY

RAPPORT 15 - 2 *Rapporteur : David CABLAT*	MOBILITÉ

SYNTHÈSE DES TRAVAUX DES PARTENAIRES DU SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM) MONTPELLIER MÉDITERRANÉE

LORS DE LA PHASE DE PRÉFIGURATION ET EN VUE DE L'OBTENTION DU STATUT DE SERM.

Le contexte

La loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains a introduit l'article L. 1215-6 au Code des transports, qui définit les services express régionaux métropolitains comme suit :
« Une offre multimodale de services de transport collectifs publics s'appuyant prioritairement sur l'amélioration des dessertes ferroviaires. L'offre SERM intègre également des services de transport routier à haut niveau de service, des réseaux cyclables, des services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage, de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. »

Le 29 mars 2024, la Région Occitanie, Montpellier Méditerranée Métropole, le Département de l'Hérault, la Communauté d'agglomération Pays de l'Or, Sète Agglopôle Méditerranée, Lunel Agglo et Nîmes Métropole, dans un courrier adressé au ministre chargé des Transports, ont demandé la labellisation du projet de Service Express Régional Métropolitain Montpellier Méditerranée.
Cette labellisation a été accordée le 27 juin 2024, permettant d'engager la démarche de préfiguration destinée à élaborer le dossier de synthèse en vue de l'obtention du statut de SERM.
Conformément à l'article L. 1215-6 du Code des transports, le statut de SERM est conféré par arrêté ministériel sur la base d'une proposition conjointe de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement du service.
Afin d'établir cette proposition conjointe et en application de l'article L. 1215-8 du Code des transports, l'État, la Région Occitanie, Montpellier Méditerranée Métropole, Sète Agglopôle Méditerranée, la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or, Lunel Agglo et la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole, ont conclu une convention de financement relative à la phase de préfiguration du SERM Montpellier Méditerranée.

Cette convention définit les missions de préfiguration menées conjointement par la Société des grands projets, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.
Les missions réalisées dans ce cadre ont notamment permis :

- de consolider les études existantes relatives au SERM Montpellier Méditerranée et de structurer un schéma d'offre cible du projet (composantes multimodales, ambition de service et programme d'opérations) ;
- de préciser une trajectoire financière prévisionnelle du SERM et d'engager des échanges sur ses modalités de financement, tant en investissement qu'en exploitation ;
- de proposer un cadre partenarial et un schéma de gouvernance pour assurer la coordination du déploiement du SERM et le partage d'information entre partenaires ;
- de constituer le dossier de synthèse et le résumé pour décideurs destinés au dépôt de la demande de statut ;
- d'acter la poursuite des travaux.

L'essentiel du projet :
l'ambition d'une offre de mobilité intégrée pour répondre aux enjeux du territoire

Le SERM Montpellier Méditerranée répond aux besoins de mobilité des habitants grâce à un projet qui renforce l'articulation entre mobilités, aménagement du territoire et développement économique, au service du rééquilibrage territorial et de la transition écologique.

Le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée concerne un bassin de vie d'environ 1,2 million d'habitants et regroupe 9 intercommunalités, organisées autour des pôles de Montpellier, Nîmes et Sète, ainsi que des centralités de la couronne littorale et des polarités de l'aire d'attraction de Montpellier (la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or, Lunel Agglo, les Communautés de communes Vallée de l'Hérault, du Grand Pic Saint-Loup, du Lodévois et Larzac et du Clermontais).

Le projet de SERM Montpellier Méditerranée répond aux enjeux suivants :

- proposer de nouveaux services de mobilités du quotidien, accessibles et fiables, sur l'ensemble du territoire, en articulant les offres ferroviaires, routières et les mobilités actives ;
- porter un projet de rééquilibrage territorial entre cœurs urbains, littoral et polarité secondaire, en renforçant l'accès à l'emploi, aux services et aux équipements ;
- renforcer l'articulation entre urbanisme et mobilités, en cohérence avec les stratégies locales d'aménagement (« projet de Grand Territoire » autour du bassin de mobilité de Montpellier) et de sobriété foncière ;
- contribuer à la décarbonation des déplacements et à l'amélioration de la qualité de l'air, en favorisant le report modal.

Le renforcement de l'offre planifié sur l'ensemble des modes de transport

- Déployer une offre ferroviaire renforcée sur l'axe Sète – Montpellier – Nîmes, en lien avec la mise en service de la Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan : à l'horizon 2034, une offre cible de 4 trains par heure et par sens en heure de pointe et une amplitude horaire de 5h à 23h ;
- Déployer des services routiers express complémentaires du ferroviaire, avec 5 lignes de cars express et 2 lignes de bustram avec des fréquences de l'ordre de 10 à 15 minutes en période de pointe et 20 à 30 minutes en heures creuses ;
- Renforcer les pôles d'échanges multimodaux et les correspondances entre modes (fer, route, réseaux urbains), afin de faciliter les parcours et d'améliorer l'accessibilité aux gares et aux services ;
- Structurer le rabattement en modes actifs, en s'appuyant sur les projets de réseaux cyclables portés par les partenaires et sur une ambition de mutualisation de services vélo ;
- Accompagner le projet par des services à l'usager favorisant l'intermodalité : information voyageurs, interopérabilité tarifaire progressive et outils numériques facilitant l'accès à l'offre.

Le SERM Montpellier Méditerranée sera déployé progressivement entre 2026 et 2034, afin de garantir des améliorations visibles dès les premières années tout en préparant l'horizon cible lié à la mise en service de la ligne nouvelle. Cette montée en puissance s'appuiera sur les infrastructures existantes et sur la réalisation d'opérations ciblées, permettant d'augmenter la fréquence, l'amplitude et la fiabilité des services, ainsi que la qualité des correspondances.

Pour le territoire du cœur d'Hérault et de la Vallée de l'Hérault, le SERM Montpellier Méditerranée prévoit notamment :

- Le renforcement et la restructuration de l'offre existante de transports collectifs routiers, dont le renforcement des lignes interurbaines avec des services supplémentaires en heures creuses et le week-end.
- La mise en service progressive d'un Car à Haut Niveau de Service (ou « car express ») du Cœur d'Hérault entre Montpellier, Gignac, Clermont-l'Hérault et Lodève. (Aménagement progressif de voies réservées pour les transports en commun sur les secteurs congestionnés en entrée de la métropole).
  Le PEM de Gignac est une des réalisations fortes qui permettra d'accueillir ce service.
- La mise en cohérence des services (information voyageurs, tarification, premières briques MaaS) pour faciliter l'appropriation du système par les usagers.
- Renforcement de l'intermodalité : déploiement de services et infrastructures vélos (liaison

cyclable Montpellier-Cœur d'Hérault et en rabattement autour des PEM, service de location libre-service, longue durée etc…), amélioration des outils numériques.

La trajectoire financière du SERM Montpellier Méditerranée

La mise en œuvre de cette ambition commune s'inscrit dans une trajectoire financière prévisionnelle, établie dans le cadre de la préfiguration afin d'estimer les investissements nécessaires à la mise en œuvre de cette ambition commune et les coûts d'exploitation associés.

À l'horizon 2034, les investissements nécessaires au déploiement du SERM Montpellier Méditerranée, au-delà des investissements déjà importants consentis en faveur de la mobilité sur le territoire, sont estimés à environ 1,2 Md€ (valeur 2025), acquisition de matériel roulant et provisions comprises.
Ils sont associés, à terme, à des surcoûts annuels d'exploitation évalués à environ 37 M€ (valeur 2025) par an pour l'ensemble des modes à l'horizon 2034. Cette trajectoire est phasée, avec des objectifs intermédiaires (notamment 2028 et 2031) pour répondre aux enjeux locaux de façon prioritaire et améliorer rapidement l'offre de transport.

Un cadre partenarial et une gouvernance pour assurer la coordination et la transparence

Dès l'obtention du statut, les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée conviennent de se doter d'une gouvernance claire et transparente, visant à assurer la coordination des actions, le partage d'informations et le suivi du déploiement du projet.

Conformément aux dispositions prévues par la loi, les partenaires retiennent la mise en place d'une structure locale de coordination (au sens de l'article L. 1215-8 du Code des transports), organisée dans un premier temps sous la forme d'une comitologie souple sans personnalité morale. Ils décident de l'articuler autour : (i) d'un comité stratégique (COSTRAT), réunissant les partenaires financeurs et permettant les échanges et arbitrages politiques ; (ii) d'un comité technique (COTEC), chargé de la coordination opérationnelle et de l'animation des travaux. Le COTEC s'appuiera sur des groupes de travail thématiques (ferroviaire, route multimodale, services à l'usager, aménagement/évaluation) et, le cas échéant, sur des groupes par secteurs géographiques afin de territorialiser les échanges. Les partenaires conviennent également de pouvoir associer d'autres acteurs à la démarche via un statut d'observateur, selon des modalités à préciser.

En parallèle, compte tenu de l'organisation des compétences mobilités sur le territoire, les partenaires s'engagent à approfondir la réflexion sur la gouvernance de l'exploitation des services (notamment routiers) du SERM, afin d'assurer une continuité de service à l'échelle du périmètre. Ils conviennent que cette réflexion devra préciser les conditions d'une coopération renforcée entre les acteurs, en s'appuyant le cas échéant sur une structure existante telle qu'Hérault Transport, syndicat mixte SRU. À cette fin, les partenaires prévoient l'élaboration d'un cahier des charges conjoint en vue de lancer une étude apportant une aide à la décision sur les modalités de coordination les plus adaptées.

L'ensemble de ces éléments sont synthétisés dans le résumé pour décideurs et le dossier de demande de statut attachés à la présente délibération.

Je propose donc à l'Assemblée :
- d'approuver le dossier de demande de statut et le résumé pour décideurs du SERM Montpellier Méditerranée, annexé à la présente délibération,
- d'approuver la candidature de la démarche du SERM Montpellier Méditerranée au dispositif national des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) en vue de l'octroi du statut,
- d'autoriser Monsieur le Président à déposer le dossier de demande de statut du SERM Montpellier Méditerranée auprès du ministre des Transports,
- d'autoriser le Président à signer tous les actes nécessaires à l'obtention du statut auprès du Ministre en charge des Transports,
- d'approuver la poursuite de la mise en œuvre de la démarche SERM et le dialogue partenarial avec l'ensemble des territoires concernés.

Service Express Régional Métropolitain

Montpellier Méditerranée



Dossier de demande de statut

Par l'équipe de préfiguration du projet : la région Occitanie, Montpellier Méditerranée Métropole, le département de l'Hérault, Sète Agglopôle Méditerranée, Pays de l'Or Agglomération, Lunel Agglo, Nîmes métropole, la CC du Grand Pic Saint-Loup, la CC Vallée de l'Hérault, la CC du Clermontais, la CC Lodévois et Larzac, le Pays Cœur d'Hérault, Hérault Transport, la Société des grands projets, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions


2004
TaM
2004

Sommaire

PARTIE 1 : Les origines de la démarche du SERM Montpellier Méditerranée 5
A. L'origine du projet de SERM et historique des ambitions du SERM 6
B. Périmètre d'étude géographique et collectivités associées 9
C. Enjeux et inscription dans la planification territoriale 11
D. Déroulé de la phase de préfiguration 16
PARTIE 2 : Le territoire et ses enjeux 18
A. Diagnostic socio-économique du territoire : un territoire dynamique et structuré mais avec des fragilités sociales 20
B. Diagnostic des mobilités 30
C. Enjeux urbains et environnementaux 39
PARTIE 3 : Un dialogue territorial élargi 56
A. Présentation des principes, de la méthodologie et des modalités du dialogue territorial 57
B. Les enseignements du dialogue territorial 58
PARTIE 4 : Les objectifs du SERM : un choc d'offre rendu possible par le développement d'une étoile multimodale 66
A. L'ambition cible du SERM Montpellier Méditerranée : coconstruire une étoile multimodale 67
B. Objectifs du SERM en matière d'aménagement 69
C. Une étoile de services routiers à haut niveau de performance, ambitieuse et structurante 70
D. Le doublet ferroviaire : colonne vertébrale de la plaine littorale 88
E. Un renforcement des transports à haut niveau de service dans les cœurs urbains pour accueillir les nouveaux usagers 109
F. Un réseau cyclable structurant et de rabattement 110
G. Les pôles d'échanges multimodaux : porte d'entrée de l'étoile multimodale du SERM Montpellier Méditerranée 123
H. Accompagner l'intermodalité avec une coordination des services, de la billettique et de l'information-voyageur 141
I. Les services de mobilités complémentaires du SERM : des actions complémentaires pour lutter contre l'autosolisme 147
PARTIE 5 : Un phasage pour le SERM Montpellier Méditerranée 155
A. Définition des horizons de déploiement du SERM Montpellier Méditerranée 156
B. Un socle d'investissements déjà engagé au service de l'étoile métropolitaine 163
C. Phaser les projets : chronique de déploiement du SERM et renforcement progressif des offres de service 167
PARTIE 6 : Les effets escomptés du SERM Montpellier Méditerranée 187

A. Des articulations portées politiquement entre mobilités et l'aménagement du territoire 188

B. Un levier de transformation socio-économique et d'accessibilité territoriale 203

C. Un projet de SERM cohérent compte tenu des tensions environnementales structurelles du territoire 214

PARTIE 7 : Le financement du SERM Montpellier Méditerranée 219

A. Le territoire montpelliérain s'est déjà engagé de façon très importante en faveur des mobilités du quotidien. 221

B. La trajectoire financière prévisionnelle du SERM traduit l'ambition d'une étoile multimodale Montpellier Méditerranée structurante à horizon 2034. 228

C. Le programme d'investissements du projet est dimensionné par des aménagements à l'échelle du territoire du SERM et par le renforcement des transports collectifs dans les cœurs urbains. 232

D. Les renforts d'offre nécessaires à l'atteinte de l'ambition de service cible du SERM engendreront des surcoûts d'exploitation progressifs dont le financement devra être réparti entre les partenaires. 241

E. L'élaboration du cadre de financement du SERM Montpellier Méditerranée a fait l'objet d'un travail approfondi des partenaires. 244

PARTIE 8 : La gouvernance du SERM Montpellier Méditerranée 251

A. Un riche historique de coopérations territoriales sur le territoire du SERM Montpellier Méditerranée 252

B. Le SERM Montpellier Méditerranée, une opportunité pour institutionnaliser une structure locale de coordination souple, adaptée aux enjeux du territoire 255

Table des illustrations 265

PARTIE 1 :
Les origines de la démarche du SERM Montpellier Méditerranée

Le SERM Montpellier Méditerranée porte un enjeu de changement d'échelle : répondre à une demande de déplacements en forte croissance dans un bassin de vie qui dépasse la ville-centre, tout en tenant les trajectoires de sobriété foncière et de transition climatique. Issue des réflexions de « l'étoile multimodale montpelliéraine » (2019-2022), la démarche partenariale de la préfiguration du SERM a permis de rassembler l'ensemble des partenaires et de consolider une vision partagée de la transformation des mobilités attendue à l'échelle du bassin de vie.

A. L'origine du projet de SERM et historique des ambitions du SERM

Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée s'inscrit dans la continuité des réflexions engagées à la fin des années 2010 autour de l'étoile multimodale montpelliéraine. Sa genèse repose sur plusieurs étapes et études structurantes :

- **Convergence des projets ferroviaires nationaux et locaux (2018-2020) :**

L'ouverture du Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier (CNM) en 2018, puis l'avancement du projet de Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan (LNMP), ont mis en évidence la nécessité d'optimiser le fonctionnement du système ferroviaire dans l'aire métropolitaine.

Dans ce contexte, l'État, la Région Occitanie, Montpellier Méditerranée Métropole (3M), Nîmes Métropole et SNCF Réseau ont engagé une étude globale sur le « doublet » de lignes entre Nîmes et Montpellier (ligne classique et CNM). Cette étude comprenait quatre volets :

- une analyse de capacité et d'exploitation des deux lignes ;
- un schéma directeur pour l'étoile ferroviaire de Nîmes ;
- une étude d'opportunité pour la création d'une troisième voie entre Nîmes et la gare CNM de Manduel ;
- un volet spécifique à l'aire montpelliéraine, subdivisé en deux axes : un schéma multimodal de l'étoile de Montpellier et une étude exploratoire sur la réutilisation d'anciennes emprises ferroviaires (lignes de Paulhan et de Sommières via Castries).

Ce dernier volet, piloté par la Région Occitanie et Montpellier Méditerranée Métropole, a constitué la véritable origine du concept de SERM montpelliérain. Réalisée entre 2019 et 2022, l'étude « Étoile de Montpellier » a défini le scénario directeur d'un réseau de transports collectifs périurbains performant, intégrant plusieurs modes.

- **Étude "Etoile montpelliéraine" et premiers scénarios (2019-2022) :**

Menée par un groupement d'études sous la maîtrise d'ouvrage de la Région Occitanie et de 3M, cette démarche en trois phases a permis :

- d'établir un diagnostic territorial (démographie, économie, déplacements, infrastructures existantes) ;
- d'élaborer plusieurs scénarios de réseau combinant différentes branches (ferroviaires, routières express, prolongements de tramway) ;
- d'analyser chaque scénario selon des critères multiples (fréquentation, temps de parcours, faisabilité, correspondances, coûts et complexité des infrastructures).

Un scénario cible a été retenu pour chaque axe pertinent, définissant une étoile multimodale autour de Montpellier, comprenant neuf branches : deux lignes ferroviaires structurantes (axe littoral Montpellier–Sète et axe est vers Nîmes), deux lignes de Bustram (appellation métropolitaine pour des lignes de bus express portés par 3M) et cinq lignes routières express pour desservir les secteurs périphériques notamment sur le périmètre des autres intercommunalités et de la Région Occitanie.

La réactivation des anciennes voies ferrées n'a pas été retenue en raison d'un potentiel captable insuffisant, mais certaines emprises proches de Montpellier ont été identifiées comme pouvant potentiellement accueillir un site propre pour les bus ou cars.

Pour chaque liaison, l'étude a précisé :

- l'offre cible (fréquences, arrêts, matériel roulant) ;

- le tracé et les aménagements nécessaires (sites propres, pôles d'échanges, parcs relais, nouvelles gares ou haltes) ;
- une estimation financière (investissement et exploitation).

Un calendrier indicatif a été proposé, distinguant :

- des réalisations à court/moyen terme (d'ici 2030 : exploitation de la ligne CNM avec des trains régionaux, mise en place de cars express sur voies rapides existantes) ;
- des objectifs à plus long terme (post-2030 : création de plateformes bus dédiées).

Ce schéma directeur a constitué la base stratégique du projet du SERM Montpellier Méditerranée en offrant une vision déjà partagée entre les acteurs locaux.

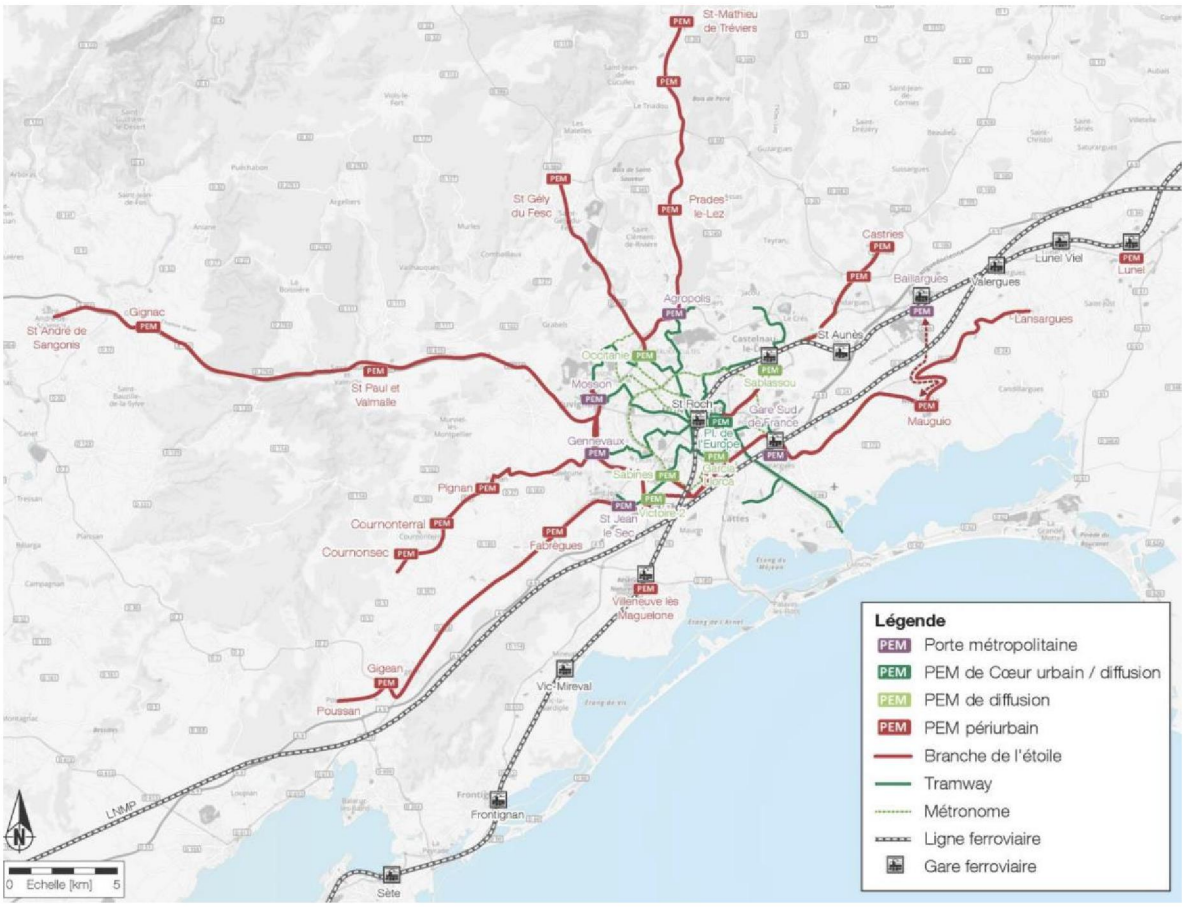


Figure 1 : Schéma de l'étoile montpelliéraine à long terme issu de l'étude étoile

- **Mobilisation des partenaires et labellisation du projet (2023-2024) :**

À la suite des premières conclusions des études, les élus locaux et la Région Occitanie ont engagé une dynamique visant à approfondir la réflexion par des études multimodales sur l'aire montpelliéraine.

Le 27 novembre 2022, le Président de la République a annoncé l'accélération du déploiement des RER métropolitains en France, suivie de la promulgation de la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). Ce cadre national a incité les acteurs locaux à formaliser leur candidature pour la reconnaissance du projet montpelliérain.

Le 23 mai 2024, la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et Montpellier Méditerranée Métropole ont organisé les « 1ères rencontres des mobilités urbaines et des territoires » consacrées au SERM. Cet événement a réuni l'ensemble des parties prenantes : les neuf EPCI concernés, les autorités organisatrices de la mobilité, le Syndicat mixte des Transports en

Commun de l'Hérault (Hérault Transport), les représentants des réseaux TAM et liO, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, la Société des grands projets, les services de l'État). Il a permis d'affirmer une vision commune et une volonté politique forte, autour de données clés et d'un calendrier partagé.

Dans la continuité, un « dossier minute » a été transmis en juin 2024 au ministère des Transports pour obtenir la labellisation du projet. Ce document succinct présentait notamment :

- le périmètre géographique (neuf intercommunalités dont Nîmes Métropole et leurs caractéristiques démographiques) ;
- les principes de gouvernance et de financement envisagés ;
- les documents de planification en vigueur (SCoT, PDU/PDM, PCAET) ;
- les études en cours en lien avec le SERM.

La labellisation officielle du projet Montpellier Méditerranée est intervenue le 27 juin 2024, autorisant la Société des grands projets à intervenir à la demande des collectivités à la mission de préfiguration.

- **Phase de préfiguration et constitution du dossier de statut (2024-2026) :**

À la suite de la labellisation, le projet est entré à l'automne 2024 dans une phase de préfiguration, en prolongement des études multimodales. Cette phase, co-pilotée par la Région Occitanie et Montpellier Méditerranée Métropole, en lien avec la DREAL Occitanie et avec l'appui de la Société des grands projets (SGP Dev) et de SNCF (Réseau et Gares & Connexions), a visé à consolider les études existantes pour aboutir au dossier de synthèse, support de la demande formelle de statut SERM auprès de l'État. Les travaux ont porté notamment sur :

- l'actualisation des diagnostics (intégration des données INSEE 2021, etc.) ;
- la prise en compte des retours d'expérience d'autres métropoles et des avis d'experts (exploitation ferroviaire, intermodalité, financement innovant) ;
- la co-construction avec les territoires partenaires, via le dialogue territorial et les réunions de préfiguration, des choix d'organisation du réseau : tracés des lignes express, sélection des pôles d'échanges, définition d'un réseau cyclable SERM.

Cette co-construction repose sur une gouvernance multi-niveau, en associant les pilotes, les acteurs de la mobilité (Conseil départemental de l'Hérault, Hérault Transport) et les intercommunalités dans le cadre de réunions de préfiguration hebdomadaires, afin d'adapter le projet aux besoins spécifiques de chaque territoire.

Parallèlement, la phase de préfiguration s'articule avec plusieurs démarches :

- la révision des documents de mobilité (nouveau Plan de Mobilité de la Métropole de Montpellier adopté le 16 juillet 2025 ; en cours : nouveau Plan de Mobilité de Nîmes Métropole) ;
- La révision du schéma de mobilité du Pays Coeur d'Hérault en 2024, l'engagement de la démarche de Plan de Mobilité Simplifié de Lunel Agglo en 2025 ;
- le projet de Grand Territoire porté par 3M et l'évolution des documents d'urbanisme et de transition énergétique (SCoT du bassin de Thau en enquête publique début 2025, modification du SCoT du Pays de l'Or approuvée en 2024, SCoT Coeur d'Hérault approuvé en juillet 2023, révision du SCoT du Pays de Lunel en cours en 2026 afin d'élaborer un SCoT-AEC, PLUi de Montpellier Méditerranée Métropole approuvé le 16 juillet 2025, les PCAET locaux) ;
- la mise en service de nouvelles infrastructures ferroviaires (LNMP phase 1 entre Montpellier et Béziers à horizon 2034, concertation en 2025 sur le Viaduc de Poussan).

Cette articulation garantit la cohérence du projet SERM avec l'ensemble des démarches territoriales en cours.

B. Périmètre d'étude géographique et collectivités associées

Le périmètre retenu pour le SERM **Montpellier Méditerranée** correspond à l'aire d'influence quotidienne de Montpellier et au périmètre du projet de grand territoire ; il inclut également la connexion aux trois gares de Nîmes. Ce périmètre regroupe **neuf intercommunalités (EPCI)**, soit **219 communes** de la région **Occitanie,** et s'étend sur deux départements : **l'Hérault** et le **Gard**.



Figure 2 : Périmètre institutionnel du SERM Montpellier Méditerranée (Source : SGP)

Liste des intercommunalités concernées :

- **Montpellier Méditerranée Métropole (3M)** – 31 communes, autour de Montpellier (ville-centre).
- **Communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée** – 14 communes (bassin de Thau, Sète comme ville principale).
- **Communauté d'agglomération Lunel Agglo** – 14 communes (à l'est de Montpellier, autour de Lunel).
- **Communauté d'agglomération du Pays de l'Or** – 8 communes (secteur littoral est, autour de Mauguio et La Grande Motte).
- **Communauté de communes de la Vallée de l'Hérault** – 28 communes (ouest de Montpellier, autour de Gignac, Montarnaud, Aniane…).

- **Communauté de communes du Clermontais** – 21 communes (secteur de Clermont-l'Hérault).
- **Communauté de communes du Lodévois et Larzac** – 28 communes (nord-ouest du périmètre, Lodève, Causse du Larzac).
- **Communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup** – 36 communes (au nord de Montpellier, Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Martin-de-Londres, Saint-Mathieu-de-Tréviers...).
- **Communauté d'agglomération Nîmes Métropole** – 39 communes (aire urbaine de Nîmes, département du Gard), territoire inclus dans le périmètre du SERM essentiellement au titre des gares de Nîmes Centre, Nîmes Saint-Césaire et Nîmes Pont du Gard.
- **Le Syndicat de Développement Local du Pays Cœur d'Hérault** regroupe la Communauté de communes du Clermontais, la Communauté de communes du Lodévois et Larzac et la Communauté de communes Vallée de l'Hérault. Il est la structure porteuse du SCoT et du PCAET pour ces trois intercommunalités, et a réalisé un schéma de mobilité du Pays Cœur d'Hérault traduisant la stratégie mobilité du territoire autour de l'A75 et A750.

L'intégration de Nîmes Métropole, autre centralité régionale, se justifie par l'**importance des flux quotidiens** entre Nîmes et Montpellier. En 2019, cet axe représentait le **deuxième flux interurbain le plus important d'Occitanie** (après Montpellier–Sète). Les deux agglomérations de Montpellier et Nîmes sont reliées par des **infrastructures majeures** : la ligne ferroviaire classique du littoral, le Contournement Nîmes-Montpellier à grande vitesse (avec les gares nouvelles de Nîmes-Pont du Gard et Montpellier-Sud de France), ainsi que l'autoroute **A9 La Languedocienne** et la RN113. Le SERM entend tirer parti de ces axes structurants pour répondre à l'enjeu de déplacements entre les gares nîmoises et l'aire montpelliéraine.

Le **périmètre de coopération** du SERM Montpellier Méditerranée couvre l'ensemble de ces intercommunalités à l'exception de la CA de Nîmes Métropole qui ne concerne que les 3 gares desservies. Ce périmètre sera également celui de l'ambition autour d'une interopérabilité envisagée à terme sur la billettique et l'information voyageur pour faciliter les correspondances train/tram/bus/car. L'aire géographique ainsi définie représente l'espace de pertinence du service : c'est à la fois le bassin de vie autour de Montpellier (dont les habitants pourront bénéficier d'une desserte renforcée), complété de la desserte nîmoise, et le ressort territorial des autorités organisatrices partenaires du projet.

Le périmètre du SERM s'articule avec d'autres périmètres de coopération, de projet et de dynamique partenariale sur le territoire.

Le **Syndicat mixte des Transports en Commun de l'Hérault** (SMTCH) est également un acteur public local clé des mobilités interurbaines et scolaires. Ce syndicat mixte « loi SRU » fédère les 7 AOM du territoire : la Région, la Métropole de Montpellier et les cinq Agglomérations héraultaises (dont celles de Sète, Pays de l'Or et Lunel en ce qui concerne le territoire du SERM). Il porte à l'échelle de l'Hérault, donc à celle du territoire du SERM (sur sa partie héraultaise), les enjeux d'intermodalité, d'interopérabilité, de coordination des politiques billettiques et tarifaires, d'information voyageurs et de mise en cohérence des systèmes, au bénéfice de la fluidité des parcours usagers. Il est en charge par transfert de la compétence régionale, de l'organisation des liaisons interurbaines.

Le périmètre du SERM (dans sa partie héraultaise) est aussi concerné par une démarche de **projet de territoire** (présentée dans la partie 2 du dossier) et s'inscrit dans le périmètre de **l'agence de développement et des transitions**. Cette agence qui rassemble 10 collectivités (représentant 200 communes) a été créée fin 2023. Son objectif est d'accompagner collectivement la transition de l'écosystème économique vers une croissance plus responsable afin, notamment, d'enraciner les emplois localement.

C. Enjeux et inscription dans la planification territoriale

Le projet de SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans un cadre de planification territoriale dense, marqué par des documents stratégiques qui orientent le développement du territoire à moyen et long termes. Sa conception doit être cohérente avec ces orientations afin de répondre aux besoins locaux tout en respectant les engagements nationaux en matière d'aménagement durable, de transition écologique et de résilience.

1. Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET Occitanie)

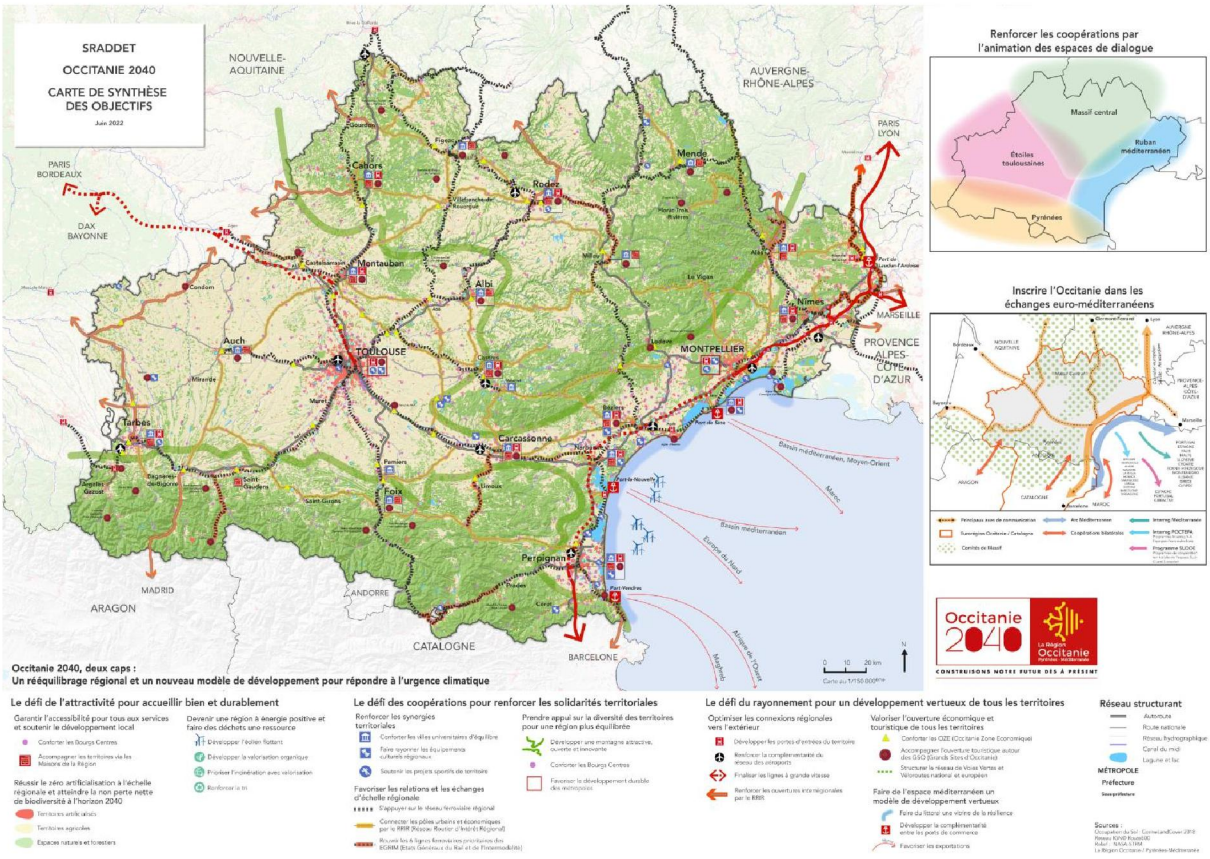


Figure 3 : Carte de synthèse des objectifs du SRADDET (source : SRADDET Occitanie 2040)

Adopté en 2022, le SRADDET fixe des objectifs à horizon 2040 dans 11 domaines, dont plusieurs en lien direct avec le SERM :

- **Rééquilibrage territorial** : diffusion des activités économiques et des services au-delà des métropoles, désenclavement des zones rurales. Le SERM, couvrant des espaces variés du littoral à la montagne, répond à cet objectif en améliorant l'accessibilité des territoires insuffisamment desservis.
- **Transition écologique et urgence climatique** : réduction de 35 % des émissions de GES des transports d'ici 2030 et fort report modal vers les mobilités durables. Le SERM constitue un levier opérationnel pour réduire la dépendance automobile en proposant une alternative fiable aux habitants périurbains.
- **Intermodalité et pôles d'échanges** : amélioration des performances ferroviaires (nouvelles haltes, cadencement, tarification intégrée) et développement de réseaux express routiers. Le SERM prévoit un maillage multimodal (ferroviaire, BHNS, cars

express, vélo) et la création de pôles d'échanges multimodaux (gares modernisées, stationnements, garages à vélos sécurisés).

- **Résilience territoriale** : coopération renforcée entre collectivités et adaptation aux risques climatiques. Le SERM intégrera des mesures de fiabilité (itinéraires de secours, matériel roulant adapté aux fortes chaleurs).

A la croisée des ces différents objectifs, le SRADDET Occitanie 2040 ambitionne un développement urbain et démographique des 20 prochaines années qui devra s'organiser de manière privilégiée à proximité de pôles et d'axes de services de transports en commun performants, donc non loin des PEM notamment et en lien avec une ligne du SERM.

Cela permettra de s'adapter aux défis imposés par le changement climatique en Occitanie en misant sur une croissance la plus durable possible, sans trop concentrer et sans trop s'étaler.

Les nouvelles formes urbaines développées devront donc respecter les préceptes de la sobriété foncière.

Ce projet s'inscrit ainsi pleinement dans les orientations régionales en matière d'aménagement équilibré et de transition écologique.

2. Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le périmètre du SERM est couvert par plusieurs SCoT :

- Montpellier Méditerranée Métropole (2019-2040)
- Bassin de Thau (2026-2046)
- Pays de l'Or (2019-2033)
- Pays Cœur d'Hérault (2023-2031)
- Pays de Lunel (2023-2040)
- Pic Saint-Loup (2019-2030)
- Sud-Gard (2019-2030)

Malgré leurs spécificités, ces documents convergent vers des objectifs communs :

- **Zéro Artificialisation Nette (ZAN) en 2050** : contenir l'étalement urbain en concentrant la croissance dans les enveloppes existantes et autour des axes de transport collectif. Le SERM accompagnera cette densification sans encourager l'urbanisation diffuse.

- **Structuration polycentrique** : conforter le rôle des centralités métropolitaines (Montpellier, Nîmes) tout en renforçant les pôles secondaires et les PEM associés (Lunel, Sète, Frontignan, Mauguio, Gignac, Clermont-l'Hérault, Lodève, Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Mathieu-de-Tréviers). Le SERM contribuera à ce maillage en facilitant les déplacements vers les centralités et en améliorant la desserte locale.

- **Préservation des espaces naturels et agricoles et prise en compte des risques** : le tracé et les infrastructures respecteront ces contraintes, en privilégiant les emprises existantes et en évitant les zones sensibles.

- Concilier développement urbain et offre de mobilité adaptée

Une carte de synthèse illustre ces enjeux : densification autour des gares, amélioration de la connectivité des bassins de vie, préservation des corridors écologiques et du littoral.

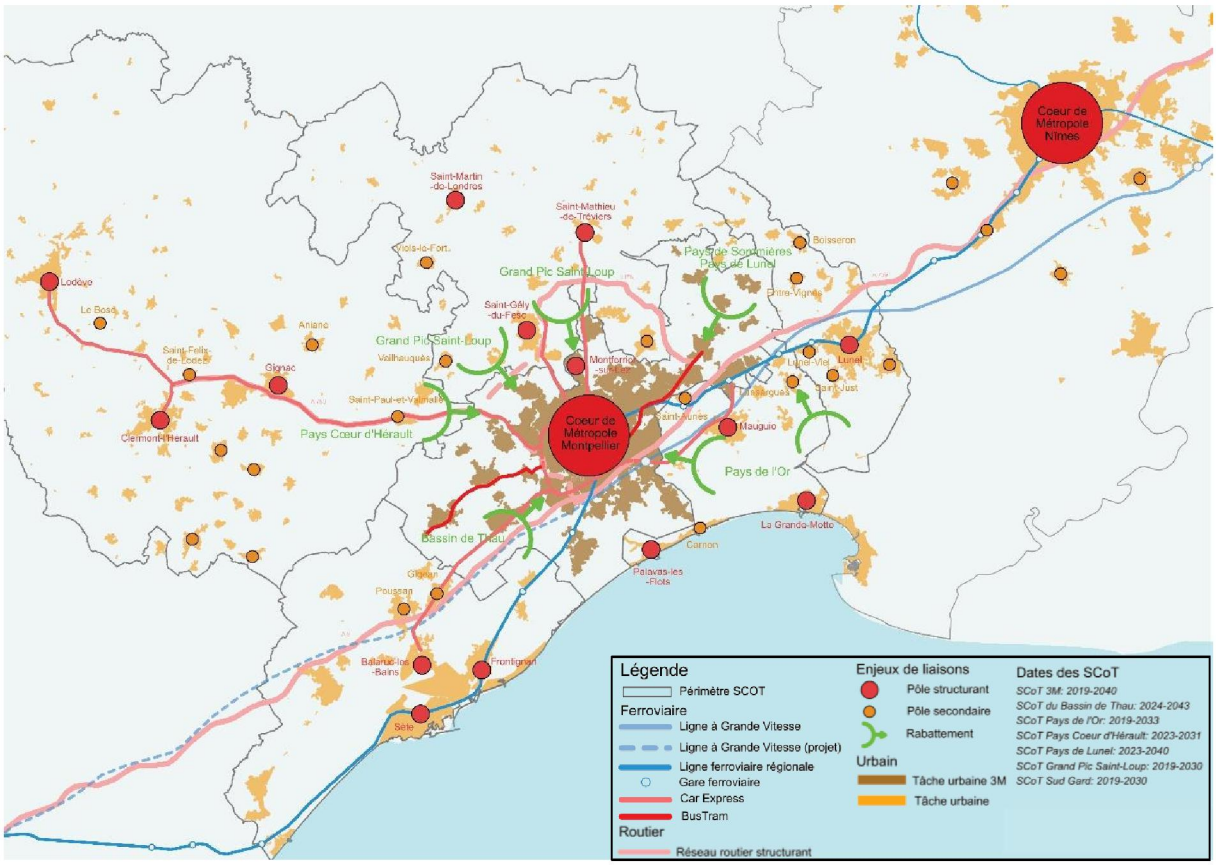


Figure 4 : Carte de synthèse des enjeux des SCoT sur le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée (Source : SGP / Egis)[1]

3. Documents environnementaux et climatiques

Plan Littoral 21 et Plan d'Adaptation au Changement Climatique du Littoral d'Occitanie (2024-2027) : ces documents soulignent la vulnérabilité du littoral montpelliérain et de l'étang de Thau face à l'érosion, aux submersions marines et aux inondations. Ils préconisent des actions de recomposition spatiale et de réduction de la pression anthropique. En proposant des solutions de mobilité collective vers les stations balnéaires et communes littorales (Frontignan, Sète), le SERM contribuera à la gestion des flux touristiques, à la réduction de la saturation routière estivale et à la diminution de l'empreinte environnementale.

Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'aire montpelliéraine : révisé en 2014, il impose des mesures pour améliorer la qualité de l'air, notamment la réduction de la circulation automobile. Le SERM constitue une réponse structurelle à cette exigence, en offrant un mode de transport massifié et à faibles émissions.

Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET) : adoptés entre 2019 et 2023, ils constatent la forte dépendance à la voiture individuelle et ses impacts (émissions polluantes, consommation d'énergie fossile), aggravés par la croissance démographique et les risques climatiques (canicules, stress hydrique, feux de forêt). Les PCAET préconisent le développement des transports collectifs, du covoiturage, de l'autopartage et des infrastructures cyclables, ainsi que la transition vers des véhicules propres.

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) : il vise à réduire l'exposition des habitants aux nuisances sonores liées aux transports et propose des actions pour améliorer la qualité de vie. Le SERM, en favorisant le report modal, contribuera à cet objectif.

[1] Tâche urbaine : Zone qui représente toutes les parcelles ayant au moins un local de type « habitation » (Source : INSEE)

4. Articulation avec le projet de Grand Territoire

Les démarches du SERM et du projet de Grand Territoire convergent vers des objectifs communs.

Porté par Montpellier Méditerranée Métropole (3M), le projet de « grand territoire » traduit une volonté politique de renforcer l'inter-territorialité à l'heure des transitions démographiques, économiques et climatiques. Il associe la métropole et les EPCI voisins (Sète Agglopôle Méditerranée, Pays de l'Or, Lunel Agglo, Grand Pic Saint-Loup, Vallée de l'Hérault, Clermontais, Lodévois et Larzac) autour d'objectifs directement liés au SERM : réduire les déséquilibres socio-spatiaux, accompagner l'évolution des pratiques de mobilité, réussir la mise en œuvre d'un projet de réseau structurant et articuler urbanisme et mobilités.

Il propose trois « bascules » : (1) passer d'une logique de rattrapage de la périurbanisation à une régulation de la croissance (habitants/emplois) en plaçant les mobilités en amont des choix d'urbanisation et dans un cadre de sobriété foncière ; (2) faire évoluer le développement économique d'une approche centrée sur le foncier vers un nouveau cycle mieux diffusé vers la périphérie, dont la desserte renforcée par le SERM serait un levier ; (3) passer d'actions techniques dispersées à une stratégie de résilience partagée (eau, énergie, alimentation, risques), en lien avec les enjeux d'adaptation climatique et de gouvernance que le SERM contribue également à structurer.

Le projet de Grand Territoire est détaillé dans le chapitre 6 du dossier.

Cette démarche de projet de « grand territoire » se concrétise par un dialogue entre les territoires de l'aire d'attraction de Montpellier pour accompagner la croissance démographique et intégrer les impératifs de transition écologique. Une gouvernance pérenne, telle qu'un comité stratégique, est envisagée pour structurer les actions à long terme.

Le SERM apparaît alors comme un levier essentiel pour :

- mettre en visibilité les enjeux de mobilité ;
- renforcer l'articulation entre urbanisme et mobilités ;
- mutualiser les outils d'ingénierie et de planification.

Cette convergence permettra d'amplifier les objectifs des documents de planification, par exemple :

- articulation train + vélo (stationnements sécurisés, ...) ;
- déploiement de cars express, du covoiturage dynamique ;
- rationalisation de l'offre pour réduire la facture énergétique des déplacements.

Au-delà de la démarche de « grand territoire », certaines collectivités ont déjà anticipé le SERM dans leurs plans :

- Pays Cœur d'Hérault : schéma de mobilité (2024) intégrant un car express vers Montpellier, aménagement de pôles d'échanges multimodaux et de liaisons cyclables inter-territoriales ;
- Nîmes Métropole : Plan de Mobilité (2023) prévoyant le renforcement ferroviaire sur son étoile ferroviaire et un pôle d'échange multimodal à Saint-Césaire, avec un cadencement des trains toutes 10 à 15 minutes aux heures de pointe ;
- Montpellier Méditerranée Métropole : Plan de Mobilité 2032 incluant explicitement un réseau express périurbain à neuf branches ;

- Sète Agglopôle Méditerranée : Plan de Déplacement Urbain 2020-2030 prévoyant notamment de faciliter l'accès extérieur au territoire en train ou en car et l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux ;
- Pays de l'Or Agglomération : Plan Global de Déplacement (2019) concevant une mobilité durable multimodale autour d'un réseau interurbain de transports en commun lisible et avec un parcours simplifié pour l'usager, pointant les enjeux forts d'une évolution de la voirie et intégrant le volet des mobilités douces en interface avec le réseau cyclable des collectivités voisines.
- Communauté de Communes du Grand Pic Saint-Loup : le Schéma Global des Déplacements mettait déjà en évidence en 2015 l'enjeu de l'intermodalité, d'aménager des pôles de rabattement tous modes et optimiser les lignes de transports existantes, ainsi qu'une « proposition de lignes de cars à haut niveau de service » à mettre en place (action 9).

Cette convergence des volontés locales et régionales crée un contexte favorable et une attente forte autour du SERM.

5. Synthèse des enjeux stratégiques

Le SERM Montpellier Méditerranée est né d'un constat partagé depuis la fin des années 2010 : l'accélération des projets ferroviaires structurants (CNM, LNMP) et la dynamique démographique du bassin de vie mettent sous tension un système de mobilité encore très dépendant de l'automobile, notamment dans les couronnes périurbaines. Le défi n'est donc pas seulement d'ajouter des services, mais de résoudre une tension stratégique : maintenir l'accessibilité et l'attractivité d'un territoire en croissance, tout en respectant les trajectoires de transition (décarbonation, qualité de l'air, sobriété foncière) et en évitant que l'amélioration de l'offre n'alimente un nouvel étalement urbain.

Dans ce contexte, l'enjeu central est celui du changement d'échelle et de la cohérence interterritoriale : le périmètre du SERM (neuf intercommunalités, et l'interface nîmoise via trois gares) recouvre une aire de mobilités quotidiennes qui dépasse les frontières institutionnelles et combine des réalités littorales, métropolitaines, périurbaines et rurales. Le projet doit produire une offre lisible et robuste à l'échelle du bassin de vie (ferroviaire, services routiers express, réseaux urbains, vélo) en s'appuyant sur des pôles d'échanges performants et sur une interopérabilité progressive (information voyageurs, billettique, tarification) pour réduire les ruptures de charge et rendre le report modal réellement compétitif.

La réussite du SERM se jouera ainsi sur une double condition : (1) l'alignement avec la planification territoriale (SRADDET, SCoT, PDM/PDU, PCAET) et avec le projet de Grand Territoire, afin d'articuler urbanisme, localisation des emplois et offre de mobilité autour des corridors et PEM ; (2) un phasage crédible, capable de rendre visibles des améliorations avant les grands horizons d'infrastructures, tout en sécurisant la gouvernance et le financement d'un projet multi-acteurs. À cette condition, le SERM constitue un levier stratégique de cohésion et de rééquilibrage territorial, de compétitivité économique (élargissement des bassins d'emploi) et de transition écologique (réduction des nuisances et des émissions), au service d'un modèle d'aménagement plus résilient.

D. Déroulé de la phase de préfiguration

Sous un co-pilotage Région Occitanie – 3M, la phase de préfiguration (dernier trimestre 2024 – mi 2026) a été conduite en collaboration avec les partenaires du SERM afin de permettre la réalisation du dossier de statut SERM. Voici les principaux éléments d'organisation de cette phase :

Gouvernance du projet :

- Une équipe de préfiguration, composée de la Région, Montpellier Méditerranée Métropole, la DREAL Occitanie, la Société des grands projets, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions se réunit hebdomadairement afin de suivre l'avancement des travaux, coordonner les contributions de chacun et préparer la concertation avec les partenaires.
- Une équipe élargie, composée de l'équipe de préfiguration et des techniciens des EPCI du périmètre de SERM, du Département de l'Hérault et d'Hérault Transport, s'est réuni hebdomadairement à partir de fin 2025 pour aligner les enjeux, objectifs et projets du SERM sur les réalités territoriales.
- Un Comité technique (COTEC) élargi aux partenaires notamment signataires de la convention de financement réunit régulièrement les techniciens de toutes les intercommunalités et des acteurs des mobilités concernées (Département de l'Hérault et Hérault Transport), pour partager les analyses et valider progressivement les orientations (choix des lignes, emplacement des PEM, etc.).
- Un Comité de pilotage (COPIL) politique, associant les élus de la Région, de la Métropole, du Département de l'Hérault, d'Hérault Transport, des EPCI partenaires, ainsi que les représentants de l'État et des opérateurs, se réunit pour entériner les décisions stratégiques à chaque étape clé (validation du diagnostic, du schéma d'ensemble, du plan de financement, …).

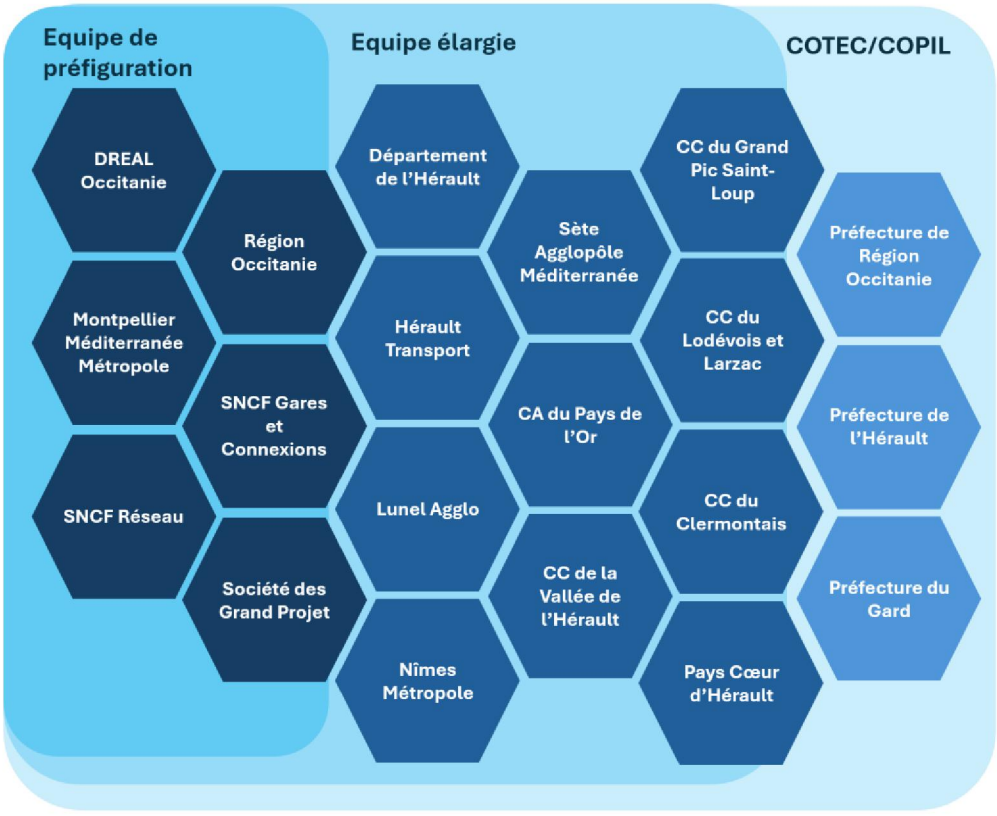


Figure 5: Composition des instances de gouvernance du prcjet

Travail thématique en groupes : Plusieurs groupes de travail spécialisés ont été constitués pour approfondir les composantes essentielles du SERM.

- Le groupe « MaaS (Mobility as a Service) et intégration tarifaire » s'est focalisé sur la future billettique et l'information voyageur unifiée sur le périmètre.
- Le groupe « Vélo et intermodalité » a travaillé sur le schéma cyclable structurant et l'accès aux pôles d'échanges.
- Le groupe « Aménagement et environnement » a veillé à l'insertion urbaine des projets (programmation autour des gares, prise en compte des contraintes environnementales et climatiques).
- Le groupe « Offre ferroviaire », rassemble SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et les AOM pour définir les améliorations d'exploitation envisageables sur le réseau ferré existant.
- Par ailleurs, une mise à jour du modèle multimodal de déplacements de la métropole est en cours, afin de simuler les effets du déploiement du SERM sur les trafics routiers et ferrés.

Concertation partenariale : Conformément à la loi SERM, la phase de préfiguration a intégré une concertation avec les parties prenantes locales (techniciens, opérateurs), préalable à la consultation du grand public qui interviendra ultérieurement.

- Entre octobre et novembre 2024, des entretiens bilatéraux ont été menés avec chaque EPCI du périmètre pour recueillir leurs enjeux spécifiques, leurs attentes vis-à-vis du SERM et leurs projets locaux à articuler (zones d'activité à desservir, pôles touristiques, etc.). Ces entretiens ont alimenté un atelier territorial élargi, organisé le 13 novembre 2024 à Montpellier, où l'ensemble des collectivités et partenaires se sont retrouvés. Lors de cet atelier, une synthèse des entretiens a été présentée et discutée collectivement, puis des travaux en sous-groupes par grands secteurs géographiques et par thématiques ont eu lieu. Une deuxième phase de dialogue territorial a été réalisé en janvier et février 2026 pour consulter les partenaires sur les volets financement et gouvernance.

Le SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans une démarche partenariale, issue d'un dialogue entre l'ensemble des collectivités et acteurs locaux. Cette approche permet de structurer une vision partagée des transformations à opérer pour les mobilités à l'échelle du territoire. Le projet vise à réunir et coordonner l'ensemble des actions portées par les partenaires afin d'apporter des améliorations concrètes aux déplacements du quotidien, par le développement d'une offre intermodale de services de mobilité.

L'articulation avec la planification territoriale est également un enjeu majeur. Elle permet d'inscrire le SERM dans les orientations stratégiques du grand territoire, et de lier mobilités et aménagement, développement urbain et transition écologique, en contribuant à la construction d'un territoire plus durable et résilient. Les travaux conduits lors de la phase de préfiguration traduisent ainsi la mobilisation collective des partenaires pour un objectif commun.

PARTIE 2 :
Le territoire et ses enjeux

Le territoire du SERM Montpellier Méditerranée se caractérise par une tension structurante : une croissance démographique et économique très soutenue se combine à une organisation des activités polarisée par Montpellier et Nîmes. Les mobilités domicile travail se font « en étoile » et, hors des corridors ferroviaires, l'automobile domine, générant congestion, nuisances, vulnérabilité aux coûts énergétiques et pression foncière.

Malgré des réseaux urbains performants au cœur des agglomérations, l'offre interurbaine reste souvent peu compétitive (fréquences, amplitudes, ruptures de charge, cars soumis aux bouchons). L'enjeu est donc de produire un "choc d'offre" : étoile multimodale combinant axes ferroviaires renforcés et lignes routières express, adossée à des pôles d'échanges et à une brique servicielle. Le SERM est donc attendu comme levier d'attractivité, de rééquilibrage territorial, de solidarité et de décarbonation.

Le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée regroupe neuf intercommunalités, soit 219 communes, organisées autour des pôles de Montpellier, Nîmes et Sète. Il inclut la métropole de Montpellier Méditerranée, les communautés d'agglomération de Nîmes Métropole, de Sète Agglopôle, du Pays de l'Or et de Lunel Agglo, ainsi que les communautés de communes du Lodévois et Larzac, du Clermontais, de la Vallée de l'Hérault (réunies au sein du Pays Cœur d'Hérault) et du Grand Pic Saint-Loup.

Le territoire représente plus de 1,14 million d'habitants et 365 000 emplois. On y dénombre également 100.000 étudiants (85.000 sur le pôle montpelliérain et 15.000 sur le pôle nîmois) et 500.000 lits touristiques.

Le développement urbain s'est historiquement structuré le long des grandes infrastructures languedociennes, avec un littoral dense, en contraste avec un arrière-pays plus rural. Par l'effet conjugué de l'attractivité de la métropole, du littoral et des couronnes périurbaines, le territoire se caractérise par sa forte croissance démographique (bien supérieurs à la moyenne nationale) et son dynamisme économique affirmé. Toutefois, cette dynamique masque des fragilités structurelles : un taux de chômage élevé et une part importante de population en situation de précarité, notamment dans certains quartiers prioritaires et communes du périurbain éloigné.

Les mobilités, notamment pour les déplacements domicile-travail, se structurent principalement autour de Montpellier : parmi les 200 000 navetteurs du périmètre, près de la moitié (95 000) travaillent dans la métropole. Nîmes constitue la seconde polarité, attirant 14 % des actifs (28 000 personnes). La voiture individuelle domine largement ces déplacements, avec une part modale supérieure à 90 % dans les couronnes périurbaines. Dans les zones desservies par le rail, le report modal est présent mais possède encore une marge de progression.

Si le cœur urbain montpelliérain bénéficie d'une offre dense et diversifiée (tramway, bus, ferroviaire, vélo), les zones périphériques demeurent insuffisamment desservies, en dépit d'un réseau interurbain parmi les plus denses d'Occitanie, avec des temps de parcours, des fréquences et des amplitudes horaires qui demeurent peu compétitifs face à l'automobile. Cette situation entraîne une forte dépendance à la voiture (taux de motorisation supérieur à 90 % dans la plupart des intercommunalités hors métropole), générant des externalités négatives : pollution atmosphérique et sonore, congestion (73 heures perdues par automobiliste en 2023), vulnérabilité des ménages face aux coûts énergétiques et pression foncière accrue.

Quant au cœur urbain nîmois, il dispose d'une offre de mobilité relativement structurée (réseau de Tram'bus urbains, lignes régulières, liaisons ferroviaires, mobilités actives), mais celle-ci demeure inégalement répartie et peu attractive sur les secteurs périurbains, avec une forte dépendance à la voiture individuelle, générant des congestions aux heures de pointe sur les axes structurants.

En réponse à ces constats, le SERM vise à structurer une offre multimodale performante et fiable, s'appuyant sur les infrastructures existantes. Il prévoit la mise en place d'une étoile multimodale combinant des lignes routières express et des axes ferroviaires renforcés. Ce projet constituera un catalyseur pour une transition écologique et solidaire, en cohérence avec les enjeux locaux :

- **Développer l'attractivité du territoire** en renforçant la compétitivité de la métropole et de ses bassins de vie, pour développer l'emploi et les activités dans les pôles de la couronne,
- **Rééquilibrer le territoire** en atténuant les déséquilibres entre le cœur de la métropole, les pôles relais et l'arrière-pays,
- **Répondre aux difficultés de mobilité des habitants** en offrant des trajets rapides, fiables et sûrs qui s'affranchissent de la congestion routière,

- **Décarboner les mobilités** en proposant une alternative efficace à l'autosolisme pour les mobilités du quotidien.

Le diagnostic territorial confirme ainsi la nécessité d'un choc d'offre coordonné, porté par les partenaires de l'aire montpelliéraine et soutenu par Nîmes Métropole, pour répondre à la demande croissante de mobilités durables.

A. Diagnostic socio-économique du territoire : un territoire dynamique et structuré mais avec des fragilités sociales

1. Une population et des emplois concentrés sur la plaine littorale, et en particulier dans les agglomérations de Montpellier et Nîmes

Le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée compte environ 1,14 million d'habitants. Il s'organise autour d'une métropole centrale, Montpellier, complétée par deux polarités structurantes (Nîmes et Sète) et par plusieurs pôles secondaires périurbains ou ruraux (Lunel, Frontignan, Mauguio, Clermont-l'Hérault, Gignac, Saint André-de-Sangonis, Lodève, Saint-Gély-du-Fesc, Saint-Mathieu-de-Tréviers…).

La répartition de la population et des emplois est fortement concentrée :

- Montpellier Méditerranée Métropole regroupe plus de 513 000 habitants et 245 000 emplois ;
- Nîmes Métropole compte 262 000 habitants et 105 000 emplois ;
- Sète Agglopôle Méditerranée rassemble environ 150 000 habitants et 38 000 emplois.

Les six autres intercommunalités affichent en moyenne 50 000 habitants et 15 000 emplois chacune. Montpellier constitue le principal moteur économique et démographique du territoire (+8 800 habitants par an entre 2012 et 2021, soit 70 % des nouveaux habitants). Les couronnes périurbaines connaissent également une croissance soutenue, renforçant les flux quotidiens entre un centre concentrant les emplois et une périphérie résidentielle en expansion.

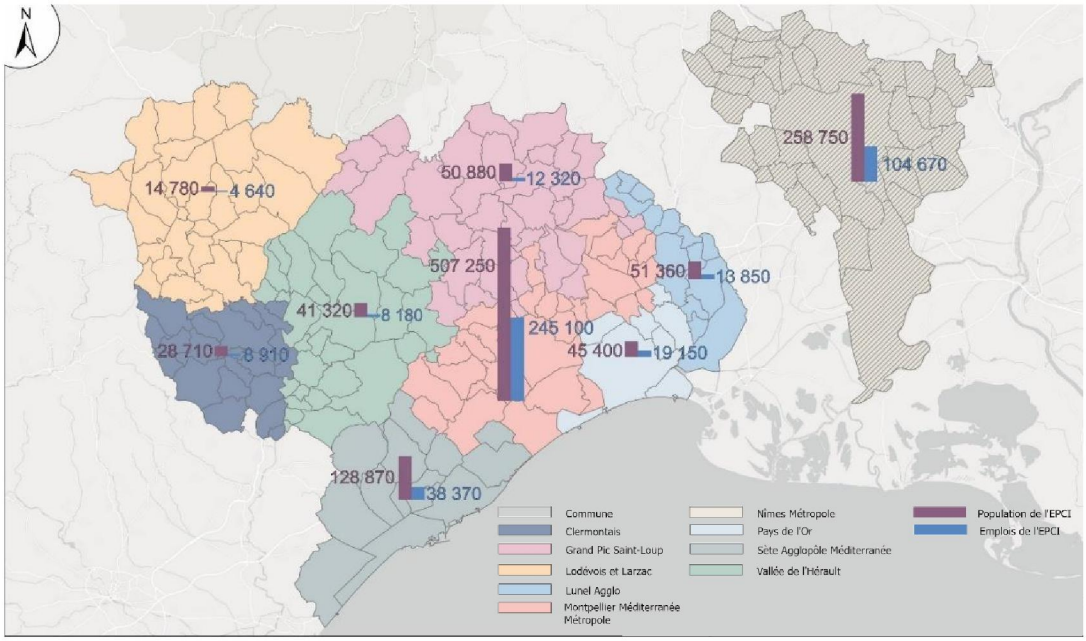


Figure 6 : Poids des EPCI en termes de Population et d'Emplois (Source : Insee, 2021)

L'urbanisation se concentre dans les cœurs d'agglomération, le long du littoral (Sète, Pays de l'Or) et à proximité des grands axes de transport (A9, A75, A750, RN113, ligne ferroviaire Montpellier–Sète–Nîmes). Plusieurs pôles secondaires avec une population comprise entre 10 000 à 25 000 habitants complètent la trame urbaine : Lunel, Sète, Frontignan, Mauguio, Mèze, Castelnau-le-Lez, Lattes, Juvignac, Saint-Gély-du-Fesc. Plus d'un tiers des communes du territoire comptent moins de 1 000 habitants, ce qui pose un enjeu majeur pour l'organisation des rabattements vers les pôles d'échanges du SERM.

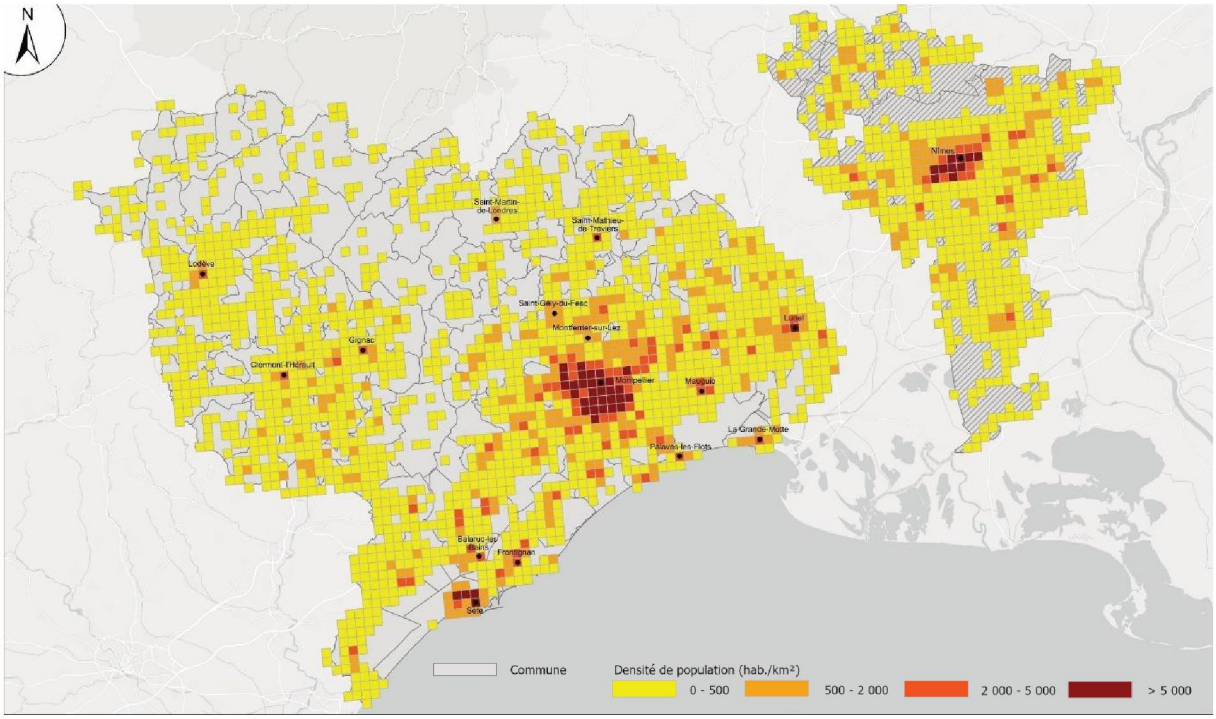


Figure 7 : Densité de population (Source : Insee, 2021)

2. Un dynamisme démographique particulièrement important, associé à une périurbanisation marquée

Le territoire présente une diversité de contextes (métropoles, zones littorales, couronnes résidentielles, espaces ruraux), mais une tendance commune : l'étalement urbain lié à une croissance démographique soutenue depuis plus de 50 ans (+ 630 000 habitants sur le périmètre depuis 1968). Entre 2017 et 2021, plus de 12 000 habitants supplémentaires par an se sont installés sur le périmètre du SERM.

Cette dynamique est portée par l'attractivité résidentielle des périphéries (cadre de vie, coût du logement, foncier disponible) et par la présence d'infrastructures favorisant les déplacements automobiles. De nombreux actifs s'installent en deuxième couronne pour accéder à la propriété, tout en travaillant dans l'agglomération de Montpellier ou de Nîmes. Cette périurbanisation diffuse consomme des espaces naturels et agricoles, accroît les émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'artificialisation des sols, et génère des coûts élevés pour les ménages (dépenses énergétiques) et pour la collectivité (congestion, infrastructures).

Si les périodes de forte croissance de la population varient selon les territoires en fonction des politiques d'urbanisation, tous les territoires du périmètre ont été marqués par un important développement démographique, largement supérieur à la moyenne nationale :

- Le territoire de la métropole de Montpellier reste le principal moteur démographique du territoire, avec une croissance continue et important depuis des décennies. Sur les dix dernières années, il a accueilli en moyenne 8 000 habitants supplémentaires par an ;

- Le territoire de Nîmes Métropole a connu une croissance démographique modérée mais continue, estimée à +1 % par an, soit un gain d'environ 2 500 habitants chaque année. Cela représente une augmentation globale de l'ordre de 25 000 habitants sur dix ans, traduisant une attractivité réelle mais moins soutenue que celle de Montpellier.
- La plaine littorale (territoires de Pays de l'Or Agglomération, de Sète Agglopôle Méditerranée et de Lunel Agglo) a connu un développement très important jusqu'aux années 2000. Depuis, la croissance démographique a ralenti, même si elle reste très supérieure à la moyenne nationale. La plaine littorale a accueilli environ 1 350 habitants supplémentaires par an sur les 10 dernières années ;
- L'arrière-pays (territoires du Pays Cœur d'Hérault et du Grand Pic Saint Loup) a connu plusieurs vagues de croissance démographique intense liée à la périurbanisation (entre 1970 et 2000 pour le Grand Pic Saint Loup, à partir des années 1990 et 2000 pour les couronnes plus lointaines) et à l'implantation d'activités économiques. Il est un territoire d'accueil important, avec en moyenne 600 habitants supplémentaires par an sur les 10 dernières années (soit environ + 1,25 % par an, trois fois la moyenne nationale).

	1968	1982	1999	2011	2022
Montpellier Métropole	162 000	277 500	367 000	427 500	516 500
Plaine littorale	101 000	130 000	178 000	212 500	227 500
Arrière-Pays	53 000	64 500	93 000	119 500	137 000

Figure 8 : Evolution de la population dans les grands ensembles du territoire (Source : Insee)

En 50 ans, la croissance démographique de l'agglomération de Montpellier atteint 218 %, celle de la plaine littorale 125 % et de l'arrière-pays 160%.

Les projections confirment ces tendances : d'ici à 2030, la population de Montpellier Méditerranée Métropole devrait croître de + 8 %, et celle des intercommunalités voisines de + 10 %. À horizon 2040, une croissance soutenue perdurera sur le territoire. A titre d'exemple, le SCOT du Pays Cœur d'Hérault prévoit un taux de croissance annuel de + 1,2 % sur la période 2018-2040.

Ces évolutions impliquent une hausse des flux de déplacement, une adaptation des réseaux à la demande pour éviter les surcharges et un enjeu de planification pour accueillir la croissance dans les corridors desservis par le SERM, afin de permettre des alternatives à l'automobile.

3. Un territoire polarisé par Montpellier mais structuré par des pôles de services hiérarchisés et des polarités touristiques en couronne

La périurbanisation de la population n'a pas été accompagnée d'une redistribution complète des emplois et des services métropolitains (grands équipements sportifs et culturels, hôpitaux, universités, commerces spécialisés…) qui restent majoritairement concentrés dans l'agglomération de Montpellier. Cette centralisation génère une demande de mobilité importante vers la métropole, y compris en dehors des heures de pointe. Toutefois, les grands équipements ne sont pas concentrés dans le centre historique de Montpellier, ce qui pose la question de leur desserte par les transports urbains et interurbains.

Par ailleurs, deux équipements très structurants se situent en dehors de la métropole : l'aéroport Montpellier Méditerranée (à Mauguio commune limitrophe de Montpellier, sur le territoire de Pays de l'Or Agglomération, avec 1,8 million de passagers par an) et le port de Sète.

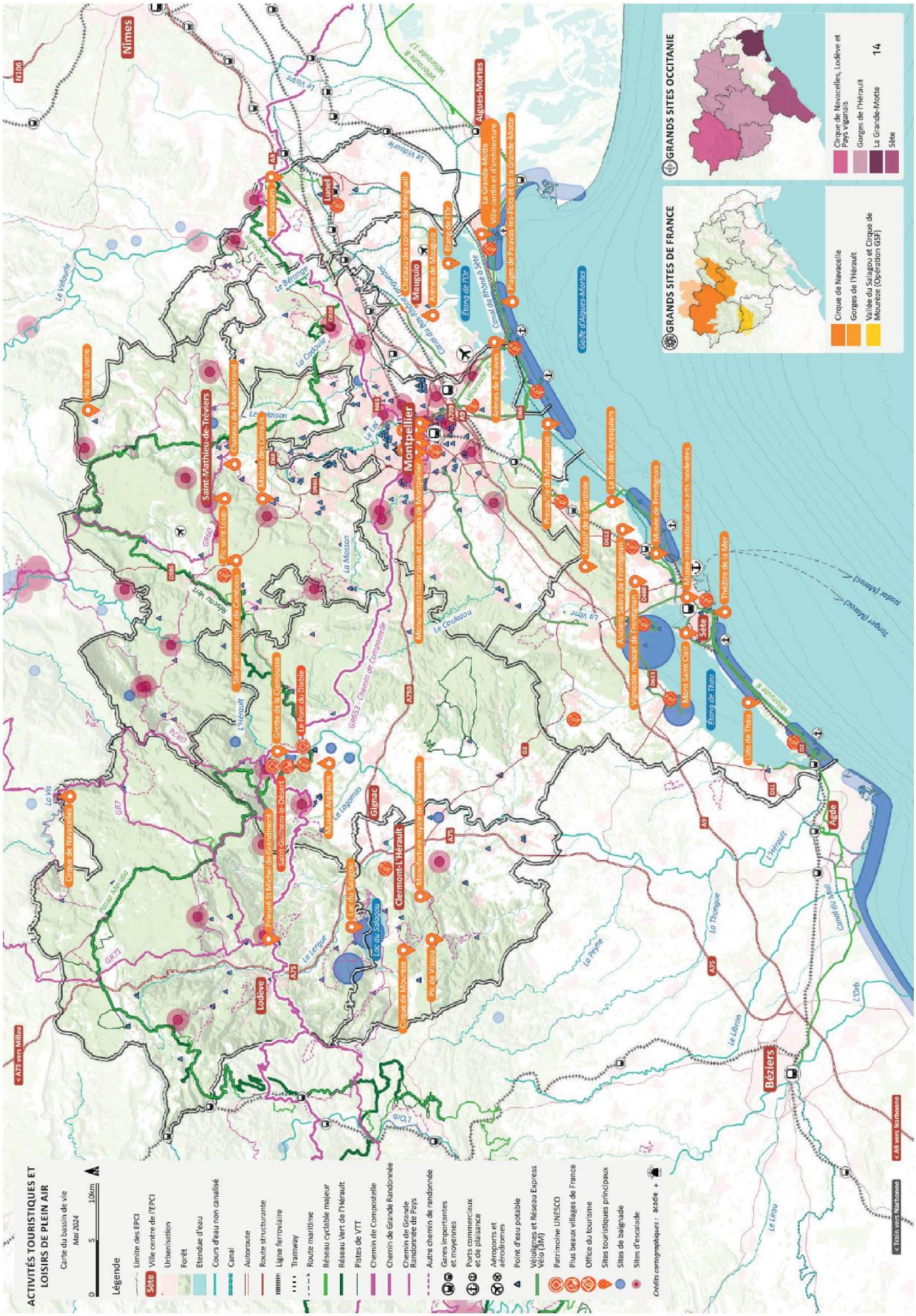
Le littoral et l'arrière-pays accueillent des sites touristiques majeurs : monuments romains de Nîmes, stations balnéaires (Frontignan-Plage, Palavas-les-Flots, Carnon-Plage, La Grande-Motte; Le Grau-du-Roi/Port Camargue), Sète, Grands sites de France des Gorges de l'Hérault,

de Salagou-Mourèze et du Cirque de Navacelles (250 000 visiteurs/an), Pic Saint-Loup, Ravin des Arcs… Cette richesse touristique est susceptible de générer des flux supplémentaires le week-end et en période estivale, ces flux doivent être pris en compte dans l'offre de mobilité (avec un enjeu de saisonnalité).

On dénombre ainsi 500 000 lits touristiques (marchands et non marchands) sur le territoire du SERM Montpellier Méditerranée :

- Le littoral de La Grande-Motte (Le Grau-du-Roi) à Mèze, en passant notamment par Sète, Balaruc-les-Bains, Frontignan-Plage, Palavas-les-Flots, Carnon-Plage concentre une offre de 430 000 lits touristiques, dont 70 % en résidences secondaires.
- Les deux grandes agglomérations du territoire offrent 57 000 lits touristiques : 36 000 à Montpellier et 21 000 à Nîmes, La fréquentation est davantage répartie sur l'année par rapport au littoral, avec notamment du tourisme d'affaire ou événementiel.
- Le Coeur d'Hérault possède 15 000 lits touristique (résidences secondaires mais également en camping et en gîte) avec une fréquentation en lien avec les 3 grands sites de France.

Cette importance de l'hébergement touristique marchand (hôtels, gîtes, campings, locations…) et "non marchands" (maisons de famille, appartements de vacances non loués) explique la pression sur les infrastructures pendant les deux mois d'été.


ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET LOISIRS DE PLEIN AIR
Carte du bassin de vie
Mai 2024
Légende
Limite des EPCI
Ville centre de l'EPCI
Urbanisation
Forêt
Etendue d'eau
Cours d'eau non canalisé
Canal
Autoroute
Route structurante
Ligne ferroviaire
Tramway
Route maritime
Réseau cyclable majeur
Réseau Vert de l'Hérault
Pistes de VTT
Chemin de Compostelle
Chemin de Grande Randonnée
Chemin de Grande Randonnée de Pays
Autre chemin de randonnée
Gares importantes et moyennes
Ports commerciaux et de plaisance
Aéroports et aérodromes
Point d'eau potable
Véloliguria et Réseau Express Vélo (SMF)
Patrimoine UNESCO
Plus beaux villages de France
Office du tourisme
Sites touristiques principaux
Sites de baignade
Sites d'escalade
Crédits cartographiques : acade +
GRANDS SITES OCCITANIE
Cirque de Navacelles, Lodève et Pays Vigan
Gorges de l'Hérault
La Grande-Motte
Sète
GRANDS SITES DE FRANCE
Cirque de Navacelle
Gorges de l'Hérault
Vallée du Salagou et Cirque de Mourèze (Opération GSF)
Nîmes
Montpellier
Sète
Agde
Béziers
Lodève
Clermont-L'Hérault
Gignac
Aigues-Mortes
Le Grau-du-Roi
Le Vidourle
Le Lez
Le Lez
La Mosson
Le Coulazou
L'Hérault
Le Salagou
Lac du Salagou
Lac des Matelles
Le Lagamas
La Vis
Le Vidourle
Le Bérange
Le Lez
La Cadoule
Le Coulazou
La Mosson
L'Hérault

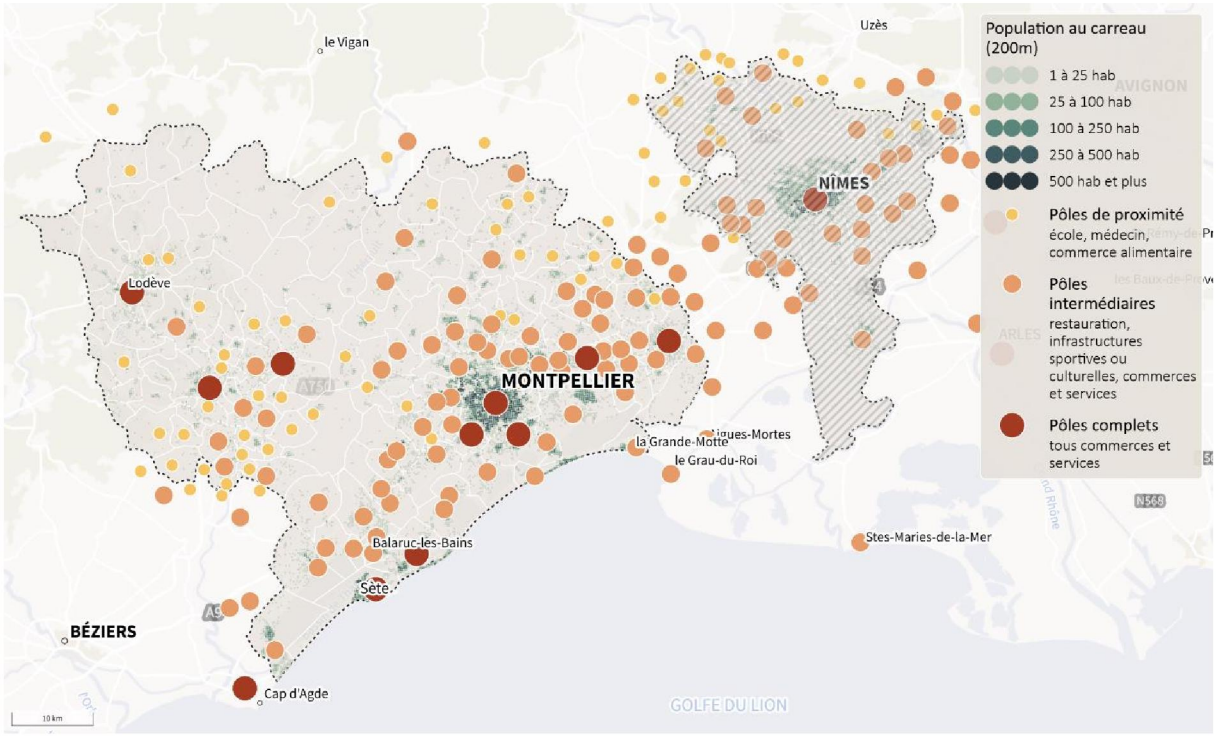


Figure 10 : Polarité de service (Source : https://diagnostic-mobilite.fr – INSEE 2022)

Si la polarité métropolitaine de Montpellier concentre des aménités et services ayant une aire d'influence s'étendant sur l'ensemble du territoire, le périmètre du SERM est structuré par de nombreux pôles de services hiérarchisés, répondant aux besoins du quotidiens.

En plus des agglomérations de Montpellier et de Nîmes, six pôles proposent un éventail complet de commerces et services et peuvent être considérés comme des polarités structurantes à l'échelle du bassin de vie : Sète, Frontignan, Lunel, Gignac, Clermont-l'Hérault et Lodève.

Dans les principales communes de la couronne périurbaine, la croissance démographique a été accompagnée par l'installation de services à la population. Ces communes bénéficient communément d'une offre dite « intermédiaire » de services répondant aux besoins du quotidien (activités culturelles ou sportives, principaux services à la population et commerces variés). Dans les territoires ruraux et peu denses, quelques pôles de proximité offrent les services de base (école, médecin, commerce alimentaire).

Cette structure hiérarchisée permet une bonne proximité aux services de bases. L'enjeu du SERM réside dans sa capacité à offrir une bonne accessibilité aux services de rang supérieur, mais aussi à permettre le rééquilibrage entre la centralité de la métropole et les polarités secondaires.

4. Au-delà du dynamisme territorial, des enjeux sociaux à prendre en compte

Le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée se caractérise par des réalités sociales contrastées en fonctions des territoires, avec des situations de fragilité auxquelles l'offre SERM devra s'adapter et répondre.

Là encore, le projet de SERM pourra être un catalyseur pour un développement plus durable et équilibré en participant à la réduction des disparités socio-territoriales.

Profil de la population

En 2022, le périmètre du SERM compte environ 450 000 actifs, soit 40 % de la population totale. Cette population se concentre majoritairement au sein des métropoles et de leurs couronnes périurbaines. Le territoire recense par ailleurs près de 75 000 demandeurs d'emploi, pour un taux de chômage situé au-dessus de la moyenne nationale (10 % en 2025). Les zones denses, le littoral, la couronne nîmoise ainsi que le périurbain lointain de Montpellier sont particulièrement concernés, tandis que la couronne périurbaine proche présente des taux plus modérés.

L'analyse des catégories socio-professionnelles met en évidence que 43 % des actifs sont employés ou ouvriers, 27 % exercent une profession intermédiaire, et 20 % relèvent des catégories cadres et professions intellectuelles supérieures. Cette répartition révèle un gradient territorial marqué : les cadres et professions intermédiaires résident majoritairement dans les métropoles ou dans le périurbain proche et intermédiaire, alors que les employés et ouvriers sont surreprésentés dans les secteurs les plus éloignés, ainsi que dans la couronne périurbaine de Nîmes.

Enfin, les retraités représentent 22 % de la population, soit environ 250 000 personnes. Leur présence est particulièrement marquée sur le littoral et dans l'arrière-pays, territoires où les populations âgées sont proportionnellement plus nombreuses.

Ce constat global souligne la nécessité d'un rééquilibrage territorial, afin de réduire les disparités socio-économiques et d'améliorer l'accès aux services, aux opportunités d'emploi et aux mobilités durables. Le SERM devra accompagner cette dynamique, en renforçant l'attractivité des pôles secondaires et en facilitant les mobilités quotidiennes au sein de l'ensemble du bassin de vie.

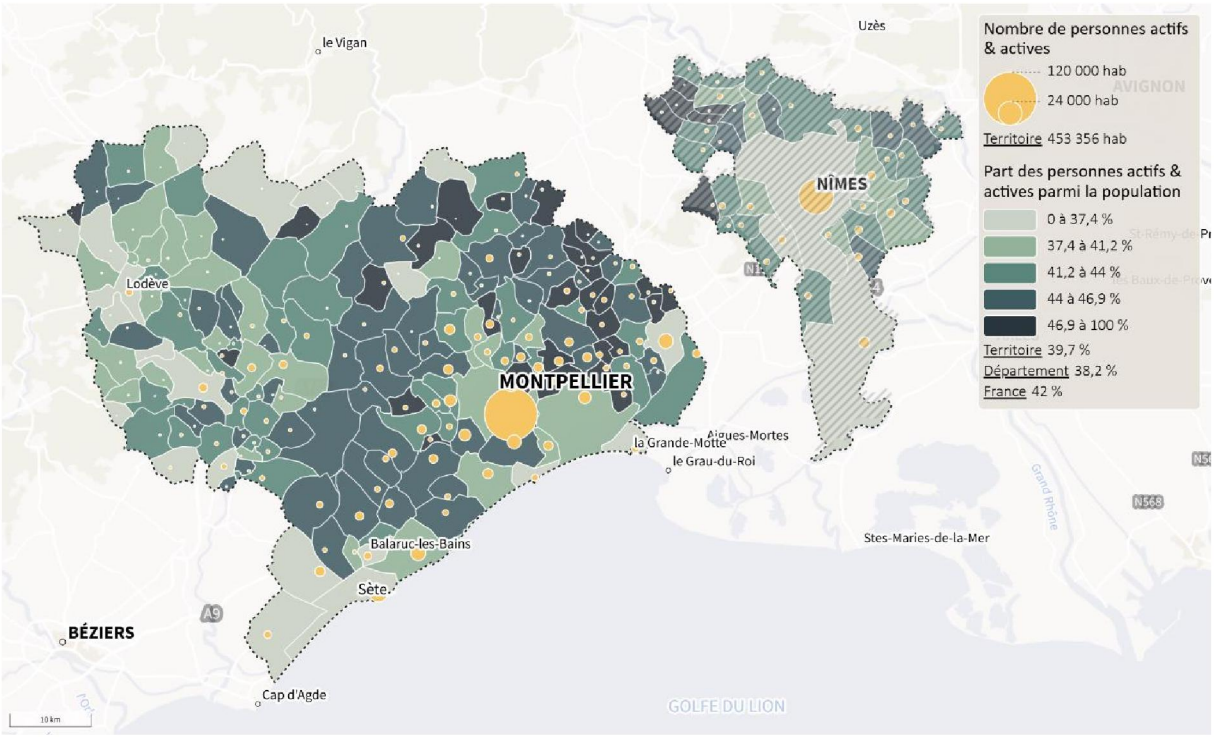


Figure 11 : Population active (Source : https://diagnostic-mobilite.fr – INSEE 2022)

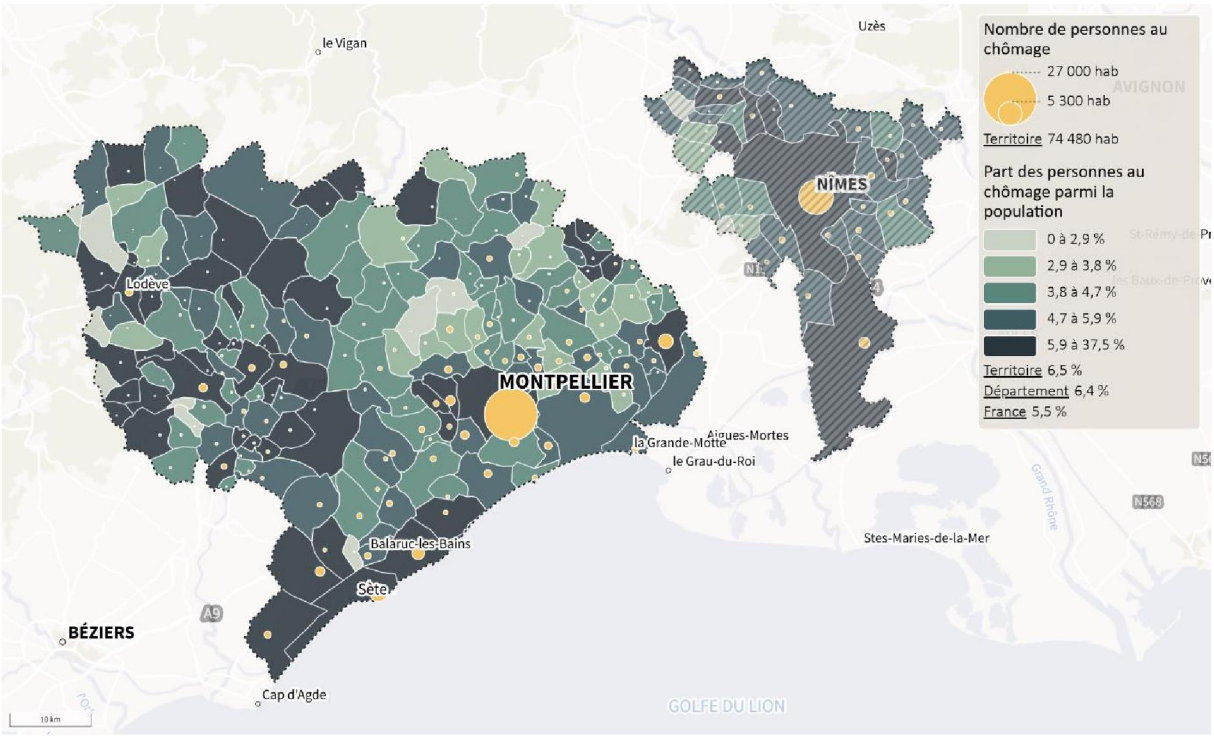


Figure 12 : Personnes au chômage (Source : https://diagnostic-mobilite.fr – INSEE 2022)

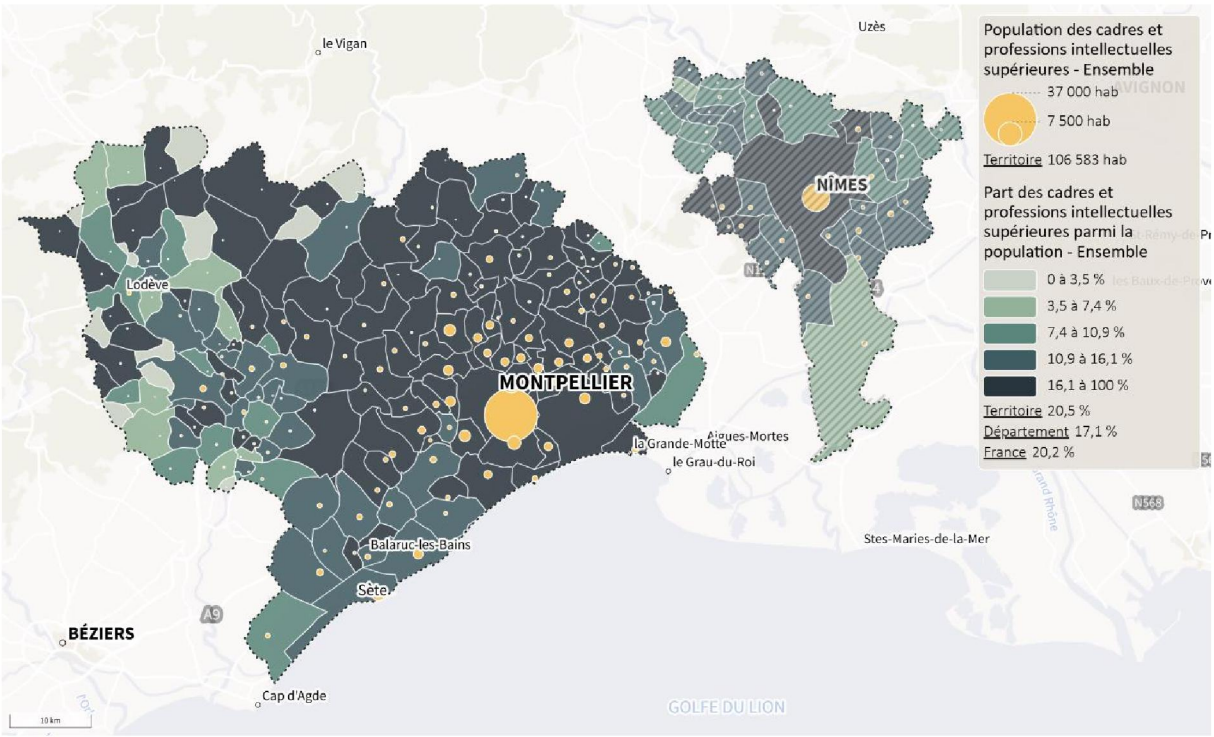


Figure 13 : Cadres et professions intellectuelles supérieures (Source : https://diagnostic-mobilite.fr)

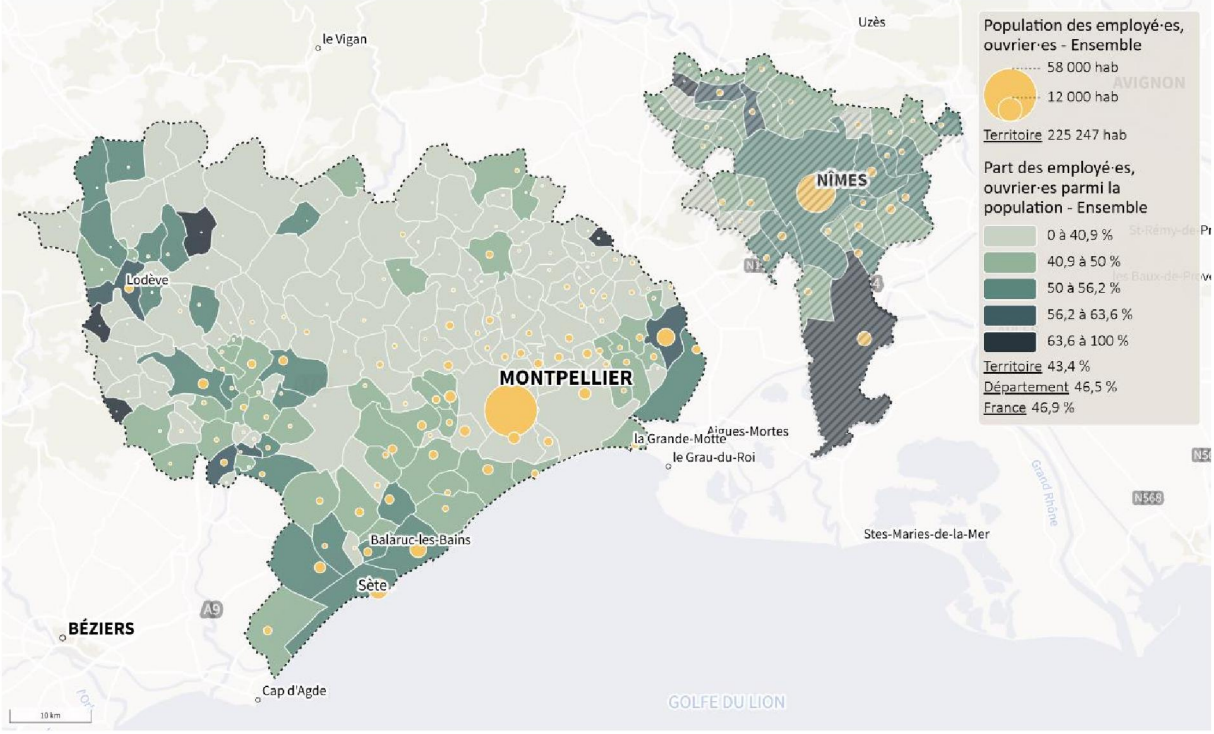


Figure 14 : Ouvriers et employés (Source : https://diagnostic-mobilite.fr)

Revenus et précarité énergétique

L'analyse des niveaux de vie médian de la population fait également apparaitre des disparités spatiales.

- Les villes de Montpellier, Nîmes et dans une moindre mesure Sète se caractérisent par un niveau de vie médian faible mais de fortes inégalités de revenus. Il s'agit de territoires qui regroupent des populations très modestes (notamment dans les quartiers politique de la ville) mais également des ménages aisés (cadres...).
- La couronne périurbaine proche de Montpellier présente des niveaux de vie médians plus importants et plus homogènes.
- Le périurbain lointain se caractérise par des niveaux de revenus médians faibles.

Cette segmentation spatiale se retrouve dans l'exposition de la population à la précarité pour leurs mobilités[2]. Les zones éloignées de la métropole ou avec une population fragilisée importante sont particulièrement exposées à cette précarité, ce qui peut poser la question du renoncement à la mobilité.

L'offre SERM pourra apporter des solutions alternatives à la voiture pour les populations fragiles et offrir une réponse aux difficultés de mobilité.

[2] Les ménages en situation de précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture sont les ménages sous le 3ème décile de revenu, dont les dépenses énergétiques pour le carburant de la mobilité quotidienne sont supérieures à 4,5% des revenus

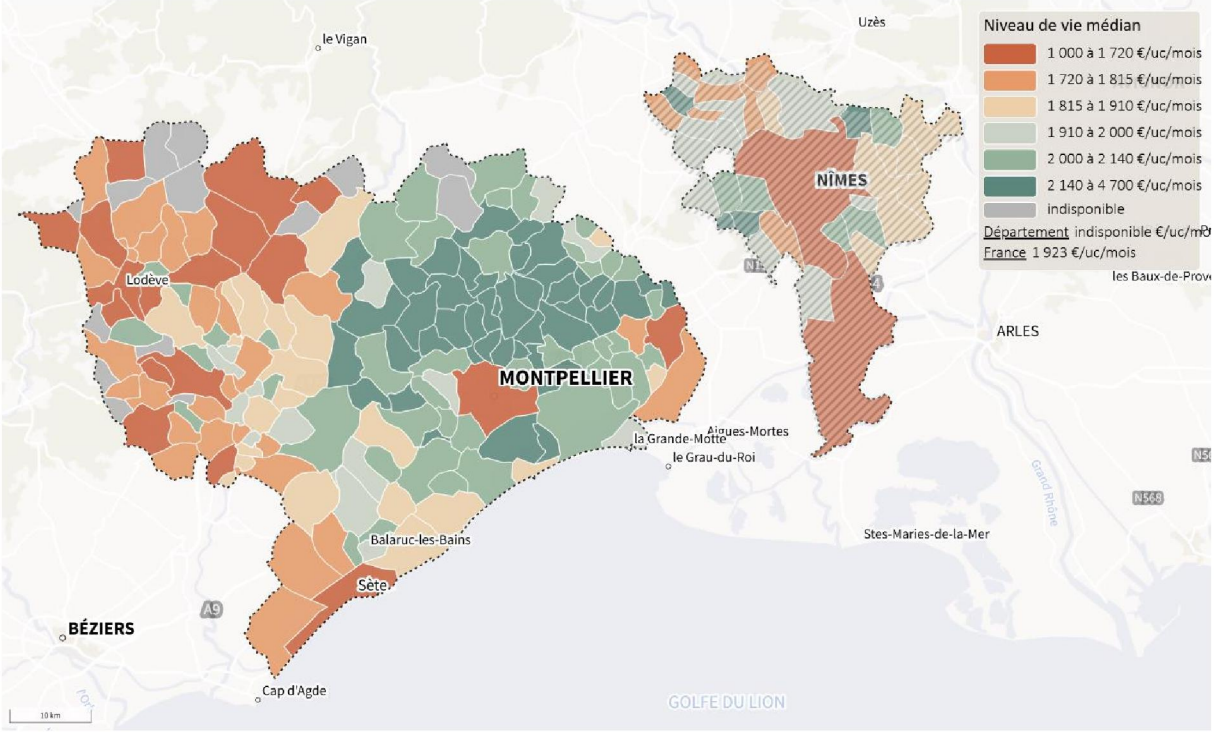


Figure 15 : Niveau de vie médian (Source : https://diagnostic-mobilite.fr)

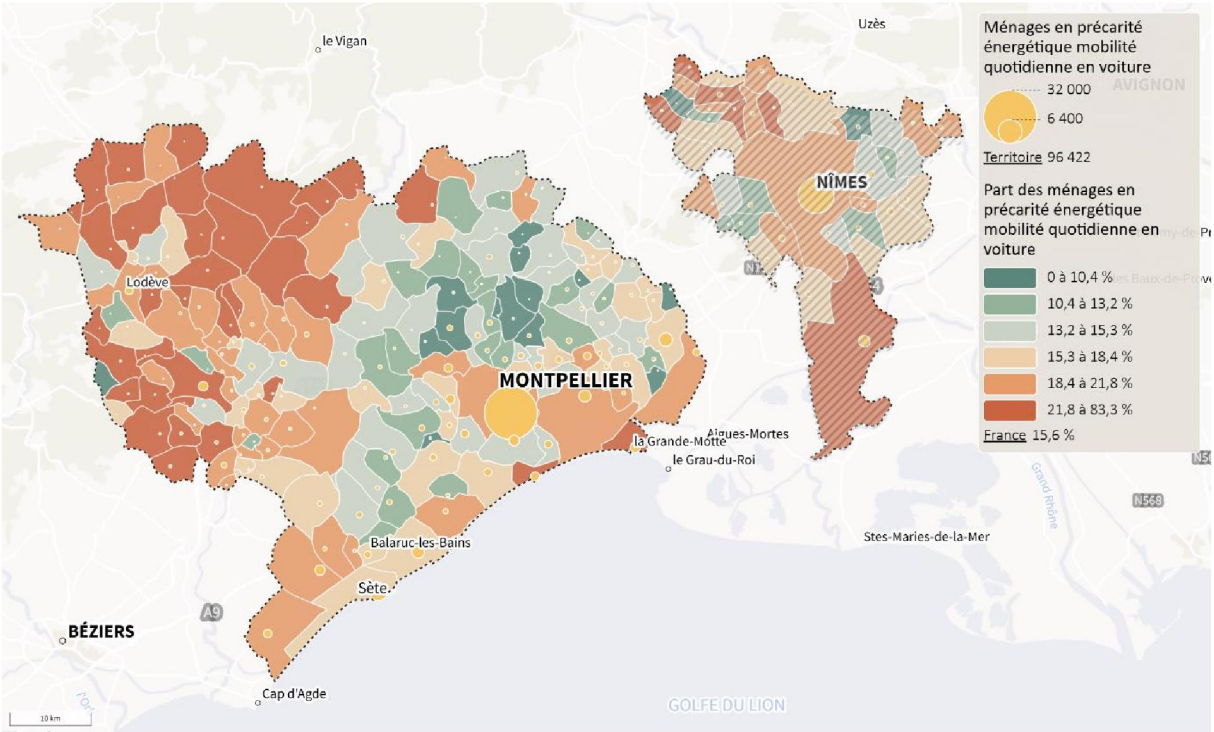


Figure 16 : Précarité énergétique liée à la mobilité en voiture (Source : https://diagnostic-mobilite.fr)

B. Diagnostic des mobilités

1. Des navettes domicile-travail importantes et majoritairement tournées vers Montpellier et Nîmes

La polarisation du territoire s'observe dans les **déplacements pendulaires en "étoile"** autour de Montpellier. Chaque jour, on compte environ **404 880 déplacements domicile-travail** dans le périmètre SERM[3], dont près de la moitié (203 700 trajets) sont réalisés entre des communes différentes, par des actifs que nous qualifierons de navetteurs.

Montpellier est de loin la principale polarité du territoire, avec 95 600 navetteurs attirés ou émis (soit 47 % des navetteurs), devant **Nîmes** (environ 28 100 navetteurs attirés ou émis, soit 14 % des navetteurs). Sète représente une polarité plus modeste (environ 7 700 navetteurs).

Ainsi, en excluant les actifs travaillant dans leur commune de résidence (environ la moitié des actifs), dont les enjeux de mobilité ne se situent pas à l'échelle du SERM, on observe que la majorité des actifs résidant en grande périphérie converge vers la métropole montpelliéraine. Ces flux génèrent une pression forte sur les corridors routiers et ferroviaires convergeant vers le cœur de l'agglomération, rendant nécessaire la réflexion sur le SERM.

Par ailleurs, le poids significatif des déplacements vers et depuis Nîmes justifie l'intégration des gares de Nîmes Métropole au périmètre du SERM Montpellier Méditerranée (environ 2 500 navettes domicile – travail entre Nîmes et Montpellier).

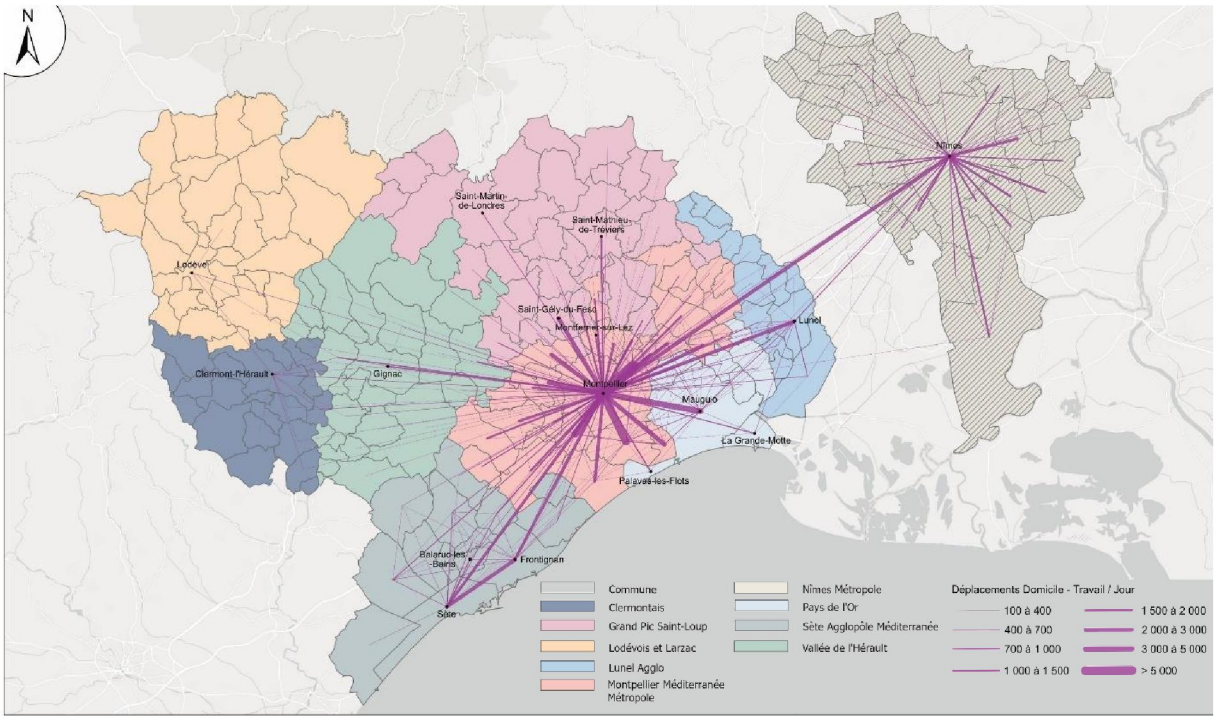


Figure 17 : Déplacements Domicile – Lieu de Travail (Source : INSEE, 2021)

[3] INSEE 2021

2. Un usage massif de la voiture en périphérie et des projets routiers nécessaires pour répondre aux flux

La voiture individuelle est prédominante à l'échelle du périmètre du SERM. Son utilisation, associée au dynamisme démographique de la métropole et de sa couronne, entraine une saturation des infrastructures routières et une forte congestion aux heures de pointes.

En dehors de la Métropole montpelliéraine, le territoire se caractérise par une très forte **dépendance à la voiture individuelle**. Selon les différentes études et documents de planification locaux, la **part modale de l'automobile** atteint entre **79 % et 93 %** des déplacements domicile-travail dans les couronnes périurbaines dépourvues d'alternative ferroviaire. Dans les corridors bien desservis par le train (Sète ↔ Montpellier ou Nîmes ↔ Montpellier), la part modale du ferroviaire est significative (**25 - 30 %**) mais la marge de progression reste importante.

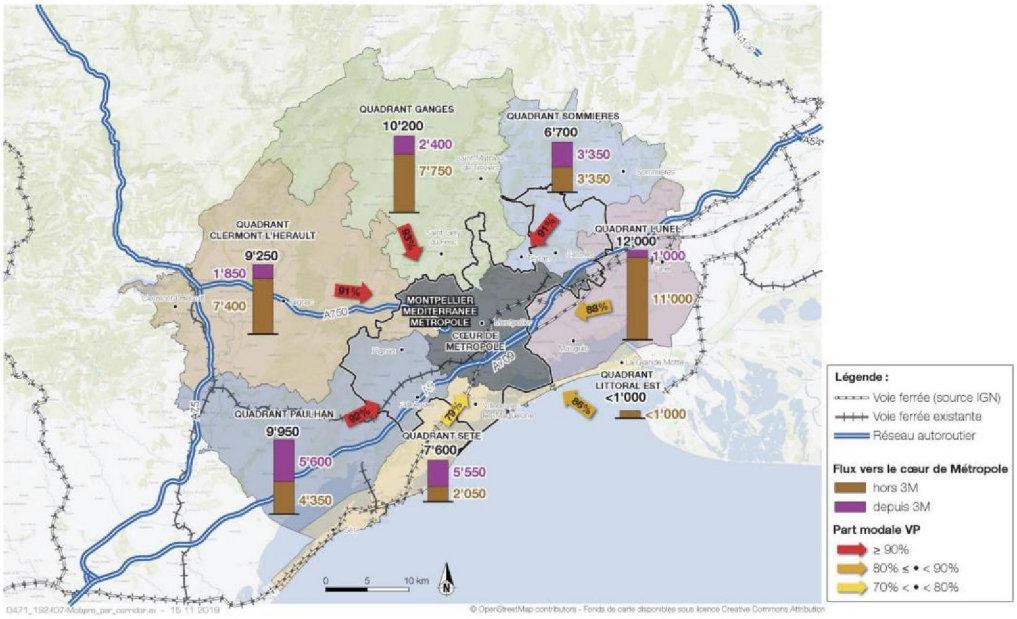


Figure 18 : Déplacements Domicile – Lieu de Travail et part modale par quadrant (Source : Etude étoile, INSEE, 2015)

Le **taux de motorisation** des ménages est important sur le territoire, en particulier en dehors des grandes agglomérations : par exemple, environ **95 % des ménages** du Grand Pic Saint-Loup disposent d'au moins un véhicule (60 % en possèdent deux ou plus), tandis que le Pays Cœur d'Hérault affiche 90 % de ménages motorisés (dont 45 % avec deux voitures ou plus, un chiffre en augmentation entre 2009 et 2020). Les territoires les plus éloignés des métropoles sont aussi ceux où le parc automobile est le plus polluant, avec une surreprésentation des véhicules Crit'Air 4, 5 ou non classés.

Le Schéma de mobilité du Pays Cœur d'Hérault identifie la nécessité de prendre en compte les ménages non-motorisés (aujourd'hui dépendants de l'offre de transports en commun ou de la solidarité familiale ou locale) dans les solutions de mobilité. Mais les enjeux du SERM sont plus larges. Ils postulent un saut qualitatif qui permettra d'offrir des solutions crédibles de mobilité, y compris aux ménages motorisés.

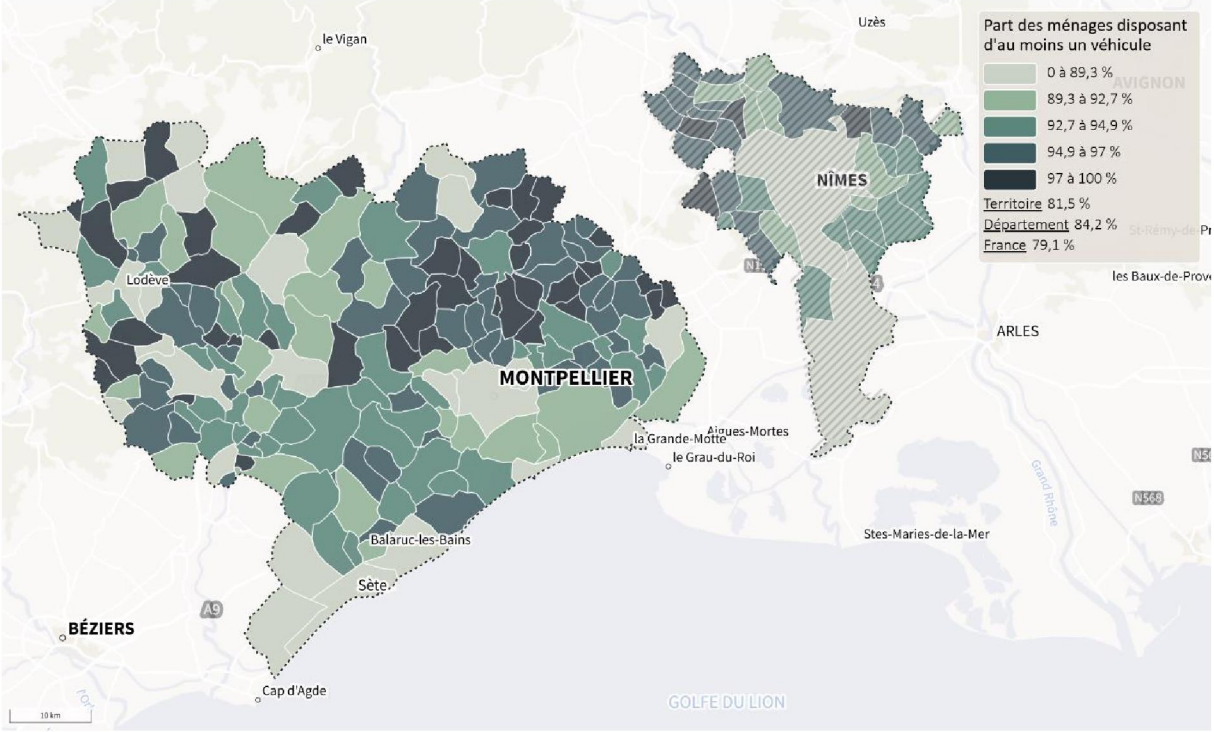


Figure 19 : Part des ménages disposant au moins d'un véhicule (Source : https://diagnostic-mobilite.fr)

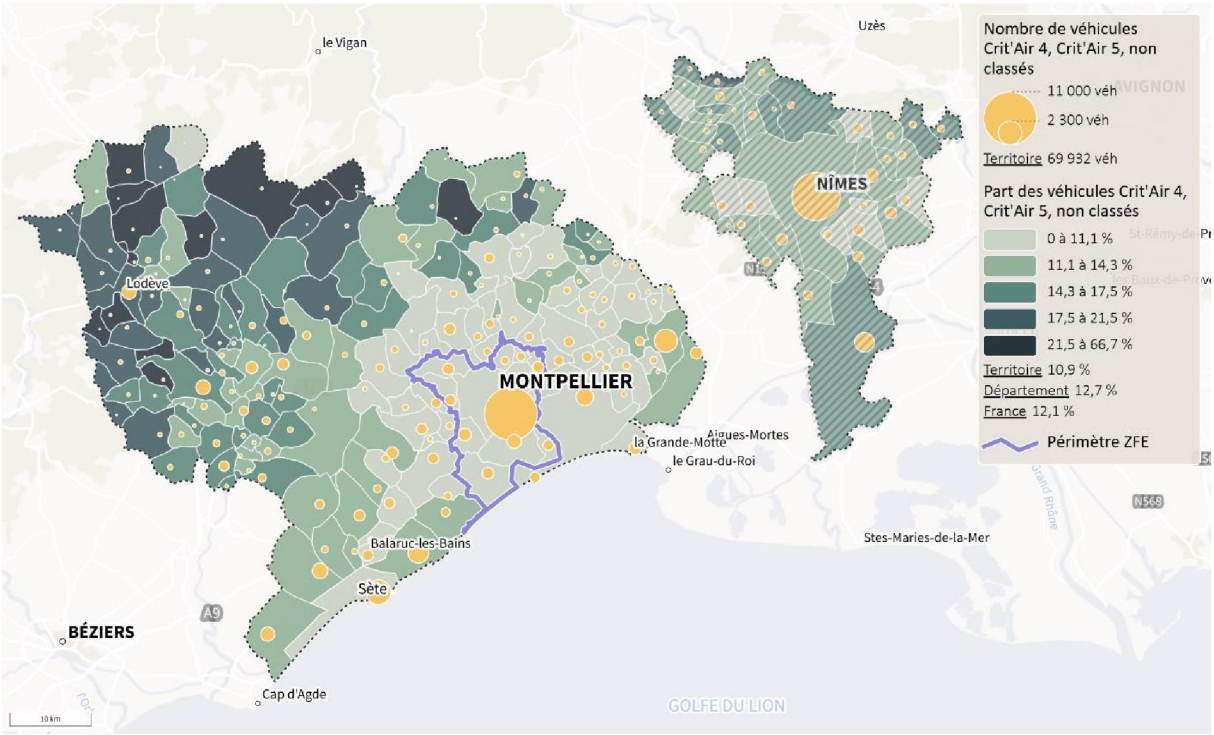


Figure 20 : Véhicules classés Crit'Air 4, 5 ou non classés (Source : https://diagnostic-mobilite.fr)

Pour maintenir l'accessibilité routière à la métropole de Montpellier depuis la couronne, et répondre aux enjeux de la congestion routière, plusieurs projets de contournements routiers ont été mis en service ou sont prévus :

- **Contournement Ouest de Montpellier (COM)**
  Le Contournement Ouest de Montpellier consiste à réaménager en 2x2 voies, l'axe existant constitué de routes métropolitaines : RM132, RM132E2, RM612, RN109 et de carrefours giratoires, insuffisamment dimensionnées. D'une longueur d'environ 6 km, le projet prévoit le réaménagement de l'échangeur avec l'A750 – RN109 au Nord, la création d'un nouvel échangeur autoroutier avec l'A709 au Sud et la modification des carrefours intermédiaires.
  La conception du Contournement Ouest de Montpellier intègre des connexions avec le réseau urbain afin de faciliter les mobilités multimodales : interface avec les lignes 2 et 5 du tramway et avec le projet de Bustram ligne 4. Une voie réservée pour la circulation des transports en commun (VRTC) est prévue en sus dans chaque sens de circulation. Tous ces éléments participeront à l'ambition de réduire le trafic routier vers le centre urbain de Montpellier et de favoriser l'attractivité des transports en commun.
  Ce projet est porté par Vinci Autoroute, dans le cadre de sa concession autoroutière et dont la mise en service est prévue en 2031

- **Déviation Est de Montpellier (DEM)**
  Le projet de Déviation Est de Montpellier (DEM) consiste à relier par une 2x2 voies la RD613 et l'autoroute A709n avec des échangeurs dénivelés. Une première section, entre la RD13 et le boulevard Philippe Lamour a été mise en service en 2008.

- **La liaison intercantonale d'évitement nord (LIEN)**
  Cette liaison permettra le contournement au nord de Montpellier depuis la RM610 à Castries jusqu'à l'A750 et la route de Lodève au hameau de Bel-Air à l'ouest. Elle est actuellement réalisée entre Castries et Saint-Gély-du-Fesc.

- **La déviation de la RN113 Lunel/Lunel Viel**
  La RN113 a la particularité de traverser les centres urbains de Lunel-Viel et Lunel créant des nuisances par la saturation du trafic et de l'insécurité pour les piétons et riverains. Cette déviation sera une route bidirectionnelle avec une section en tracé neuf d'une longueur de 6,2 km et un réaménagement de la RD61 au gabarit national sur une longueur de 2,4 km. Quatre zones de créneaux de dépassement sont prévues (plus de 2 km au total dans chaque sens). Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2019, il permettra d'améliorer la desserte de l'agglomération lunelloise, de fluidifier, sécuriser et apaiser les circulations aux centres de ces communes.

A plus longue échéance, une requalification multimodale de l'A709 est envisagée, en lien notamment avec la fin de la concession autoroutière prévue en 2036.

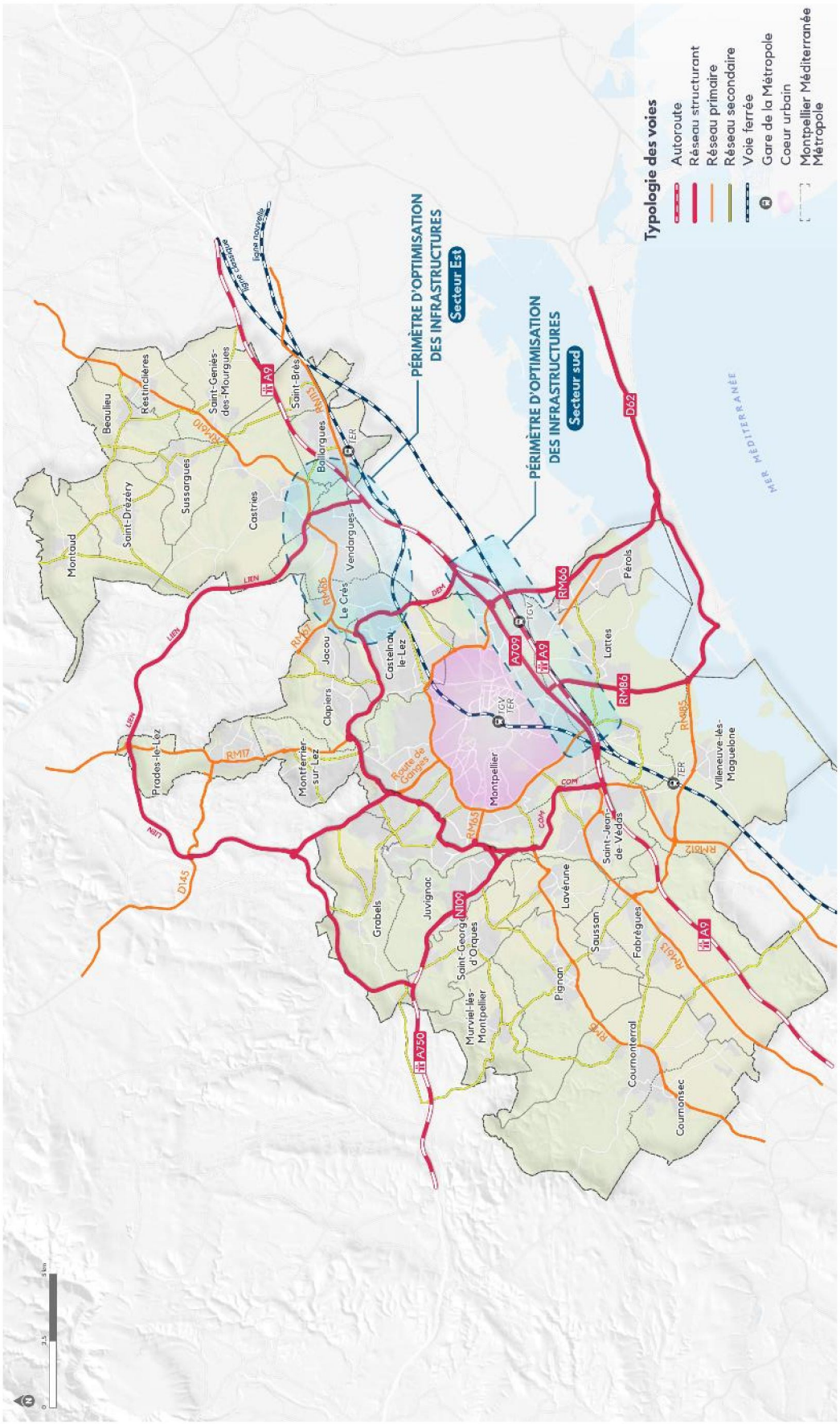


Figure 21 : Axes routiers structurants et en prcjet dans la métropole de Montpellier (Source : 3M)

3. Une progression des modes alternatifs à la voiture dans les agglomérations

Les acteurs du territoire ont réalisé de nombreux efforts de renforcement de l'offre de mobilité. A titre d'exemple, la métropole de Montpellier a mis en service des extensions de son réseau de tramway et de Bustram vers les communes de la première couronne et a réalisé 16 km du réseau express vélo depuis 2020. Sète Agglopôle Méditerranée a mis en œuvre un renforcement de l'offre de transport en commun, une ligne de TCSP et des navettes maritimes. Nîmes métropole a mis en œuvre 5 lignes de Tram'bus, qui assurent les déplacements quotidiens des principaux flux et permettent des correspondances efficaces vers les lignes urbaines et interurbaines.

Grâce à ces évolutions, les territoires denses mieux dotés en transports collectifs structurants présentent une utilisation de la voiture et des taux de motorisation plus faibles : Montpellier Méditerranée Métropole compte 77 % de ménages motorisés (25 % de bimotorisés) et Sète Agglopôle environ 74 %.

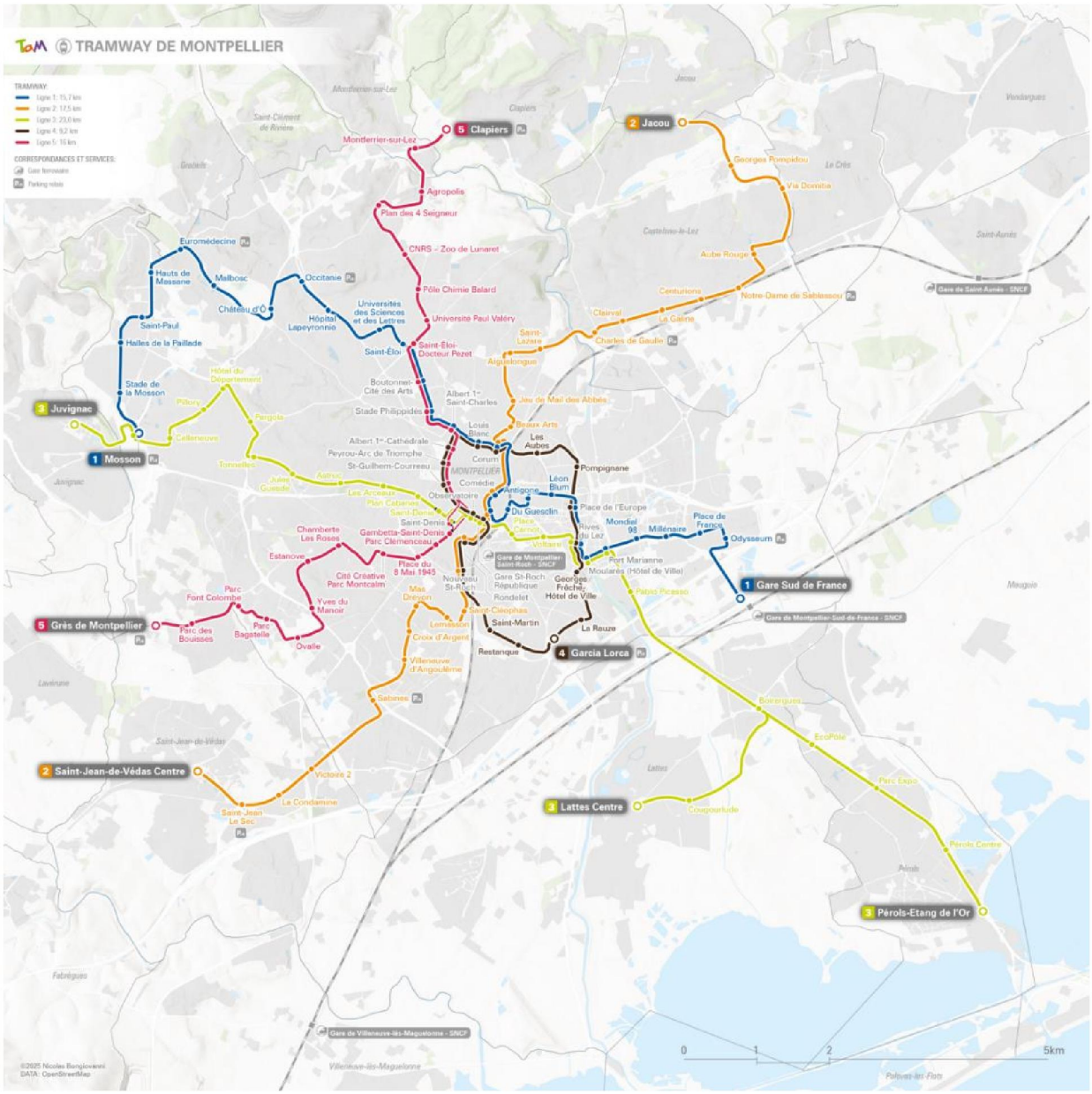


Figure 22 : Réseau de tramway de Montpellier (Source : TAM)

Dans la métropole de Montpellier, on observe une évolution positive des parts modales en faveur des modes alternatifs (tous motifs confondus) avec une part de la voiture qui passe de 68,3 % en 2019 à 49,7 % en 2024 au bénéfice des transports collectifs (10,4 % contre 13 %), du vélo (3,9 % contre 6,1 %) et de la marche[4]. Les tramways et bus permettent donc de capter une part significative de déplacements. De plus, la densité de population et de services intra-muros induit des déplacements de courte distance, plus favorables aux modes actifs. La marche représente ainsi jusqu'à 23 % des déplacements tous motifs au sein de la métropole.

4. Des liaisons interurbaines en transports en commun perfectibles

Le territoire du SERM se caractérise par un **décalage entre l'offre de transport et la demande** sur de nombreux axes. Le **réseau de transports en commun urbain de Montpellier** est performant et maillé (5 lignes de tramway, une ligne de Bustram et des lignes de bus urbaines), mais les **périphéries** et les territoires extérieurs à la métropole bénéficient d'une offre limitée.

Les lignes d'autocars interurbains (réseau liO Hérault Transport) irriguent l'ensemble du périmètre d'étude mais proposent généralement des fréquences modestes (un car toutes les 30 minutes à 1 heure en heure de pointe), avec des trous de desserte de plusieurs heures en journée et pas d'offre en soirée (après 19h30), ni le dimanche sur de nombreuses lignes.

A la demande de Montpellier Méditerranée Métropole, les lignes interurbaines sont en rabattement sur les pôles d'échanges d'entrée de métropole, souvent une station terminus de tramway (Saint-Jean-de-Védas, Mosson…) ou une station en amont du centre-ville (cf. figure ci-dessous). Cela implique une rupture de charge aux voyageurs et limite les destinations métropolitaines accessibles directement.



Figure 23 : Connexion entre les lignes de tramway et les lignes Hérault Transport et Pays de l'Or (Source : Hérault Transport et Pays de l'Or)

[4] Source : observatoire de la mobilité, Montpellier Méditerranée Métropole – Mobility Metrix, juin 2025.

Il est à noter que le réseau de lignes régulières de bus de Pays de l'Or Agglomération propose également des rabattements vers les lignes de tramway en amont du cœur de la métropole : Palavas-les-Flots, Carnon ou La Grande-Motte vers Pérols - Etang de l'Or (T3) ; Mauguio vers Place de France (T1), PIOM vers Soriech (T3) ; Saint-Aunès vers ND de Sablassou (T2).

Grâce aux sites propres (tramway) ou à une infrastructure réservée non impactée par la circulation (train), les transports collectifs structurants parviennent à offrir des durées de trajet comparables, voire inférieures, à la voiture particulière sur certains corridors.

Sur les autres corridors, les cars interurbains circulent sur le réseau routier général, subissant la **congestion routière** aux heures de pointe : les temps de parcours peuvent alors fortement s'allonger (jusqu'à + 200 % par rapport aux conditions fluides sur certains axes d'accès à Montpellier[5]). **Les services routiers interurbains peinent alors à être pleinement concurrentiels avec la voiture**. Ainsi, pour rejoindre le centre de Montpellier (gare Saint-Roch) en heure de pointe depuis la périphérie, les trajets utilisant les lignes de cars interurbains sont plus longs que la voiture. Notons toutefois qu'aucun trajet étudié ne présente un ratio temps en transports en commun / temps en voiture supérieur à 1,5 (ratio au-delà duquel les transports publics ne sont utilisés que par les populations non motorisées, dites « captives »).

Les corridors routiers présentent néanmoins une base intéressante de travail à condition de travailler sur **la fiabilité du temps de parcours, la fréquence et l'amplitude des services,** (en particulier en heure de pointe) et **la capacité offerte.**

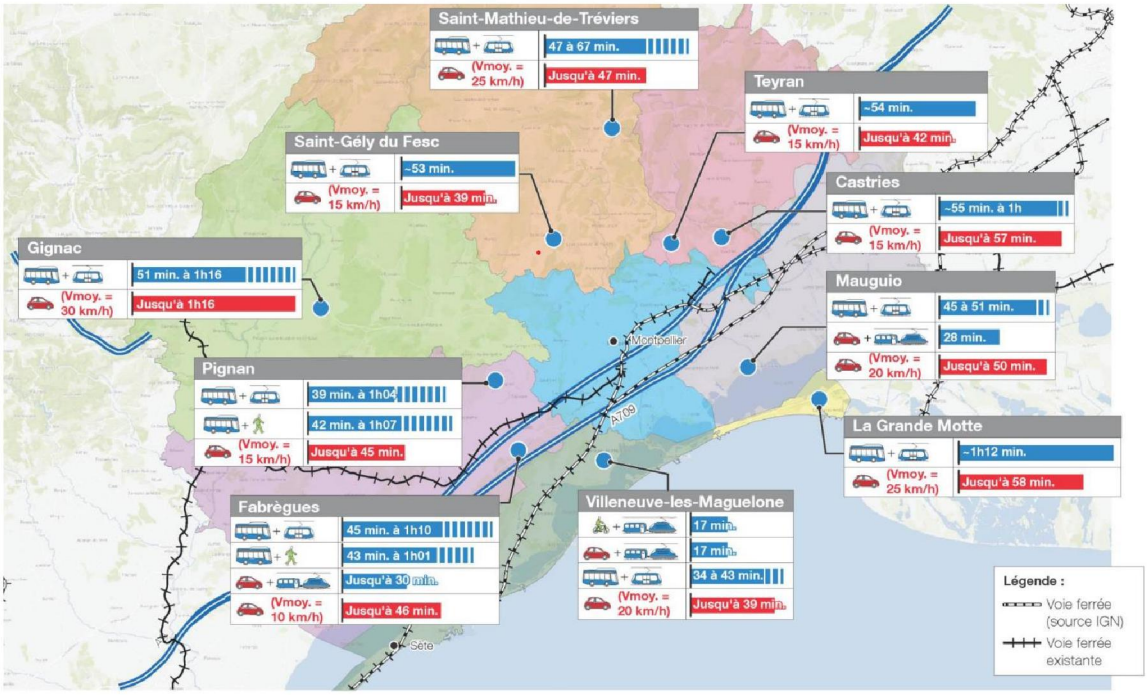
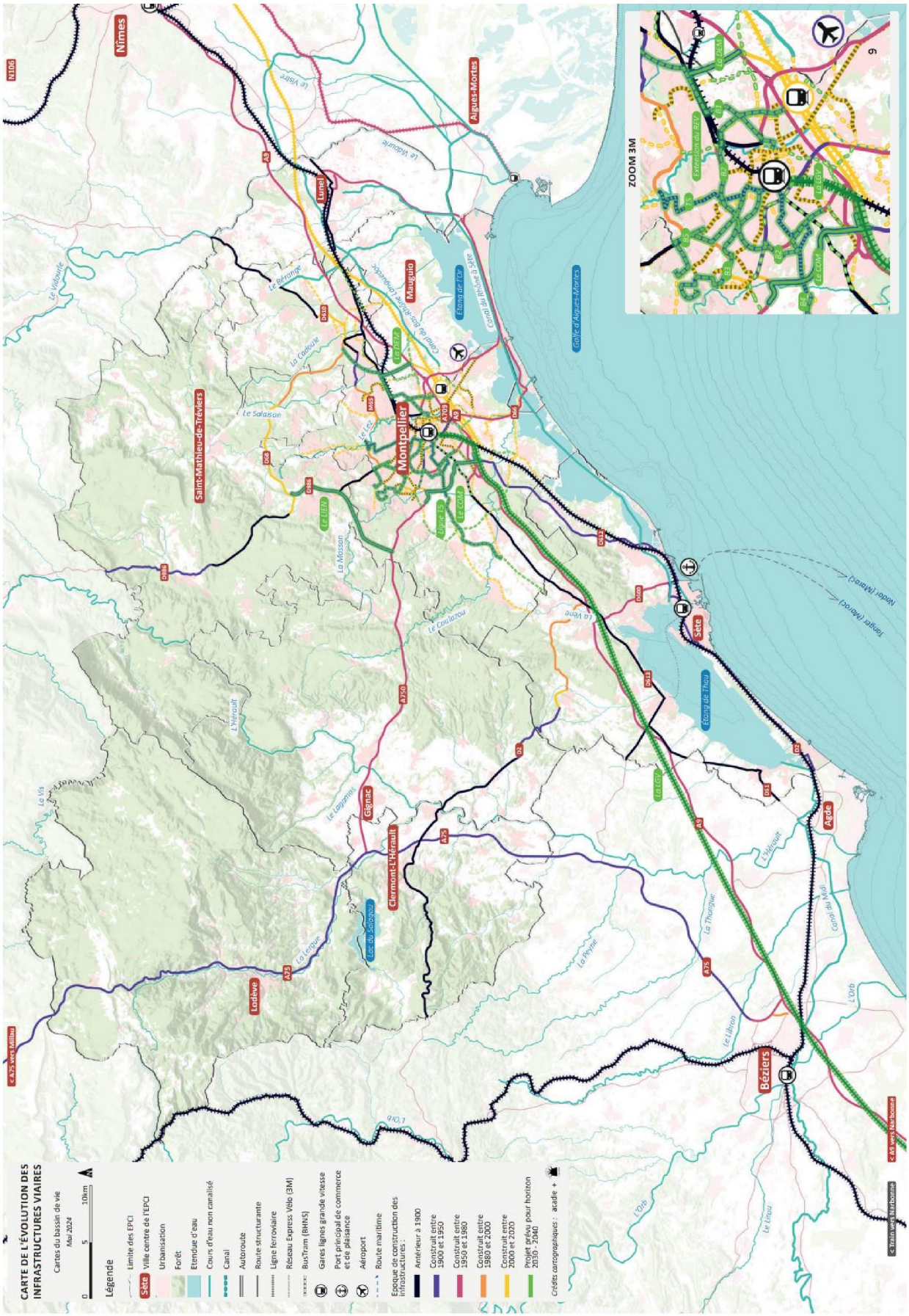


Figure 24 : Chaines intermodales - Trajet jusqu'à Montpellier Saint-Roch à l'heure de pointe (estimation des temps de trajet via : Google Maps, fiches horaires des exploitants TAM et Hérault Transport, site interne Oui SNCF, 2019) (Source : étude étoile)

[5] Source : étude étoile SNCF Réseau / Région Occitanie, 2020


CARTE DE L'ÉVOLUTION DES INFRASTRUCTURES VIAIRES
Cartes du bassin de vie
Mai 2024
0
5
10km
Légende
Limite des EPCI
Sète
Ville centre de l'EPCI
Urbanisation
Forêt
Etendue d'eau
Cours d'eau non canalisé
Canal
Autoroute
Route structurante
Ligne ferroviaire
Réseau Express Vélo (3M)
BusTram (BHNS)
Gares lignes grande vitesse
Port principal de commerce et de plaisance
Aéroport
Route maritime
Epoque de construction des infrastructures :
Antérieur à 1900
Construit entre 1900 et 1950
Construit entre 1950 et 1980
Construit entre 1980 et 2000
Construit entre 2000 et 2020
Projet prévu pour horizon 2030 - 2040
Crédits cartographiques : acadie +
ZOOM 3M
Nîmes
Lunel
Mauguio
Aigues-Mortes
Saint-Mathieu-de-Tréviers
Montpellier
Sète
Agde
Gignac
Clermont-L'Hérault
Lodève
Béziers
Étang de Thau
Étang de Vic
Golfe d'Aigues-Mortes
Canal du Rhône à Sète
Canal du Midi
Canal du Rhône à Sète
Le Vidourle
Le Lez
La Mosson
L'Hérault
Le Lagamas
Le Salaison
La Peyne
La Thongue
L'Orb
Le Libron
Le Lirou
Le Vène
Le Coulazou
Le Lez
Le Vidourle
Le Lez
Le Vidourle
Le Lez
Le Lez
Le Lez

C. Enjeux urbains et environnementaux

1. Une ambition environnementale en cohérence avec des exigences fortes et évolutives

Face à l'urgence écologique et climatique, la démarche SERM s'inscrit comme une réponse à la transition énergétique des transports. Le SERM doit donc être construit autour d'une approche environnementale globale et ambitieuse, intégrant les grands enjeux environnementaux le plus en amont possible, et à toutes les étapes du projet.

Une ambition environnementale structurante, intégrée dès les phases amont

L'ambition environnementale du SERM repose sur une démarche anticipée, structurée et partagée, conçue pour guider à la fois la vision d'ensemble du projet et sa traduction opérationnelle à toutes les échelles. Cette approche permet d'identifier dès l'origine les enjeux environnementaux majeurs, de fixer une ambition environnementale cohérente avec les spécificités territoriales, et de garantir sa déclinaison tout au long de la conception.

L'intégration d'études environnementales dès les premières phases constitue une condition essentielle de la réussite de cette démarche. Elles visent à analyser les effets cumulatifs des composantes du SERM, à éclairer les choix structurants, et à inscrire le SERM dans une trajectoire de transformation écologique cohérente avec les objectifs nationaux et locaux.

Dans les étapes ultérieures, chaque maître d'ouvrage développera sur son périmètre les études nécessaires aux procédures réglementaires : dossiers de déclaration d'utilité publique (DUP), demandes d'autorisation environnementale (DAE), porters à connaissance éventuels, etc. Cette progressivité permet d'adapter les études aux spécificités de chaque territoire, de prendre en compte les enjeux identifiés localement, et de structurer une logique d'amélioration continue des composantes du SERM sur le plan environnemental.

Enfin, cette ambition s'accompagne d'engagements environnementaux, traduits dans les orientations proposées ci-après et permettant un cadre ambitieux et fédérateur pour construire collectivement des réseaux de transport public exemplaires, pleinement intégrés dans les dynamiques de transition écologique des territoires.

Les SERM s'inscrivent dans une trajectoire de transformation écologique en réponse à trois objectifs environnementaux majeurs, définis par l'article premier de la loi SERM : la décarbonation des mobilités du quotidien, la réduction de la pollution de l'air et la lutte contre l'étalement urbain. Pour y répondre, le SERM Montpellier Méditerranée ne se limite pas à améliorer la performance des transports, mais vise une articulation stratégique entre infrastructures, urbanisation et santé environnementale. L'étude environnementale menée pour le SERM vient préciser les enjeux et impacts environnementaux.

Mobilité décarbonée et qualité de l'air : réduire les émissions polluantes et améliorer la santé environnementale

Le SERM Montpellier Méditerranée constitue un levier structurant pour accélérer la transition vers des mobilités décarbonées, tout en agissant sur un enjeu sanitaire majeur : la qualité de l'air. En favorisant le report des déplacements individuels motorisés vers des alternatives bas-carbone, il permet de réduire simultanément les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques (NO_x, particules fines, etc.), responsables de nombreuses pathologies chroniques, notamment dans les zones urbaines denses.

Par ailleurs, l'urbanisation induite par le SERM est pensée dans une logique de maîtrise de l'effet rebond. Le désenclavement de certains secteurs ne doit pas encourager un développement urbain diffus, facteur d'augmentation du trafic routier et des émissions associées. Le développement urbain, en cohérence avec les orientations fixée par le SRADDET Occitanie, doit donc se concrétiser en permettant un accès aisé aux habitants aux PEM et services des axes majeurs du SERM. La cohérence entre infrastructures de transport et documents de planification urbaine permet de garantir que le renforcement de l'accessibilité territoriale ne se traduise pas par une dégradation de la santé environnementale des habitants. Une logique d'inter-SCOT est donc ici à rechercher, dans la conception du SERM comme dans sa mise en œuvre.

Le SERM Montpellier Méditerranée intègre donc les objectifs de santé environnementale dès sa conception, afin d'assurer des bénéfices durables pour les territoires et leurs habitants.

Sobriété foncière : limiter l'artificialisation et optimiser l'usage du foncier

Le SERM s'inscrit aussi dans une trajectoire de réduction progressive de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Cette sobriété foncière vise à préserver les fonctions productives, écologiques et climatiques des sols, tout en limitant les conflits d'usage dans des territoires soumis à de fortes pressions foncières.

Le SERM Montpellier Méditerranée privilégie les emprises déjà urbanisées ou anthropisées, et optimise l'utilisation du foncier pour minimiser l'empreinte des infrastructures. Il s'inscrit ainsi dans une dynamique d'économie d'espace, en cohérence avec les objectifs de résilience territoriale et de préservation des ressources.

Cet objectif est également un levier pour limiter les impacts indirects du SERM sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) en réduisant l'étalement urbain et en évitant la multiplication de déplacements longs et motorisés.

La démarche engagée pour la conception du SERM Montpellier Méditerranée répond pleinement aux objectifs environnementaux inscrits dans la loi SERM de décembre 2023, en intégrant dès le départ les enjeux majeurs que sont la décarbonation, la qualité de l'air et la lutte contre l'étalement urbain. Ces enjeux permettent de structurer la planification et les choix techniques, assurant ainsi la conformité aux exigences légales tout en posant les bases d'une mobilité durable et respectueuse des territoires.

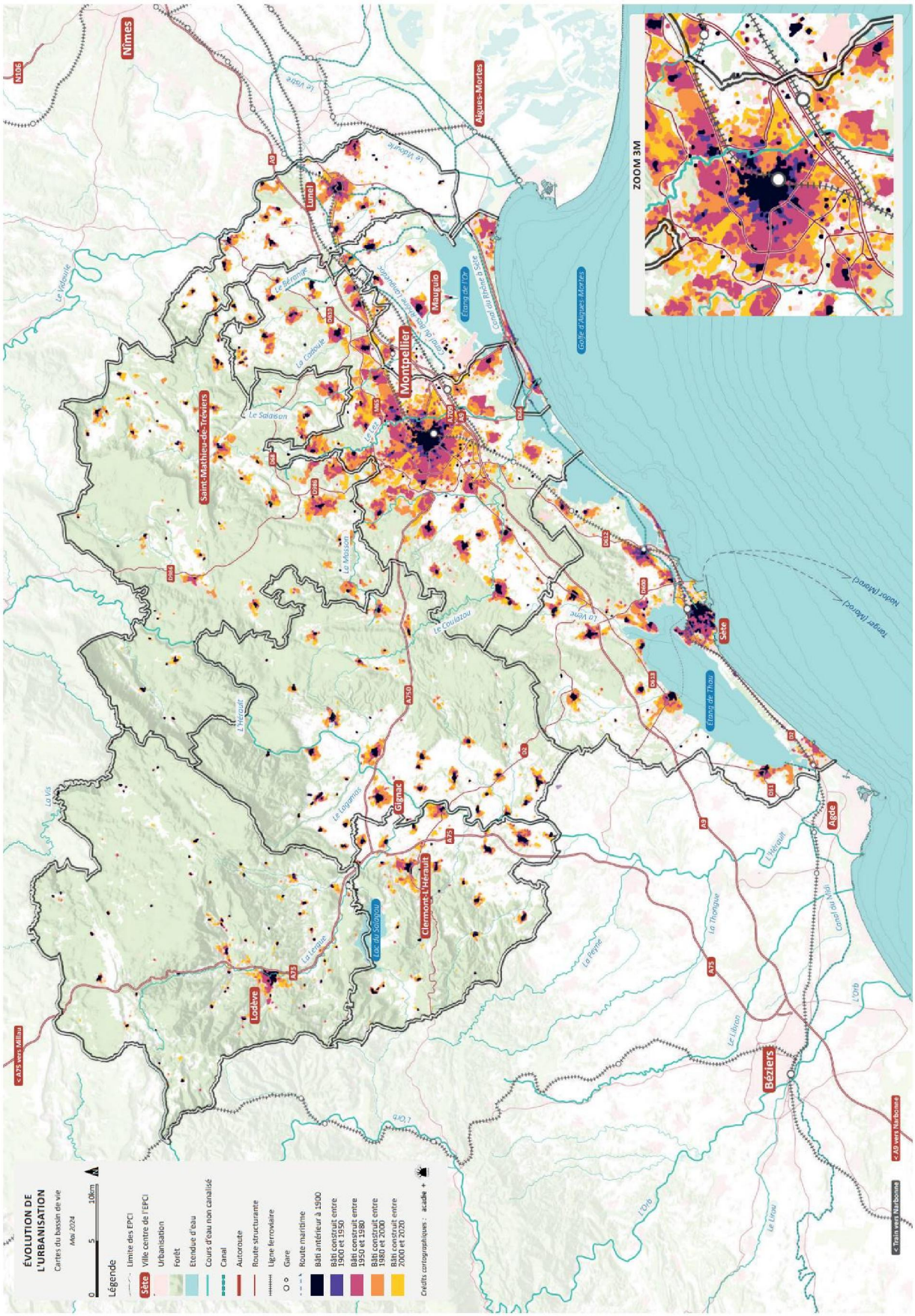


Figure 26 : Evolution des surfaces urbanisées (Source : Atlas cartographique Grand prcjet de territoire)

2. Enjeux urbains de mobilités et vulnérabilités environnementales sur le périmètre du SERM

Enjeux urbains : vers un meilleur partage de l'espace public

L'arrivée d'une offre SERM performante permettra, grâce au report modal, **d'atténuer certaines externalités négatives de la périurbanisation** et de limiter les coûts de déplacement pour les actifs (la quantification de ce report modal sera effectuée dans des études socio-économiques ultérieures). Cependant, en rendant certains territoires périphériques plus accessibles et donc plus attractifs, elle pourrait **renforcer l'émiettement urbain**, si elle n'est pas accompagnée d'une approche globale de l'aménagement à l'échelle du territoire du SERM et de son Inter-SCOT et de mesures d'urbanisme adaptées. Il apparaît donc crucial de coordonner le développement du SERM avec des politiques d'aménagement limitant la consommation foncière et encourageant la densification (habitat et activités) autour des pôles de transport. Cela permettra de préserver la biodiversité et la qualité de vie tout en répondant aux besoins de mobilité, conformément à l'objectif du projet de territoire.

Le **partage de l'espace public** s'effectue largement en faveur de l'automobile dans les villes et bourgs du périmètre SERM. En dehors des de la Métropole de Montpellier ou du centre historique de Nîmes (où des politiques volontaristes ont créé des zones piétonnes ou des pistes cyclables, réduit la vitesse de circulation et contraint le stationnement automobile), les aménagements pour les modes actifs sont encore incomplets sur le territoire, tout particulièrement dans les communes périphériques. Les abords des gares, des écoles ou des zones d'activité restent souvent conçus autour de la voiture (stationnements importants, trottoirs étroits, absence d'itinéraires cyclables sécurisés). A titre d'exemple, dans la métropole de Montpellier, jusqu'à la moitié (voire davantage) de l'espace public peut être dédié aux modes alternatifs à la voiture dans les **centralités denses**, tandis que dans les zones périurbaines ou d'activités, cette proportion tombe souvent sous 25 %.

Le rééquilibrage de l'espace public en faveur des piétons et cyclistes est un enjeu partagé par toutes les intercommunalités : chacune, dans son plan de mobilité ou schéma cyclable, affiche la volonté d'améliorer l'accessibilité piétonne et de développer un réseau continu d'aménagements cyclables. Dans l'agglomération de Montpellier, par exemple, l'objectif affiché est de **pacifier la circulation** (zones 30, modération de la vitesse), de **verdir et aménager les voiries** pour contrer les îlots de chaleur urbains, et de rendre les quartiers périphériques plus agréables et propices aux déplacements non motorisés. Cela se traduit par plusieurs démarches, notamment la mise en œuvre du Réseau Express Vélo ou l'apaisement des quartiers avec une démarche volontariste de « rue aux écoliers » qui piétonnise et sécurise les trajets autour des établissements.

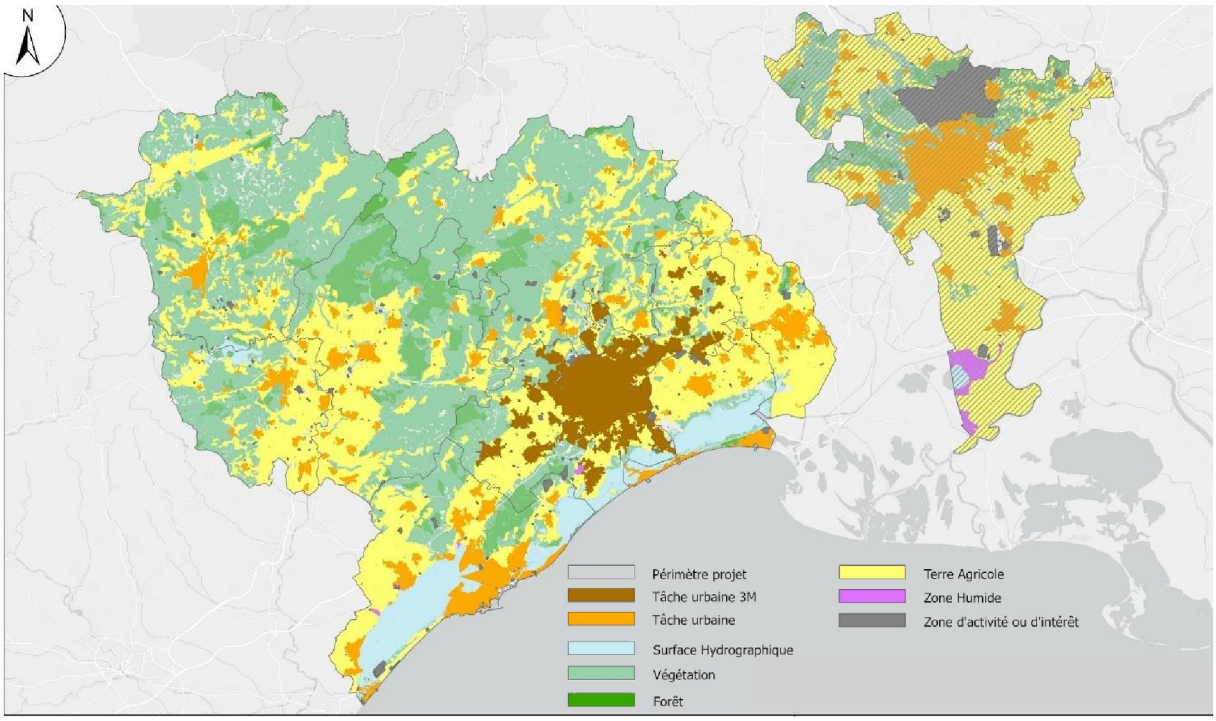


Figure 27 : Occupation du sol (Source : BD TOPO)

Enjeux environnementaux : prendre en compte les vulnérabilités du territoire et les enjeux de protection

La **qualité de l'air et les nuisances sonores** constituent des préoccupations majeures sur le territoire. Le trafic routier intense sur les grands axes (A9/A709, A750, RN113, RD986, RD17, LIEN, etc.) engendre des concentrations de **polluants atmosphériques** élevées à proximité de ces corridors, avec des dépassements réguliers des normes européennes en dioxyde d'azote ou particules fines. Les épisodes de congestion estivale sur le littoral (afflux touristique) aggravent la situation ponctuellement, tout comme la topographie en cuvette de certaines zones qui retient l'ozone. Globalement, les indicateurs d'ATMO Occitanie classent la qualité de l'air du secteur comme **moyenne** à médiocre selon les endroits.

Les **plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET)** et le **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)** de l'aire montpelliéraine pointent tous la nécessité de réduire les émissions liées aux transports. De plus, de nombreuses communes riveraines des autoroutes ou voies ferrées sont exposées quotidiennement à des **bruits** au-delà des seuils réglementaires. Un Plan de Prévention du Bruit (PPBE) a été élaboré pour l'Hérault afin de cartographier ces zones bruyantes et programmer des mesures de protection (écrans acoustiques, isolation, limitation de vitesse…). L'amélioration du cadre de vie passe donc en partie par une **réduction de l'usage de la voiture individuelle** au profit de modes plus propres et silencieux. Le développement d'un service SERM attractif peut y contribuer, en diminuant la pollution et le bruit routier, à condition d'être accompagné d'actions incitatives (politique de stationnement, tarification intégrée, etc.) et de la poursuite des efforts de **décarbonation du parc** de véhicules (bus propres, trains à énergie verte...).

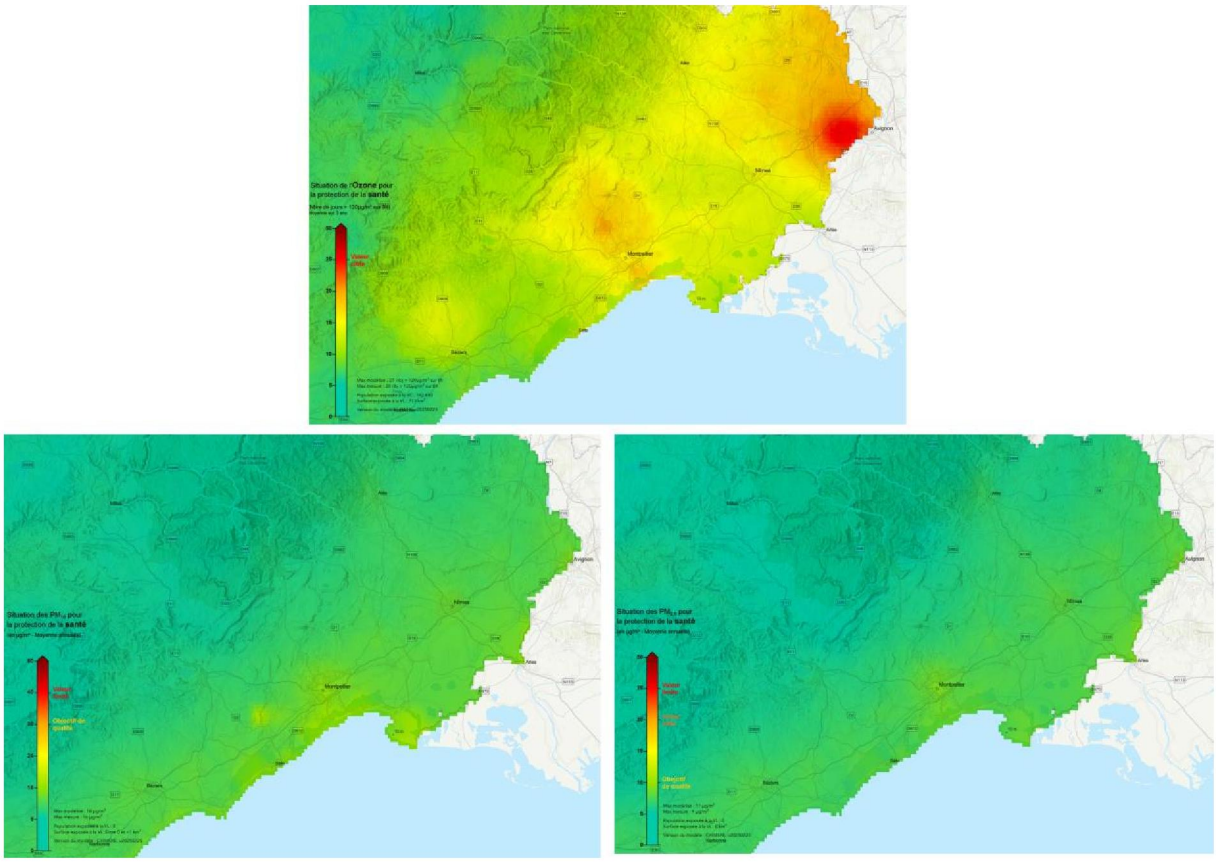


Figure 28 : Cartes des émissions en O3, PM10 et PM2.5 en 2023 sur le département de l'Hérault (Source : ATMO Occitanie)

Le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans un territoire à forte valeur environnementale, largement couvert par des **dispositifs de protection de la faune et de la flore**. Il recoupe en effet de nombreux espaces naturels reconnus, tels que des sites Natura 2000 comme l'étang de l'Or ou l'étang de Vic, des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), ainsi que des espaces protégés liés aux zones humides et aux milieux littoraux. Cette richesse écologique, caractéristique du bassin montpelliérain, constitue un enjeu structurant pour l'aménagement des mobilités.

Le SERM prend pleinement en compte ces périmètres de protection en intégrant, dès la conception, des principes de sobriété foncière, de limitation des impacts et de compatibilité avec les objectifs de préservation de la biodiversité, contribuant ainsi à concilier développement des transports collectifs et respect des équilibres naturels.



Figure 30 : Trame verte et bleue & corridors écologiques (Source : Atlas cartographique Grand prcjet de territoire)

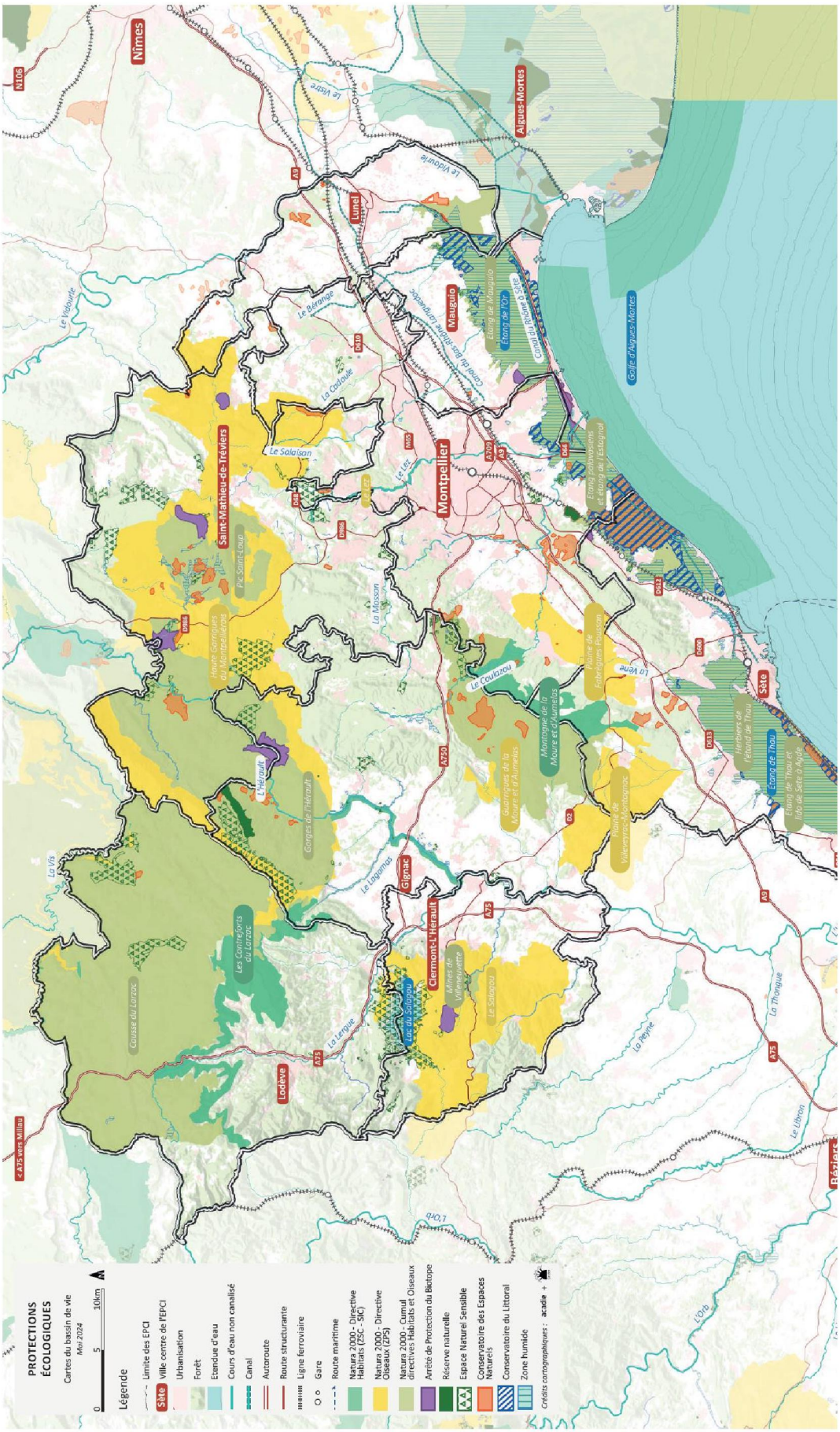


Figure 30 : Enjeux de protection écologique (Source : Atlas cartographique Grand projet de territoire)

- Les risques naturels

Le territoire du SERM est exposé à divers risques naturels, tels que les risques d'inondation, de submersion marine et d'érosion du trait de côte, les feux de forêt, les mouvements de terrain, les risques sismiques, les tempêtes et les vagues de chaleur. Ces phénomènes naturels nécessitent une adaptation et une gestion proactive pour minimiser leurs effets sur les populations et les infrastructures.

Le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée est concerné sur l'essentiel de son territoire par plusieurs risques naturels majeurs qui vont s'accentuer avec le changement climatique.

Risque d'inondation, par débordement de cours d'eau, ruissellement ou submersion marine :

Le risque inondation est le principal risque naturel sur le territoire du SERM, avec un enjeu important qui concerne tous les EPCI du périmètre. Ce risque est présent sur 48 % du territoire du Pays de Lunel, dont 23 km d'infrastructures de transport situés en zone inondable, ou encore sur 32 % du territoire de la métropole de Montpellier, principalement au centre au niveau des plaines et au sud sur le secteur littoral. La vulnérabilité du territoire peut en outre être aggravée par une insuffisante maîtrise de l'urbanisation (développement des surfaces imperméabilisées, urbanisation des zones à risques, réduction des zones d'expansion des crues…).

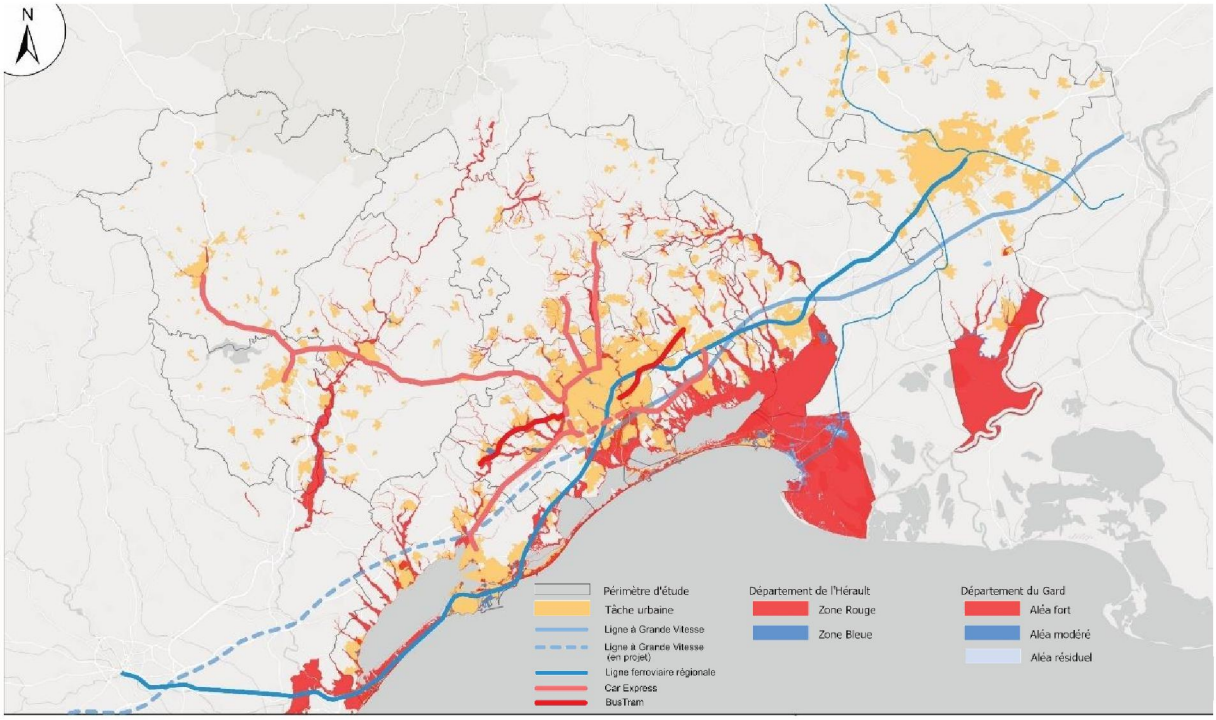


Figure 31 : Carte de vulnérabilité au risque inondation sur le territoire du SERM Montpellier Méditerranée (Source : Data Gouv, SGP / Egis)

Plusieurs mesures d'adaptation, mesures réglementaires et outils sont mis en place pour la maîtrise du risque inondation et la diminution de la vulnérabilité :

- L'identification des Territoires à risque d'inondation important (TRI) sur le périmètre SERM : TRI de Montpellier-Lunel-Mauguio-Palavas, TRI de Sète et TRI de Nîmes ;
- Les plans de prévention des risques inondation (PPRI) qui définissent des servitudes en matière d'urbanisme (non-constructibilité ou constructibilité sous conditions) ;

- Le plan de gestion du risque inondation (PGRI) Rhône-Méditerranée 2022-2027. Les documents d'urbanisme doivent être rendus compatibles avec ce plan ;
- Le Plan Rhône-Saône (concernant la commune de St-Gilles) dans le cadre du CPER 2021-2027.
- Les programmes d'action de prévention des inondations (PAPI) ayant pour objectif de favoriser une gestion intégrée des risques d'inondation dans le but de limiter leurs conséquences dommageables sur la santé humaine, les biens, les activités économiques et l'environnement. Quelques exemples de programmes élaborés sur le périmètre du SERM montpelliérain, non exhaustifs : PAPI 2 de la Vallée de l'Hérault 2023-2028, PAPI du Bassin de l'Or 2019-2025, PAPI 3 du Vidourle 2024-2029, PAPI 2 du Bassin du Lez 2015-2020, PAPI 3 Vistre 2022-2028 ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) qui est la déclinaison locale et opérationnelle du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) sur un périmètre plus restreint. Il s'agit d'un outil stratégique de planification des ressources en eau et des milieux aquatiques. Le SAGE Lez-Mosson-Etangs Palavasiens a été approuvé en 2015 et celui du Vistre et des nappes Vistrenque et Costières en 2020 ;
- L'Atlas des Zones Inondables (AZI) qui est un outil cartographique identifiant les zones susceptibles d'être inondées par les cours d'eau et les phénomènes météorologiques extrêmes ;
- Le dispositif « Ville en alerte » de la métropole de Montpellier qui est un système de surveillance et de gestion de crise du risque hydrologique en temps réel pour anticiper et maîtriser le risque inondation ;
- Etudes approfondies mené par l'EPTB (Établissement Public Territorial de Bassin) du fleuve Hérault sur les risques de ruissellement forts, en collaboration avec le CEREMA. Ces études ont permis de cartographier les zones vulnérables au ruissellement, notamment les zones urbaines et infrastructures critiques, et de proposer des mesures de prévention et de gestion des risques.
- Limiter l'imperméabilisation des sols voire les désimperméabiliser, notamment sur les secteurs à risque et en amont, et intégrer cet objectif dans les documents d'urbanisme
- Adapter les constructions existantes situées en zone inondable dans l'objectif de réduire la vulnérabilité aux inondations.

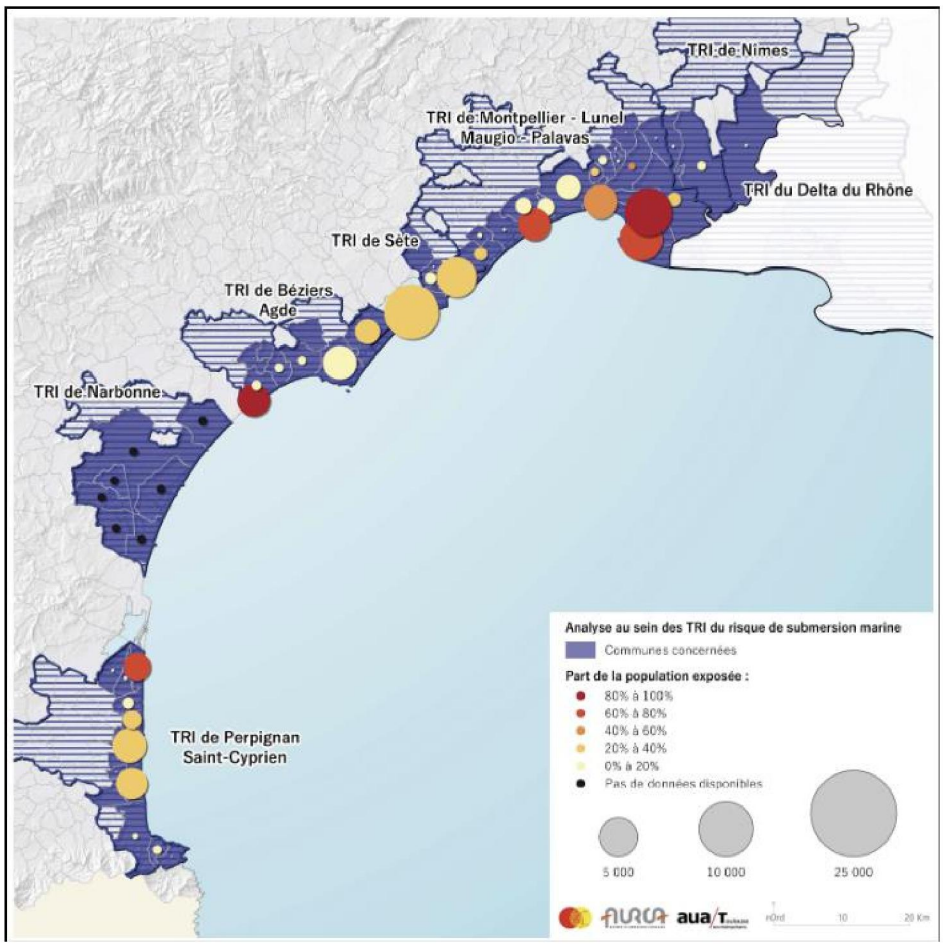


Figure 32 : Part de la population exposée au risque de submersion marine (Source : SRADDET, Dynamiques d'Occitanie, Regards croisés des agences d'urbanisme, Juin 2017)

Risques littoraux de submersion marine et d'érosion du trait de côte :

Entre 1900 et 2010, la hausse moyenne du niveau des mers a été de 19 cm. Les experts estiment probable, selon certains scénarios, que l'élévation soit comprise entre 60 cm et 1 m d'ici à 100 ans et qu'elle soit déjà de 20 cm en 2050, soit autant en 30 ans que depuis la fin du XIXe siècle. Pour réduire la vulnérabilité du territoire, plusieurs mesures ont été mises en place :

- stratégie de gestion intégrée du trait de côte ;
- mise en place de dispositifs « atténuateurs de houle » pour réduire l'impact des vagues ;
- mise en place de cordons dunaires pour renforcer les dunes littorales ;
- plan « résilience » du littoral.

Risque de feux de forêt, souvent lié à l'imprudence des usagers ou à de la malveillance, puis accentué par la sécheresse et la faible teneur en eau des sols. A titre d'exemple sur le périmètre de Lunel Agglo, 18 % des surfaces bâties sont situées à moins de 200 m d'une zone à risque moyen à fort d'incendie. Au niveau de la métropole de Montpellier, 9 % du territoire présente un risque fort et 13 % un risque modéré.

Des mesures réglementaires et des actions spécifiques sont mises en place pour maîtriser ce risque sur le territoire du SERM montpelliérain :

- Les plans de prévention des risques d'incendies de forêt (PPRIF) qui délimitent les zones exposées aux risques dans lesquelles des constructions ou aménagements sont interdits. Le département de l'Hérault dispose de 17 PPRIF ;

- Le Plan Départemental de Protection des Forêts Contre l'Incendie (PDPFCI) de l'Hérault 2013-2022, avec un nouveau projet en cours pour la période 2025-2034 ;
- Le PDPFCI du Gard, qui concerne Nîmes Métropole (2024-2034).
- Le Plan Massif de Protection des Forêts Contre les Incendies (PMPFCI) 2014-2019 qui est une déclinaison locale du PDPFCI sur le territoire du Pic Saint-Loup ;
- Les Obligations légales de débroussaillement (OLD) définies par arrêté préfectoral imposant des travaux de débroussaillement sur une profondeur de 50m autour d'un bâti ;
- La mise en œuvre de zones coupe-feu ou zones tampons autour des zones urbaines ou à urbaniser situées à proximité de zones vulnérables au risque incendie.

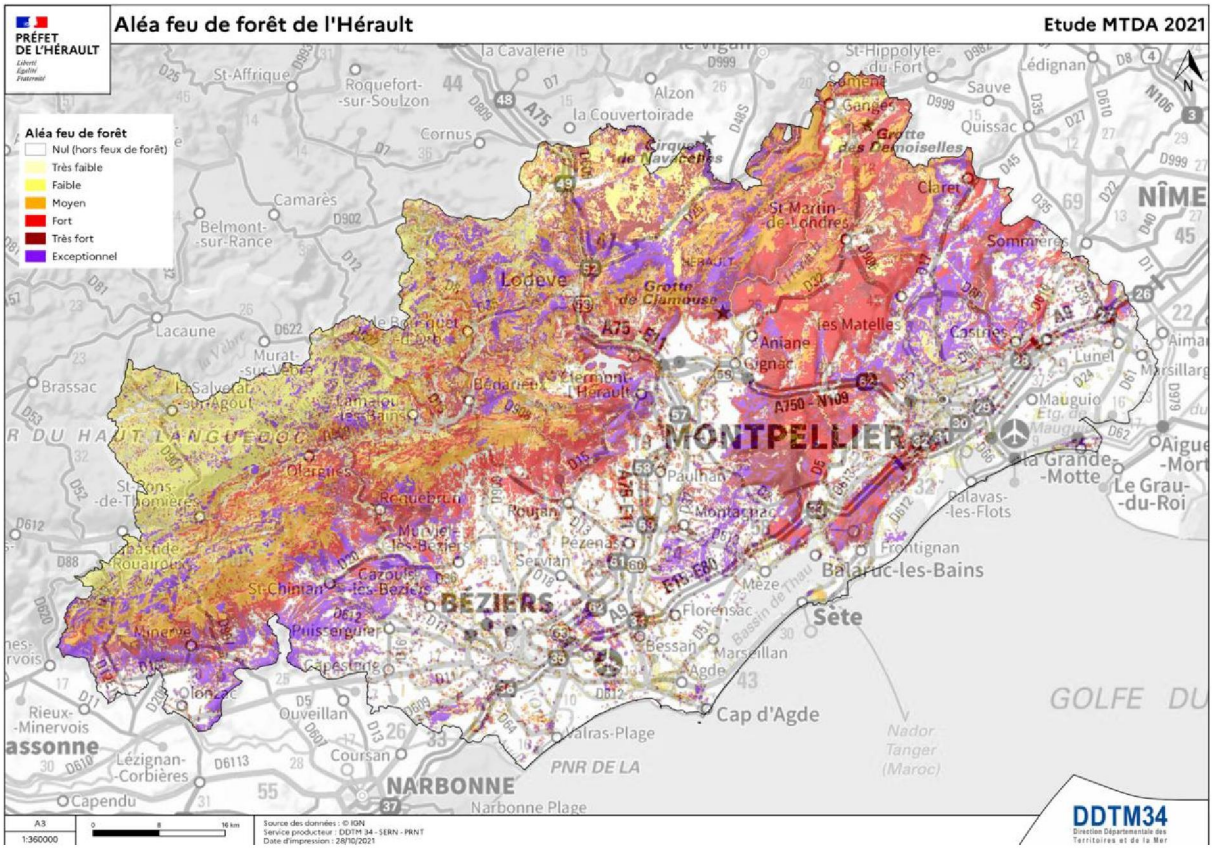


Figure 33 : Aléa feu de forêt sur le département de l'Hérault (Source : DDT34)

Risque de mouvements de terrain, tels que des effondrements ou affaissements de cavités naturelles ou artificielles, retrait-gonflement des argiles, glissements de terrain, chutes de bloc. Le risque est important sur les territoires du Grand Pic Saint-Loup, du Pays de Lunel et de la Vallée de l'Hérault à l'est de Gignac, moyen à important sur la partie nord de la métropole, moyen sur Sète Agglopôle Méditerranée et faible sur le reste de la métropole.

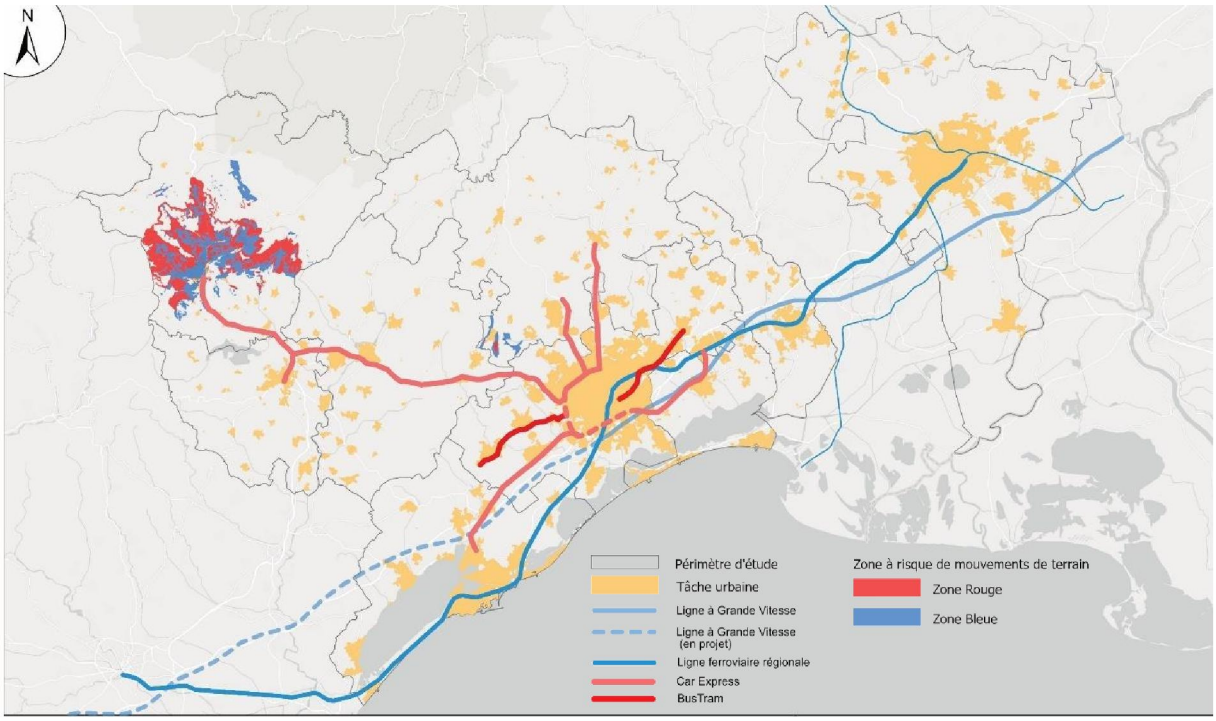


Figure 34 : Carte de vulnérabilité au risque mouvement de terrain sur le territoire du SERM Montpellier Méditerranée (Source : Data Gouv, SGP / Egis)

Risque sismique, lié à la présence de failles actives vers Prades, les Cévennes ou Nîmes.

Chaque année de nombreux petits séismes sont recensés dont la plupart ne sont pas ou très peu ressentis. La mise en place et l'application de la règlementation parasismique permet de limiter les destructions et sauvegarder un maximum de vies humaines en suivant des normes spécifiques pour la construction des bâtiments. Il s'agit d'utiliser des matériaux adaptés et des techniques spécifiques pour assurer la stabilité des bâtiments et une résistance aux forces sismiques.

Risque tempêtes, faible à moyen sur le périmètre SERM. L'utilisation de matériaux résistants, l'adaptation des techniques de construction des bâtiments, la gestion des arbres et l'utilisation de systèmes d'alerte précoce sont des mesures de prévention et d'adaptation au risque de tempêtes.

Vagues de chaleur, impactant principalement les centres urbains.

Au cours du siècle dernier, la température moyenne en Occitanie a augmenté d'1,3 degré, une évolution supérieure à la moyenne mondiale. L'augmentation prévue à l'horizon 2100 (entre 2 et 5 degrés) provoquera des changements ayant des impacts sur les activités humaines.

Des actions sont mises en place pour réduire la vulnérabilité du territoire face à ce risque, telles que la végétalisation des espaces urbains pour développer une nature en ville et ainsi atténuer l'effet d'îlot de chaleur, ou encore la prise en compte de l'évolution des épisodes extrêmes et les risques engendrés dans les projets d'aménagements urbains.

L'observatoire régional du climat en Occitanie donne les chiffres d'évolution suivants :

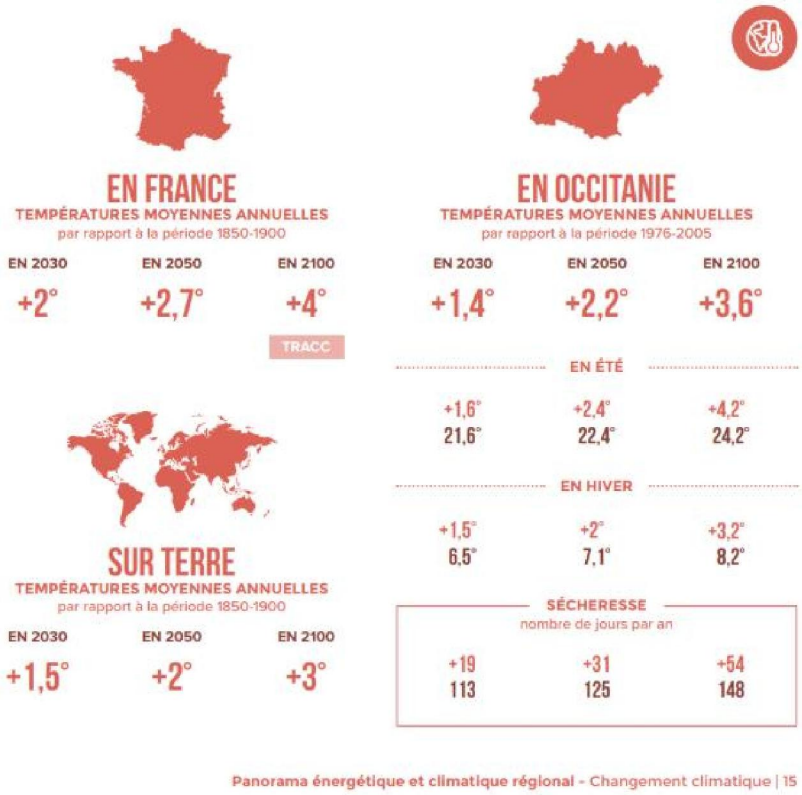


Figure 35 : Evolution des températures moyennes annuelles (Source : Observatoire du climat en Occitanie)

- Risques technologiques

Les risques technologiques et industriels sont présents sur le territoire mais relativement faibles. Ils peuvent comprendre des risques qui se produisent sur un site industriel, des risques liés au transport de marchandises dangereuses (TMD) ou à une rupture de barrage.

Les sites industriels potentiellement dangereux sont répertoriés et soumis à la réglementation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (réglementation ICPE). Les sites présentant les risques les plus importants relèvent de la directive SEVESO 2. Les territoires du Pays de Lunel, 3M et de Nîmes Métropole comptent respectivement 13, 87 et 5 ICPE dont une installation classée SEVESO au sein de 3M. Le territoire du SERM étant peu exposé à des risques industriels majeurs, aucun plan de prévention des risques technologiques n'est prescrit sur le territoire.

Le risque de rupture de barrage est présent sur plusieurs communes des métropoles de Montpellier et de Nîmes.

L'ensemble du territoire de Nîmes Métropole et plusieurs communes de 3M sont soumis au risque de transport de matières dangereuses par voies routières et ferroviaires, notamment dues à la présence de canalisation de gaz.

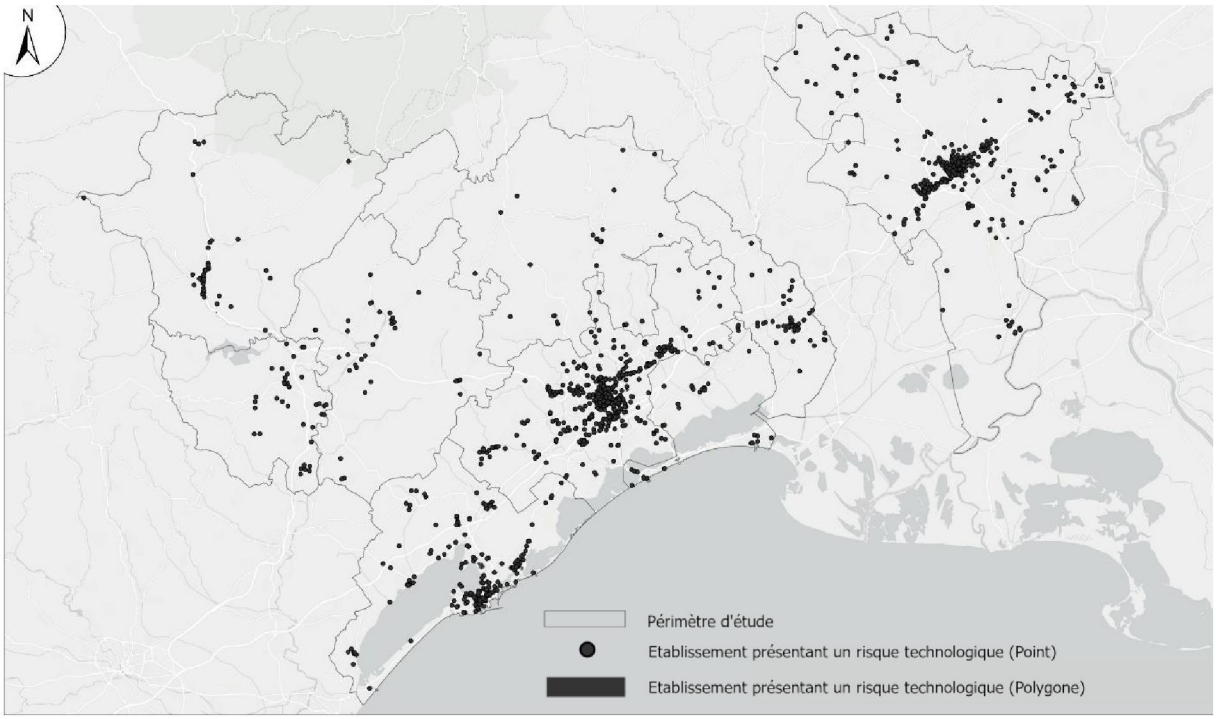
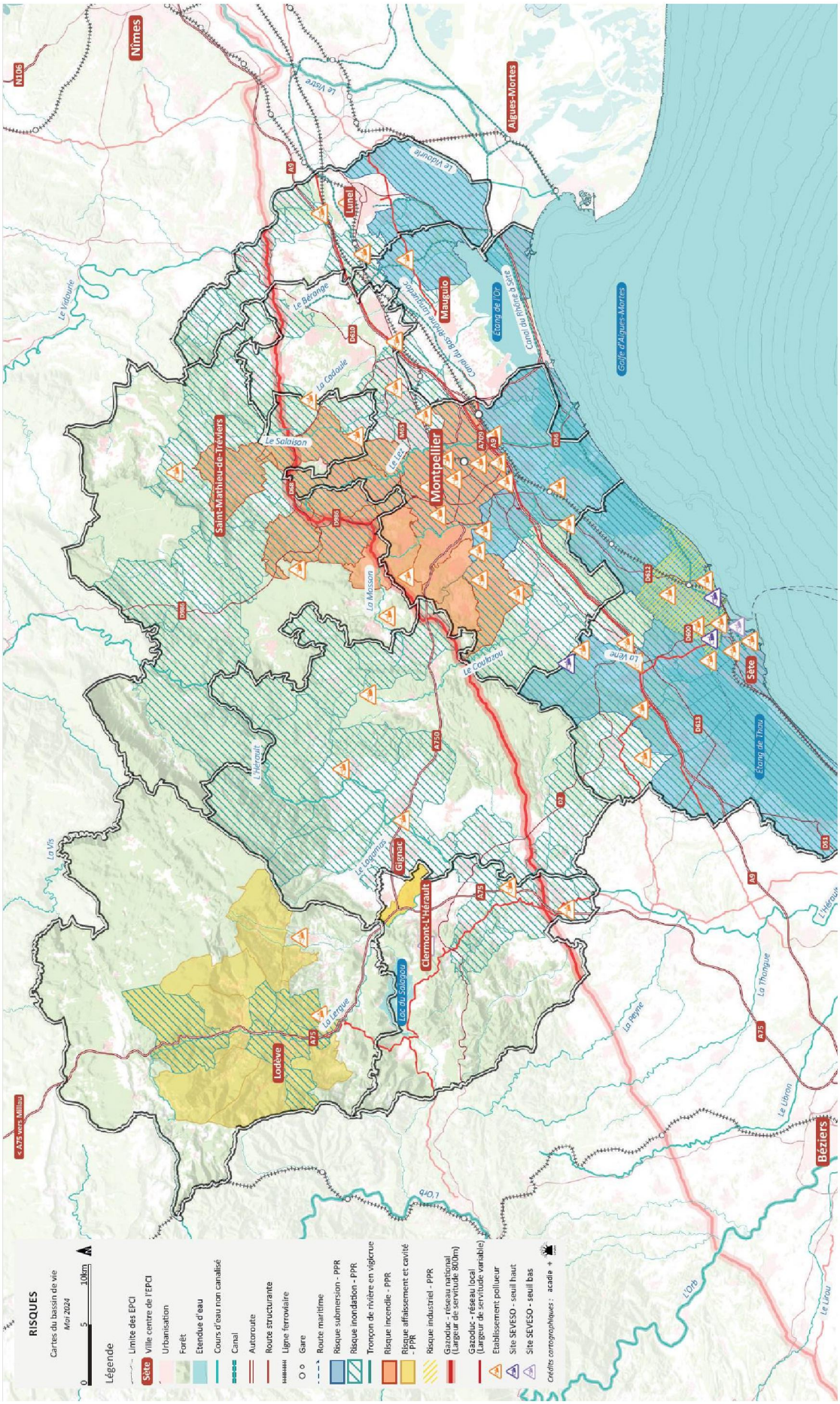


Figure 36 : Carte des sites et sols pollués sur le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée (source : BD CASIAS et BASOL, SGP / Egis)


RISQUES
Cartes du bassin de vie
Mai 2024
0
5
10km
Légende
Limite des EPCI
Ville centre de l'EPCI
Urbanisation
Forêt
Etendue d'eau
Cours d'eau non canalisé
Canal
Autoroute
Route structurante
Ligne ferroviaire
Gare
Route maritime
Risque submersion - PPR
Risque inondation - PPR
Tronçon de rivière en vigicrue
Risque incendie - PPR
Risque affaissement et cavité - PPR
Risque industriel - PPR
Gazoduc - réseau national (Largeur de servitude 800m)
Gazoduc - réseau local (Largeur de servitude variable)
Etablissement pollueur
Site SEVESO - seuil haut
Site SEVESO - seuil bas
Crédits cartographiques : acadie +
Nîmes
Lunel
Mauguio
Montpellier
Saint-Mathieu-de-Tréviers
Lodève
Clermont-L'Hérault
Gignac
Sète
Agde
Agues-Mortes
Béziers
Le Vidourle
Le Lez
Le Salaison
La Mosson
Le Coulazou
L'Hérault
La Vis
Le Lergues
La Lergue
Le Salagou
La Peyne
La Thongue
Le Libron
L'Orb
L'Orbe
Le Berange
La Cadoule
Canal du Bas-Rhône Languedoc
Etang de l'Or
Canal du Rhône à Sète
Golfe d'Agues-Mortes
La Vène
Etang de Thau
A75 vers Millau
N106
A9
A750
A709
A75
D986
D613
D612
D600
D613
D612
D610
D986
D68
D68
D68

Le diagnostic du territoire du SERM Montpellier Méditerranée met en évidence un faisceau d'enjeux convergents : une croissance démographique et économique soutenue, des flux domicile-travail fortement polarisés, une dépendance structurelle à l'automobile dans les couronnes périurbaines et un système de mobilité aujourd'hui insuffisamment compétitif pour répondre aux besoins des déplacements quotidiens à l'échelle du bassin de vie.

Si le territoire dispose d'atouts — infrastructures ferroviaires existantes sur le littoral, réseau routier pouvant être le support de services interurbains, pôles urbains structurants, transports urbains en site propre (BHNS, tramway) dans les grandes agglomérations — ceux-ci demeurent encore insuffisamment articulés et hiérarchisés pour constituer une véritable alternative à l'autosolisme, notamment sur les mobilités longues du quotidien. Les périmètres institutionnels actuels ne coïncident pas avec les dynamiques de mobilité observées sur le territoire, devant être traitées au-delà des limites intercommunales, sur l'ensemble de l'aire d'attraction montpelliéraine, voire plus sur la liaison ferroviaire. Dans ce contexte, le SERM apparaît comme un levier stratégique pour organiser un changement d'échelle de l'offre de transport, au service de l'équité territoriale, de la transition écologique et de la performance économique.

Ces constats appellent désormais la définition d'un schéma cible d'offre ambitieux et cohérent, en renforçant drastiquement la fréquence et la régularité des dessertes ferroviaires et routières et en créant des liaisons directes performantes vers le cœur de métropole. Il s'agit de provoquer un « choc d'offre » capable de répondre aux besoins différenciés des habitants et de structurer durablement les mobilités de l'aire montpelliéraine pour détourner une part significative des automobilistes quotidiens vers les transports collectifs. En outre, la démarche SERM sur le territoire se pense en articulation avec l'ensemble des politiques publiques territoriales sur le périmètre montpelliérain et nécessite une coordination entre offre de transport et développement urbain et économique, dont il est un levier majeur.

PARTIE 3 :

Un dialogue territorial élargi

Du littoral à l'arrière-pays en passant par les pôles urbains

Le SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans un territoire aux dynamiques contrastées, marqué par une forte attractivité métropolitaine, des flux de déplacements croissants. Il est aussi caractérisé par une grande diversité de situations locales entre le littoral, l'arrière-pays, les zones rurales et les grands centres urbains.

Dans ce contexte, la réussite de la démarche repose autant sur la pertinence des solutions de mobilité proposées que sur leur capacité à répondre aux réalités vécues, aux attentes exprimées et aux contraintes rencontrées par les territoires concernés. Le dialogue territorial élargi constitue ainsi un pilier central de la démarche de préfiguration, en permettant de croiser les usages du quotidien, les expertises techniques et les visions politiques du développement du territoire.

Alors que les partenaires, constitués d'une diversité d'acteurs, AOM et non AOM, sont tous convaincus de la nécessité de la démarche SERM, l'objectif est de faire du SERM non seulement un projet de transport, mais aussi l'armature d'un véritable projet de territoire, ayant vocation à être appréhendé par l'ensemble des habitants du bassin de mobilité.

A. Présentation des principes, de la méthodologie et des modalités du dialogue territorial

Les Services express régionaux métropolitains portent, dans leur intitulé même, l'ambition d'une **approche partenariale** qui transcende les frontières administratives (régional-métropolitain) et les modes de transport (dans une logique servicielle et multimodale) et nécessite ainsi de reposer les conditions du dialogue à une échelle territoriale adaptée.

Le texte législatif portant création des SERM précise bien à ce titre la nécessité de concevoir un *« dossier de demande d'octroi de statut »* après *« la concertation »* réunissant « *l'Etat, la Région, les autorités organisatrices de la mobilité, les Départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné* ». De plus, il mentionne que « *les maires des communes concernées par un prcjet de service express régional métropolitain sont informés avant le déploiement du prcjet de service express régional métropolitain* ».

Sur la base de ce fondement juridique et en cohérence avec sa doctrine de concertation, **la Société des grands projets, en lien et au nom de l'équipe de préfiguration, a proposé un dispositif de dialogue élargi adapté aux spécificités du SERM Montpellier Méditerranée et destiné à associer l'ensemble des parties prenantes du périmètre SERM de manière à faire de ce projet un véritable projet de territoire**. Elle a ainsi conçu une méthode, permettant à la fois de garantir **une cohérence d'approche à l'échelle nationale au service de cette ambition générale, tout en s'adaptant au contexte local**, destinée à :

- Créer une dynamique collective de territoire autour du projet de SERM ;
- Associer largement les parties prenantes, non seulement les collectivités (AOM et non AOM) et partenaires du périmètre d'étude, mais également les acteurs économiques et associatifs ;
- Enrichir les différentes étapes de la mission de préfiguration : partager le diagnostic des mobilités, définir ensemble une ambition de service et construire des solutions partagées ;
- Préciser les attentes et identifier les contraintes locales en matière de gouvernance et de financement ;
- Mettre en place les conditions du dialogue continu et anticiper les phases de concertation futures.

Ce dialogue s'articule aux différentes étapes de la mission de préfiguration pour enrichir le travail d'études réalisé sur le schéma d'offre cible ainsi que les échanges plus spécifiques aux modalités de financement et de gouvernance. Ainsi, **deux grandes phases de dialogue ont été mises en place** :

- Une phase de **diagnostic et de co-construction,** pour recueillir les enjeux et attentes du territoire et esquisser de premières solutions multimodales ;
- Une phase d'**atterrissage** pour intégrer les derniers ajustements et les besoins en matière de financement et de gouvernance, et faciliter les arbitrages.

La Société des grands projets a progressivement, et en accord avec les membres de la préfiguration, conçu, déployé et rendu compte de l'ensemble du dispositif dont les modalités sont décrites ci-après.

Au total, 35 entretiens (18 de diagnostic préalable et 17 d'atterrissage – cf. *infra*), **un atelier de dialogue territorial réunissant une trentaine de participants et 6 réunions des conseils de développement (CODEV) et des comités de partenaires (COPAR) ont été réalisés.**

Le présent bilan de la phase de dialogue territorial vise à restituer la manière dont les parties prenantes ont contribué à la définition du projet présenté dans ce dossier de statut.

B. Les enseignements du dialogue territorial

Le dialogue territorial a permis d'enrichir la construction du schéma d'offre cible et son phasage, du schéma de gouvernance, du plan de financement et de renforcer les coopérations territoriales. Les enseignements présentés ci-après constituent une synthèse des apports de la démarche durant cette phase de préfiguration.

1. Les enseignements pour le schéma d'ensemble

<u>Les modalités de dialogue territorial afin de coconstruire le schéma d'ensemble</u>

1. Une série d'entretiens de diagnostic préalable :

A partir du mois de novembre 2024, soit dès le lancement de la mission de préfiguration, la Société des grands projets, mandatée par l'équipe de préfiguration du SERM Montpellier Méditerranée, a mené une première phase de dialogue territorial dans le but d'enrichir le diagnostic des mobilités du territoire en lien étroit avec la Région Occitanie et Montpellier Méditerranée Métropole. Elle s'est traduite par une **série de 18 entretiens** avec les structures suivantes :

- La Région Occitanie, Montpellier Méditerranée Métropole et la DREAL Occitanie ;
- **L'ensemble des collectivités territoriales situées sur le périmètre du SERM** : Nîmes Métropole, Pays de l'Or Agglomération, Sète Agglopôle Méditerranée, Lunel Agglo, Pays Cœur d'Hérault et les communautés de communes du Grand Pic Saint-Loup, de la Vallée de l'Hérault, du Clermontais et Lodévois et Larzac ;
- **Les gestionnaires d'infrastructures** : DIR Massif central et Autoroute du Sud de la France (ASF) ;
- **Les autres partenaires du projet** : SNCF Réseau, les acteurs de la LNMP (Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan), le Département de l'Hérault et Hérault Transport.

Pensés comme l'un **des leviers d'apport d'expertise nécessaires à l'élaboration du dossier de statut**, ces rencontres avec les acteurs institutionnels, avaient pour objectif de créer des temps d'écoute privilégiés. Ces entretiens ont permis :

- De préciser les enjeux auxquels devra répondre le SERM ;
- D'impliquer l'ensemble des acteurs concernés par la démarche ;
- De proposer les fondements de collaborations futures afin de garantir la co-construction du projet.

2. Un atelier de dialogue territorial :

En complément de ces entretiens, **un atelier de dialogue territorial a constitué une autre instance majeure du processus de co-construction** en phase de préfiguration pour l'élaboration du diagnostic des mobilités du territoire.

Le 13 novembre 2024, la Société des grands projets, accompagnée par l'équipe de préfiguration du SERM Montpellier Méditerranée a ainsi animé un atelier de dialogue territorial, **réunissant 35 participants**. Ces participants étaient tous issus des territoires du SERM, rencontrés lors de la phase d'entretien. Cet atelier a été conçu comme **un temps de partage et de co-construction collectif** et visait les objectifs transverses suivants :

- Enrichir et préciser les éléments présentés dans le dossier minute, territoire par territoire ;
- Partager les enjeux et attentes dans le cadre des entretiens ;
- Compléter et prioriser les enjeux sur les territoires ;
- Identifier les sujets complémentaires à traiter par la suite ou qui nécessitent d'être approfondis, par exemple les thématiques transverses telles que l'interopérabilité des services de billettique ;
- Identifier les arbitrages nécessaires à prendre dans le cadre de la poursuite de la démarche de préfiguration.



Figure 38 : Atelier de dialogue territorial, Crédits : Société des grands prcjets

Les participants ont été répartis en groupes de réflexion autour de thématiques différentes : modes lourds (ferroviaire et routier), intermodalité et mobilité fine (vélos et covoiturage), et MaaS – *Mobility as a Service*. Après une présentation du contexte, des missions de la phase de préfiguration et de la synthèse des entretiens de diagnostic, les échanges se sont organisés en deux temps. Chaque groupe a d'abord identifié les priorités de mobilité pour sa thématique. Ensuite, un temps de restitution a permis à l'ensemble des participants de s'approprier les réflexions de l'ensemble des groupes de réflexion.

Articuler mobilités et aménagement du territoire

Le dialogue territorial a mis en évidence l'importance d'une articulation étroite entre le projet de SERM et les orientations d'aménagement du territoire des 7 SCOT. En effet, le périmètre concerné par le déploiement du SERM relève de plusieurs réalités territoriales

distinctes, chacune présentant des enjeux de mobilité qui lui sont propres. **La métropole montpelliéraine, dont le dynamisme démographique et l'attractivité socio-économique génèrent une tendance à la métropolisation**. Ceci a pour corollaire des phénomènes d'étalement urbain autour des grands axes de pénétration, notamment l'A750 en vallée de l'Hérault (autoroute gratuite avec des échangeurs tous les 5 km) et de congestion croissante sur ces mêmes axes. Aussi, si la ville de Montpellier peut s'appuyer sur un réseau domestique efficient, en matière de mobilité, c'est **l'interface en transports entre la Métropole et ses territoires voisins** qui ressort comme un des enjeux centraux pour le territoire (niveau d'offre des transports en commun insuffisant hors métropole, inégalités de desserte, enjeux de billettique, d'aménagement de pôle d'échanges et d'articulation des offres…). En dehors du territoire métropolitain, **le pôle nîmois présente une situation singulière, étant soumis à une double dynamique** : d'une part, l'attractivité croissance de la métropole montpelliéraine et d'autre part, une structuration propre autour d'un bassin de vie et d'emploi distinct, pouvant s'appuyer sur une étoile ferroviaire déjà développée. **Le projet concerne également une large bande littorale allant de la Grande-Motte/Port Camargue à l'étang de Thau relevant, là aussi, d'un double enjeu** : d'une part proposer une offre de service attractive pour encourager le report modal des usages du quotidien, notamment en ce qui concerne le bassin de vie de Sète et d'autre part, articuler finement les flux locaux avec les flux touristiques, à plus forte raison en haute-saison. **Au-delà, le périmètre comprend, en ses bordures ouest et nord, deux territoires distincts**. A l'ouest, les bassins de Lodève et de Clermont l'Hérault, regroupés au sein du Pays Coeur d'Hérault, et la partie héraultaise du plateau du Larzac se caractérisent par une population plus paupérisée (présence de QPV), vieillissante et moins motorisée. Au nord, la Communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup, présente aussi des enjeux de déplacements vers la métropole à améliorer.

La cohérence entre niveaux de desserte, densité urbaine et besoins de mobilité est ainsi considérée comme une condition de réussite du projet, en particulier dans un contexte de forte attractivité démographique et de vulnérabilité accrue au changement climatique.

Les acteurs soulignent la nécessité de structurer le développement urbain autour des gares et des pôles d'échanges multimodaux, d'améliorer l'accessibilité des pôles d'emplois et d'anticiper les besoins spécifiques des territoires peu denses ou en bordure du périmètre du SERM. Dans ces secteurs, des solutions de rabattement adaptées, incluant transports à la demande et services de mobilité fine, apparaissent comme des compléments indispensables à l'offre structurante.

Renforcer l'attractivité et la robustesse de l'offre ferroviaire

Le dialogue territorial a confirmé le rôle structurant de l'offre ferroviaire dans l'architecture du SERM Montpellier Méditerranée. Les deux axes ferroviaires montpelliérains constituent une colonne vertébrale littorale indispensable pour les déplacements domicile-travail, étudiants et interurbains, en particulier entre Montpellier, Nîmes, Sète, Lunel, Béziers (hors périmètre SERM) et les territoires plus périphériques sur laquelle la démarche SERM devra s'appuyer.

Les échanges ont mis en évidence un **double enjeu temporel :**

- **articuler de manière lisible et progressive les horizons pré et post mise en service de la Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan (LNMP)** ;
- **garantir, dans cet intervalle, une amélioration tangible de la fréquence, de la régularité et de l'amplitude horaire des dessertes existantes**.

Les acteurs soulignent l'importance de la cohabitation entre les usages du quotidien et les circulations à grande vitesse, afin que le développement du ferroviaire structurant ne se fasse pas au détriment de la desserte fine des bassins de vie. L'amélioration du cadencement, la fiabilité de l'exploitation et la lisibilité des horaires apparaissent comme des conditions indispensables pour ancrer durablement le train dans les pratiques quotidiennes, y compris pour les territoires du SERM situés dans l'arrière-pays et donc sans être à proximité d'une gare.

Les attentes portent également sur une meilleure desserte des pôles intermédiaires et des territoires d'interface, tels que Lunel, Vergèze ou le bassin de Sète, afin de renforcer la cohésion entre la métropole montpelliéraine, le pôle nîmois et les territoires littoraux.

Structurer l'offre routière et améliorer la compétitivité des transports collectifs

Le dialogue territorial a mis en évidence le caractère structurant du réseau routier pour les mobilités du quotidien, notamment dans les territoires périurbains et ruraux situés en périphérie de la métropole, sur lequel le SERM devra s'appuyer. Les phénomènes de congestion (et les risques associés en termes de sécurité routière) sur les grands axes de pénétration, en particulier l'A750 dans la vallée de l'Hérault ou l'A709 à l'approche de Montpellier, constituent cependant **un frein majeur à l'attractivité des déplacements**.

Dans ce contexte, **les lignes de services routiers express sont perçues comme un levier essentiel du SERM**, à condition qu'elles proposent des temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture individuelle. Les échanges ont insisté sur la nécessité de :

- limiter le nombre d'arrêts pour préserver la performance des lignes ;
- déployer des aménagements dédiés (voies réservées, requalification d'axes existants) afin d'éviter les zones de congestion ;
- garantir un cadencement régulier et une amplitude horaire adaptée aux déplacements contraints, y compris en dehors des périodes scolaires.

Plus spécifiquement, les échanges ont mis en évidence des besoins ciblés sur plusieurs axes de services express routiers structurants, en particulier sur la route de Ganges et la ligne de Saint-Mathieu-de-Tréviers (route de Mende), qui concentrent d'importants flux domicile-travail vers la métropole. Par ailleurs, le cas de la liaison entre Gignac et Montpellier illustre les difficultés de structuration de l'offre routière existante sous la forme d'une ligne de Car Express (ou de Car à Haut Niveau de Service) : le CHNS Cœur d'Hérault, en étude, fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires, tant en matière de clarification du calendrier que de lisibilité du projet.

En matière de covoiturage, l'enjeu porte sur l'identification des aires pertinentes, en lien avec les pôles d'échanges, et sur l'organisation d'un rabattement efficace vers les axes structurants.

L'articulation entre services routiers express, réseau ferroviaire et rabattement local vers les pôles d'échanges est apparue comme un facteur déterminant du bon fonctionnement global du système.

Développer l'intermodalité et renforcer le rôle des pôles d'échanges multimodaux ferroviaires et routiers

La diversité des territoires composant le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée implique une structuration forte de l'intermodalité. Le dialogue territorial a fait ressortir une

classification des pôles d'échanges multimodaux (PEM) comme des points d'ancrage majeurs du système de mobilité, à la fois portes d'entrée du SERM et lieux de diffusion vers les territoires environnants. Les partenaires identifient les enjeux de services, d'accès et d'image qui doivent être associer à ces lieux.

Les cas de Lunel et de Gignac illustrent une dynamique déjà engagée de montée en puissance des PEM, tandis que d'autres sites, comme Saint-Gély-du-Fesc, sont appelés à évoluer vers des pôles plus complets intégrant stationnement relais, correspondances bus-car-train, covoiturage et mobilités actives. À l'ouest du périmètre, la création d'un pôle d'échanges multimodal à Lodève est identifiée comme un levier structurant pour renforcer l'accessibilité du territoire du Lodévois et Larzac, organiser les rabattements vers l'offre structurante du SERM et améliorer l'articulation entre mobilités du quotidien et dessertes interterritoriales.

Les dessertes intermédiaires de Saint-Félix-de-Lodez et de Saint-André-de-Sangonis font également partie de la réflexion. **Les acteurs insistent sur la nécessité d'anticiper l'évolution à long terme de ces pôles**, en fonction des dynamiques de fréquentation et des usages intermodaux, et de sécuriser les cheminements piétons et cyclables entre les PEM, les centres-bourgs et les zones d'activités.

Accélérer le développement des mobilités actives

Le vélo et les mobilités actives sont largement reconnus par les territoires comme des composantes essentielles du SERM, tant pour le rabattement vers le réseau structurant que pour la diffusion locale des déplacements. Le dialogue territorial a souligné l'importance d'une articulation étroite avec le Réseau Express Vélo (REV) de la métropole et les réseaux cyclables portés par les autres territoires, afin d'assurer des liaisons continues, directes et sécurisées entre les territoires périphériques et la métropole.

Les échanges ont également mis en avant **plusieurs leviers prioritaires :**

- le développement de stationnements vélos sécurisés et en nombre suffisant dans les gares et PEM ;
- l'intégration de services complémentaires, tels que le vélo en libre-service – et ce à l'échelle du SERM, au plus près des pôles d'échanges ;
- la résorption des discontinuités cyclables identifiées comme des freins majeurs à l'usage quotidien du vélo.

La fiabilité et la sécurité du réseau cyclable sont apparues comme des conditions indispensables pour inscrire durablement les mobilités actives dans les pratiques quotidiennes.

Harmoniser la tarification et la billettique via le MaaS

Le développement d'un système de MaaS est perçu comme un levier stratégique pour renforcer la cohérence et la lisibilité de l'offre de mobilité à l'échelle du SERM Montpellier Méditerranée. Les acteurs expriment une attente forte en faveur d'une tarification intégrée et d'une billettique unifiée, permettant un accès fluide à l'ensemble des modes (train, services routiers express, réseaux urbains, services complémentaires).

L'interopérabilité entre réseaux régionaux et locaux est identifiée comme un enjeu central : les usagers doivent pouvoir utiliser un titre unique, quel que soit le canal d'achat, et bénéficier d'une information voyageurs lisible, en temps réel, sur les correspondances et les horaires.

La clarification des périmètres tarifaires, tant à l'intérieur du SERM qu'aux interfaces avec les territoires voisins, est également perçue comme un facteur clé pour encourager les déplacements interterritoriaux et les usages réguliers

2. Les enseignements pour le schéma de gouvernance et le plan de financement

Les modalités de dialogue territorial afin de coconstruire le schéma de gouvernance et le plan de financement

Une série d'entretiens d'atterrissage :

Entre les mois de décembre 2025 et de février 2026, et conformément à la décision du comité de pilotage du 28 octobre 2025, la Société des grands projets a conduit **une nouvelle phase de dialogue territorial** visant à finaliser la consolidation du schéma d'offre cible du SERM Montpellier Méditerranée et à **recueillir des expressions politiques sur les volets gouvernance et financement**.

Cette démarche s'est appuyée sur une **série d'entretiens bilatéraux** menés auprès d'un ensemble représentatif d'acteurs institutionnels et opérationnels, au niveau politique. **L'ensemble des partenaires suivants du SERM Montpellier Méditerranée a été rencontré** : la Région Occitanie, le Département de l'Hérault, Montpellier Méditerranée Métropole, Nîmes Métropole, Sète Agglopôle Méditerranée, Lunel Agglo, Pays de l'Or Agglomération, ainsi que les Communautés de communes Vallée de l'Hérault, Lodévois et Larzac, Clermontais et Grand Pic Saint Loup, ainsi qu'Hérault Transport. Ont également été consultées les préfectures du Gard et de l'Hérault, Autoroutes Sud de France, l'Aéroport Montpellier Méditerranée et le Port Sud de France.

Ce cycle d'entretiens a permis de **recueillir les attentes, les convergences et les interrogations** des élus et partenaires rencontrés, tout en identifiant les sujets devant faire l'objet d'une attention particulière dans la suite de la démarche.

Principes de gouvernance

Les échanges conduits ont fait apparaître un ensemble de principes largement partagés concernant la future gouvernance du SERM Montpellier Méditerranée. Les acteurs insistent sur la nécessité de préserver, à court terme, une **gouvernance inspirée de celle de la préfiguration**, appréciée pour sa capacité d'**adaptation et son fonctionnement équilibré**. Montpellier Méditerranée Métropole a réaffirmé son souhait de pouvoir converger à terme vers une structure dotée d'une personnalité morale afin d'incarner la gouvernance des mobilités sur le territoire.

A court terme, la gouvernance souhaitée doit ainsi rester :

- **souple**, pour s'adapter à la diversité des territoires et à la progressivité des projets ;
- **légère**, afin de ne pas ajouter une strate décisionnelle supplémentaire dans un paysage institutionnel déjà dense et ne pas dupliquer des instances existantes ;
- **équilibrée**, afin de permettre à chaque structure d'occuper sa juste place et de disposer d'un pouvoir de décision sur les projets qui la concerne ;
- **transparente**, pour garantir la lisibilité des processus, faciliter la coopération et encadrer les discussions financières.

La grande majorité des acteurs se prononce ainsi en faveur d'un **démarrage reposant sur une structure de gouvernance** en comitologie – détaillée durant les bilatérales et décrit ci-après dans ce présent dossier (cf. volet gouvernance) – qui constitue un socle partagé et opérationnel.

Par ailleurs, un accord large se dégage sur **la nécessité d'intégrer Hérault Transport** au dispositif de gouvernance, en raison de son rôle structurant et de son expertise en matière de mobilités sur le périmètre héraultais. Les modalités précises de cette intégration restent toutefois à préciser. Une **étude spécifique sur la gouvernance de l'exploitation**, à lancer dès que possible, permettrait de définir les contours d'une mission dédiée au déploiement opérationnel de l'exploitation du SERM. À ce stade, son périmètre comme son degré d'institutionnalisation restent encore à définir.

Principes de financement

Les entretiens ont également permis d'identifier les grandes orientations attendues pour contribuer au financement du SERM. Ils ont permis de réaffirmer que les partenaires, constitués d'une diversité d'acteurs, AOM et non AOM, sont tous convaincus de la nécessité de la démarche SERM.

Plusieurs territoires, notamment ceux situés dans l'arrière-pays, rappellent qu'ils **ne sont qu'indirectement liés aux objets ferroviaires** et qu'ils n'ont donc pas vocation à contribuer au financement des infrastructures ou de l'exploitation ferroviaire. De même, Nîmes Métropole qui n'est qu'indirectement concernée par le volet routier du SERM, n'a pas vocation à participer à son financement et à sa conception. Les EPCI non AOM ont également partagé leur volontarisme dans le portage politique de la démarche SERM, en rappelant que leur contribution au financement devrait être précisée au regard de leurs compétences en matière de transports.

L'ensemble des acteurs (et en particulier Montpellier Métropole) a souligné l'importance de **valoriser les investissements déjà réalisés** au cours du précédent mandat en faveur de l'amélioration des mobilités. Dans un contexte budgétaire contraint, cette reconnaissance doit également éviter toute forme de double contribution sur des champs d'intervention déjà financés.

Montpellier Métropole rappelle l'importance du **financement de l'exploitation** pour assurer la jonction entre les territoires voisins et l'articulation avec les services existants.

Enfin, un besoin partagé de **transparence financière** et de **cloisonnement des phases et périmètres de déploiement** est exprimé. Les collectivités souhaitent pouvoir s'assurer qu'elles ne contribueront qu'aux projets dont elles bénéficieront effectivement. Ce principe de proportionnalité est perçu comme un élément clé pour garantir un financement équitable et soutenable.

3. Les enseignements pour la démarche d'ensemble

La démarche d'association des territoires engagée en phase de préfiguration a constitué le fondement de l'émergence d'un projet véritablement porté par le territoire. En mettant en partage et à l'approbation de tous les enjeux de mobilité, elle a permis de construire une compréhension commune du projet, de ses objectifs et de ses effets attendus, condition indispensable à son appropriation par l'ensemble des acteurs comme, dans le futur, par les citoyens.

Les temps d'échange, et en particulier l'atelier de dialogue territorial, ont permis de traduire des besoins exprimés localement en orientations structurantes, en croisant les réalités

territoriales, les usages du quotidien et les différents volets du projet (offre de service, gouvernance et financement). Les entretiens ont, quant à eux, instauré un cadre de dialogue de confiance, offrant à chaque partenaire la possibilité d'exprimer ses attentes, ses priorités et ses points de vigilance, et contribuant ainsi à rendre le projet plus lisible et concret.

Cette dynamique collective constitue un levier essentiel pour faire du SERM un projet compréhensible partagé et progressivement approprié au-delà des seuls cercles institutionnels. Elle a vocation à se poursuivre et s'amplifier dans les phases ultérieures de conduite de la démarche, afin d'accompagner la définition de l'offre de service, les priorités d'aménagement et la coordination des travaux, tout en association étroitement l'ensemble des échelons concernés et le grand public, dans le cadre de démarches volontaires ou réglementaires.

Les modalités d'association des conseils de développement (CODEV) et les comités de partenaires (COPAR)

Pour rappel, le code général des collectivités territoriales, modifié par la promulgation de la loi SERM du 27 décembre 2023, prévoit que les CODEV doivent être consultés "*sur le prcjet de services express régional métropolitain lorsqu'il a été mis en place par un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre qui est autorité organisatrice de la mobilité dans son ressort territorial, lorsque son territoire est inclus en tout ou partie dans ce prcjet*".

Pour rappel également, le code des transports, modifié par la promulgation de la loi SERM du 27 décembre 2023, prévoit que les COPAR doivent être consultés *"sur tout prcjet de mobilité structurant, y compris les services express régionaux métropolitains.*"

Dans ce cadre, les CODEV du Grand Pic Saint-Loup, du Pays Cœur d'Hérault, du Pays de l'Or et de Nîmes Métropole ont été rencontrés par la Société des grands projets au titre de la mission de préfiguration en réunion CODEV dédiée au SERM. Montpellier Méditerranée Métropole a également présenté le SERM Montpellier Méditerranée à son CODEV.

A l'automne 2026, une réunion élargie est prévue afin de réunir les CODEV et COPAR du périmètre SERM, ainsi que l'Assemblée des Territoires d'Occitanie et les élus, pour informer et recueillir leurs avis sur ce présent dossier de demande de statut, en vue de la poursuite de la démarche SERM.

La démarche de dialogue territorial élargi conduite dans le cadre de la préfiguration du SERM Montpellier Méditerranée a permis de structurer une dynamique collective autour du projet et de favoriser une appropriation partagée de ses enjeux par l'ensemble des territoires concernés. En combinant des temps d'échange bilatéraux approfondis et des séquences de travail collectif, cette démarche a contribué à enrichir le diagnostic des mobilités, à préciser les attentes locales et à identifier les points de convergence comme les sujets de vigilance.

Elle a également permis de nourrir la construction du schéma d'ensemble, du schéma de gouvernance et du plan de financement, en tenant compte de la diversité des situations territoriales, des compétences exercées et des capacités contributives des partenaires.

Au-delà des enseignements opérationnels, le dialogue engagé a posé les bases d'un climat de confiance et de coopération, indispensable à la poursuite du projet dans ses phases ultérieures. Cette dynamique d'association des acteurs constitue ainsi un socle essentiel pour accompagner le passage de la préfiguration au déploiement du SERM, et appelle à être prolongée et approfondie afin de garantir la cohérence, la lisibilité et l'acceptabilité du projet de service à l'échelle du territoire.

PARTIE 4 :

Les objectifs du SERM : un choc d'offre rendu possible par le développement d'une étoile multimodale

Le SERM Montpellier Méditerranée vise à planifier le déploiement d'une étoile multimodale performante pour répondre aux besoins de mobilité du grand territoire. L'ambition est de créer une alternative crédible à la voiture individuelle, en s'appuyant sur la complémentarité entre les modes ferroviaires, routiers, urbains et doux, autour de pôles d'échanges multimodaux.

À l'horizon 2034, deux axes ferroviaires renforcés, cinq lignes de cars express et deux lignes de bustram structureront le réseau. Un réseau cyclable permettra un rabattement efficace vers les gares et pôles d'échanges, accompagné d'une information voyageurs unifiée.

Le SERM sera complété par des projets desservant les cœurs urbains du territoire : extension et adaptation du tramway de Montpellier, phase 2 du BHNS de Sète…

Le SERM prévoit une montée en puissance progressive de l'offre, avec des améliorations visibles dès les premières années.

A. L'ambition cible du SERM Montpellier Méditerranée : coconstruire une étoile multimodale

Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée porte une ambition structurante : organiser, à l'échelle du bassin de vie, une **étoile multimodale performante, lisible et robuste**, capable de répondre durablement aux besoins de mobilité du quotidien dans un territoire en forte croissance démographique et économique, marqué par une dépendance élevée à la voiture individuelle et des déséquilibres territoriaux persistants.

Cette ambition repose sur une **complémentarité assumée entre les modes ferroviaires, routiers, urbains et doux**, articulée autour de pôles d'échanges multimodaux renforcés, et sur une montée en puissance progressive de l'offre de service. Le SERM vise ainsi à constituer une alternative crédible à l'autosolisme, en garantissant des **temps de parcours compétitifs**, une **fiabilité accrue**, des **fréquences élevées** et des **amplitudes horaires étendues**, adaptées à la diversité des usages et des territoires, du littoral à l'arrière-pays.

À horizon 2034, l'étoile multimodale du SERM s'appuiera sur **deux axes ferroviaires structurants**, renforcés en fréquence et en capacité, sur **cinq lignes de cars express** et **deux lignes de Bustram** offrant un haut niveau de service sur les principaux corridors périurbains, ainsi que sur un **réseau cyclable structurant** permettant un rabattement efficace vers les gares et les pôles d'échanges. Ces composantes seront accompagnées par le développement de services à l'usager intégrés : information voyageurs unifiée, interopérabilité tarifaire progressive et outils de MaaS favorisant la lisibilité de l'offre à l'échelle du SERM Montpellier Méditerranée.

L'ambition cible du SERM s'inscrit dans une **trajectoire phasée**, permettant des améliorations visibles dès les premières années, notamment par le renforcement des offres en heures creuses et le déploiement de services routiers express, tout en anticipant les évolutions d'infrastructures à plus long terme, en particulier ferroviaires et routières. Elle repose sur une **démarche de co-construction étroite avec l'ensemble des partenaires du territoire**, associant collectivités, autorités organisatrices de la mobilité et gestionnaires d'infrastructures, afin d'adapter le schéma d'ensemble aux réalités locales et aux enjeux spécifiques de chaque bassin de vie.

En structurant une étoile multimodale cohérente et progressive, le SERM Montpellier Méditerranée constitue ainsi un **levier majeur de transition écologique, de cohésion territoriale et d'attractivité**, au service d'une mobilité plus durable, plus équitable et plus résiliente à l'échelle de la grande aire montpelliéraine et nîmoise.

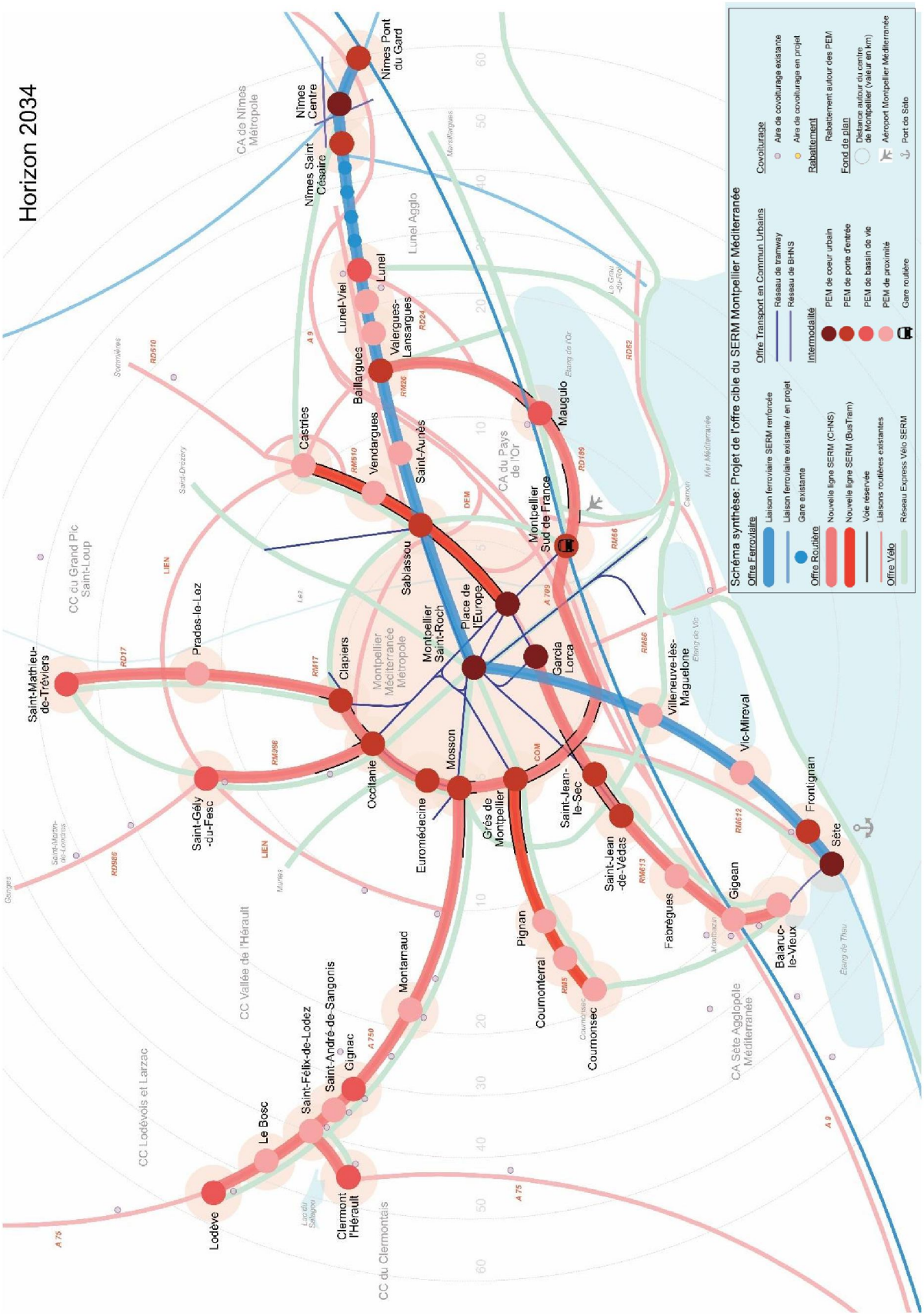


Figure 39 : Schéma d'offre cible du SERM Montpellier Méditerranée

B. Les objectifs du SERM en matière d'aménagement

Le projet de SERM doit accompagner et renforcer une vision globale d'aménagement en lien avec les documents de planification :

- Équilibrée entre la Métropole de Montpellier Méditerranée, les polarités principales (Sète, Lunel, Frontignan) et secondaires hors métropole (Mauguio, St-Gély-du-Fesc, Clermont-l'Hérault, Lodève, Gignac…), et les plus petites villes (Saint-Mathieu, Cournonsec…), tout en développant une liaison inter-métropolitaine avec Nîmes ;
- Axée sur le rayonnement économique de l'ensemble du territoire concerné ;
- Décarbonée grâce au report modal et à l'intermodalité ;
- Résiliente avec la prise en compte des risques environnementaux et climatiques actuels et à venir.

Pour répondre aux enjeux identifiés dans l'état des lieux, les pistes suivantes d'objectifs en termes d'aménagement du territoire ressortent de l'analyse des documents de planification et des projets de territoire de Montpellier et Nîmes :

- **Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements**. Cela implique une intégration de la mobilité dans une stratégie d'aménagement durable du territoire, en renforçant le rôle des centralités urbaines et périurbaines dans une logique de « bassins de proximité », avec par exemple une organisation en quadrant (Littoral sétois, Pays de l'Or, Cœur d'Hérault, Grand Pic St-Loup, Lunellois…). Cela implique en outre une hiérarchisation des fonctions des pôles urbains pour une répartition optimale des services et une meilleure complémentarité entre eux, de manière à renforcer la structure du territoire et limiter l'étalement urbain.

- Développer la **sobriété et la maîtrise foncière**, pour répondre au besoin de production de logements (lié à la croissance démographique du territoire : 12000 nouveaux habitants chaque année) tout en étant économe en foncier et en privilégiant le renouvellement urbain. Un travail de répartition géographique de la croissance démographique et de la production de logements sera nécessaire pour **limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols** en périphérie des villes et bourgs ou dans les zones plus rurales. Il s'agit notamment de réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles, en donnant la priorité à l'intensification urbaine, notamment dans les secteurs aux abords des gares, PEM, arrêts transports en commun et le long des corridors structurants. Certains EPCI ont défini des objectifs de seuils d'artificialisation ou de densités minimales à respecter au sein de leur territoire dans leur SCoT, qui sont précisés dans le chapitre 6.

- Une **meilleure desserte et connectivité des territoires** par des lignes structurantes, en particulier ceux qui sont actuellement enclavés et qui ne disposent pas de lignes de transport régulières (notamment dans l'arrière-pays) mais où la demande est présente, ainsi que les pôles attracteurs de déplacements (gare TGV Sud de France, CHU, université, stade de la Mosson…) et les quartiers prioritaires de la politique de la ville (11 QPV desservis à 800 mètres). L'amélioration de la desserte par la création ou le renforcement de lignes structurantes a pour but de proposer des alternatives efficaces à l'usage de la voiture individuelle contribuant ainsi à l'amélioration du cadre de vie des habitants du SERM, à la réduction des émissions de GES, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la diminution des nuisances sonores.

- **Renforcer l'accès aux services et équipements** structurants afin de proposer une offre de proximité accessible à tous et dynamique, notamment en centre-ville. La meilleure desserte des **secteurs d'emplois**, notamment ceux situés à la périphérie de

Montpellier ou dans les territoires ruraux est également un objectif du SERM au service d'un territoire plus équilibré.

- **Améliorer le partage de l'espace public** pour redonner de l'espace aux piétons et aux vélos, en particulier dans les centres-villes et aux abords des gares et lignes de transports en commun pour les rendre plus accueillants, améliorer l'accessibilité PMR et réduire la place de la voiture en maîtrisant et requalifiant l'offre de stationnement notamment. Il s'agit de repenser et réaménager l'espace public en créant des aménagements adaptés, confortables et sécurisés, aux piétons et cyclistes, tels que la création de zones de rencontre ou de zones de circulation apaisée. La végétalisation des espaces publics doit également être intégrée pour les adapter aux enjeux climatiques, en augmentant la couverture végétale pour atténuer les îlots de chaleur urbains.

Dans le **projet de grand territoire de Montpellier**, la démarche SERM est présentée comme l'occasion de définir un nouveau modèle d'aménagement compatible avec les impératifs de transition et les objectifs présentés ci-dessus. Elle place les mobilités en amont de la question de l'urbanisme et non en rattrapage du développement urbaine. La démarche SERM prend ainsi une portée transformatrice du cadre pour penser l'aménagement du territoire.

C. Une étoile de services routiers à haut niveau de performance, ambitieuse et structurante

1. Une ambition structurante pour la mobilité de l'aire métropolitaine montpelliéraine

Dans un contexte marqué par la dépendance persistante à la voiture individuelle, notamment pour les déplacements domicile-travail en provenance des territoires entourant la métropole montpelliéraine, la mise en place d'un réseau de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS), ou Car Express, vise à offrir une alternative de qualité, robuste et compétitive à la voiture.

La spécificité du territoire montpelliérain réside dans l'absence d'un réseau ferroviaire radial structurant : **la gare Saint-Roch n'est pas au cœur d'une étoile TER fonctionnelle**, contrairement à d'autres métropoles. Ce déficit d'infrastructure rend difficile un rabattement ferroviaire massif depuis les périphéries. Dans ce contexte, **le SERM Montpellier Méditerranée se distingue en structurant son offre autour d'un maillage de lignes routières express**, qui joue un rôle équivalent à celui d'un réseau ferroviaire métropolitain dans d'autres territoires.

Le principe fondateur du projet, issu de l'étude de l'étoile montpelliéraine, repose ainsi sur un **maillage multimodal cadencé**, adossé à des **infrastructures existantes** et des aménagements adaptés (voies réservées, pôles d'échanges multimodaux). Il s'agit de rendre plus fluide, plus rapide et plus lisible l'usage des transports collectifs pour des populations aujourd'hui insuffisamment desservies. Le Car Express incarne cette ambition, en assurant des liaisons directes et fréquentes entre les zones périurbaines et les principaux pôles de destination (gare Sud de France, Mosson, Occitanie, Garcia Lorca…).

2. Une offre actuelle à structurer, optimiser et renforcer

Le réseau des lignes de cars interurbaines du périmètre héraultais est aujourd'hui organisé par **Hérault Transport**, par transfert de compétence de la Région Occitanie, pour un total d'environ 70 lignes dans le département de l'Hérault.

Une quinzaine de lignes régulières déjà existantes assurent un service structurant sur les principaux corridors périurbains. L'analyse des données issues du comptage annuel et du « Jour

Ouvré de Base » (JOB 2022) permet de confirmer la **pertinence de ces corridors pour une montée en gamme** de l'offre de transport :

- Axe « Balaruc – Montpellier » : emprunté par trois lignes qui totalisent plus de 900 voyageurs par jour ;
- Axe « Lodève / Clermont l'Hérault- Montpellier » : emprunté par huit lignes qui totalisent plus de 3 600 voyageurs par jour ;
- Axe « Saint-Gély-du-Fesc / Saint-Mathieu-de-Tréviers - Montpellier » : emprunté par deux lignes qui totalisent près de 1 500 voyageurs par jour ;
- Axe « Baillargues - Montpellier » : emprunté par deux lignes qui totalisent 1 350 voyageurs par jour (hors titres TaM).

Ces données sont venues éclairer le choix des tracés retenus pour le déploiement des CHNS, en s'appuyant sur des **flux de mobilité déjà bien établis**. Toutefois, l'offre restant limitée sur la plupart de corridors (« trous » de desserte de plusieurs heures en journée, dernier départ vers 19h30, congestion routière avérée…), la mise en place des CHNS appellera une amélioration de la vitesse commerciale, de la fréquence et de l'intermodalité aux principaux pôles d'échange.

Les lignes principales du périmètre d'étude, dites « lignes régulières » sont présentées sur le plan ci-dessous :

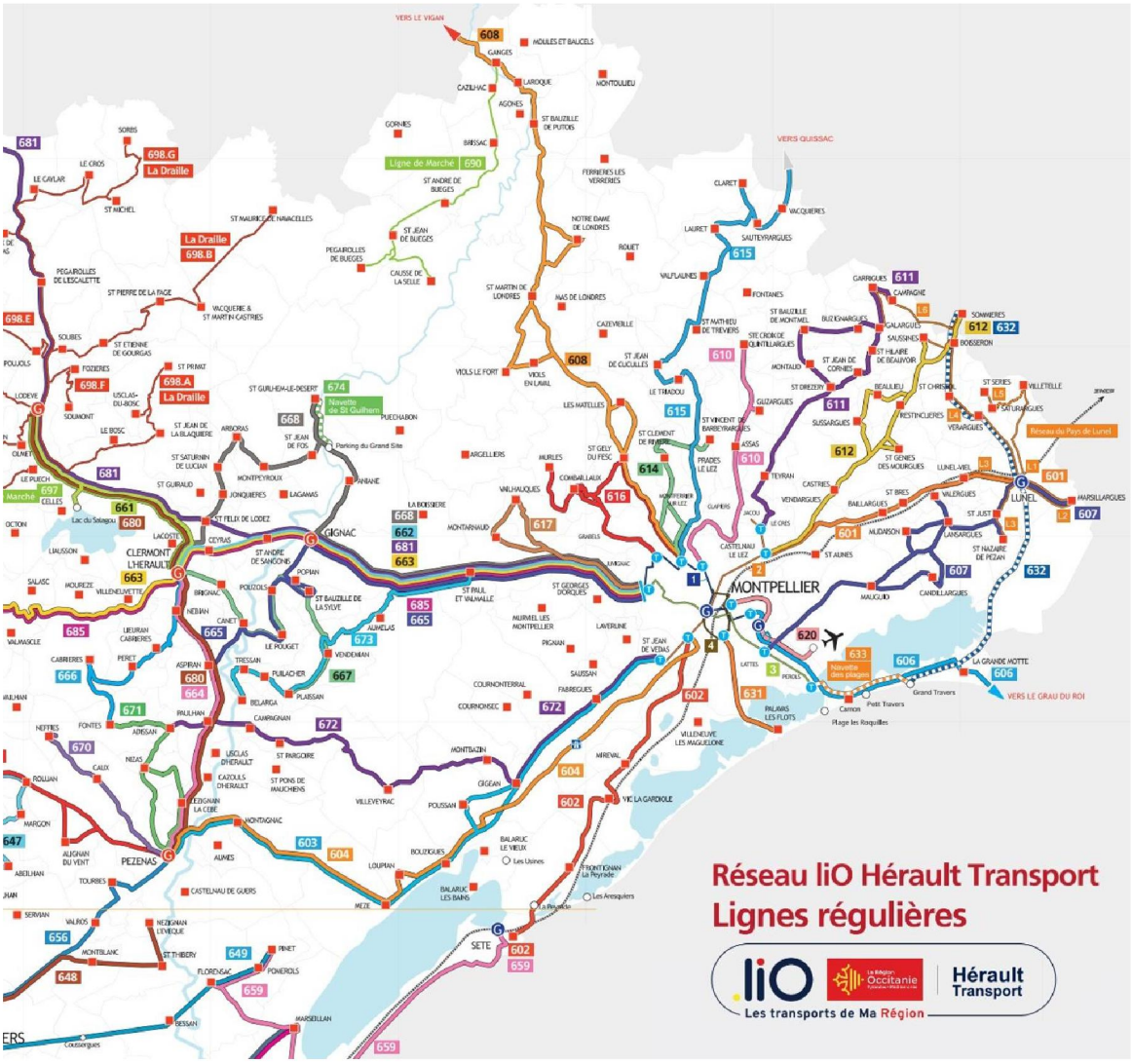


Figure 40 : Lignes régulières du périmètre SERM exploitées par Hérault Transport (Source : Hérault Transport)

Hérault Transport utilise différents matériels roulant pour assurer ses services de transports :

- **Autocars interurbains** : véhicules principalement utilisés pour les lignes régulières. Ils sont équipés pour offrir un confort optimal aux passagers sur de plus longues distances et permettent le transport des personnes à mobilité réduite. Ils peuvent être ponctuellement de moindre capacité, notamment dans des zones rurales où la demande est plus faible ;

- **Autocars scolaires** : spécialement équipés pour transporter des élèves en toute sécurité, ces bus répondent aux normes de sécurité les plus strictes ;

Dans le cadre de ses efforts pour réduire son empreinte carbone, Hérault Transport intègre progressivement des **véhicules électriques et hybrides** dans sa flotte.

Ligne	**Fréquentation 2022**	**Fréquentation JOB 2022**	**Allers-retours par jour** (période scolaire)	**Dernier départ en semaine depuis Montpellier Métropole**	**Correspondance projet Car Express**
601	49 559 (hors titres TaM)	246	10	19h35	Baillargues – Sud de France
607	101 396	572	22	19h45	
602	102 367 (hors titres TaM)	381	11	19h35	*Aucune (TER Sète-Montpellier)*
620	157 339	1050	28	20h	*Aucune (Liaison vers l'aéroport)*
621	12436 *(2024)*	295	8	9h30	
603	65 291	251	26	19h45	Balaruc-le-Vieux – Garcia Lorca
604	151 347	516			
672	35 260	139			
606	244 083	532	15	19h40	*Aucune (Liaison vers le littoral)*
612	38 680 (hors titres TaM)	248	14	19h36	Castries – Place de l'Europe
608	261 603	1027	26	19h45 / 20h15 (période scolaire)	Saint-Gély-du-Fesc - Occitanie
615	69 623	401	11	18h45	Saint-Mathieu-de-Tréviers - Occitanie
617	93 285	519	11	19h35	Lodève – Clermont l'Hérault - Mosson
661	185 674	727	39	20h20	
662	255 718	1152			
663	134 270	459			
665	22 080	98			
668	50 172	158			
681	105 930	315			
685	48 826	182			

Figure 41 : *Fréquentation annuelle 2022 des lignes sur des futurs axes de CHNS du SERM, nombre d'allers-retours et dernier départ en 2026 (Source : Hérault Transport)*

3. Une offre cible concertée et territorialisée

L'élaboration de l'offre de cars express a reposé sur une méthodologie collaborative, intégrant à la fois les apports d'expertises techniques, les données territoriales et les retours des partenaires du SERM. Ce travail de préfiguration a permis de **consolider les grandes orientations du projet-cible**.

Outre les données INSEE de flux domicile-travail mises à jour à 2021, les résultats de l'étude étoile de 2020 ont été mobilisés pour identifier les **corridors pertinents**. Les échanges bilatéraux menés en octobre et novembre 2024, ainsi que l'atelier de dialogue du 13 novembre 2024, ont permis de confirmer la sélection des branches prioritaires. Le comité technique du 10 janvier 2025 en a arrêté les terminus-destinations.

Ce travail a été approfondi lors d'un atelier dédié au volet cars express du 18 mars 2025, qui a permis de recueillir les retours des partenaires sur les hypothèses d'aménagements par branche, d'identifier les points de congestion prioritaires aux heures de pointe, et de proposer des scénarios d'enveloppes de coût sous forme de fourchettes ainsi que des hypothèses de calendrier.

Ces principes directeurs ont été partagés et ont permis de clarifier l'**ambition cible du car express** (fréquence, amplitude, vitesse, régularité), les **conditions de réussite** (qualité du matériel, information voyageurs, intermodalité), les **principes de phasage**, et la méthode d'évaluation des **enveloppes de coûts**.

La méthode de co-construction et de consolidation de l'offre cible routière pour le SERM Montpellier Méditerranée peut ainsi être synthétisée en quatre étapes, avec comme point de départ l'étude de l'étoile montpellieraine :

- Etape 1 : Partage de la définition des lignes de car express établie par la DGITM et recueil des expressions lors de l'atelier de dialogue ;
- Etape 2 : Analyse sur la base de données actualisées et arbitrage sur les Origines-Destinations des branches du SERM ;
- Etape 3 : Partage et consolidation de l'ambition cible, des principes de phasage, des conditions de réussite et des scénarios d'enveloppe de coûts par branche ;
- Etape 4 : intégration des éléments dans le dossier de synthèse du SERM.

4. Une offre et des standards de qualité ambitieux comme conditions de réussite pour un service attractif

L'offre de cars express vise à répondre aux exigences d'un **service de transport régulier et fiable**, capable d'absorber une part significative des flux pendulaires. Elle repose sur les caractéristiques suivantes :

- Une **desserte lisible et cohérente**, favorisant des itinéraires directs et clairs : les arrêts sont limités à quelques pôles stratégiques, permettant d'assurer des trajets rapides tout en garantissant un rabattement local *via* les lignes secondaires ou les mobilités douces ;
- Une **fréquence cadencée cible ambitieuse**, de 10 à 15 minutes en heure de pointe, avec un étalement de la plage de pointe sur deux heures. En heure creuse, la fréquence sera comprise entre 20 et 30 minutes (éventuellement 60 minutes sur certaines branches éloignées). Le service est assuré sur **une amplitude horaire large**, de 6h à 22h sur la plupart des lignes, avec des extensions possibles de 5h à 23h sur les itinéraires à forte demande ;

- Un accent mis sur la **fiabilité du service**, garantie par la mise en œuvre de voies réservées (VRTC) sur les tronçons congestionnés, ainsi que par des aménagements spécifiques (signalisation, priorités, pôles d'échange aménagés) ;
- La prise en compte de l'**intermodalité** : Arrêts à des pôles d'échanges multimodaux routiers (PEMR), assurant des correspondances optimisées, une accessibilité maximale, des rabattements organisés sur l'ensemble de la zone de chalandise ;
- **L'articulation avec le réseau structurant urbain** (tramway) ;
- Un **matériel roulant dédié**, dans des conditions de confort renforcées : accessibilité PMR, climatisation, Wi-Fi.

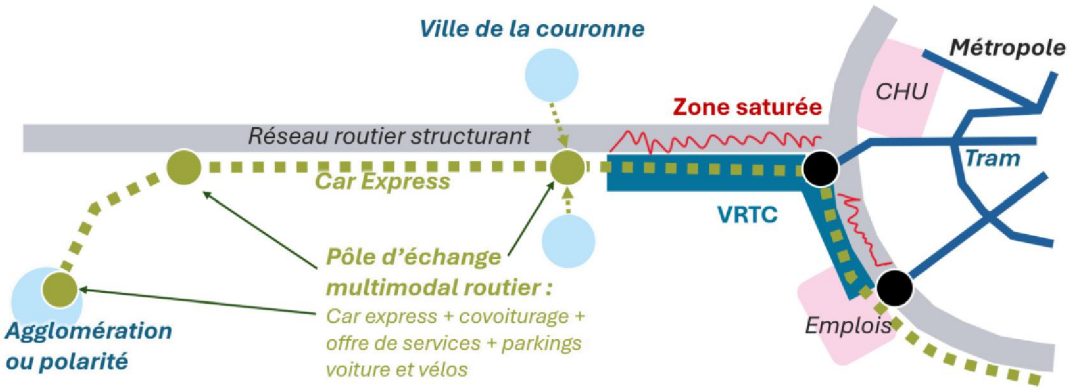


Figure 42 : les principes du car express (source : SGP)

5. Un schéma-cible structurant irriguant les territoires

Cette démarche a abouti à la sélection de cinq lignes de cars express prioritaires en termes de desserte stratégique et de potentiel de fréquentation.

Car express Balaruc-le-Vieux – Montpellier Garcia Lorca

- 24 km, environ 38 minutes
- 6 arrêts, desserte des communes de Balaruc-le-Vieux, Gigean, Fabrègues, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier
- Interconnexion avec le BHNS de Sète et les tramway 2 et 4 de Montpellier

Car express Baillargues – Montpellier Sud de France

- 12 km, environ 16 minutes
- 4 arrêts, desserte des communes de Baillargues, Mauguio et Montpellier
- Interconnexion avec le TER, la ligne 2 du réseau Transp'Or & Mobilités et le tramway 1 de Montpellier

Car express Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier Occitanie

- 9 km, environ 15 minutes
- 3 arrêts, desserte des communes de Saint-Gély-du-Fesc et Montpellier
- Interconnexion avec le tramway 1 de Montpellier

Car express Saint-Mathieu-de-Tréviers – Montpellier Occitanie

- 18 km, environ 25 minutes
- 4 arrêts, desserte des communes de Saint-Mathieu-de-Tréviers, Prades-le-Lez, Clapiers et Montpellier
- Interconnexion avec les tramways 1 et 5 de Montpellier

Car express Lodève / Clermont-l'Hérault – Gignac – Montpellier

- 50 km pour la branche Lodève, 39 km pour la branche Clermont l'Hérault
- 9 arrêts, desserte des communes de Lodève, Le Bosc, Clermont l'Hérault, Saint-Félix-de-Lodez, Gignac, Montarnaud et Montpellier
- Interconnexion avec les tramways 1 et 3 de Montpellier

À ces lignes s'ajoutent deux projets structurants portés par Montpellier Méditerranée Métropole, qui complètent l'armature radiale de transports en commun en site propre.

Le **Bustram A**, reliant Place de l'Europe (tramway 1 et 4) à Castries, dont une première section a été inaugurée en mai 2025 jusqu'à Notre-Dame de Sablassou (tramway 2)

- 11,5 km avec 20 stations au total
- Temps de parcours : 37 minutes

Le **Bustram 4 ou B**, reliant Cournonsec à Grès de Montpellier (tramway 5)

- 12 km dont 4,5km en site propre avec 20 stations au total
- Temps de parcours : 25 minutes

Des services s'appuyant sur l'armature routière actuelle et en projet

Ce schéma cible constitue un objet vivant qui pourra être amené à évoluer en lien avec la création ou la mise en service ou le réaménagement d'infrastructures routières dotées d'aménagements en faveur des transports en commun, notamment le COM qui bénéficiera de voies réservées aux transports en commun. Une réflexion à plus long terme sur le réaménagement multimodal de l'A709 permettra d'envisager de nouveaux services en rocade, favorisant la desserte de la gare Sud de France et de l'aéroport depuis l'ensemble du bassin de mobilité.

Ces évolutions pourront permettre le prolongement des lignes SERM vers d'autres terminus pour améliorer la desserte des équipements structurants par des cars express (par exemple la gare Sud de France, l'aéroport, le CHU ou l'université) ou pour multiplier les correspondances possibles avec le réseau tramway (enjeu de maillage).

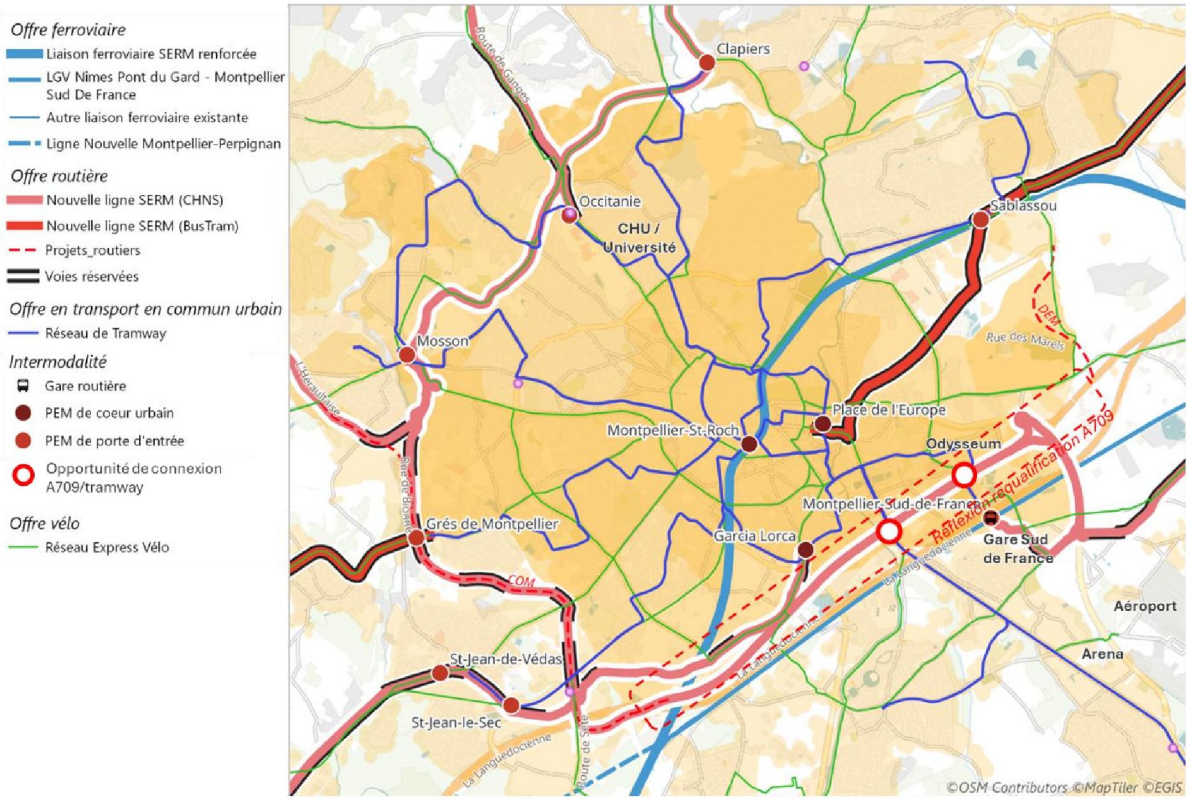


Figure 43 : Opportunités indicatives de dessertes complémentaires ouvertes par l'évolution de l'armature routière dans une logique multimodale

D'autres projets routiers, comme le LIEN et la DEM, pourront également apporter des opportunités nouvelles de desserte (notamment en covoiturage) pour rejoindre de réseau ferroviaire et en particulier la gare Sud de France depuis le Nord et le Nord-Est du territoire.

6. Une ingénierie d'aménagement calibrée, progressive et optimisée

Une identification des possibilités de mise en œuvre progressive, valorisant les infrastructures existantes

Afin de permettre une amélioration progressive de l'offre, un principe de phasage a été retenu pour chaque branche :

- **A court terme**, l'accent sera mis sur une augmentation de l'offre en dehors des heures de pointe, afin de provoquer un premier choc d'offre et d'étendre les amplitudes horaires. Cette phase ne nécessite pas d'aménagements spécifiques et permet d'améliorer la fréquence sur les axes concernés grâce à un renforcement des services existants.
- **A moyen terme**, les premiers aménagements « faciles, économiques et visibles » seront réalisés dans les corridors les plus congestionnés, afin de proposer des gains rapides sur les temps de parcours. Parallèlement, des lignes « sans infrastructure » seront déployées dans les secteurs où la congestion est moins marquée, permettant ainsi d'élargir le réseau sans travaux lourds.
- **A horizon cible**, l'objectif est d'aboutir à une étoile complète, avec la mise en service d'un réseau structurant et optimisé, intégrant l'ensemble des aménagements réalisés et des extensions d'offre, pour une couverture maximale du bassin de mobilité.

Les **horizons de réalisation** de **création et de requalification des grands projets d'infrastructures routières** (LIEN, Contournement Ouest de Montpellier, DEM, A709) seront pris en compte afin d'étudier l'opportunité de **prolongements** de lignes de cars express.

Cet ordonnancement permet de calibrer les dépenses publiques, de lisser les investissements et d'adapter les mises en service à l'évolution des besoins.

Des enveloppes de coûts préliminaires pour traiter les points de congestion

La définition d'une première enveloppe financière nécessaire pour traiter les points de congestion a été réalisée selon la méthodologie suivante :

- L'analyse technique a permis de calibrer, sur la base des **points noirs de congestion constatés en heures de pointe**, des aménagements nécessaires pour assurer la fiabilité des temps de parcours : voies réservées, banalisation de voies, réaménagements ponctuels (giratoires, carrefours), élargissements de chaussée ou d'ouvrages d'art ;
- Ces hypothèses ont été formalisées sous forme de « dires d'expert », avec des ratios de coûts adaptés selon le type de linéaire (urbain / non urbain, 2x1 ou 2x2 voies), les points durs (ouvrages d'art, giratoires, intersections), et les besoins spécifiques (écrans antibruit, signalisation, etc.) ;
- L'application des ratios sur les secteurs identifiés a permis de définir une **enveloppe de coût préliminaire** pour la réalisation des aménagements (dans l'attente d'études de faisabilité ultérieures et des résultats de la modélisation de trafic qui permettront d'affiner les besoins d'aménagements et les chiffrages) ;
- Cette première enveloppe de coût pourrait être optimisée dans la suite des études si des solutions plus légères sont possibles et pertinentes (marquage, réattribution de la largeur de la chaussée, aménagement des accotements…).

Un premier cadrage du calendrier de réalisation des aménagements complets

Un premier travail de cadrage du calendrier pour la réalisation des projets d'aménagements de car express a été réalisé. Ce travail prend en compte les phases d'études et de travaux

(études de faisabilité, études préliminaires, AVP, PRO/DCE, consultation, travaux) ainsi que les procédures réglementaires (inventaire faune-flore, concertation, enquête publique, DUP, demande d'autorisation environnementale).

La durée de réalisation est estimée à environ 6 ans entre le lancement des études de faisabilité et la mise en service, sous réserve d'un bon enchainement des différentes étapes. Cette estimation correspond au déroulement théorique et standard d'un projet et n'intègre pas la possibilité de mener des expérimentations avant la réalisation d'aménagements plus conséquents.

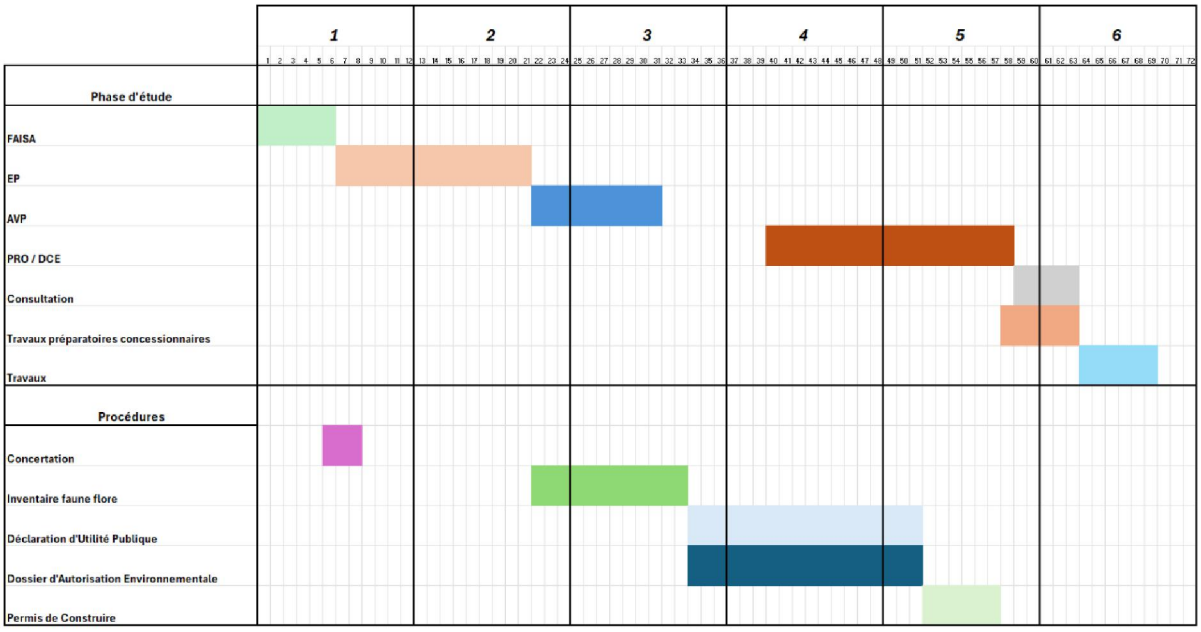


Figure 44 : Planning type (Source : Egis)

Cette méthodologie, commune à l'ensemble des axes, permet de présenter un phasage technique et financier des axes routiers à haut niveau de service dans le dossier (en l'attente d'études de faisabilité ultérieures). Les ratios de coûts retenus et les hypothèses de calendrier de réalisation, figurent en annexe.

7. *Des lignes et aménagements adaptés aux réalités et besoins du territoire*

Les encadrés suivants présentent, une par une, les liaisons routières à haut niveau de service inscrites par les partenaires au schéma d'ensemble, avec, pour chacune d'entre elles, les caractéristiques principales (longueur, temps de parcours, niveau d'offre et de desserte) et les premiers éléments de chiffrages des investissements à réaliser pour les aménagements, et de l'exploitation du service.

Les tracés et positionnement des arrêts sont encore en phase d'étude et certaines alternatives sont ponctuellement envisagées. Dans certains cas, ces caractéristiques pourront être affinées lors de phases ultérieures de développement des projets.

Car express Balaruc-le-Vieux – Montpellier Garcia Lorca

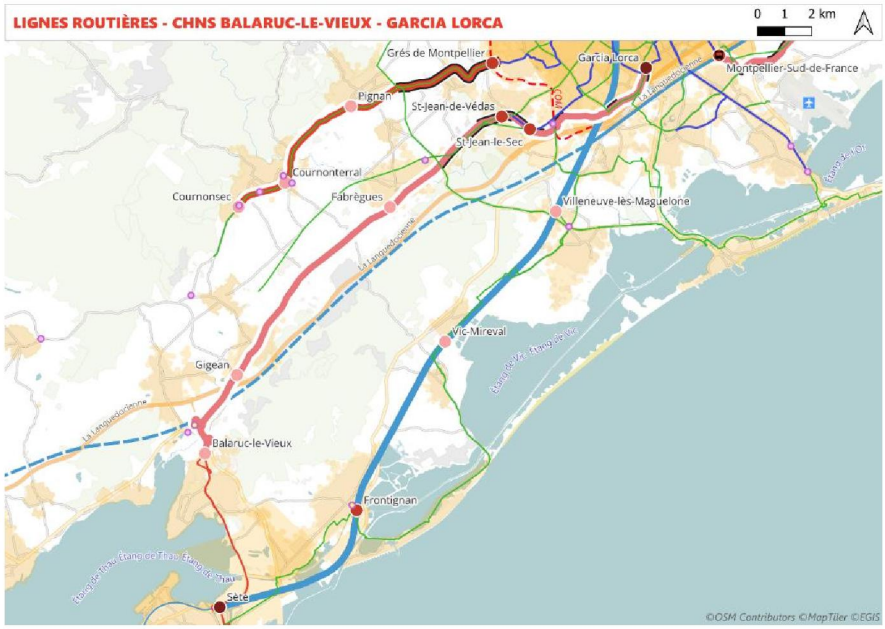


Figure 45 : Car express Balaruc-le-Vieux - Montpellier Garcia Lorca - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis)

Caractéristiques

- La longueur de la ligne est de **24 km**, via la D613.
- Le temps de trajet (avec aménagements) est estimé à environ **40 minutes**.
- L'amplitude horaire envisagée est **6h – 22h**.

Il s'agit de l'amplitude mentionnée dans l'étude étoile. Aucun changement n'a été demandé par les partenaires.

- La fréquence cible proposée est de **10 à 15 min** en heure de pointe et de **20 à 60 min** en heure creuse.

Les **arrêts envisagés** sont les suivants :

- Balaruc-le-Vieux (gare routière existante) ;
- Gigean ;
- Fabrègues ;
- Saint-Jean-de-Védas (interconnexion avec la ligne 2 du tramway) ;
- Saint-Jean-le-Sec (interconnexion avec la ligne 2 du tramway) ;
- Garcia Lorca (interconnexion avec la ligne 4 du tramway).

La desserte de Garcia Lorca est intéressante pour rejoindre les zones économiques sans rupture de charge. Une solution de terminus à Saint-Jean-le-Sec a été évoquée par les partenaires, conformément aux conclusions de l'étude de l'étoile montpelliéraine, mais ne semble pas pertinente sans le doublement de la ligne 2 du tramway.

Aménagements et coûts d'investissement préliminaires

- Congestion du matin (Balaruc vers Montpellier) :
  - **3,2 km** de voies réservées, deux ouvrages à traiter et une reprise de giratoire
  - Coût estimé : **18,6 M€**
  - Jusqu'à **17 minutes** gagnées

- Congestion du soir (Montpellier vers Balaruc) :
  - **2,5 km** de voies réservées, neuf carrefours à traiter et trois reprises de giratoire
  - Coût estimé : **14,7 M€**
  - Jusqu'à **15 minutes** gagnées

L'enveloppe totale pour les aménagements de la ligne est estimée à **32,6 M€.**

Offre et coûts d'exploitation

- L'offre annuelle cible sur cet axe est estimée à **682 300 km** commerciaux.

- Le coût d'exploitation de la ligne est estimé entre **1,9 M€ / an et 2,6 M€ / an.**

Car express Baillargues – Montpellier Sud-de-France

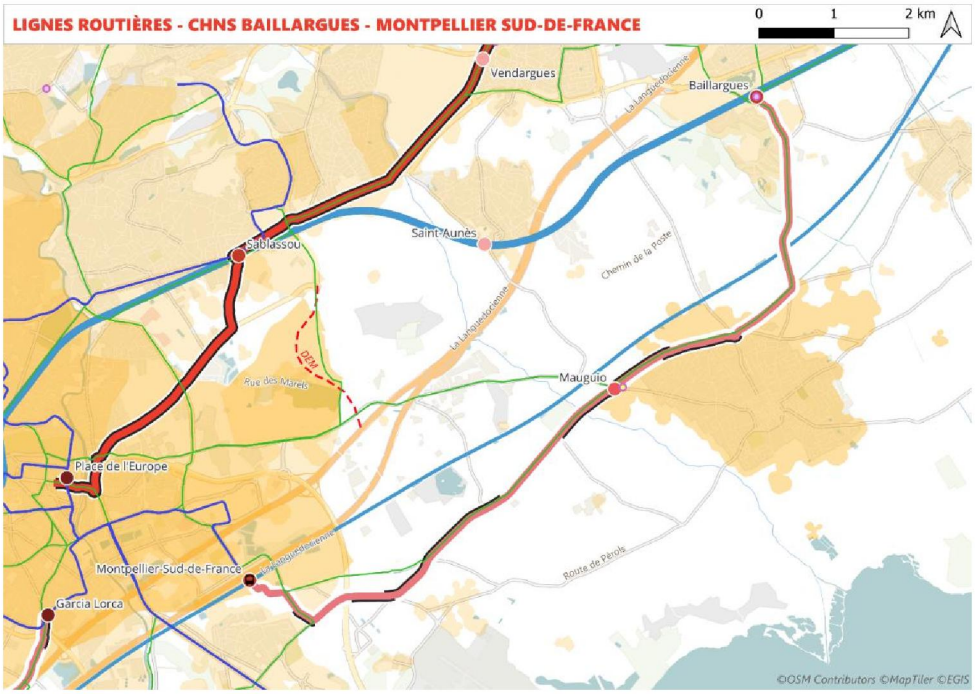


Figure 46 : Car express Baillargues - Montpellier Sud-de-France - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis)

Caractéristiques

- La longueur de la ligne est de **12 km**, via les RD189 et RD26.
- Le temps de trajet (avec aménagements) est estimé à environ **16 minutes**.
- L'amplitude horaire envisagée est **6h – 22h**.

Il s'agit de l'amplitude mentionnée dans l'étude étoile. Aucun changement n'a été demandé par les partenaires.

- La fréquence cible proposée est de **10 à 15 min** en heure de pointe et de **20 à 60 min** en heure creuse.

Les **arrêts envisagés** sont les suivants :

- Baillargues (gare ferroviaire) ;
- Mauguio (entrée de ville) / Mauguio (zones d'activités) ;
- Gare Sud-de-France (interconnexion avec la ligne 1 du tramway).

Aménagements et coûts d'investissement préliminaires

- Congestion du matin (Baillargues vers Montpellier) :
  - **4,4 km** de voies réservées et deux reprises de giratoire
  - Coût estimé : **13,2 M€**
  - Jusqu'à **15 minutes** gagnées
- Congestion du soir (Montpellier vers Baillargues) :
  - **2,8 km** de voies réservées, quatre reprises de giratoire et un élargissement d'ouvrage
  - Coût estimé : **14,5 M€**
  - Jusqu'à **11 minutes** gagnées
- L'élargissement de la RD26 entre Mauguio et Baillargues sur **2,5 km**, nécessaire pour le croisement des bus, pour un coût estimé de **14,5 M€**

L'enveloppe totale pour les aménagements de la ligne est estimée à **42,2 M€.**

Offre et coûts d'exploitation

- L'offre annuelle cible sur cet axe est estimée à **457 440 km** commerciaux.
- Le coût d'exploitation de la ligne est estimé entre **1,3 M€ / an et 1,8 M€ / an.**

Car express Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier Occitanie

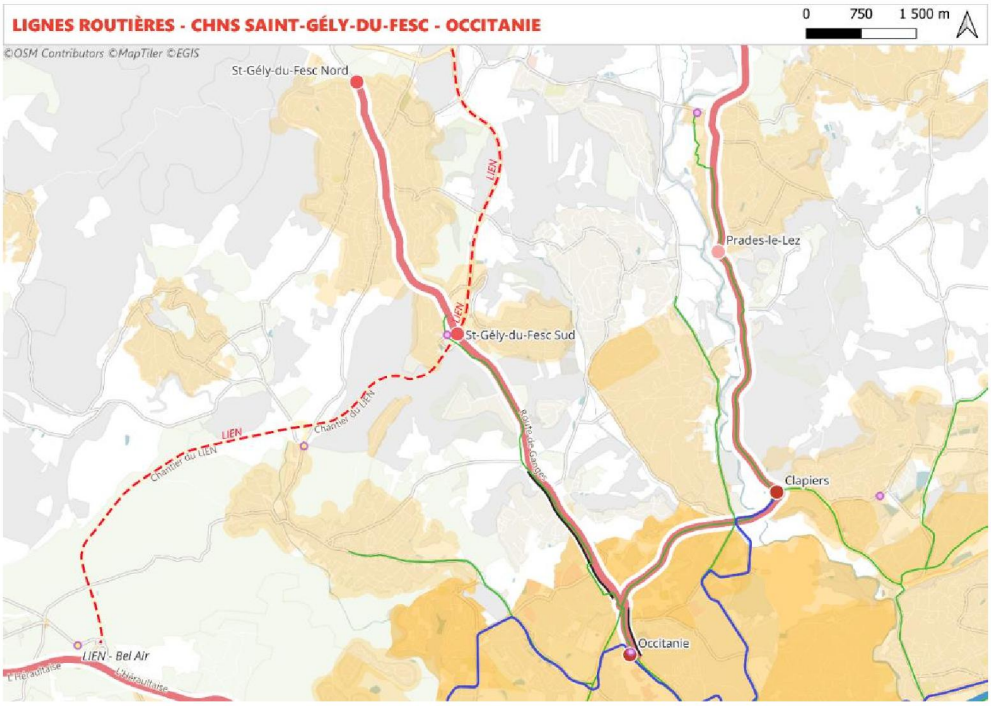


Figure 47 : Car express Saint-Gély-du-Fesc - Montpellier Occitanie - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis)

Caractéristiques

- La longueur de la ligne est de **9 km**, via la RD986.
- Le temps de trajet (avec aménagements) est estimé à environ **15 minutes**.
- L'amplitude horaire envisagée est **6h – 22h**.

Il s'agit de l'amplitude mentionnée dans l'étude étoile. Aucun changement n'a été demandé par les partenaires.

- La fréquence cible proposée est de **10 à 15 min** en heure de pointe et de **20 à 30 min** en heure creuse.

Les **arrêts envisagés** sont les suivants :

- Saint-Gély-du-Fesc (au nord) ;
- Saint-Gély-du-Fesc (au sud, au P+R du LIEN) ;
- Occitanie (interconnexion avec la ligne 1 du tramway).

Aménagements et coûts d'investissement préliminaires

- Congestion du matin (St-Gély vers Montpellier)* :
  - **2 km** de voies réservées, 2 passages sous un ouvrage d'art à traiter et une reprise de giratoire
  - Coût estimé : **16,9 M€**
  - Jusqu'à **7 minutes** gagnées

- Congestion du soir (Montpellier vers Saint-Gély) :
  - **0,7 km** de voies réservées et traitement des carrefours
  - Coût estimé : **4,6 M€**
  - Jusqu'à **7 minutes** gagnées

L'enveloppe totale pour les aménagements de la ligne est estimée à **21,5 M€.**

**congestion de la RD986 à réévaluer après la mise en service du LIEN en 2028*

Offre et coûts d'exploitation

- L'offre annuelle cible sur cet axe est estimée à **345 600 km** commerciaux.

- Le coût d'exploitation de la ligne est estimé entre **0,9 M€ / an et 1,3 M€ / an.**

Car express Saint-Mathieu-de-Tréviers – Montpellier Occitanie

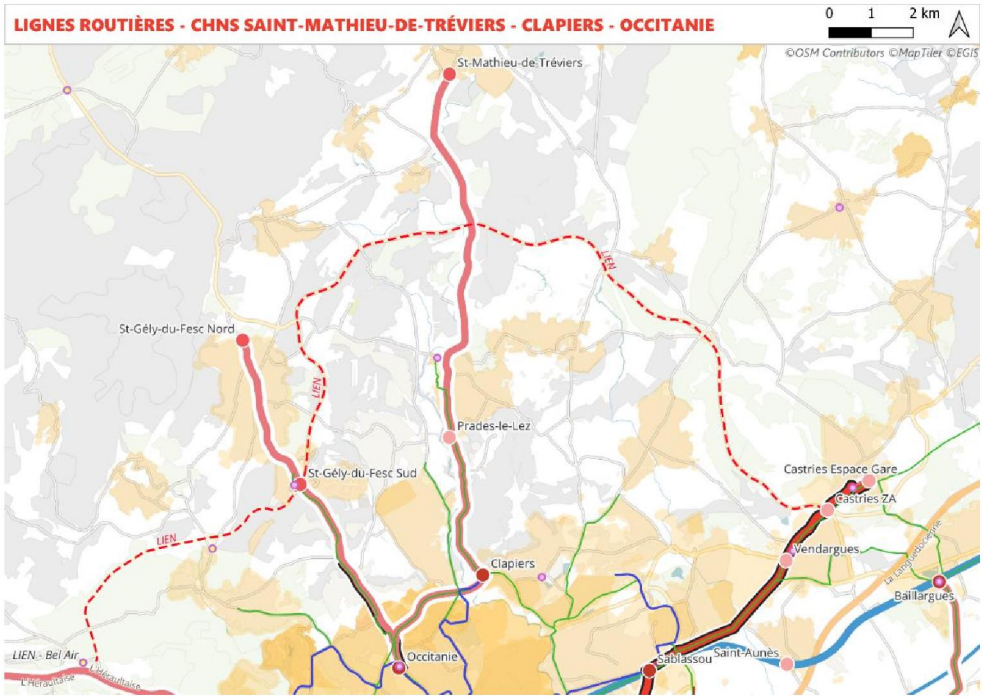


Figure 48 : Car express Saint-Mathieu-de-Tréviers - Montpellier Occitanie - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis)

Caractéristiques

- La longueur de la ligne est de **18 km**, via la RD17.
- Le temps de trajet (avec aménagements) est estimé à environ 2**5 minutes**.
- L'amplitude horaire envisagée est **6h – 22h**.

Il s'agit de l'amplitude mentionnée dans l'étude étoile. Aucun changement n'a été demandé par les partenaires.

- La fréquence cible proposée est de **10 à 15 min** en heure de pointe et de **20 à 30 min** en heure creuse.

Les **arrêts envisagés** sont les suivants :

- Saint-Mathieu-de-Tréviers ;
- Prades-le-Lez ;
- Clapiers (interconnexion avec la ligne 5 du tramway) ;
- Occitanie (interconnexion avec la ligne 1 du tramway).

Aménagements et coûts d'investissement préliminaires

- Congestion du matin (Saint-Mathieu vers Montpellier)* :
  - **0,6 km** de voies réservées et deux reprises de giratoire
  - Coût estimé : 4,6 **M€**
  - Jusqu'à **8 minutes** gagnées

- Congestion du soir (Montpellier vers Saint-Mathieu) :
  - **1,3 km** de voies réservées (dont 700m en commun avec la ligne de Saint-Gély), un giratoire à reprendre et un ouvrage à traiter
  - Coût estimé : **14 M€**
  - Jusqu'à **14 minutes** gagnées

L'enveloppe totale pour les aménagements de la ligne est estimée à **18,6 M€.**

**congestion à réévaluer après la mise en service du LIEN en 2028*

Offre et coûts d'exploitation

- L'offre annuelle cible sur cet axe est estimée à **637 440 km** commerciaux.

- Le coût d'exploitation de la ligne est estimé entre **1,7 M€ / an et 2,4 M€ / an.**

Car express Cœur d'Hérault (Lodève / Clermont-l'Hérault) – Montpellier Mosson

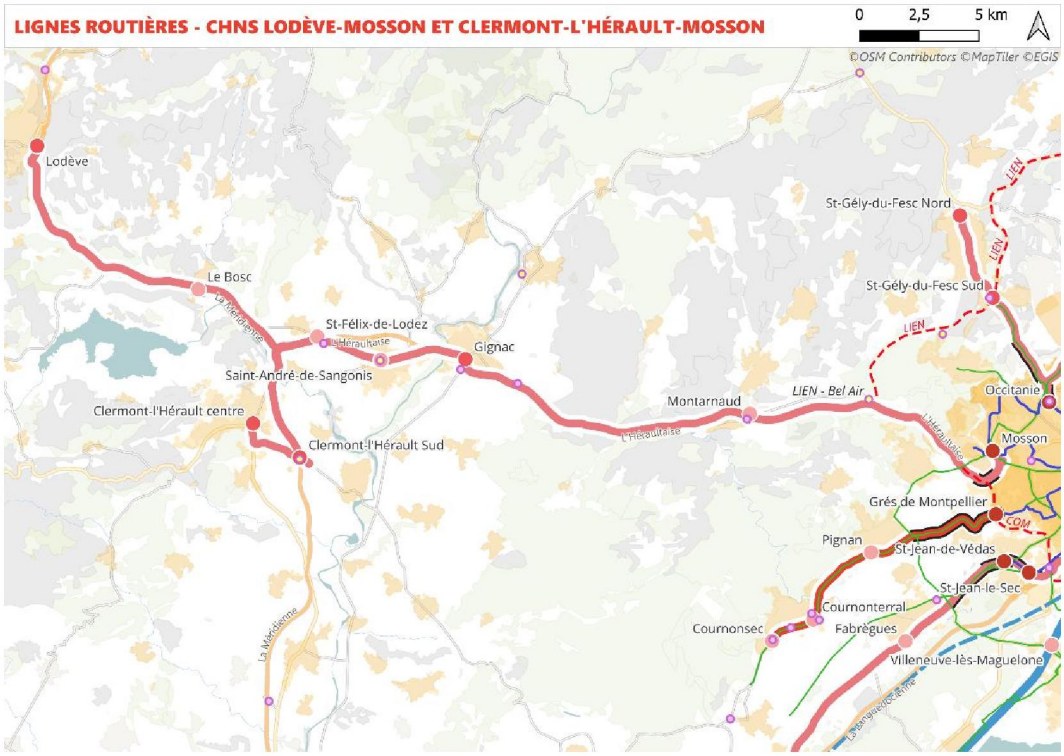


Figure 49 : Car express Cœur d'Hérault - Montpellier Mosson - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis)

Caractéristiques

La ligne de cars express Cœur d'Hérault fait l'objet d'études sous maîtrise d'ouvrage de la Région Occitanie

- La longueur de la ligne est de **50 km** pour Lodève et **39 km** pour Clermont-l'Hérault, via l'A750.
- Le temps de trajet (avec aménagements) est estimé à moins de **50 minutes** pour Lodève, et moins de **40 minutes** pour Clermont-l'Hérault.
- L'amplitude horaire envisagée est **6h – 23h**.
- La fréquence cible proposée est de **20 à 30 min** en heure de pointe sur chaque branche et de **1h** en heure creuse.

Les **arrêts envisagés** sont les suivants :

- Lodève ;
- Le Bosc ;
    - Clermont-l'Hérault (gare routière existante) ;
    - Clermont-l'Hérault (au sud) ;
- Saint-Félix-de-Lodez ;
- Saint-André-de-Sangonis ;
- Gignac ;
- Montarnaud ;
- Mosson (interconnexion avec les lignes 1 et 3 du tramway).

Aménagements et coûts d'investissement préliminaires

- Les aménagements de voies réservées au TC sont estimés à **30 M€** (dont 17 M€ pour le traitement des échangeurs et ouvrages d'art).

Offre et coûts d'exploitation

- Le surcoût d'exploitation annuel est estimé entre **1,5** et **4 M€/an** selon les hypothèses d'offre.

BusTram A

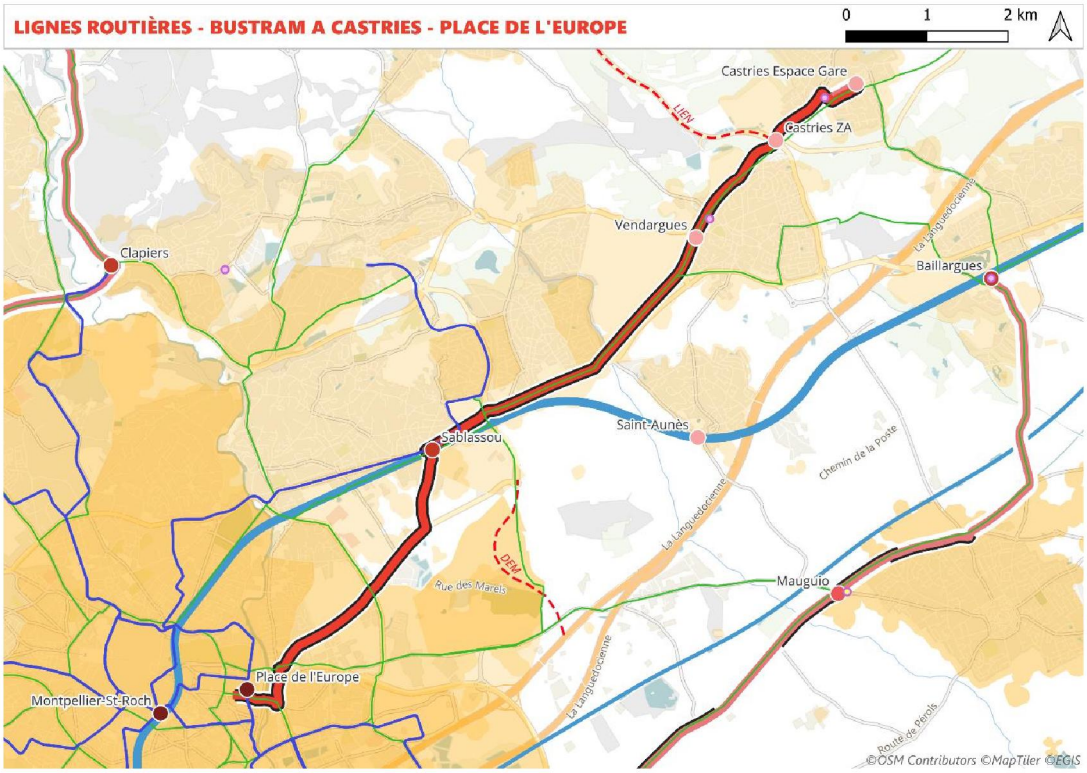


Figure 50 : BusTram A (Source : SGP / Egis)

Caractéristiques

Le BusTram A entre Montpellier Place de l'Europe et Castries Espace Gare est en cours de réalisation, sous maîtrise d'ouvrage de Montpellier Méditerranée Métropole. Une première section entre Place de l'Europe et Notre-Dame de Sablassou a été mise en service en mai 2025, la mise en service complète est prévue pour mi-2028.

- La longueur de la ligne est de **11,5 km**
- Le temps de trajet est de **37 min**
- L'amplitude horaire est **5h – 00h**.
- La fréquence est de **10 min** en heure de pointe en Cœur de Métropole et de **15 min** en périphérie

Le parcours comporte **20 stations**, dont 5 pôles d'échanges inscrits au schéma d'ensemble :

- Place de l'Europe (interconnexion avec les lignes 1 et 4 du tramway) ;
- Sablassou ;
- Vendargues ;
- Castries ZA ;
- Castries Espace Gare.

Aménagements et coûts d'investissement

- Le coût de l'opération (phase 2) est estimé à **76,7 M€.**

BusTram B

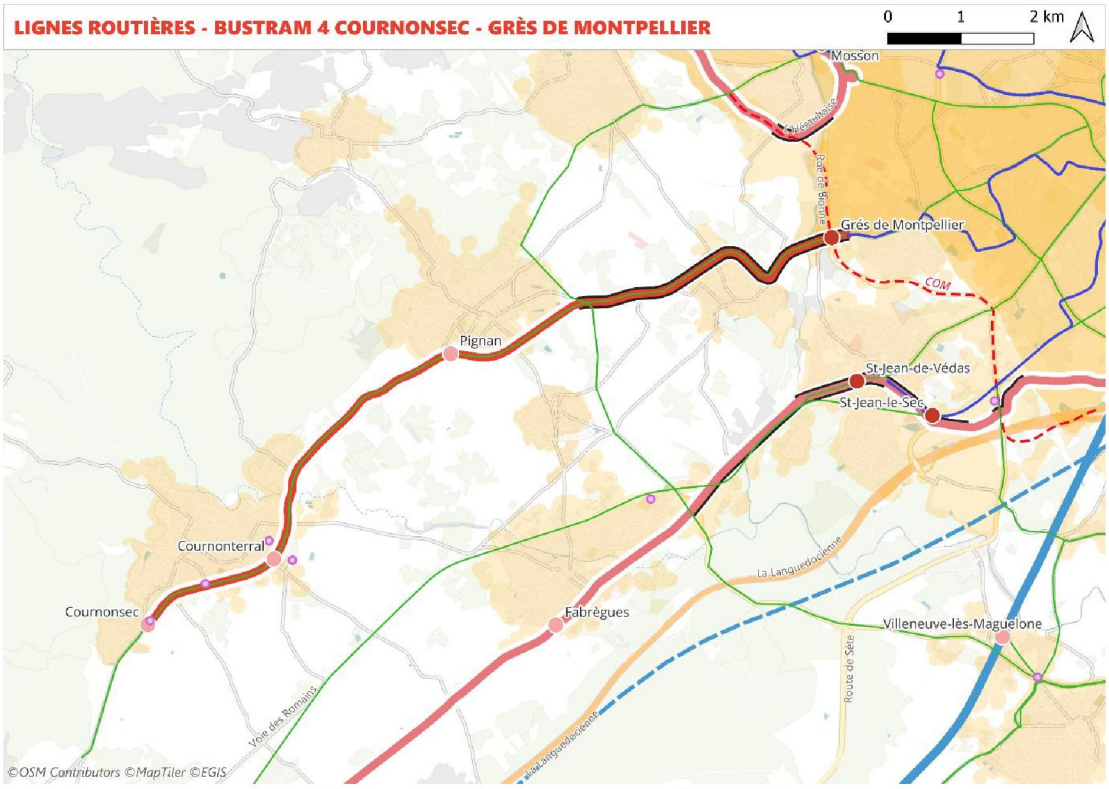


Figure 51 : BusTram B (Source : SGP / Egis)

Caractéristiques

Le BusTram B entre Cournonsec et Grés de Montpellier est en cours d'étude, sous maîtrise d'ouvrage de Montpellier Méditerranée Métropole, avec une mise en service programmée avant 2030.

- La longueur de la ligne est de **12 km**, dont 4,5 km en site propre
- Le temps de trajet est de **25 min**
- L'amplitude horaire est **5h – 00h**.
- La fréquence est de **10 min** en heure de pointe en Cœur de Métropole et de **15 min** en périphérie

Le parcours comporte **12 stations**, dont 4 pôles d'échanges inscrits au schéma d'ensemble :

- Grés de Montpellier (interconnexion avec la ligne 5 du tramway) ;
- Pignan ;
- Cournonterral ;
- Cournonsec.

Aménagements et coûts d'investissement préliminaires

- Le coût total de l'opération est estimé à **70 M€.**

8. Bilan technique et financier par axe

Synthèse de l'offre cible routière

Le tableau suivant présente une synthèse comparative des sept lignes de transports routiers à haut niveau de service du SERM Montpellier Méditerranée, avec leurs principales caractéristiques techniques et financières. Ce tableau permet de visualiser les longueurs, les niveaux de service, les enveloppes de coûts d'investissement et d'exploitation :

Ligne	Correspondances Tramway	Longueur (km)	Fréquence HP / HC cible	Amplitude horaire cible	Coût d'investissement (M€)	Coût d'exploitation annuel (M€)	Nombres de véhicules nécessaires
Balaruc – Garcia Lorca	T2, T4	24 km	10-15 min / 20-60 min	6h-22h	32,6	1,9 à 2,6	9 (+1 réserve)
Baillargues – Sud de France	T1 + TER	11,9 km	10-15 min / 20-30 min	6h-22h	42,2	1,3 à 1,8	5 (+1 réserve)
Saint-Gély – Occitanie	T1	9,1 km	10-15 min / 20-30 min	6h-22h	21,5	0,9 à 1,3	3 (+1 réserve)
Saint-Mathieu – Occitanie	T1 et T5	17,7 km	10-15 min / 20-30 min	6h-22h	18,6 *(dont 5,4 en commun avec la ligne St-Gély)*	1,7 à 2,4	5 (+1 réserve)
Cœur d'Hérault - Mosson	T1 et T3	39 à 50 km	20-30 min / 60 min	5h-23h	30	1,5 à 4 *(surcoûts)*	9 (+1 réserve)
Bustram A	T1, T2, T4	11,5 km	10-15 min /20 min	5h-24h	76,7	7,5 *(dont 3.8 pour la phase 1)*	
Bustram B	T5	12 km	10-15 min /20 min	5h-24h	70	6,3	

L'ensemble des coûts d'investissements (hors PEM) pour les aménagements les lignes express routières du SERM Montpellier Méditerranée est estimé à environ 290 M€.

Les surcoûts d'exploitation atteindront 22 M€/an en situation cible, dont 10 M€/an de surcoût pour les deux lignes de BusTram et 12 M€/an pour les Car express. Une partie de ces surcoûts pourraient être compensés par la restructuration des lignes existantes (TAM pour les cars express ou liO Hérault Transport pour les CHNS). En effet, les lignes SERM n'ont pas vocation à doublonner avec l'offre actuelle. L'articulation entre les services SERM et les services classiques sera à approfondir dans la suite des études.

Principes à approfondir dans les études

À ce stade, plusieurs éléments structurants ont été retenus branche par branche venant préciser les principes à approfondir dans les études ultérieures.

Sur la **branche Balaruc-le-Vieux – Montpellier Garcia Lorca**, plusieurs options sont envisagées et seront à étudier afin de retenir le tracé de cette branche : réutilisation des emprises ferroviaires étudiée dans le cadre de l'étude étoile, aménagements sur la RD613, utilisation de l'A709 avec des arrêts à créer. Une première phase de montée en charge par augmentation de fréquence de la ligne 604 est envisageable. L'enjeu de conserver la desserte des zones économiques à Garcia Lorca (nécessitant le réaménagement du PEM) et la temporalité du doublement de la ligne 2 à Saint Jean le Sec sera également à intégrer. L'articulation avec une liaison inter-EPCI entre Montpellier Méditerranée Métropole et Sète Agglopôle Méditerranée, ainsi que le projet de Transport en Commune en Site Propre entre Sète et Balaruc-le-Vieux sont également à prendre en compte. Une étude est en cours, pilotée par 3M. Les différentes options envisagées sont étudiées.

Sur la **branche Baillargues – Montpellier Sud de France**, une étude préliminaire a été réalisée par Pays de l'Or Agglomération sur une partie de la RD189. L'étude de préfaisabilité précise les aménagements nécessaires pour affiner les coûts de réalisation de la ligne de Car Express, notamment en lien avec le projet d'élargissement de la RD26.

Pour **la branche Saint-Gély-du-Fesc – Occitanie**, une étude préliminaire est prévue par la communauté de communes du Grand Pic Saint Loup sur la RD896/RM986 au droit de l'insertion métropolitaine, soutenue par les partenaires concernés. Les enjeux de mutualisation avec les éventuels aménagements liés au Bustram 5 seront à intégrer.

Concernant **la branche Saint-Mathieu-de-Tréviers – Occitanie**, le travail partenarial basé sur l'analyse actualisé des flux a permis d'affiner les arrêts de la ligne pour répondre aux besoins principaux en évitant le cabotage, ainsi que les enjeux de terminus à considérer entre heures creuses (Clapiers – ligne 5 du tramway) et heures de pointe (Occitanie – ligne 1 du tramway). Les études ultérieures viendront détailler ces éléments.

Le déploiement du réseau Car Express implique une **restructuration des lignes liO Hérault Transport**, notamment pour éviter les doublons et assurer une montée en gamme de l'offre. L'intégration des lignes existantes dans le schéma CHNS nécessite un ajustement des horaires, des itinéraires et du cadencement, en lien avec les pôles d'échanges et les aménagements prévus. Cette refonte devra également anticiper les conséquences sur l'exploitation et sur le réseau secondaire.

Enfin, des réflexions à plus longue échéance sur des services prolongés en rocade, voire diamétralisés, pourront être envisagées en lien avec la mise en service du COM ou le projet de requalification de l'A709.

D. Le doublet ferroviaire : colonne vertébrale de la plaine littorale

Afin de mieux appréhender le contexte ferroviaire dans lequel s'inscrit le SERM Montpellier Méditerranée, il est nécessaire de présenter les caractéristiques de l'infrastructure support, ainsi que l'offre de circulations qui y est déployée. Cette analyse porte sur l'amplitude et la fréquence des services, les différents types de trains empruntant le réseau, ainsi que les principales spécificités d'exploitation propres au périmètre d'étude.

Dans cette perspective, le présent document s'attache à décrire les deux axes ferroviaires structurants du périmètre d'étude, à savoir la ligne historique dite « ligne classique » (ligne 810 000) et la ligne nouvelle correspondant au Contournement Nîmes – Montpellier (ligne 834 000). Il convient toutefois de rappeler que, si ces infrastructures accueillent une grande diversité de circulations, le SERM Montpellier Méditerranée est avant tout orienté vers le développement et l'optimisation des mobilités du quotidien, qui constituent le cœur des enjeux du projet avec l'offre de trains liO de la Région Occitanie.

Ainsi, le périmètre ferroviaire du SERM Montpellier Méditerranée est délimité par les gares de Nîmes Pont du Gard et Sète sur la ligne 810 000 (Tarascon - Sète). A noter, que dans le département du Gard, seules les gares de Nîmes Pont-du-Gard, Nîmes centre et Saint Césaire sont concernées. Sur le département de l'Hérault, l'ensemble de la ligne et des gares sont concernées par le SERM (de Lunel à Sète).

1. Les origines du volet ferroviaire du SERM

Description générale de l'infrastructure

Dans le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée deux axes ferroviaires parallèles sont présents :

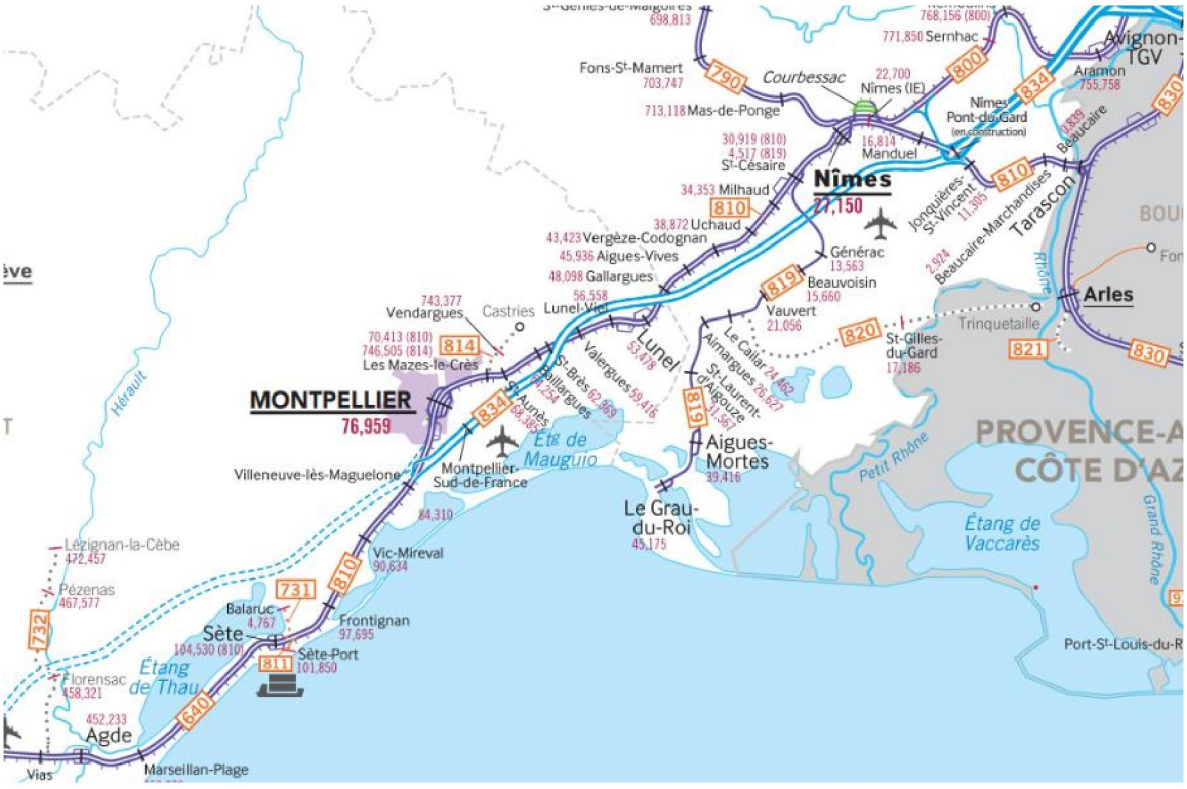


Figure 52 : Extrait de carte du réseau ferré en Occitanie (Source : Interne SNCF Réseau).

L'axe principal (objet du SERM) est constitué par la ligne historique 810 000, dite « ligne classique » reliant Tarascon à Sète. Il s'agit d'une infrastructure stratégique à l'échelle nationale et européenne. Elle permet à la fois des flux de transit nord-sud entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, est-ouest entre l'Atlantique et la Méditerranée, et de déplacement du quotidien, notamment avec des relations très fréquentées dont Nîmes <> Montpellier, Lunel <> Montpellier, Montpellier <> Sète...

Cette ligne est à double voie, électrifiée en 1 500 V continu et à écartement standard. Elle est équipée d'une signalisation de type Block Automatique Lumineux (BAL) et du contrôle de vitesse par balises (KVB). Les deux voies ne sont pas entièrement banalisées, mais des installations permanentes de contre-sens (IPCS) et certaines sections banalisées permettent une exploitation en mode dégradé en cas d'aléas, notamment entre Manduel et Sète. Cette section de ligne entre Nîmes-Pont-du-Gard et Sète compte 12 Passages à Niveau (PN) dont 5 inscrits au Programme de Sécurisation National (PSN).

Le second axe est quant à lui constitué par la ligne nouvelle 834 000, correspondant au Contournement Nîmes - Montpellier (CNM), reliant Manduel à Lattes et mise en service en 2017. Elle constitue une infrastructure complémentaire à la ligne classique, permettant de dissocier en partie les circulations rapides et de transit, des circulations quotidiennes. Celle-ci est également à double voie, électrifiée en 25 000 V continu et à écartement standard.

Elle est équipée d'une signalisation latérale type Block Automatique Lumineux (BAL), d'un système de contrôle de vitesse par balise (KVB), d'installations permanentes de contresens (IPCS) et du système ETCS1 (European Train Control System).

La mise en service du CNM avec ses deux gares a été réalisée en plusieurs étapes :

- Ouverture de la ligne CNM aux trains Fret le 10/12/2017 ;
- Ouverture aux voyageurs de la gare de Montpellier Sud de France le 07/07/2018 ;
- Ouverture aux voyageurs de la gare de Nîmes-Pont-du-Gard le 15/12/2019.

Description des gares actuelles

Le SERM Montpellier Méditerranée concerne actuellement 14 gares et haltes ferroviaires situées entre Nîmes et Sète. Il intègre :

- les gares et haltes de la ligne n°810 000 entre Sète et Lunel, et entre Nîmes Saint-Césaire et Nîmes Pont-du-Gard
- le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM) de la ligne n°834 000 entre Nîmes Pont-du-Gard et Montpellier Sud de France.

Le périmètre comprend les gares et haltes suivantes :

- Gare de Nîmes Centre
- Gare de Nîmes Pont-du-Gard
- Halte de Saint-Césaire
- Gare de Lunel
- Halte de Lunel-Viel
- Halte de Valergues-Lansargues
- Halte de Baillargues
- Halte de Saint-Aunès
- Gare de Montpellier Saint-Roch
- Gare de Montpellier Sud de France
- Halte de Villeneuve-Lès-Maguelone
- Halte de Vic-Mireval
- Gare de Frontignan
- Gare de Sète

Les haltes suivantes sont prises en compte pour la vision ferroviaire mais sont hors périmètre du SERM :

- Halte de Milhaud
- Halte de Uchaud
- Halte de Vergèze-Codognan
- Halte de Gallargues

Un état des lieux complet des gares et haltes existantes a été réalisé. Celui-ci détaille, pour chaque point d'arrêt, les éléments suivants :

- **Type de gare** selon la catégorisation décrite ci-dessous :
  - **Gares Hubs** : flux très importants, offre de train mixte, connectées à plusieurs réseaux et dont les espaces sont vastes et complexes
  - **Gares Ville** : de maillage secondaire du réseau situées au cœur des ville, espace à taille humaine, densité de flux limitée
  - **Gares LGV** : construites sur LGV et situées en périphérie des villes
  - **Gares de proximité** : avec un trafic voyageur moins importants dont l'offre de train est exclusivement régionale et qui répondent avant tout aux besoins de déplacement de vie quotidienne. Présence de personnel sur tout ou partie de l'amplitude horaire de la gare
  - **Haltes** : petites gares sans personnel
- **Segmentation** : en application de l'article 13-1 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire, les gares de voyageurs sont réparties en trois catégories :
  - Les gares de voyageurs d'intérêt national, dites de catégorie A.
  - Les gares de voyageurs d'intérêt régional, dites de catégorie B. Ces gares sont celles qui n'appartiennent pas à la catégorie A mais dont la fréquentation totale est au moins égale à 100 000 voyageurs par an.
  - Les gares de voyageurs d'intérêt local, dites de catégorie C. Ce sont toutes les autres gares de voyageurs
- **Fréquentation** annuelle voyageurs observée en 2024
- **Accessibilité** : Conformité aux normes PMR/PSH (Personnes à Mobilité Réduite / Personnes en Situation de Handicap)
- **Billettique** : Equipements existants (distributeurs automatiques, guichets, bornes de recharge, …)
- **Commerces & services** : Présence de points de restauration, boutiques ou autres services
- **Intermodalité** : Connexions avec d'autres modes de transport (transport en commun, modes actifs, covoiturage, stationnement véhicules particuliers, ...).

Gare/Halte	Type	Segmentation DRG	Fréquentation annuelle voyageurs 2024	Accessibilité PMR/PSH	Billetique	Commerces & services	Intermodalité
Nîmes Pont du Gard	Gare LGV	A	1 168 501	Accessible PMR/PSH Assistance Voyageur Handicapé (PMR/PSH)	Bornes Libre-Service Distributeur de billets régionaux	Boutique Distributeur Toilettes	Transport en commun Parking VP/2 roues Parking vélo
Nîmes Centre	Gare Ville	A	4 355 591	Accessible PMR/PSH Assistance Voyageur Handicapé (PMR/PSH)	Bornes Libre-Service Distributeur de billets régionaux Espace Infos & Billets	Boutiques Restauration Toilettes Point relais Locker	Transport en commun Parking VP/2 roues Consigne collective vélo
Saint-Césaire (NB : descritpion de la halte actuelle, déplacement prévue dans le cadre de la création du PEM de St-Césaire avec toute la gamme de services)	Halte	C	39 197	Halte non accessible PMR/PSH	Distributeur de billets régionaux	Point relais Locker	Transport en commun Box à vélo
Lunel	Gare Proximité	B	863 440	Accessible PMR/PSH Assistance Voyageur Handicapé (PMR/PSH)	Bornes Libre-Service Distributeur de billets régionaux Espace de vente	Restauration Toilettes	Transport en commun Parking VP/2 roues Parking vélo
Lunel-Viel	Halte	C	14 100	Halte non accessible PMR/PSH	Distributeur de billets régionaux	Point relais Locker	Transport en commun Parking VP/2 roues Box vélo
Valergues-Lansargues	Halte	C	20 072	Halte non accessible PMR/PSH	Distributeur de billets régionaux	Point relais Locker	Transport en commun Parking VP/2 roues Box vélo

Baillargues	Halte	B	551 329	Halte non accessible PMR/PSH	Distributeur de billets régionaux	/	Transport en commun Parking VP/2 roues Consigne collective vélo
Saint-Aunès	Halte	C	15 540	Halte non accessible PMR/PSH	/	/	Box vélo
Montpellier Saint-Roch	Gare Hub	A	7 534 414	Accessible PMR/PSH Assistance Voyageur Handicapé (PMR/PSH)	Bornes Libre-Service Distributeur de billets régionaux Espace de vente	Boutique Restauration Toilettes Point relais Locker	Transport en commun Parking VP/2 roues Parking vélo
Montpellier Sud de France	Gare LGV	A	2 514 013	Accessible PMR/PSH Assistance Voyageur Handicapé (PMR/PSH)	Bornes Libre-Service Distributeur de billets régionaux Espace de vente	Boutique Restauration Toilettes	Transport en commun Parking VP/2 roues Abri vélo
Villeneuve-Lès-Maguelone	Halte	C	68 140	Gare non accessible PMR/PSH	Distributeur de billets régionaux	/	Transport en commun Parking VP/2 roues Consigne collective vélo + box vélo
Vic-Mireval	Halte	C	66 432	Halte non accessible PMR/PSH	Distributeur de billets régionaux	/	Parking VP/2 roues Box vélo
Frontignan	Gare Proximité	B	466 843	Gare non accessible PMR/PSH	Distributeur de billets régionaux Espace de vente	/	Transport en commun Parking VP/2 roues Box vélo
Sète	Gare Ville	B	1 506 642	Accessible PMR/PSH Assistance Voyageur Handicapé (PMR/PSH)	Bornes Libre-Service Distributeur de billets régionaux Espace de vente	Boutique Distributeur Toilettes	Transport en commun (bus et bateaux) Parking VP/2 roues Consigne collective vélo

Description de l'offre actuelle

- L'offre globale

La vitesse de la ligne classique est de 160 km/h, toutefois les circulations, majoritairement voyageurs (trains régionaux, Intercités, TAGV nationaux et internationaux), ont des vitesses commerciales hétérogènes en particulier en raison de la grande diversité des dessertes entre Nîmes et Sète.

Le trafic sur le CNM est quant à lui essentiellement constitué de trains fret et de TAGV nationaux et internationaux desservant les gares de Nîmes-Pont-du-Gard et Montpellier Sud de France

Au service annuel 2025 les circulations étaient réparties de la manière suivante (Source : BREHAT, SA 2025) :

- Sur la ligne classique : 13 circulations/jour étaient du fret et 147 circulations du voyageur (soit 8 % fret et 92 % de voyageur) ;
- Sur le CNM : 26 circulations/jour étaient du fret et 19 circulations du voyageur (soit 58 % fret et 42 % voyageur).

Ainsi, sur le périmètre du SERM, la distribution des circulations par ligne était la suivante :

- 89 % des trains voyageurs utilisaient la ligne classique et 11 % le CNM ;
- 67 % des trains fret circulaient sur le CNM et 33 % sur la ligne classique.

- Composition de la desserte des Trains d'Equilibre du Territoire (TET)

Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) de la Transversale Sud (relations nationales Bordeaux–Toulouse–Montpellier–Marseille) empruntent la ligne classique et desservent les grandes gares de l'axe : Sète, Montpellier Saint-Roch et Nîmes (gare centre). Ils assurent ainsi une desserte interrégionale structurante pour le sud de la France, en complément des services TGV et Trains Lio, tout en restant intégrés au maillage fin du réseau régional.

Au-delà de leur vocation interrégionale, les TET participent à la desserte du quotidien sur le corridor Sète–Montpellier–Nîmes, caractérisé par des flux pendulaires très importants. Les trains TET sont ouverts aux voyageurs pour des trajets domicile-travail ou domicile-études entre ces grandes gares et apportent une capacité supplémentaire, en appui de l'offre Trains Lio. Ils contribuent ainsi à la robustesse de la desserte quotidienne tout en assurant la continuité des liaisons nationales sur la Transversale Sud.

- Composition de la desserte liO

Le Conseil Régional décompose les dessertes liO en différents services :

- « Services semi-accélérés (dits de maillage régional) Avignon – Nîmes – Narbonne – Perpignan – Cerbère / Port-Bou, avec une fréquence horaire en période de pointe, et une fréquence à date inférieure en heures creuses et le week-end. Cette desserte marque un arrêt commercial dans les gares les plus importantes du parcours et est en correspondance :

- A Nîmes-Pont-du-Gard avec les services à grande vitesse Paris – Languedoc / Roussillon circulant via le CNM et desservant Nîmes-Pont-du-Gard et Montpellier-Sud-de-France ;
- A Narbonne où un nœud de correspondance est organisé avec les services semi-accélérés Toulouse – Narbonne – Perpignan – Port-Bou et avec les Intercités Bordeaux – Marseille.

- D'un sillon de renfort semi-accéléré Nîmes-Centre – Narbonne avec une fréquence horaire en période de pointe (et activé marginalement en heure creuse) demandé par la Région décalé de 30 minutes par rapport au sillon précédent. Ce sillon est parfois prolongé / amorcé à Marseille afin de permettre des liaisons interrégionales Montpellier – Nîmes – Marseille (5 allers-retours quotidiens), sous la double autorité des 2 AOM Région Occitanie et Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.
- De services à desserte fine Sète – Montpellier, Montpellier – Lunel ayant vocation à desservir l'ensemble des gares du parcours. Toutefois, la très forte sollicitation des capacités de la ligne historique et la coexistence de nombreuses circulations hétérogènes ne permet ni d'activer les 2 sillons / heure théoriquement possibles ni de desservir la totalité des haltes, tant que des aménagements d'infrastructure, au premier rang desquels la 1e phase de LNMP, ne sont pas réalisés. 12 trains côté Lunel et 14 côté Sète ont été créés en 2020 ».

- Structure de l'offre régionale selon la période de l'année

Comme le mentionne le Conseil Régional, « l'offre de référence est celle en Jour Ouvré de Base (JOB), soit 221 jours sur 365, ce qui représente 61% de l'année. C'est en JOB que les infrastructures sont le plus utilisées. Les autres jours de l'année, l'offre proposée est plus faible. Le tableau suivant présente la part de l'offre proposée sur chaque période, en ayant comme référence l'offre des jours ouvrés de base » :

Type de jour	Nombre de jour / an	Proportion / an	Part de l'offre (section Sète – Montpellier)	Part de l'offre (section Montpellier - Lunel)	Part de l'offre (section Lunel - Nîmes)
JOB (hors été)	221	61%	100%	100%	100%
Samedi (hors été)	46	13%	56 %	56 %	55 %
Dimanche (hors été)	46	13%	60 %	56 %	55 %
Jours fériés	10	3%	60 %	56 %	55 %
JOB été	30	8%	90 %	93 %	98 %
Samedi été	6	2%	57 %	56 %	55 %
Dimanche été	6	2%	60 %	56 %	55 %

Tableau 1 : Présentation de la structure de l'offre ferroviaire selon la période de l'année (Source : Région Occitanie).

- Décomposition de l'offre régionale en période horaire

Le conseil régional décompose l'offre actuelle liO (SA 2025) en « trois tranches horaires, répartie sur les 17 heures de service par jour. Entre ces trois tranches horaires, la cadence des missions varie, avec pour objectif de répondre au mieux à la demande, tout en tenant compte des contraintes de l'infrastructure (exploitabilité et maintenance) :

- Heures de pointe (6h30 – 9h00 heures d'arrivée à Montpellier / 16h00 – 19h30 heures de départ de Montpellier), soit 6 heures de service ;
- Heures creuses en journée (9h00 – 16h00), soit 7 heures de service ;
- Heures en flancs de pointe (5h30 – 6h30 / 19h30 – 22h30), soit 4 heures de service ».

- L'amplitude horaire de l'offre régionale

Dans les gares de Nîmes, Montpellier et Sète, l'amplitude horaire en JOB est comprise entre :

- 6h08 et 22h12 à Nîmes ;
- 5h31 et 22h50 à Montpellier ;
- 6h09 et 21h53 à Sète.

Service 2025			
	1e arrivée à Nîmes / dernier départ de Nîmes	**1e arrivée à Montpellier / dernier départ de Montpellier**	**1e arrivée à Sète / dernier départ de Sète**
Sète	6h08 / 22h12	5h31 / 22h50	
Frontignan	6h08 / 22h12	5h31 / 22h50	6h09 / 21h53
Vic-Mireval		7h09 / 19h13	6h33 / 18h05
Villeneuve-lès-Maguelone		7h09 / 19h13	6h33 / 18h05
Montpellier-St-Roch	6h08 / 22h12		6h09 / 21h53
St-Aunès		7h38 / 19h37	8h05 / 19h17
Baillargues	6h08 / 22h12	5h46 / 22h14	6h09 / 21h53
Valergues-Lansargues		6h53 / 19h37	7h17 / 19h17
Lunel-Viel		6h53 / 19h37	7h17 / 19h17
Lunel	6h08 / 22h12	5h46 / 22h14	6h09 / 21h53
St-Césaire	7h26 / 18h58	6h53 / 18h05	7h17 / 7h30
Nîmes-Centre		5h46 / 22h14	6h09 / 21h53
Nîmes-Pont-du-Gard	6h52 / 21h02	7h38 / 20h26	8h05 / 20h05

Tableau 2 : : Présentation de l'amplitude horaire au SA 2025 dans les gares du périmètre SERM, en JOB (Source : Région Occitanie).

- La desserte

Comme évoqué précédemment, l'offre ferroviaire sur la ligne historique entre Nîmes et Sète, se caractérise par une mixité des circulations (voyageur et fret). Les trains liO représentent généralement environ la moitié des dessertes effectuées dans ces gares ; l'autre moitié correspondant aux dessertes voyageurs longue distance, notamment les TAGV et les Intercités.

Sur le périmètre du SERM, l'ensemble des haltes sont desservies uniquement par les trains liO à l'exception des gares de Nîmes Pont du Gard, Nîmes centre, Montpellier Saint Roch et

Sète. Dans ces gares, la part des liO trains représente, sur l'ensemble des dessertes voyageurs :

- A Nîmes Pont du Gard : 58 % des dessertes de trains voyageurs ;
- A Nîmes Centre : 50 % des dessertes de trains voyageurs ;
- A Montpellier Saint Roch : 56% des dessertes de trains voyageurs ;
- A Sète : 51% des dessertes de trains voyageurs.

- La congestion de l'infrastructure ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire sur le périmètre du SERM est congestionnée sur l'ensemble de la journée. On entend par congestion l'utilisation intensive du réseau avec une capacité de développement réduite et une exploitation fragilisée. Cela concerne plus particulièrement les sections et périodes horaires suivantes :

- Nîmes – Montpellier :
  - Voie 1 : 6h - 7h, 8h - 10h et 17h – 18h ;
  - Voie 2 : 18h – 19h.
- Lattes – Narbonne :
  - Voie 1 : 5h - 10h, 11h -12h, 13h - 16h et 17h – 20h ;
  - Voie 2 : 6h – 9h, 10h – 11h, 12h – 14h et 16h – 20h.
  -

Congestion constatée :

- Avignon – Nîmes :
  - Voie 2 : 21h – 22h.
- Lattes – Narbonne :
  - Voie 2 : 19h – 21h.

Cette congestion est multi factorielle. Le conseil régional évoque notamment que « l'une des spécificités de l'arc ferroviaire languedocien est la forte sollicitation des capacités des infrastructures ferroviaires sur la ligne historique. Bien que plusieurs trains de voyageurs à grande vitesse et de fret circulent sur le Contournement Nîmes - Montpellier, la capacité de la ligne historique demeure contrainte et cette contrainte dépasse la section commune aux 2 lignes entre Sète et la bifurcation de Lattes où s'embranche le CNM. »

De plus, la présence du pont ferroviaire mobile de Sète (pont Maréchal Foch), porte d'entrée du SERM bien que positionné en amont du périmètre ferroviaire entre Sète et Nîmes, constitue un élément structurant dans la construction de l'horaire. En effet, celui-ci impose deux à trois interruptions quotidiennes de circulation d'environ vingt minutes afin de permettre le passage des bateaux. Cette contrainte a des incidences fortes sur l'organisation horaire de certains trains régionaux de l'arc littoral.

Enfin, de manière générale, la capacité d'une ligne ferroviaire est étroitement liée au système de signalisation et à la nature des circulations. La coexistence de trains aux vitesses et performances hétérogènes entraîne un allongement des intervalles de circulation pouvant conduire à une réduction significative du débit de la ligne par rapport à son potentiel théorique, comme peut l'illustrer la figure ci-dessous.

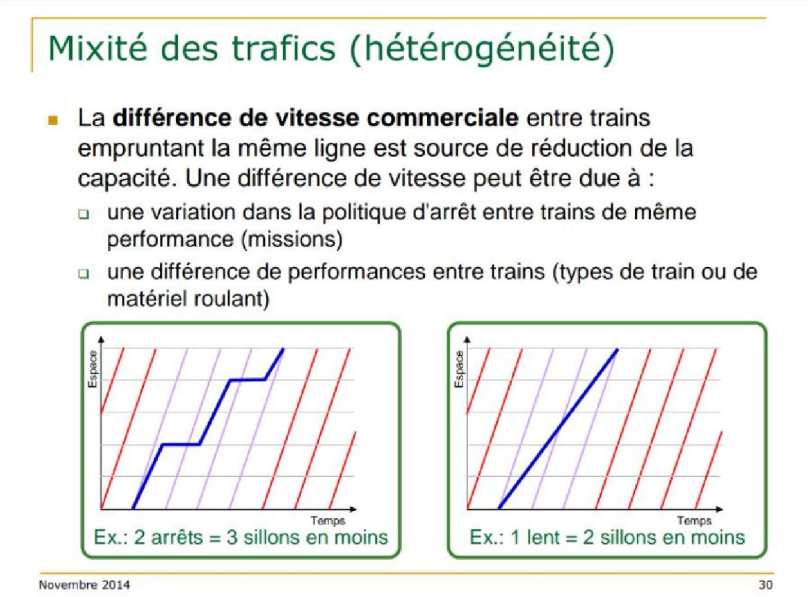


Figure 53 : Présentation de l'impact d'une mixité des trafics (Source : Recommandations du conseil scientifique des observatoires de la saturation ferroviaire – « kit pédagogique »).

Dans un contexte déjà caractérisé par une congestion élevée de l'axe, l'hétérogénéité des circulations, en termes de vitesse et de desserte, limitent structurellement le nombre de sillons disponibles pour augmenter l'offre ferroviaire.

2. Les grands enjeux ferroviaires du territoire

Le contexte ferroviaire du SERM Montpellier Méditerranée, marqué par la coexistence de deux axes structurants, repose sur un système disposant à la fois d'atouts significatifs et de points de fragilité. Les caractéristiques de l'infrastructure, les passages à niveaux et les contraintes environnementales actuelles et futures constituent autant d'enjeux qui influencent directement l'offre ferroviaire aujourd'hui développée sur le périmètre. Ces éléments sont pleinement identifiés par SNCF Réseau, qui les intègre dans son appréciation globale du fonctionnement et des évolutions possibles du réseau.

Atouts d'un doublet de lignes avec la réalisation du CNM

La réalisation d'un doublet de lignes constitue une plus-value structurante sur le périmètre du SERM, en permettant d'accroitre la capacité entre Nîmes et Montpellier et renforçant la robustesse de l'exploitation ferroviaire. En effet, celui-ci a notamment permis de libérer de la capacité sur la ligne classique pour les dessertes du quotidien, en basculant des circulations fret et voyageurs longues distances sur le CNM.

Par ailleurs, de nombreuses entreprises ferroviaires reconnaissent l'intérêt croissant du report de certaines circulations vers le CNM plutôt que vers la ligne classique, au regard des avantages opérationnels et capacitaires permis :

- Moindre incidentologie sur le CNM que sur la ligne classique : les emprises du CNM sont clôturées de bout en bout, avec moins de risque d'intrusion, et sur remblai, donc moins soumis aux inondations ;
- Absence de passages à niveau ;
- Permet d'éviter la ligne classique congestionnée, desservie par de nombreux trains liO, et ponctuée par de nombreuses gares et haltes. Le CNM permet notamment d'éviter les nœuds de Montpellier-St-Roch et Nîmes-Centre ;

- Montpellier-Sud-de-France permet le dépassement sans difficultés des trains de 850 m grâce à des voies suffisamment longues (aptes 1050 m). Le garage des trains de 850 m est complexe sur Nîmes ;
- Gabarit C permettant de faire circuler des semi-remorques dans des wagons poches (gabarit P400), sans limitation, contrairement à la ligne classique ;
- Pour les trains désheurés à destination du port de Sète, la possibilité de garer le train à Montpellier-Sud-de-France permet de rapprocher le train au plus près, sans gêner la circulation.

Néanmoins, le positionnement d'un TAGV sur une ligne plutôt qu'une autre dépend de l'attractivité des gares desservies, et l'éloignement du centre-ville peut sembler défavorable à Nîmes Pont du Gard et Montpellier Sud de France.

De plus, CNM n'est pas un itinéraire « équivalent » à la ligne classique, au sens réglementaire du terme. En effet, le matériel empruntant la ligne classique (notamment les trains liO) ne sont pas tous bitension, et tous les conducteurs ne disposent pas de l'habilitation nécessaire à l'emprunt du CNM. Une fois cette dernière obtenue, ils doivent passer régulièrement par l'itinéraire en question pour la maintenir (ce qui semble difficile pour des conducteurs de trains liO). En cas d'aléas sur la ligne historique, une fiche de détournement (RT5604 D) sera transmise au conducteur, précisant les conditions particulières d'exploitation et de traction sur le CNM.

Enfin, il est à noter que le CNM a également contribué de manière significative au renforcement de la résilience du réseau face aux aléas climatiques, en réduisant les risques d'interruption totale du trafic lors d'événements exceptionnels. Les inondations survenues à Vergèze en septembre 2021 ont pu être mieux absorbées grâce à l'existence de cet itinéraire alternatif.

À l'inverse, lors d'un épisode de nature comparable intervenu auparavant à Sablassou en août 2015, l'absence d'itinéraire de substitution avait conduit à une interruption prolongée des circulations, illustrant l'apport opérationnel du CNM en termes de continuité de service.

Une étude en vue d'aboutir à une meilleure utilisation du CNM, et par voie de conséquence, du doublet de ligne, a été cofinancée par SNCF Réseau et OcVia en 2022.

Des groupes de travail ont été mis en place avec la quasi-totalité des acteurs concernés, y compris en externe, afin de réaliser un état des lieux, identifier les points bloquants et proposer des pistes d'amélioration.

Entre 2018 et 2022, 54% du trafic de marchandises circulait sur le CNM, avec une grande disparité entre les entreprises ferroviaires (EF).

Fret SNCF (Hexafret) représentait la majorité des circulations du périmètre, dont 55 à 70% circulent sur le CNM. Europorte l'utilisait entre 10 et 50% en fonction des périodes et à contrario, Eurocargorail utilisait majoritairement le CNM, avec une augmentation constante, aboutissant à 97% en 2022.

Cette sous-utilisation était liée à deux problématiques majeures qui concernent le tracé des sillons, et les limites de tonnage admissibles actuellement en vigueur sur la ligne (1530t).

Concernant le second point, une large communication a été réalisée auprès des Entreprises Ferroviaires afin de rappeler que la « masse admissible », doit être calculée par l'EF, sous sa responsabilité, et que les données SNCF Réseau ne sont fournies qu'à titre indicatif.

Certaines EF ont déjà réalisé ces études d'optimisation et s'autorisent la circulation de trains de 2500t.

Par ailleurs, d'autres actions visant à développer le trafic sur CNM ont été pilotées par SNCF Réseau, avec notamment :

- Tracer les sillons fret par défaut via le CNM en modifiant la règlementation associée (Normes de tracé)
- Faciliter ce tracé sur CNM en autorisant les arrêts sur le raccordement de St Gervasy après modification éventuelle du positionnement de la signalisation (Etudes (faisabilité/coût) en cours côté Alstom).
- Restituer les fenêtres de surveillance de jour (LU, ME, VE) peu utilisées par le mainteneur (gain de 3 sillons / jour à compter de 2026)

Les actions menées ont déjà eu un effet favorable, puisque nous sommes passés de 8052 circulations fret en 2024 à 9133 en 2025 sur le CNM, soit +14%, permettant ainsi d'atteindre 67% des circulations fret sur le CNM en 2025.

Ces travaux se poursuivent en 2026 avec le titulaire du contrat PPP, SNCF Réseau et les acteurs externes.

Les points de fragilité de la ligne classique

- Des enjeux sécurité : les Passages à Niveau (PN)

Sur le périmètre du SERM, entre Nîmes-Pont-du-Gard et Sète, 12 PN sont présents dont 5 d'entre-eux sont considérés comme étant prioritaires à sécuriser, et ont été inscrits au programme de sécurisation national (PSN), programme défini par l'État et l'Instance Nationale des Passages à Niveau (INPN) en 1997.

Les passages à niveau retenus dans ce programme sont des points de croisement ayant connu plusieurs incidents sur une période de 10 ans ou ayant des trafics routiers et ferroviaires élevés. Un incident à un PN est très impactant sur les circulations et leur régularité.

En effet, les passages à niveau participent à la dégradation de la régularité et de la robustesse du réseau ferroviaire en introduisant des contraintes sur les mobilités ferroviaires et routières (ralentissements, temps de fermeture, séquences de sécurité). En cas d'incident (véhicule coincé, heurt de barrières...), l'impact est immédiat (arrêt des circulations), avec des procédures longues et une régulation complexe pour la reprise des circulations. La suppression des PN constitue un levier d'amélioration considérable en matière de régularité et de fiabilité des circulations, tout en améliorant la sécurité des mobilités ferroviaires et routières.

Ci-dessous la liste des PN sur le périmètre SERM :

Intitulé	PK	Type	Moment[6]	Inscrit au PSN
PN 4 Manduel	016+0796	Public	12 441	Non
PN 8 Marguerittes	019+0560	Public	373 230	Oui
PN 18 Vergèze	044+0183	Public	742 106	Oui
PN 19 Aigues-Vives	045+0977	Public	564 344	Non
PN 23 Lunel	054+0210	Public	371 624	Oui
PN 25 Lunel	055+0607	Public	276 246	Non
PN 26 Lunel-Viel	056+0525	Public	140 286	Oui

[6] Le moment d'un PN est un indicateur d'exposition au risque. Il est égal au produit du nombre moyen journalier de trains par le nombre moyen journalier de véhicules routiers franchissant ce passage à niveau.

PN 37 Saint Aunès	067+0387	Public	91 630	Non
PN 39 Castelnau-le-Lez	072+0948	Public	1 033 890	Oui
PN 45 Villeneuve-lès-Maguelone	086+0080	Public	11 236	Non
PN 47 Villeneuve-lès-Maguelone	086+0930	Public	7 844	Non
PN 64 Vic-la-Gardiole	094+0465	Public	89 182	Non

Tableau 3 : Présentation des passages à niveau présents sur le périmètre SERM (Source : Interne SNCF Réseau).

- Des enjeux environnementaux importants

Des enjeux environnementaux ont été pré-identifiés sur le périmètre du SERM. Le territoire d'étude est en effet concerné par de nombreux périmètres réglementaires, notamment des sites naturels (ZNIEFF, Trame verte et bleue, sites Natura 2000), des captages d'alimentation en eau potable et leurs périmètres de protection, ainsi que des éléments de patrimoine tels que les monuments historiques, sites classés et espaces boisés.

Par ailleurs, le territoire présente de fortes sensibilités environnementales, liées à la proximité de cours d'eau, à l'exposition à des risques naturels (inondations, feux de forêt notamment) et à la survenue de collisions impliquant la faune, sauvage comme domestique.

Le réseau ferré est historiquement exposé aux intempéries et aux saisons qui régissent les aléas naturels et constituent des risques pour l'infrastructure et son exploitation. Pour s'en prémunir, SNCF Réseau a développé au cours du temps une expertise, des règles de dimensionnement, d'exploitation et de surveillance qui évoluent ou s'actualisent avec les avancées des progrès technique ou réglementaires. SNCF Réseau contient dans les zones de forêt la végétation et les arbres à une distance minimale de 6 mètres de part et d'autre du rail extérieur des voies ferrées (ou des équipements connexes). Au-delà, afin de répondre à la demande d'augmentation du trafic et aux exigences de sécurité et de qualité du service dans un contexte d'évolution du climat, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, en partenariat avec les autres acteurs et partenaires concernés, doivent traiter le sujet de l'adaptation de manière systémique afin de répondre aux multiples risques climatiques pesant sur le réseau et les gares.

A ce titre, l'agglomération de Sète a engagé une étude de sensibilité au changement climatique en 2023, dont les premiers constats mettent en évidence des enjeux majeurs liés au recul du trait de côte, à l'évolution des conditions météorologiques, à la remontée des nappes phréatiques et à l'augmentation des niveaux de salinité, voici les prédictions concernant :

- Le recul du trait de côte, sur le secteur Sète - Frontignan :
  - 2053 (N+30) : Élévation du niveau de la mer de +24 à 27 cm -> Pas d'impacts anticipés sur les infrastructures ferroviaires ;
  - 2073 (N+50) : Pas d'impacts anticipés sur les infrastructures ferroviaires, sous couvert d'une réactualisation régulière des prédictions ;
  - 2123 (N+100) : Élévation du niveau de la mer de +70 cm à 1 m -> Impact concret anticipé : 2,54 km du réseau ferré national et des infrastructures fixes annexées (postes électriques et postes sources) ennoyés sur l'emprise du Lido.
- Les prédictions météorologiques :
  - Augmentation progressive des variations « extrêmes » de conditions météorologiques -> température/chaleur, inondations, glissements de terrains, retrait-gonflement des argiles et feux de végétations ;
  - Stabilisation du régime de vent et des précipitations annuelles. Cependant, ces précipitations seront plus concentrées et axées autour d'épisodes plus intenses ;

    - Diminution des jours de gels.
- La remontée des nappes et niveaux de salinité :
    - Augmentation de la vulnérabilité fonctionnelle du réseau ferré prévue, notamment par des épisodes de retrait-gonflement d'argile associés à la variation de la teneur en eau du sol lors d'épisodes météorologiques plus extrêmes ;
    - Augmentation de la vitesse d'érosion / rouille liée au taux de salinité croissant.

Dans un contexte de changement climatique, SNCF Réseau s'est engagé dans une politique volontariste en matière de développement durable. En synthèse, voici les objectifs de développement durable visés par SNCF Réseau dans le cadre du SERM :

- Objectif n°1 : Accroître la part modale du ferroviaire avec les infrastructures existantes ;
- Objectif n°2 : Adapter le réseau structurant à la croissance des besoins de mobilité en favorisant les mobilités durables ;
- Objectif n°3 : Favoriser le développement économique et l'intégration sociale du territoire ;
- Objectif n°4 : Réduire les nuisances liées aux transports et accroître leur sécurité ;
- Objectif n°5 : Réduire l'empreinte carbone globale de la mobilité ;
- Objectif n°6 : Garantir la qualité environnementale et énergétique des développements d'infrastructures et des pôles d'échanges multimodaux ;
- Objectif n°7 : Proposer un service résilient face aux aléas climatiques et performant en toute saison ;
- Objectif n°8 : Limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols.

Ces objectifs poursuivis par SNCF Réseau s'inscrivent dans une action engagée de longue date, comme exposé dans ce présent document, notamment au travers du traitement des points noirs bruits (développé plus bas), des enjeux de résilience et de robustesse de l'infrastructure. Cette dynamique se poursuivra dans la durée, tant à l'horizon 2034 qu'au-delà, dans une logique de continuité et d'adaptation aux besoins futurs du réseau.

3. Les projets ferroviaires en interface avec le SERM

Afin de garantir la fiabilité du réseau ferroviaire, SNCF Réseau réalise des investissements réguliers visant à renouveler et moderniser l'infrastructure.

L'ensemble des investissements réalisés, visent à améliorer les conditions de circulations ferroviaires existantes, la ponctualité et la sécurité. L'objectif est de renforcer la résilience du réseau face aux aléas, ainsi qu'à limiter et mieux maîtriser ses impacts sur les environnements avoisinants. Cela permet également d'accompagner la croissance des services ferroviaires issus de projets de développement sur le territoire.

Projets de renouvellement

Environ 600 M€ ont été investis par SNCF Réseau ces dix dernières années afin de maintenir la performance et la fiabilité du réseau, avec en particulier le renouvellement complet des voies et des caténaires entre Nîmes et Sète.

Cette dynamique d'investissement de SNCF Réseau se poursuit sur la période 2025-2034, avec près de 50 M€ d'investissements consacrés à la régénération de l'infrastructure (Traitement d'ouvrages hydrauliques, des appareils de voies en avant gare de Nîmes-Centre, Montpellier-St-Roch, Frontignan et Sète…)

Enfin, la régénération du Pont Maréchal Foch à Sète, dont le coût est supérieur à 50M€, constituera également un levier majeur dans cette volonté globale de fiabilisation des circulations ferroviaires dans et/ou à proximité du périmètre SERM. Ce projet serait financé à 100% par SNCF Réseau.

Projets de modernisation

- Commande Centralisée du Réseau (CCR) de l'axe littoral (Nîmes-Perpignan)

Ce projet permettra de centraliser la gestion des circulations ferroviaires de l'ensemble de l'axe littoral. La salle d'exploitation, qui sera implantée à Montpellier, accueillera les agents assurant la commande et le contrôle des installations ferroviaires. Cette concentration des fonctions de commande et de contrôle modernisées et optimisées constituera un levier majeur de transformation de l'exploitation ferroviaire sur le territoire.

L'évolution technologique envisagée permettra d'optimiser l'ensemble de la chaîne d'information et de décision, en rendant les échanges plus fluides, les prises de décision plus rapides et pertinentes, tant en situation normale qu'en situation perturbée et en gestion de crise. Elle contribuera ainsi à renforcer la performance et la résilience de l'exploitation du réseau.

L'investissement total de SNCF Réseau pour le déploiement d'une CCR entre Nîmes et Perpignan est estimé entre 700 et 900 M€ courants en intégrant la régénération de l'ensemble des postes télécommandant les installations ferroviaires

En complément, le Central Sous-Station (CSS) qui supervise l'alimentation en électricité des installations fixes de traction électrique de l'ensemble de la ligne historique fera l'objet d'un renouvellement et sera localisé dans le même bâtiment que la future CCR, à Montpellier. Il sera financé à 100% par SNCF Réseau.

- European Rail Traffic Management System (ERTMS)

L'ERTMS offre des bénéfices majeurs, tels que l'augmentation de la capacité, la fiabilité, l'interopérabilité du réseau, la possibilité de circulations en contre-sens et une meilleure disponibilité du réseau pendant les travaux.

A la suite des annonces de la Première ministre le 23 février 2023, un plan de déploiement (NIP : National Implementation Plan) de l'ERTMS sur le réseau français a été préparé par les services de l'Etat avec SNCF Réseau. Il vise le déploiement de l'ERTMS à horizon 2044, sur les lignes à grande vitesse (LGV) non équipées en ERTMS à ce jour, sur un itinéraire Nord-Sud en ligne classique du corridor européen Mer du Nord-Méditerranée, sur une partie importante des corridors Méditerranée et Atlantique, et sur la ligne Nantes-Angers-Sablé.

L'objectif visé est de disposer d'un itinéraire continu équipé d'ERTMS sur les corridors européens. L'ERTMS sera déployé sur le corridor Méditerranée via l'équipement de la ligne historique et la présence de ligne nouvelle équipée de ce système (LNMP phase 1 et CNM).

Projets de développement

Dans un contexte de transition énergétique et de développement des modes de transports non polluants, le fret ferroviaire est appelé à jouer un rôle prépondérant à l'échelle française et européenne. Ainsi, des investissements sur l'infrastructure ont été réalisés en Occitanie, afin de permettre ce sursaut d'offre attendu. Les projets suivants peuvent notamment être cités.

- Projets de développement hors périmètre SERM

Les adaptations ferroviaires de Port-La-Nouvelle :

Le Conseil Régional prévoit une augmentation sensible du nombre de trains à l'issue de la réalisation des adaptations ferroviaires au sein du port, en passant de 1 aller/retour quotidien aujourd'hui à 8,5 trains AR quotidiens en direction du nord de la France avec des trains passant de 420m à 750 m.

L'extension des installations fret de la gare fret du Boulou :

Le projet doit permettre de désaturer le site du Boulou et ainsi accroitre l'offre actuelle générée depuis ce site. Ainsi grâce aux investissements envisagés, l'offre fret devrait passer de 7 AR quotidiens à 11 AR quotidiens pouvant aller jusqu'à 850 m.

La création d'une plateforme multimodale à Sète :

Comme le mentionne Rail Logistics Europe :

« Ce nouveau terminal multimodal VIIA, qui s'étend sur plus de 6 hectares, est équipé de la technologie de chargement horizontal Modalohr, qui présente de nombreux avantages : gain de temps pour le chargement des semi-remorques, des coûts au moins 10% inférieurs à la route et une sécurité du transport accrue.

Cette installation vient renforcer le service régulier d'autoroute ferroviaire qui relie le port de Sète au port de Calais. L'objectif du site à terme est ambitieux : faire circuler 40 000 Unités de Transport Intermodal (UTI) sur le rail chaque année, soit une augmentation significative par rapport aux 15 000 UTI transportées actuellement.

Dès janvier 2026, VIIA prévoit de doubler les fréquences entre Sète et Calais, passant de 3 à 6 allers-retours hebdomadaires. Cette montée en cadence améliorera directement les connexions vers des destinations clés telles que Lyon, le Royaume-Uni via Calais, ainsi que l'Europe du Nord et de l'Est via Bettembourg. »

Ces projets structurant à l'échelle de l'Occitanie vont générer une augmentation de l'offre ferroviaire de marchandise qui transitera en grande partie via le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée.

- Projet de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan

Le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan consiste à créer une liaison ferroviaire moderne (haute capacité, haute qualité, haute vitesse) pour répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen et long terme de l'unique axe ferroviaire de la façade méditerranéenne de la région Occitanie.

Le tracé retenu a été validé par décision ministérielle n°3 le 29 janvier 2016, après 10 ans d'études et de concertations. Conformément aux décisions ministérielles n°4 du 1er février 2017 et n°5 du 4 janvier 2021, la ligne nouvelle sera réalisée en plusieurs phases :

- Une première phase entre Montpellier et l'Est de Béziers, pour un démarrage des travaux en 2029 et une mise en service en 2034, cette phase correspond aux sections du réseau ferroviaire actuellement les plus chargées. Elle comprend 52,3 km de section courante, auxquels s'ajoutent 7 km de raccordements à la ligne classique à Villeneuve-lès-Béziers et Lattes, ainsi que le raccordement au CNM ;
- Une seconde phase entre Béziers et Perpignan, comprenant la réalisation des gares nouvelles à Narbonne et Béziers, pour un démarrage des travaux avant fin 2039 et une mise en service à l'horizon 2044.

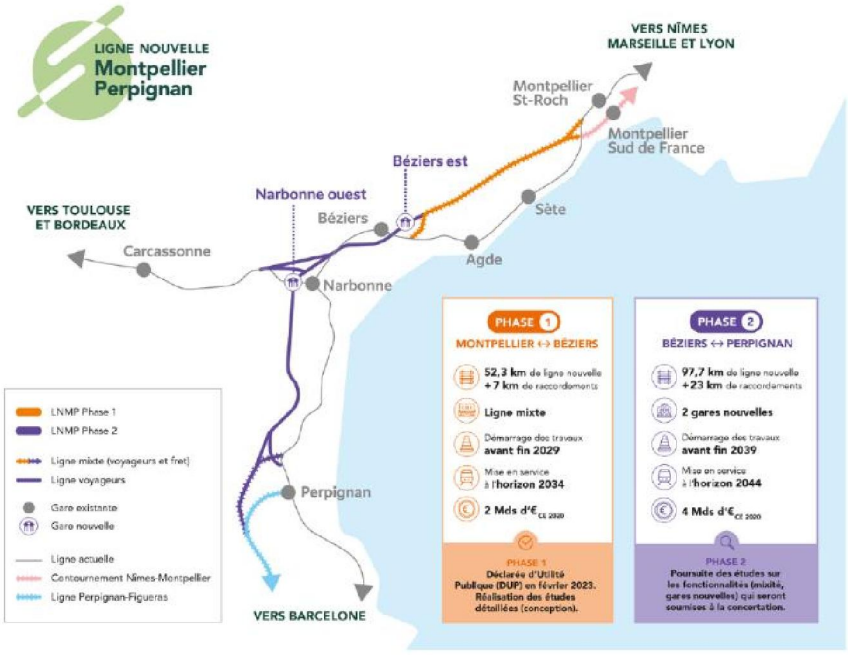


Figure 54 : Présentation des deux phases du Prcjet LNMP (Source : Interne SNCF Réseau).

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) d'avril 2026 précise que "le projet LNMP s'inscrit dans un contexte d'évolution importante de la demande de capacité ferroviaire avec le projet de SERM de Montpellier dont le volet ferroviaire porte l'ambitionde mise en place de 6 trains par heure et par sens en heure de points entre Nîmes et Sète".

En complément le COI précise que LNMP "est une condition indispensable à l'amélioration de la desserte et au cadencement envisagés dans le cadre du projet de SERM de Montpellier". De ce fait, le COI "recommande de lancer sans attendre et donc dès 2026 la conception-réalisation de la phase Montpellier-Béziers, en cohérence avec l'objectif d'engagement des travaux en 2029".

Projets de sécurisation et de suppression de passages à niveau

Le programme de configuration du projet SERM doit impérativement prendre en compte l'ensemble des facteurs susceptibles d'impacter la sécurité globale de l'exploitation ferroviaire. Cette approche systémique nécessite un recensement exhaustif et une analyse approfondie des conséquences liées à l'augmentation du trafic et de l'offre pour tous les modes de transport (ferroviaire, modes doux et routiers).

Dans ce sens, une approche systémique est d'ores et déjà mise en œuvre sur le territoire, comme en témoignent les différents projets de sécurisation ou de suppression de passages à niveaux en cours d'instruction sur le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée.

- Mise en place de la vidéo protection aux passages à niveau

Dans le cadre du CPER 2015-2020, l'Etat, la Région Occitanie et SNCF Réseau ont souhaité réaliser des études prospectives d'amélioration de l'axe inter-métropoles entre Toulouse et Montpellier. L'objectif de ces études était d'identifier les leviers de court/moyen terme permettant d'améliorer la robustesse, la qualité et la fréquence des dessertes entre ces deux métropoles.

Une 1ère étude a été réalisée en 2017 afin de faire la synthèse des études qui ont été menées sur l'axe Toulouse - Montpellier, d'établir un diagnostic complet des PN entre Toulouse et Nîmes et d'évaluer leur potentiel de suppression. Les PN constituent un des principaux

problèmes relevés sur l'axe Toulouse-Montpellier-Nîmes avec de nombreux incidents et accidents de PN impactant la régularité, principalement sur l'axe Béziers-Nîmes et en sortie de Toulouse.

D'autre part, sur la base du rapport parlementaire de la députée Laurence GAYTE consacré à l'amélioration de la sécurisation des PN, la Ministre chargée des Transports a présenté le 3 mai 2019 un plan d'actions pour améliorer la sécurisation des PN.

La section de ligne entre Nîmes et Montpellier (ligne 810 000 de Tarascon à Sète) comporte 7 PN, dont 4 inscrits au PSN. Ces PN font l'objet d'accidents, et de dérangements remontés par la télésurveillance ou par le signalement de tiers. Les mesures prises pour un PN en dérangement impactent rapidement le fonctionnement des PN voisins et la régularité du service ferroviaire.

Au regard du contexte local particulier et de la nouvelle politique de sécurisation des PN, SNCF Réseau porte un projet de déploiement de la vidéoprotection sur les PN n°8, 18, 19, 23, 25, 26, 37 et 39, localisés sur l'axe Montpellier – Nîmes d'un montant de 1,25 millions d'euros courants, co-financé entre l'Etat et SNCF Réseau. La mise en service de ces dispositifs est prévue en 2026.

- Projets de sécurisation ou de suppression des passages à niveau entre Nîmes-Pont du Gard et Sète

PN n°4 – Commune de Manduel

Le passage à niveau n°4 est situé sur la commune de Manduel, entre les gares de Nîmes Pont du Gard et de Nîmes Centre.

Sa suppression a été envisagée ces dernières années suite aux travaux réalisés pour le Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) mais elle n'a pas pu aboutir.

PN n°8 – Commune de Marguerittes (IPSN)

Le PN n°8 a récemment été classé IPSN. Des aménagements du réseau routier sont programmés et vont être engagés sur la période 2026–2027.

PN n°18 – Vergèze / Codognan (IPSN)

Le PN n°18 fait l'objet d'un projet de suppression par la création d'un pont-route. Les études sont en phase APO (avant-projet opérationnel) et les travaux sont envisagés à l'horizon 2027. Ce projet est co-financé par l'Etat et le Conseil Départemental du Gard.

PN n°19 – Aigues-Vives

Le PN n°19 n'a pas fait l'objet d'étude de suppression.

PN n°23, 25 et 26 – Lunel / Lunel-Viel (23 et 26 IPSN)

Une étude de suppression par un ouvrage au-dessus des voies avait été réalisée en 2009. Ces dernières années des réflexions ont été engagées afin de traiter les PN 23-25 et 26 de Lunel / Lunel-Viel. Une étude a été réalisée par le Conseil Départemental de l'Hérault afin d'évaluer les diverses solutions de création d'un ouvrage au-dessus des voies en raison de l'évolution des flux et de l'urbanisation depuis 2009.

PN n°37 – Commune de Saint-Aunès

Le PN n°37 n'a pas fait l'objet d'étude de suppression.

PN n°39 – Commune de Castelnau-le-Lez (IPSN)

Ce PN est inscrit au PSN. Sa suppression par la création d'un passage sous voie (Pont Rail), estimé entre 30 et 35 M€ courants, est actuellement en cours d'étude, avec un engagement de la phase AVP prévu en 2026. Ce projet est co-financé par l'Etat (50%), la Métropole de Montpellier (35%) et la Ville de Castelnau-le-Lèz (15%).

PN n°45 et 47 – Commune de Villeneuve-lès-Maguelone

Vu l'évolution du contexte de ces PN, une étude évaluant la faisabilité d'une suppression pourrait être engagée.

PN n°64 – Commune de Frontignan

A l'instar des PN de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, une étude évaluant la faisabilité d'une suppression de ce PN pourrait être engagée.

L'estimation du coût global de suppression de ces passages à niveaux nécessite l'engagement d'études spécifiques.

Traitement des Points Noirs Bruits (PNB)

Une première phase de diagnostic des bâtiments classés Points Noirs du Bruit (PNB) a été réalisée en 2023 à l'échelle de la région Occitanie. Ce diagnostic repose sur une projection à +20 ans par rapport à la situation existante, soit à un horizon d'environ 2040, et constitue une base de connaissance initiale.

Sur le linéaire ferroviaire compris entre Nîmes et Sète, le diagnostic réalisé en 2023 a permis d'identifier :

- 28 bâtiments classés Points Noirs du Bruit ;
- Dont 1 bâtiment collectif ;
- Représentant un total de 29 logements PNB.

Ces données constituent un état de référence initial, établi sur la base des hypothèses de trafic alors retenues.

Par ailleurs, en janvier 2025, l'État a signé une convention de financement portant sur l'isolation acoustique de 116 bâtiments PNB à l'échelle régionale, dont :

- 59 bâtiments situés entre Nîmes, Sète et Narbonne ;
- Correspondant à 83 logements.

Les travaux, portant principalement sur des opérations d'isolation de façades, sont programmés entre février 2025 et décembre 2028. La réduction des nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires est une priorité de SNCF Réseau. Les Points Noirs du Bruit identifiés font d'ores et déjà l'objet de traitements spécifiques, notamment par des opérations d'isolation phonique des bâtiments concernés.

Dans une perspective d'augmentation des circulations ferroviaires dans les 10 prochaines années et au déploiement du SERM Montpellier, SNCF Réseau s'inscrit dans une démarche de continuité : une évaluation des nuisances sera systématiquement réalisée et, le cas échéant, traitées, afin de concilier le développement de l'offre ferroviaire avec la préservation de la qualité de vie des riverains.

La préservation de la biodiversité au cœur des projets ferroviaires

La prise en compte et la préservation de la biodiversité dans le cadre des travaux ferroviaires constituent un enjeu environnemental majeur pour la SNCF.

La biodiversité, essentielle à l'équilibre des écosystèmes, est aujourd'hui mise à rude épreuve par les activités humaines. Dans ce contexte, la SNCF, acteur clé du transport ferroviaire en

France, s'engage à intégrer la préservation de la biodiversité dans ses projets et travaux. Cet engagement repose sur une prise en compte systématique des enjeux environnementaux, visant à minimiser les impacts sur les écosystèmes tout en assurant le développement et la maintenance de ses infrastructures. À travers des stratégies adaptées, des initiatives concrètes et des recommandations pour l'avenir, la SNCF illustre comment une entreprise peut concilier développement industriel et respect de la nature.

Dans le cadre de ses travaux, la SNCF adopte des pratiques rigoureuses pour limiter les perturbations sur les écosystèmes locaux. Avant chaque chantier, des études environnementales approfondies sont menées pour identifier les zones sensibles et les espèces protégées. Ces diagnostics permettent de planifier les interventions en tenant compte des cycles biologiques, comme les périodes de nidification ou de reproduction, afin de réduire les impacts sur la faune et la flore. Par exemple, les débroussaillages sont limités aux surfaces strictement nécessaires, et la terre végétale est soigneusement stockée pour être réutilisée lors des phases de re-végétalisation. Ces pratiques témoignent d'une volonté de préserver les habitats naturels tout en maintenant les activités ferroviaires.

Les infrastructures ferroviaires elles-mêmes peuvent jouer un rôle positif dans la préservation de la biodiversité. Les abords des voies, souvent perçus comme des espaces dégradés, constituent en réalité des corridors écologiques essentiels pour de nombreuses espèces. Ces zones permettent aux animaux de se déplacer et de se reproduire, tout en offrant des refuges en milieu urbain. La SNCF s'efforce de valoriser ces espaces en les réensemençant avec des plantes locales après les travaux, favorisant ainsi la régénération des écosystèmes. De plus, l'entreprise lutte activement contre les espèces exotiques envahissantes, qui menacent la biodiversité locale, en mettant en place des protocoles spécifiques pour limiter leur propagation.

L'engagement de la SNCF en faveur de la biodiversité ne se limite pas aux chantiers. Depuis 2018, l'entreprise est signataire de l'initiative internationale Act4Nature, qui vise à intégrer la biodiversité dans les stratégies des entreprises. Cet engagement se traduit par des actions concrètes sur le terrain, mais aussi par une sensibilisation accrue des équipes et des partenaires. Par exemple, des formations spécifiques sont proposées aux agents de terrain pour les sensibiliser aux enjeux écologiques et leur permettre d'adopter des pratiques respectueuses de l'environnement. Ces efforts témoignent d'une volonté de faire de la préservation de la biodiversité une priorité partagée à tous les niveaux de l'entreprise.

4. L'offre ferroviaire cible

En phase cible, le SERM prévoit la desserte de 15 gares et haltes intégrant la création d'une nouvelle halte (Sablassou) sur son périmètre.

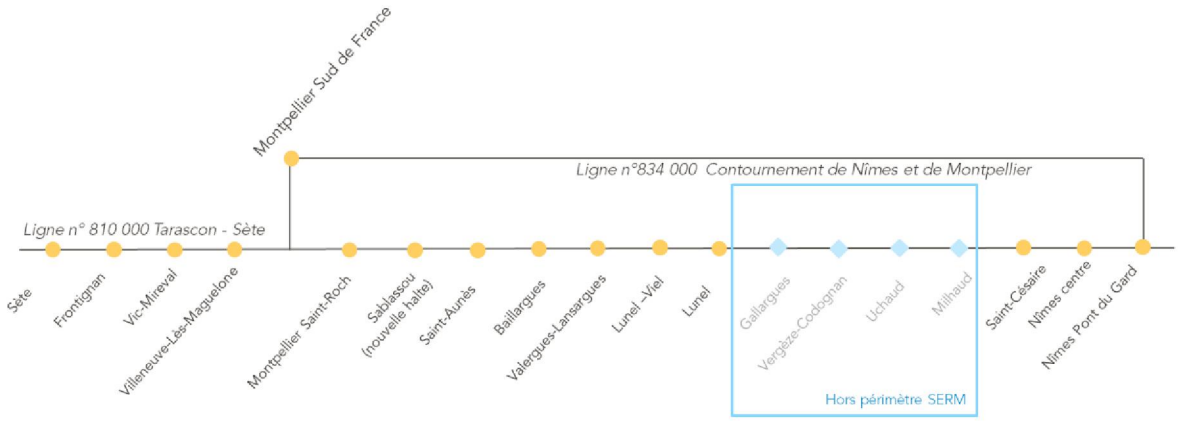


Figure 55 : Haltes et gares à l'horizon cible.

A horizon cible 2034 (mise en service de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan), l'offre sur ferroviaire liO sur le SERM sera proche de 4 trains par heure et par sens aux heures de pointe :

- 2 services semi-accéléré (dit de maillage régional) ne desservant que les principales gares de la ligne et pouvant poursuivre leur trajet au-delà de Sète et Nîmes.
- 2 services périurbain desservant l'ensemble des gares et haltes.

En heures creuses, 2 trains par heure et par sens pourront circuler. L'amplitude de l'offre sera de 5h à 23h.

A horizon long terme 2040+, l'offre sur ferroviaire liO sur le SERM pourra atteindre 6 trains par heure et par sens aux heures de pointe :

En heures creuses, 2 trains par heure et par sens pourront circuler. L'amplitude de l'offre sera de 5h à 23h.

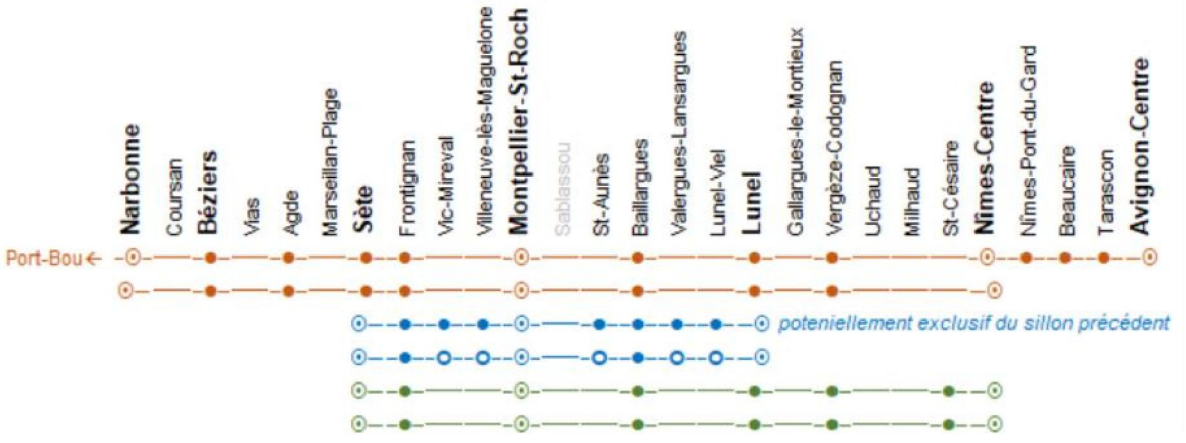


Figure 56 : Ambition cible 2040+ souhaitée par la Région en heures de pointe

Le détail et le phasage de la mise en œuvre de l'offre cible est détaillé dans le chapitre suivant.

E. Un renforcement des transports à haut niveau de service dans les cœurs urbains pour accueillir les nouveaux usagers

La démarche SERM porte de fortes ambitions de **complémentarité** et d'interopérabilité entre les différentes offres de service à l'échelle du bassin de mobilité, pour apporter de la **fluidité** et de la continuité au parcours voyageur. A ce titre, le développement des offres de **transports collectifs urbains (TCU)** portées par les EPCI autorités organisatrices de mobilité constituent un maillon essentiel de la cohérence globale du SERM.

Les projets de nouvelles liaisons urbaines en tramway ou en BHNS participent directement à l'amélioration de l'offre de services pour les usagers, en complémentarité et en relation forte avec les autres composantes de l'armature SERM. Ils renforcent la capacité de déplacement au sein des pôles urbains où se concentrent les besoins de mobilité quotidiens, et permettent de répondre aux enjeux de **« parcours global »** à l'échelle du territoire.

Ainsi, l'amélioration de l'offre de services visant à augmenter la part modale des transports collectifs dans les mobilités longues du quotidien, le transport urbain remplit son rôle, en densifiant le maillage au cœur des agglomérations et en desservant finement les quartiers d'habitat, les zones d'emplois et les points d'intérêts. La montée en puissance des composantes SERM nécessite, par ailleurs, un renforcement de l'ensemble des services afin de pouvoir accueillir les nouveaux usagers amenés par le développement de l'offre, pour que le transport collectif représente une alternative crédible sur l'ensemble du trajet de l'usager. La densification du maillage et la présence d'une offre performante et fiable sur l'ensemble du territoire, permettent, par conséquent, l'articulation et la continuité entre le mode interurbain, ferroviaire ou routier, et le mode urbain.

Sète Agglopôle Méditerranée – BHNS Ligne A

Sète Agglopôle Méditerranée a mis en service en janvier 2026 le premier tronçon d'une ligne de **bus à haut niveau de service (BHNS)** entre la gare routière de Balaruc-le-Vieux et le centre-ville de Sète, pour une longueur de 9,65 km. Ce projet accompagne la requalification de la RD2 en **boulevard urbain** reliant ces deux communes, avec la réalisation d'un tracé en **site propre** sur 8 km, deux sens confondus, pour la circulation de la ligne. La première tranche du projet a coûté 12 millions d'euros HT.

La deuxième tranche du projet consiste à desservir de nouveaux secteurs (Frontignan, Balaruc-le-Vieux et Balaruc-les-Bains). Les études, actuellement au stade d'avant-projet, prévoient une période prévisionnelle de réalisation des travaux entre 2028 et 2031, pour un coût d'environ 30 millions d'euros HT. Le projet prévoit une fréquence de passage des véhicules de 20 minutes par sens, et une fréquentation attendue de 1500 voyageurs par jour. Il permettra de desservir 18 932 habitants et 6 000 emplois dans un rayon de 500 mètres autour des stations.

Liaison TCSP jusqu'à l'aéroport Montpellier Méditerranée

Doublement des lignes 2 et 3 du tramway

Création d'un dépôt de BusTram et d'un centre de remisage et de maintenance (CRM) de tramway

F. Un réseau cyclable structurant et de rabattement

Selon la loi de décembre 2023, un SERM est *a minima* composé de trois réseaux complémentaires qui s'articulent entre eux : le ferroviaire, le transport en commun routier (bus et cars express) et le réseau cyclable.

L'article L. 1215-6 du code des transports indique qu'un SERM « est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire [qui] **intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables** ». Selon le même article, un SERM est par ailleurs constitué de pôles d'échanges qui comprennent « **des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des [...] vélos** ». Enfin le SERM « **est intégré aux autres réseaux de transports sur les territoires concernés, notamment aux réseaux de transports urbains et routiers et aux réseaux cyclables** ».

Le SERM englobe ainsi à la fois un **réseau de transports en commun structurant** ainsi qu'un réseau cyclable qui s'y greffe, le complète et le seconde. Les itinéraires cyclables et les stationnements sécurisés des vélos, ainsi positionnés dans la définition du SERM, font du vélo un mode de transport incontournable du SERM, au même titre que le transport en commun routier.

Le **rabattement sur les transports collectifs par les modes actifs** et l'encadrement de la pratique des nouvelles mobilités actives sont essentiels pour une meilleure intégration des vélos dans le système de transport global. La création d'espaces de stationnement pour les vélos à proximité des pôles générateurs de flux constitue l'un des leviers afin de développer une offre de qualité. La sécurité des cyclistes constitue également un élément de vigilance particulièrement important, de la sécurisation des itinéraires demeurant un véritable levier pour encourager la pratique du vélo.

Ce chapitre présente le travail réalisé pour **consolider le schéma cyclable du SERM Montpellier Méditerranée** à partir de l'identification d'itinéraires complémentaires à l'offre cyclable actuelle sur le territoire.

1. Vers la définition du réseau cyclable SERM, à partir d'une dynamique engagée par les territoires

Approche méthodologique

La Société des grands projets a mis en place une approche spécifique pour intégrer la composante la cyclable des SERM. Cette dernière considère que le SERM porte un réseau cyclable structurant qui repose sur trois piliers essentiels à la constitution d'une offre cyclable performante : les **aménagements**, les **équipements** et les **services**. Ce réseau cyclable du SERM permet deux usages principaux du vélo :

- Une utilisation du vélo en **intermodalité avec les transports en commun** via des itinéraires de rabattement ou de diffusion continus et sécurisés vers les principales gares et pôles d'échanges du périmètre.

- Un usage du vélo comme **mode de déplacement à part entière** via un réseau cyclable à haut niveau de service ou réseau express vélo

Pour permettre ces usages, le réseau cyclable du SERM doit répondre à trois fonctions :

1- Maillage structurant de rabattement ou de diffusion sur les pôles d'échanges

Itinéraires permettant le rabattement ou la diffusion des flux cyclables au niveau des pôles d'échanges. L'objectif est d'amplifier l'aire d'influence des pôles de transport dans un rayon de 3 à 5km.

2- Réseau cyclable à haut niveau de service

Itinéraires qui se développent en complémentarité des transports collectifs, offrant plusieurs alternatives modales pour rejoindre une même destination.
Cette fonction est également assurée lorsque ces itinéraires couvrent des axes importants non couverts par les transports en commun.

3- Maillage complémentaire circulaire ou tangentiel

Le maillage, positionné en appui d'un réseau radial structurant, permet de connecter les territoires périurbains entre eux, au-delà des logiques de rabattement vers le centre métropolitain.
Il facilite l'accès au réseau cyclable principal en étoile et répond à des besoins de déplacements transversaux.

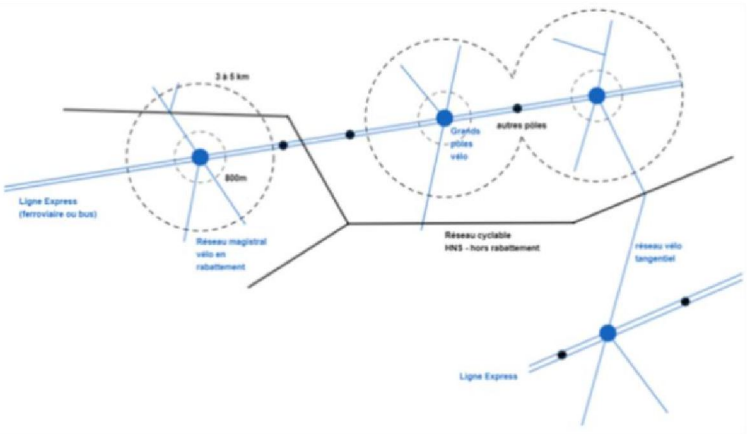


Figure 57 : Schéma des fonctions d'un réseau vélo SERM (Source : SGP)

L'offre cyclable existante et projetée sur le territoire est analysée à l'aune de ces trois fonctions. Cette grille de lecture permet d'identifier les éventuels manques du réseau cyclable et d'en orienter les compléments à intégrer dans le cadre de l'élaboration du projet de SERM.

Plus précisément sur les pôles d'échanges, l'objectif au stade de la préfiguration est de cibler les principaux pôles où développer l'intermodalité vélo - transports en commun ainsi que quelques axes magistraux qui rendent possibles le rabattement cyclable à 3-5km autour de ces pôles. L'identification fine de ces axes cyclables à aménager nécessite un travail au cas par cas qui devrait être complété dans les études ultérieures du SERM.

Le volet vélo du présent dossier vise à établir une cartographie simplifiée des axes d'un réseau cyclable SERM et des pôles d'échanges où développer l'intermodalité avec le vélo ainsi que les types de services à déployer sur le territoire du SERM. Les études ultérieures définiront plus finement les voiries où déployer les infrastructures cyclables à haut niveau de service et de rabattement ainsi que le niveau de service vélo de chaque pôle d'échanges.

Application de la méthodologie sur le périmètre d'étude

L'application « brute » de ces trois fonctions sur le périmètre d'étude est représentée sur la carte ci-dessous, qui représente ainsi le **réseau cyclable SERM théorique.**

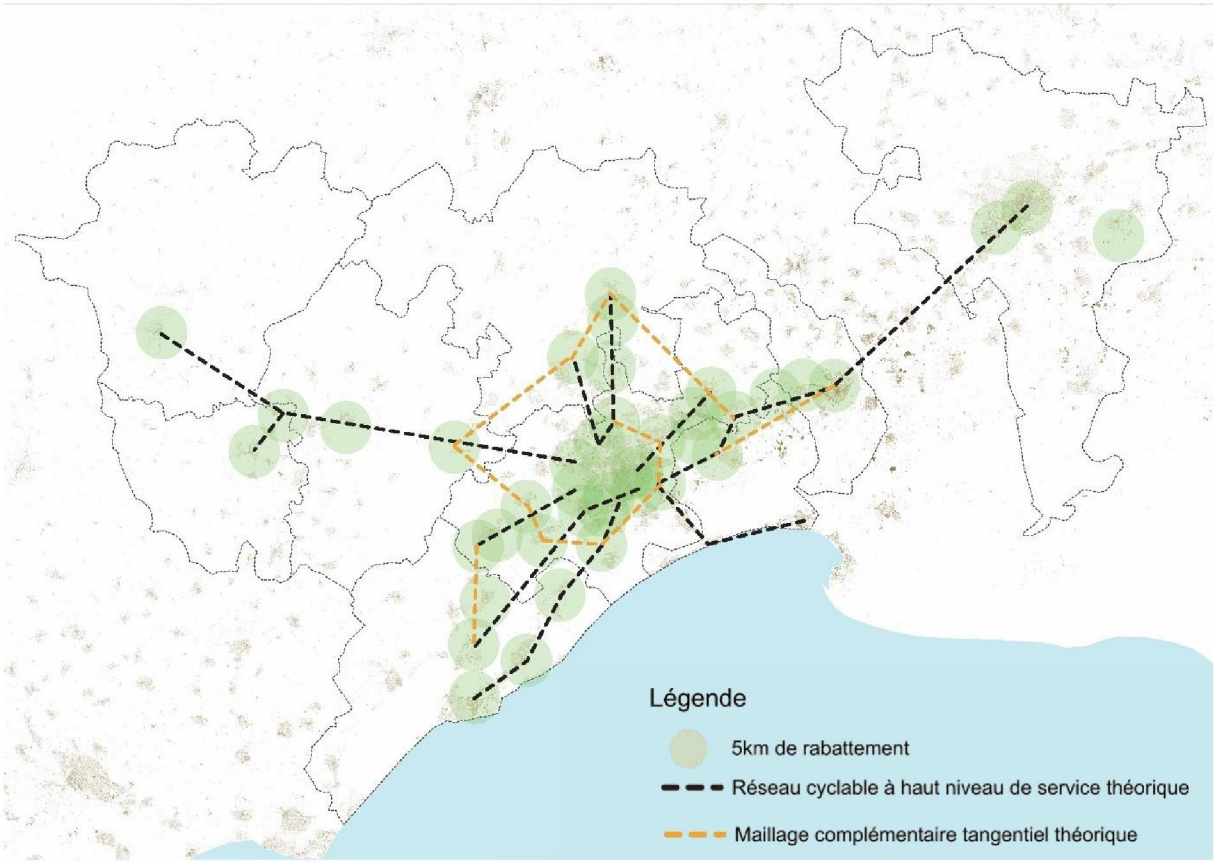


Figure 58 : Etude du réseau cyclable SERM théorique (Source : Egis)

- La fonction « rabattement et diffusion autour des PEM » est représentée par des cercles verts de 5 km autour des **pôles d'échanges multimodaux.**
- La fonction « réseau cyclable à haut niveau de service » est représentée par les traits noirs **le long des axes identifiés dans le cadre du SERM** (axes Car Express, Bus-tram ou ferroviaire). L'axe Pérols – La Grande Motte est également représenté, même s'il ne fait pas l'objet d'une nouvelle offre de transport en commun, afin de créer une complémentarité avec le réseau existant puisque les flux de déplacements le long de l'axe sont importants.

- La fonction « maillage complémentaire tangentiel » est représentée par les traits jaunes.[7]

Ce réseau théorique est ensuite superposé avec **l'ensemble des projets et infrastructures cyclables structurants sur le périmètre du SERM**, recollés à partir de l'analyse des documents existants, dont les schémas sont reproduits en Annexe 3[8].

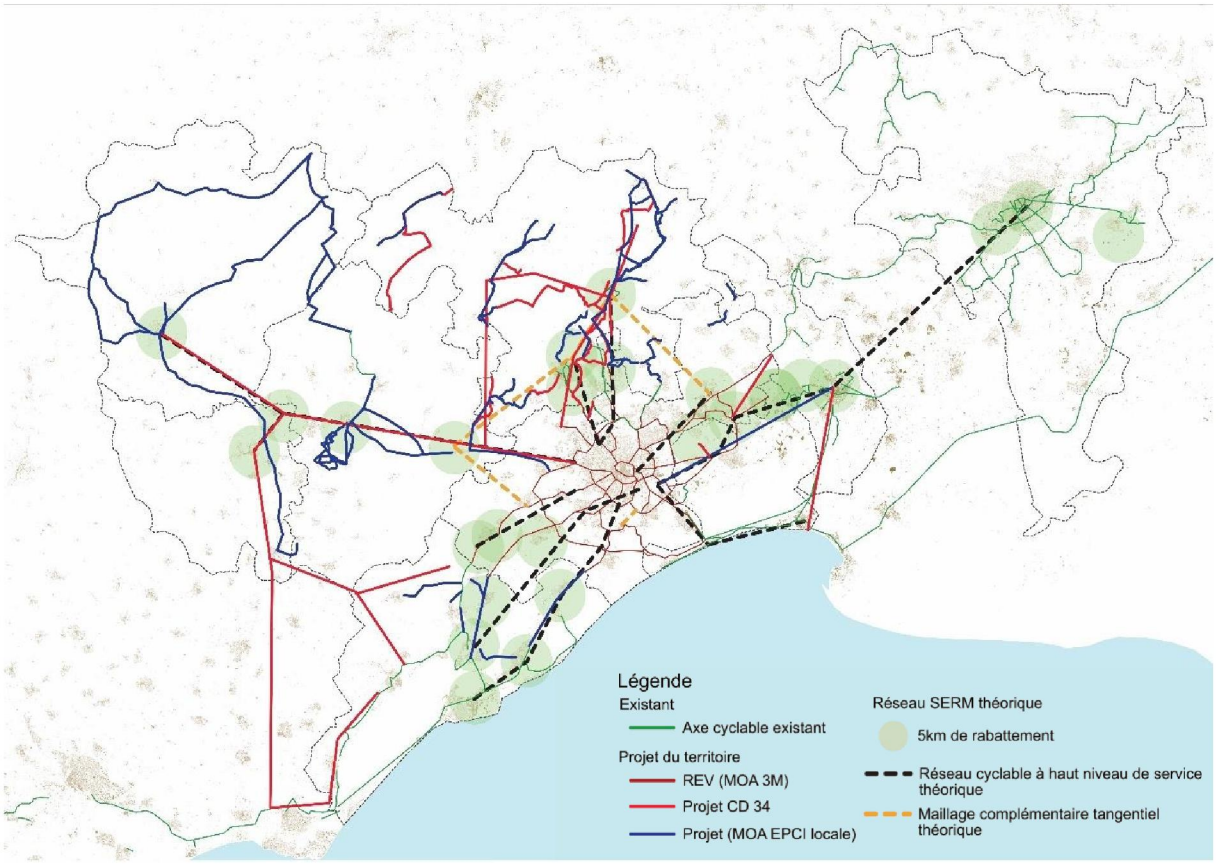


Figure 59 : Carte de recollement du réseau cyclable théorique avec le réseau actuel et projeté du territoire (Source : Egis)

Cette carte de recollement présente ainsi :

- Le Réseau Express Vélo (REV) porté par Montpellier Méditerranée Métropole qui répond sur son secteur au réseau théorique précédemment proposé. Ce réseau, en partie existant, et à terme long de 235 km, maille le cœur de la métropole, connecte les PEM majeurs et couvre les projets cyclables le long des Bustram A et 4 ainsi que certains axes identifiés, notamment au sud-ouest et les tangentielles identifiées au sein de la Métropole.

[7] Il a été choisi de ne pas représenter de tangentielle depuis la zone ouest et notamment entre Clermont-l'Hérault et Cournonsec puisque la distance est importante (30,4 km, 1h43 à vélo) et que les communes traversées sont peu peuplées (Brignac avec 971 habitants et Canet avec 3 400 habitants).

[8] -
- Réseau des pistes cyclables et voies vertes appartenant ou exploitées (CD34)
- Plan Hérault Vélo 2019-2024 (CD 34) ;
- Elaboration du schéma directeur des modes actifs du Grand Pic Saint-Loup (CCGPSL) ;
- Schéma Global des Déplacements (CCGPSL) ;
- Schéma Vélo Communautaire (Lunel Agglo) ;
- Schéma Directeur Cyclable (Pays Cœur d'Hérault) ;
- Plan de Mobilités (3M) ;
- Phase pré-opérationnelle du Schéma Directeur cyclable (Sète Agglopôle Méditerranée) ;
- Référentiel REV 3M ;
- Plan de mobilités Nîmes Métropole et données SIG.

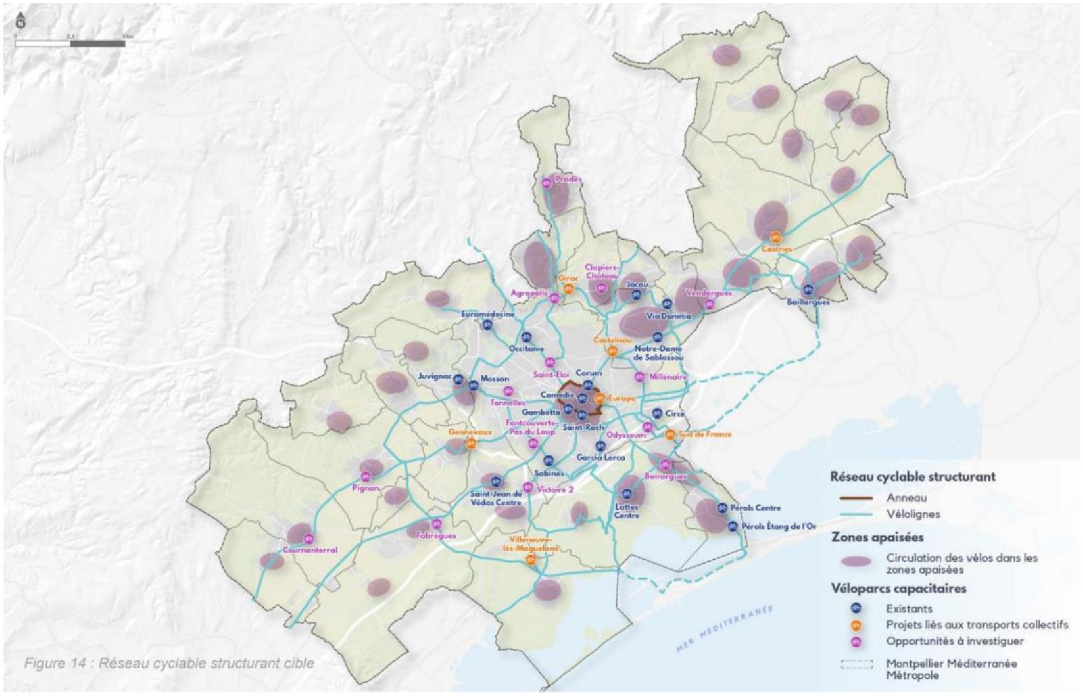


Figure 60 : Réseau Express Vélo (REV) (Source : Plan de Mobilité 2032 3M)

- Les axes existants sur le périmètre du SERM. Parmi ces axes existants, trois tronçons couvrent des lignes d'intention du réseau théorique SERM :
  - Pérols – La Grande Motte (via EV8/EV17) ;
  - Sète – Vic-Mireval ;
  - Sommières – Nîmes (axe théorique identifié vers Nîmes depuis Lunel sur les cartes précédentes).

- Les projets portés par le département de l'Hérault sur le périmètre du SERM. Parmi ces projets, six tronçons couvrent des lignes d'intention du réseau théorique SERM :
  - Gignac, Lodève, Clermont - l'Hérault ;
  - Saint-Mathieu-de-Tréviers – Le Triadou ;
  - Le Triadou – Prades-le-Lez ;
  - Baillargues – Mauguio.
  - Poussan – Balaruc-le-Vieux ;
  - Gigean – Balaruc-le-Vieux;

- Les projets portés par les EPCI sur le périmètre du SERM. Parmi ces projets, deux tronçons couvrent des lignes d'intention du réseau théorique SERM :
  - Vic-Mireval – Frontignan ;
  - Montpellier - Mauguio – Lunel ;

Les trois connexions tangentielles théoriques restantes non couvertes (Saint-Mathieu-de-Tréviers – Baillargues, Saint-Mathieu-de-Tréviers – Montarnaud, Montarnaud – Pignan) n'ont finalement pas été retenues par les partenaires en raison de potentiels de flux de déplacements insuffisants.

Toutes les autres liaisons théoriques identifiées en amont sont donc soit couvertes par un axe existant soit portées par un projet. **Le réseau cyclable SERM peut donc être réalisé en grande partie via la consolidation des infrastructures existantes et la réalisation des projets préalables.**

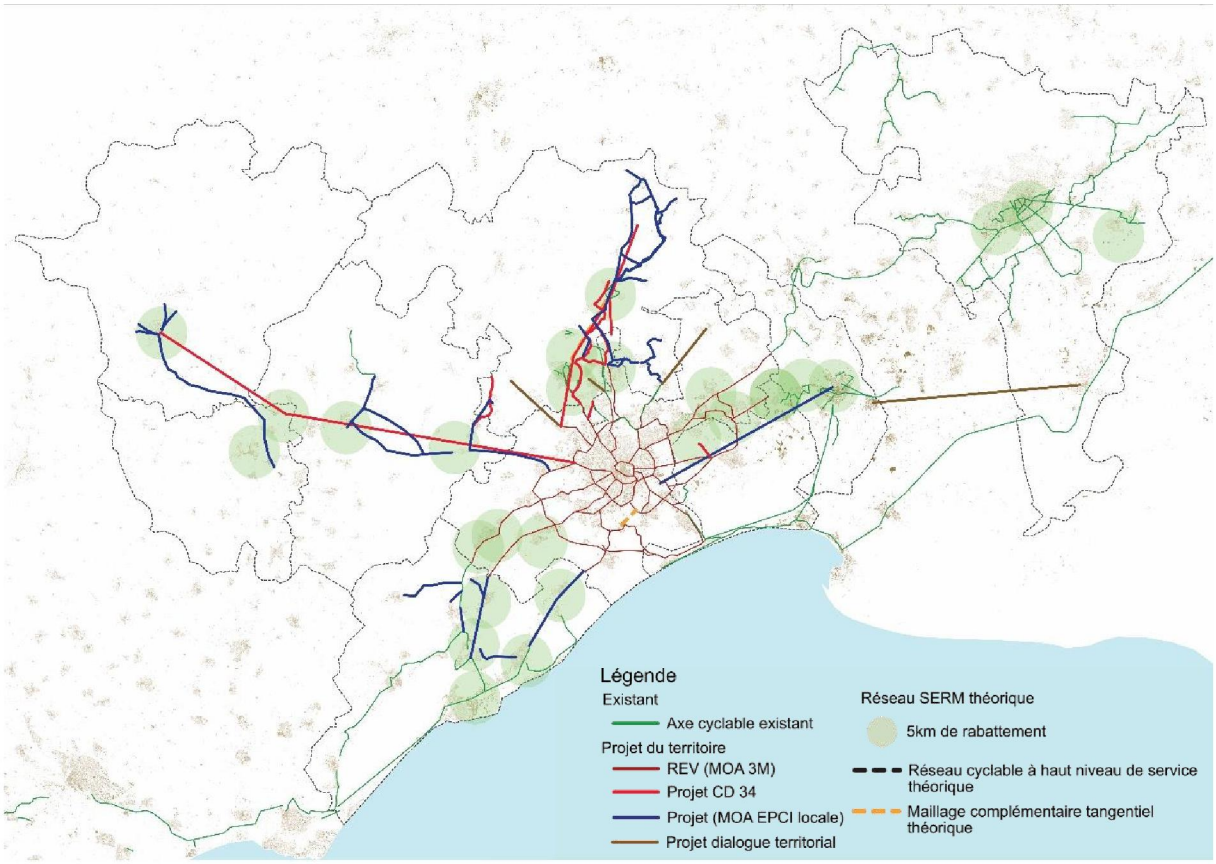


Figure 61 : Prcjets retenus dans le cadre du SERM (Source : Egis)

Les projets et principes de liaisons cyclables retenus dans le cadre du SERM ont été traduits en itinéraires pour constituer un réseau cyclable SERM cohérent et unifié. La cartographie de synthèse du réseau cyclable cible du SERM a également été complétée en ajoutant certaines liaisons pertinentes qui ont émergé au cours du dialogue territorial :

- Château d'O - Murles (en prolongation du REV) ;
- Caylus – Saint-Drézéry (en prolongation du REV) ;
- Marsillargues – Saint-Gilles ;
- Montferrier-sur-Lez – Saint-Clément-de-Rivière.

Ces liaisons, qui ne sont pas encore identifiées dans les documents de planification, sont représentées en pointillés sur la carte de synthèse.

2. Un réseau cible ambitieux à l'échelle du grand territoire

Environ 450 km de réseau cyclable structurant et de rabattement

Au terme de l'analyse, le **réseau cyclable structurant** du SERM Montpellier Méditerranée comporte **treize lignes et près de 320 km d'itinéraires** (dont environ 90 km déjà réalisés). Ces lignes viennent en appui du réseau REV, porté par 3M au sein de la métropole, en prolongeant les branches du REV en étoile autour du territoire.

Le tableau ci-dessous présente pour chaque ligne la longueur et la décomposition du linéaire de projet du réseau cyclable structurant. Les distances sont présentées sans compter le réseau REV en Cœur de Métropole :

Ligne	Axe	Longueur	Composition
A	Lodève - Clermont l'Hérault - Mosson - Vailhauquès	61,5 km	Projets EPCI ou CD34 : 60km REV : 1,5 km
B	Balaruc-le-Vieux - Gennevaux	23,7 km	**Existant : 5 km** Projets EPCI ou CD34 : 3,7 km REV : 15 km
C	Balaruc-le-Vieux - Saint-Jean-le-Sec	22,7 km	Projets EPCI ou CD34 : 10,2km REV : 12,5 km
D	Sète - Victoire 2	24 km	**Existant : 5 km** Projets EPCI ou CD34 : 8km REV : 11 km
E	Grau-du-Roi - Pérols	18,5 km	**Existant : 16 km** REV : 2,5 km
F	Saint-Gilles - Baillargues - Sud de France	60,5 km	**Existant : 20 km** Projets EPCI ou CD34 : 2 km REV : 11,5 km *Prcjet dialogue territorial : 27 km*
G	Nîmes - Aujargues - Castries	43 km	**Existant : 36,5 km** REV : 6,5 km
H	Saint-Gély-du-Fesc - Saint-Mathieu-de-Trèviers	18 km	**Existant : 2 km** Projets EPCI ou CD34 : 16 km
I	Saint-Gély-du-Fesc - Occitanie	7 km	REV : 7 km (dont 2km existants)
J	Les Matelles - Agropolis	11,5 km	**Existant : 5 km** REV : 6,5 km
K	Murles - Château d'O	14 km	*Prcjet dialogue territorial : 14 km*
L	Saint-Drézéry - Caylus	13 km	*Prcjet dialogue territorial : 13 km*
M	Saint-Clément-de-Rivière - Montferrier-sur-Lez	3 km	*Prcjet dialogue territorial : 3 km*
Total		**320,4 km**	**Existant : 89,5 km** **Projets EPCI ou CD : 106,4 km** **REV : 67,5 km** **Projet dialogue territorial : 57 km**

Figure 62 : Réseau cyclable SERM – Détail des lignes

Les besoins de création d'aménagements cyclables pour la réalisation du **maillage structurant de rabattement ou de diffusion** sur les 44 pôles d'échanges du SERM sont estimés à environ **130 km**. Cette estimation se base sur la définition d'une offre cible de linéaire de rabattement pour chaque PEM (nombre d'axes de rabattement nécessaire en fonction de sa localisation et de son importance) pondérée par la densité d'aménagement cyclables déjà existants.

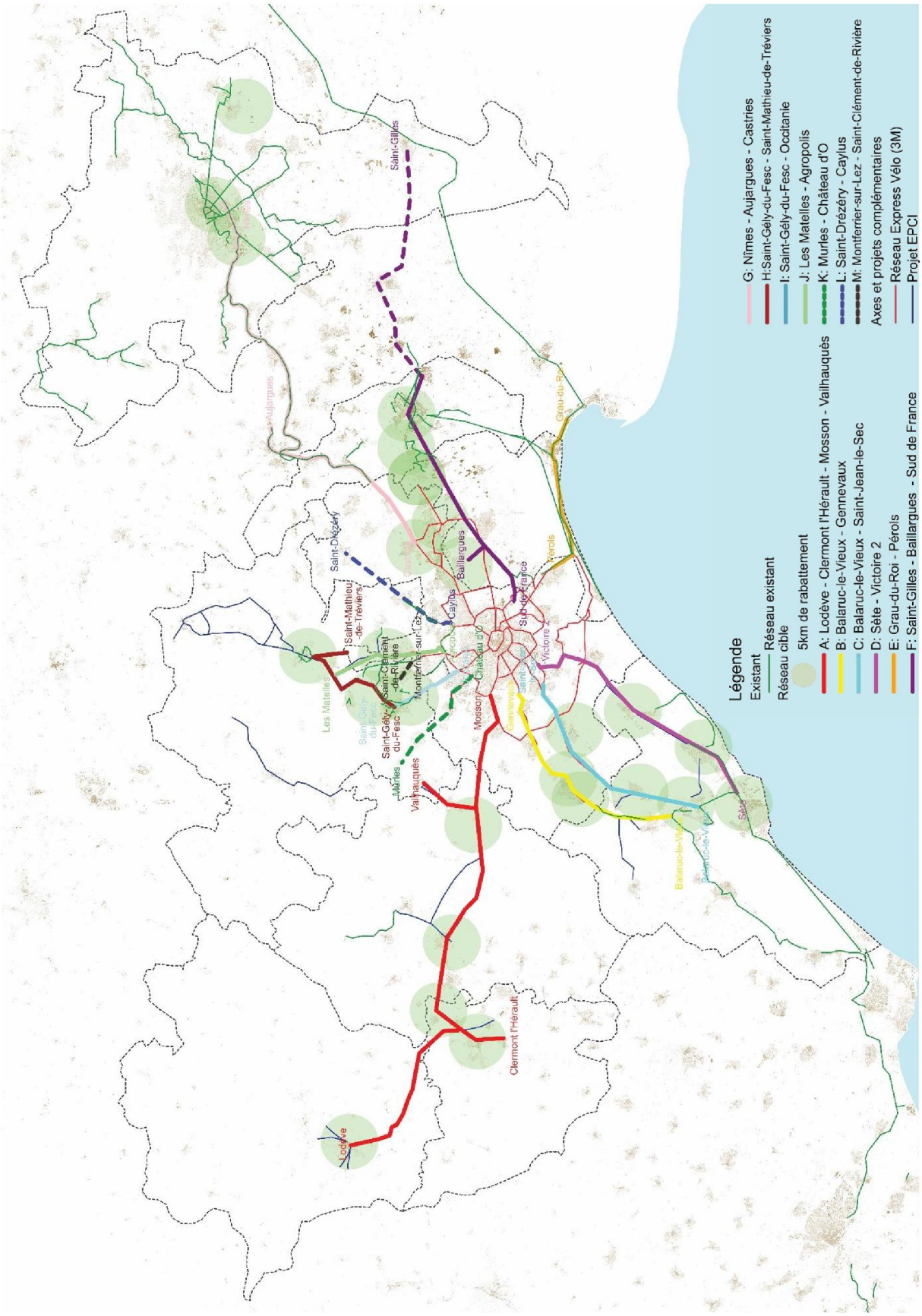


Figure 63 : Réseau cyclable SERM (Source : Egis)

Estimation des coûts d'investissement

L'estimation du coût de réalisation du réseau cyclable du SERM Montpellier Méditerranée a été construit sur la base du chiffrage des projets départementaux réalisé par le Département de l'Hérault (présenté en annexe 4) ainsi que de ratios issus du retour d'expérience des autres projets de SERM.

Pour **le chiffrage des lignes du réseau structurant**, la méthode prend en compte un ratio de coût d'investissement de 400€ par mètre linéaire pour les créations d'aménagements, un ratio de 100€ par mètre linéaire pour la reprise de l'existant (pouvant comprendre une remise à niveau des aménagements ou le traitement de petits points noirs) et une provision forfaitaire pour couvrir les études, frais de MOE/MOA et aléas.

A ce stade du projet, la réalisation des lignes du réseau cyclable structurant sur le SERM Montpellier Méditerranée est estimée à environ **137 millions d'euros** (dont 8 millions d'euros pour l'amélioration du réseau existant).

Pour **le chiffrage des aménagements en rabattement** vers les pôles d'échanges, l'estimation prend en compte la localisation du PEM, son importance et son contexte urbain, le nombre d'axes de rabattement à traiter et la densité d'aménagement cyclables existants.

La réalisation des aménagements cyclables de rabattement vers les 44 PEM du SERM est estimée à environ **49 millions d'euros**.

Le **chiffrage total du volet aménagements cyclables** du SERM est donc estimé, à ce stade du projet, à **186 millions d'euros**.

Ce réseau SERM vient en appui du **réseau cyclable existant** et des projets qui peuvent constituer le **réseau secondaire à l'échelle du périmètre**. Le réseau existant est déjà particulièrement développé notamment sur territoire montpelliérain, le littoral et sur le territoire Nîmois. Le réseau SERM viendra donc étoffer ce réseau pour **étendre le linéaire cyclable** à l'échelle du territoire, complémentarité illustrée dans la cartographie en Annexe 4.

3. Une volonté de mise en cohérence sur la base de nombreuses initiatives locales concernant les services aux usagers du vélo

En complément de la définition d'un schéma-cible d'infrastructures cyclables, les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée portent également une ambition sur le volet serviciel afin de faciliter l'usage du vélo et d'augmenter le report modal.

L'analyse des documents de planification et les échanges menés avec les différentes collectivités permettent de dresser un état des lieux de l'existant et la formulation d'enjeux pour le développement des services liés au vélo, tous concourant à la réussite du projet de SERM.

Montpellier Méditerranée Métropole a mis en place le dispositif de vélo en libre-service Vélomagg, déployant 410 vélos sur 57 stations essentiellement situé à Montpellier, représentant presque 300 000 locations en 2021.

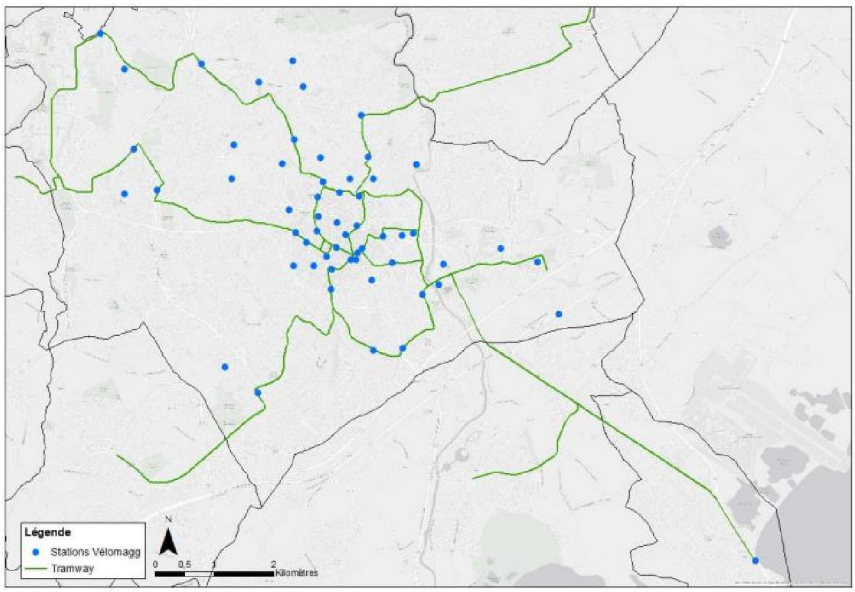


Figure 64 : Stations Vélomagg (Source : PDM 3M)

Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé au 1er trimestre 2026 pour développer un nouveau service de vélo en libre-service. En complément, plusieurs « vélobox » sont déployées sur des points stratégiques, et une expérimentation est menée avec la Région pour une nouvelle consigne vélo en gare de Montpellier Saint-Roch (expérimentation également menée sur Sète et Frontignan).

Des stationnements sécurisés sont également développés sur le territoire : 14 véloparcs ont par exemple été installés à proximité des stations de tramway en 2020 et un Hub des Mobilités comprenant 240 places au parking de la Comédie a été inauguré en juin 2025. En complément, plusieurs vélobox sont déployés à des endroits stratégiques. Une expérimentation, en lien avec la Région, d'une nouvelle consigne vélo est en cours en gare de Saint-Roch.

Sète Agglopôle Méditerranée porte une démarche de développement des stationnements sécurisés vélos sous différentes formes : la mise à disposition des communes d'arceaux vélos (+ de 500 déployés à ce jour) et de box-vélos, le renforcement du stationnement sur le PEM de la gare de Sète par deux abris sécurisés dès l'été 2025 (une extension de l'abri situé sur le parvis Sud est prévue, en partenariat avec la Région Occitanie pour 2026), l'implantation d'un abri sécurisé en gare de Frontignan); la place de consignes collectives de 5 à 6 places à vocation résidentielle. Depuis juin 2021, un service de location de 200 vélos de longue durée en libre-service a été mis en place par la collectivité.

Une Maison du vélo, pilotée par la ville-centre est également ouverte depuis quelques mois pour assurer les services aux usagers (réparation, formation…)

A l'échelle du **Pays Cœur d'Hérault**, les partenaires ont exprimé la volonté de développer les services liés à la pratique du vélo pour les pendulaires et les touristes, via des services de base (installation de bornes de recharge VAE, de gonflage, ateliers de réparation), ainsi des services en entreprise (distribution de kit vélo…)

La **communauté de communes Vallée de l'Hérault** porte en complément un projet de service de location de vélo intercommunal, la mise en place de partenariats pour de la location courte durée, la participation au projet RECYCLO du CD34 pour la mise à disposition de vélos recyclés ainsi qu'une action axée autour du PEM de Gignac (Maison du Tourisme et de la Mobilité avec un atelier vélo et kit de réparation).

La **communauté de communes Lodévois et Larzac** a lancé ans la cadre d'AVELO3, la CCLL vient de lancer l'élaboration d'un schéma directeur cyclable pour structurer le territoire et offrir

les équipements et services adéquats. D'autres actions sont en cours (prêts vélos, réparation...), dans le cadre du programme AVELO 3 de l'ADEME.

La **communauté de communes du Clermontais** s'engage en faveur du développement de l'usage du vélo à travers la mise en place d'équipements adaptés, notamment l'installation d'arceaux vélos et de bornes de réparation sur le territoire. Elle étudie par ailleurs la création d'un service de location de vélos à assistance électrique (VAE) de moyenne et longue durée, et participe au projet RECYCLO porté par le CD34 pour la mise à disposition de vélos recyclés.

Le **Grand Pic Saint Loup** entend étendre l'offre de stationnement vélo et favoriser l'intermodalité avec du stationnement sécurisé, en choisissant un positionnement adapté et visible et en homogénéisant le type de mobilier. Il rappelle l'enjeu de prévoir au niveau des PEM de Saint-Gély-du-Fesc et Saint-Mathieu-de-Tréviers des box vélos sécurisés et des équipements d'entretiens des vélos.

Le **Pays de l'Or** porte une stratégie de maillage de stationnement sécurisé avec le déploiement de quatorze zones de consignes individuelles vélos sécurisés dans les zones d'activités principales et sur les nœuds intermodaux de transports en commun.

Lunel Agglo souligne différentes pistes afin de favoriser l'usage du vélo : permettre le stationnement des vélos à chaque extrémité des déplacements cyclables en aménageant des stationnements sur l'espace public et privé, promouvoir la location ou le prêt de vélos en longue durée, assurer aux usagers d'avoir accès en libre-service à une station de gonflage efficace. L'agglomération rappelle également l'enjeu de l'emport du vélo dans le train.

Le Département de l'Hérault a développé des services aux cyclistes dans la cadre de son Plan Hérault Vélo. Ainsi, sur son réseau cyclable ont été mis en place des stations de gonflage, des stations proposant des kits de réparation et des caissons de stationnement.

Nîmes Métropole a mis en place le système Vélo Tango : avec la location longue durée et une consigne vélo de 110 places en gare de Nîmes Centre.

Le déploiement de NemoVélo en mai 2025 vient compléter l'offre : ce service compte aujourd'hui 52 stations et 400 vélos électriques en libre-service répartis sur l'ensemble de la ville de Nîmes. Il enregistre environ 460 000 locations par sur un an, confirmant l'essor des mobilités douces sur le territoire.

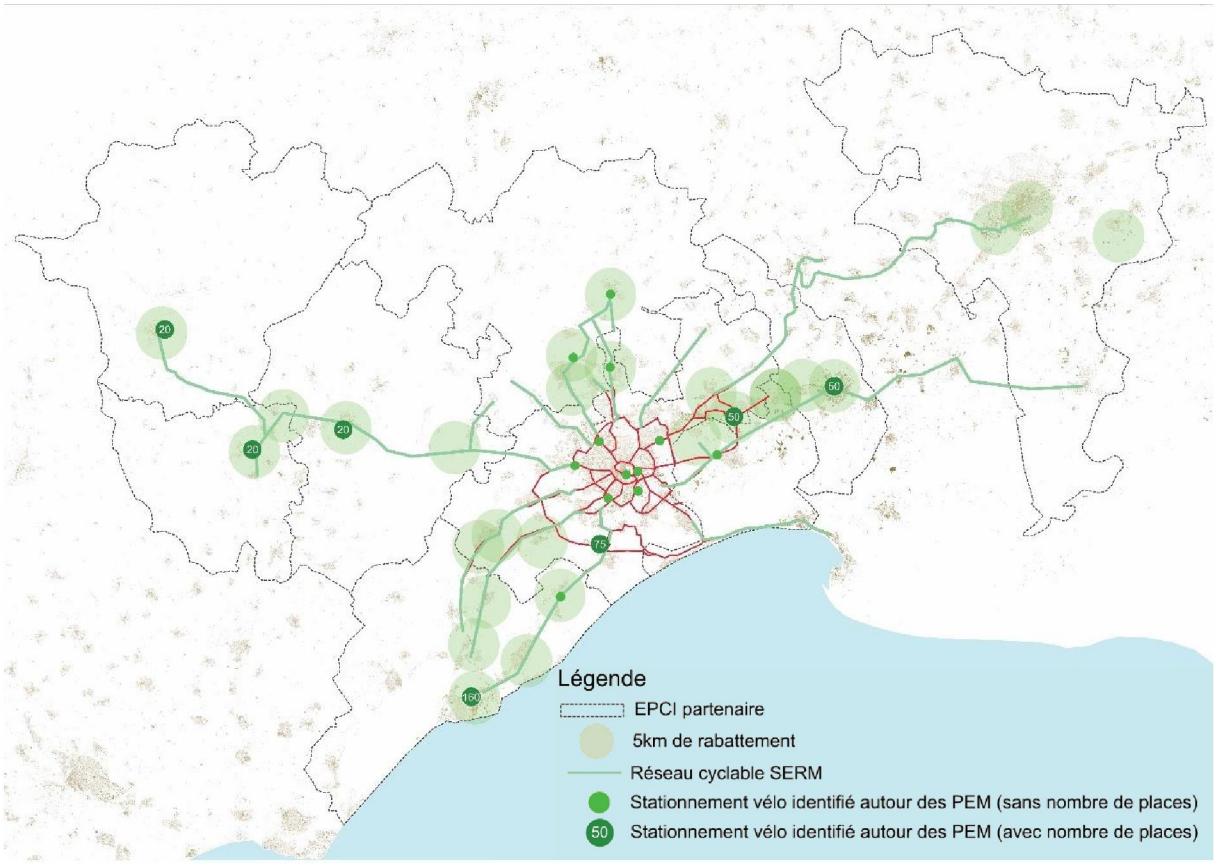


Figure 65 : Stationnement vélo identifié autour des PEM du SERM (Source : Egis)

Vers un développement unifié de l'offre servicielle cyclable

L'atelier de travail réalisé entre les partenaires du SERM dans le cadre de la préfiguration a permis de faire émerger la **volonté d'une uniformisation et d'une mutualisation des services cyclables à l'échelle du SERM**. Il a notamment permis de discuter de l'opportunité de la mise en place de **vélos libre-service (VLS)** sur un périmètre étendu, notamment au niveau des pôles d'échanges multimodaux, ainsi que d'une harmonisation du développement des équipements (abris vélos).

La **définition d'un périmètre plus précis de déploiement de ces services ainsi que les modalités opérationnelles seront à étudier dans les prochaines phases d'études du SERM**.

Toutefois, au stade du dossier de demande de statut, une enveloppe financière indicative de frais d'exploitation de services vélo a été estimée pour acter cette volonté. Elle simule la montée en puissance progressive d'un service unifié à l'échelle du périmètre du SERM (qui pourrait être un service de location vélo de longue durée par exemple). Ce coût annuel d'exploitation estimé progresse graduellement de 700 000 €/an en 2027 (équivalant par exemple à la mise à disposition de 3200 vélos en location de longue durée en DSP) jusqu'à 2 M€/an en 2034 (~9000 vélos en LLD).

La définition du réseau cyclable SERM repose sur une méthodologie définie par la SGP qui propose trois grandes fonctions auxquelles le réseau doit répondre. Le maillage cyclable actuel et projeté du territoire a ainsi été analysé au regard de ces trois fonctions. Il ressort de cette étude que **le réseau cyclable du SERM Montpellier Méditerranée peut être réalisé en grande partie via la consolidation des projets et des infrastructures existantes.**

Cette offre infrastructurelle est enrichie par l'expression d'une volonté des partenaires d'inscrire une **ambition de mutualisation de services** liés au développement de la pratique cyclable.

La **mise en œuvre du volet cyclable du SERM pourra ainsi être phasée**, en s'appuyant à court terme sur la réalisation des projets en cours de réalisation, notamment le Réseau Express Vélo porté par la Métropole.

L'enjeu du phasage de l'extension du réseau cyclable à l'échelle du SERM par la réalisation des aménagements nécessaires aux différentes branches identifiées, ainsi que la mise en œuvre opérationnelle d'une mutualisation servicielle seront pris en compte dans les études ultérieures.

G.Les pôles d'échanges multimodaux : porte d'entrée de l'étoile multimodale du SERM Montpellier Méditerranée

Pour mettre en cohérence et en relation l'ensemble des composantes modales et servicielles du SERM Montpellier Méditerranée, l'intermodalité constitue la pierre angulaire de l'offre de services aux usagers. Une articulation fluide et lisible des différents modes et services pour proposer une offre de déplacement continue et attractive permet de contribuer au report modal.

Aussi, les pôles d'échanges multimodaux (PEM) jouent un rôle central dans la construction du SERM et son déploiement opérationnel : ces pôles assurent une interconnexion fonctionnelle pour l'usager et permettent de passer facilement d'un mode à l'autre en organisant le rabattement et la diffusion pour relier les zones d'habitat aux aménités urbaines et métropolitaines (emplois, services, loisirs, éducation, achats…).

1. Un réseau cohérent et intégré de pôles d'échanges multimodaux ferroviaires et routiers, composante à part entière de l'offre de mobilité SERM

Le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée recouvre des EPCI possédant la compétence d'AOM – soit autant de réseaux de transports urbains autonomes – et est parcourue par des lignes interurbaines de cars et des services ferroviaires TER liO. Le périmètre est également marqué par de nombreuses initiatives des collectivités territoriales (covoiturages ou services vélo par exemple) qui impactent les pratiques de mobilité sur le territoire. L'intégration de ces différentes composantes modales dans un système de mobilité, lisible et fluide sur l'ensemble du parcours, est donc une nécessité pour garantir la réussite du SERM. Cette intégration doit permettre de dépasser les discontinuités spatiales, fonctionnelles et informationnelles actuelles, indépendamment des modes ou des réseaux empruntés.

La clé de cette intégration « sans couture » réside dans la transformation d'une multimodalité apparente, issue de la superposition de réseaux, de compétences et d'offres hétérogènes, en une intermodalité pleinement maîtrisée, intégrée et perceptible. En organisant les points de correspondance et les différentes fonctionnalités de l'offre de transport, les pôles d'échanges contribuent à rendre l'étoile multimodale de Montpellier plus attractive et efficace.

A l'inverse d'autres projets, le SERM Montpellier Méditerranée repose sur un schéma cible qui met au même niveau les branches routières et ferroviaire de son étoile. Un des enjeux nécessaires pour le bon fonctionnent du service est de regrouper les pôles routiers et ferroviaires dans une même réflexion. Cela permet de rendre compte de l'interopérabilité des réseaux, de l'attention portée à la mobilité intégrée dans le SERM, ainsi que de l'importance complémentaire de ces deux composantes modales dans la construction de l'offre cible du SERM. C'est pourquoi le projet ne distingue pas les pôles d'échanges par leur nature (PEM routier ou pôle gare) mais bien par leur rôle dans l'étoile.

2. Une classification des pôles d'échanges adaptée aux réalités du territoire

Pour structurer la réflexion autour de l'intermodalité à l'échelle du SERM, une classification des pôles d'échanges du SERM Montpellier Méditerranée a été établie pendant la mission de préfiguration, en lien avec l'ensemble des partenaires.

Cette classification, sur un territoire marqué par différentes constructions urbaines, avec des niveaux de desserte et des pratiques de mobilité variés, est utile pour qualifier plus finement

les enjeux de chaque projet. Elle permet d'adapter les niveaux d'ambition aux attentes et besoins des territoires. Cette classification est nécessaire à double titre pour :

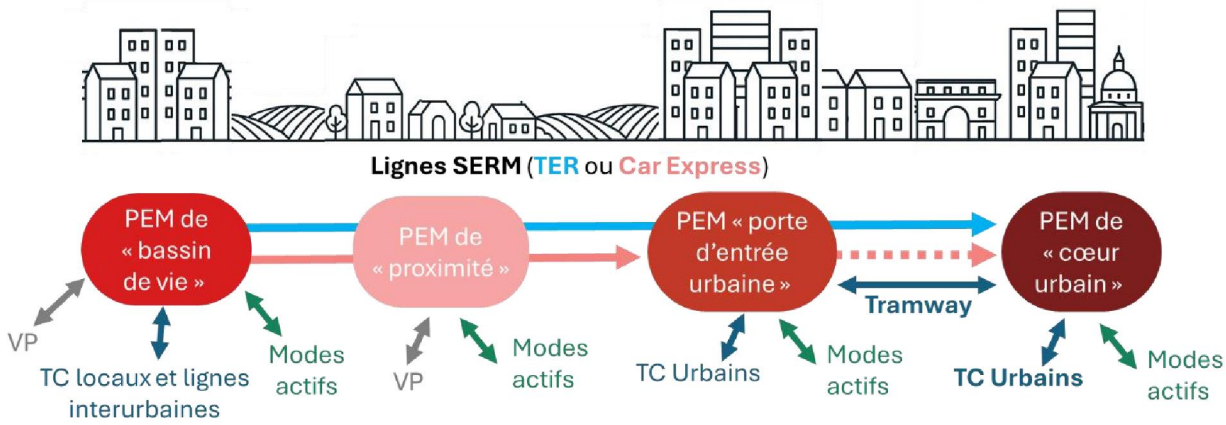
- Identifier les fonctionnalités respectives de chaque PEM dans le parcours de mobilité et à mettre en lumière les transformations nécessaires du territoire pour accompagner la montée en puissance du SERM.
- Organiser le phasage et la priorisation des interventions, en tenant compte des potentiels de fréquentation attendue, du niveau d'avancement des projets et du rôle conféré au PEM dans la structuration de l'offre cible SERM.

Lieu d'interface entre la ville et les transports, le pôle d'échanges se définit comme un objet de mobilité partie intégrante du système de transport et une pièce urbaine qui compose la ville. Dans cette dualité, la construction des typologies de PEM repose sur le croisement de plusieurs critères visant à apprécier les pôles d'un point de vue fonctionnel et territorial :

- Le positionnement urbain ou non de l'emplacement, allant d'une insertion au sein d'un tissu urbain très dense à la desserte d'une centralité locale ;
- La fonctionnalité projetée du PEM dans le système de mobilité, selon qu'il assure un rôle de diffusion fine des flux, de rabattement vers des lignes structurantes ou d'organisation des correspondances ;
- Le potentiel de chalandise des bassins de vie desservis ;
- La fréquentation prévue sur le pôle ;
- L'intensité intermodale liée aux réseaux en correspondances, selon leur nombre, nature et fréquentation.

Ce travail a permis d'aboutir à une classification en quatre catégories :

- PEM de « cœur urbain » ;
- PEM de « porte d'entrée urbaine » ;
- PEM de « bassin de vie » ;
- PEM de « proximité ».



Logique d'articulation des différents niveaux de PEM (source : SGP)

Pour chaque catégorie, le détail ci-dessous précise la liste des pôles concernés, les caractéristiques propres ayant justifié la classification, ainsi qu'une identification des lignes existantes en correspondance. Cette dernière recense les réseaux urbains (TAM, Sète Agglopôle Mobilité, Transp'Or, TanGO et Olé) ainsi que le réseau interurbain régional liO sur les départements du Gard et de l'Hérault.

Pôle d'échanges de cœur urbain : accéder et diffuser en hypercentre

Les pôles de cœur urbain sont implantés au sein des aires urbaines majeures, au plus près des principaux pôles d'emplois, de services et d'équipements. Ils s'inscrivent dans des environnements denses, fortement urbanisés et caractérisés par une intensité élevée des flux et des usages.

Ces pôles constituent les premiers points d'accès à l'offre SERM et assurent une fonction de diffusion fine des flux au sein du cœur urbain, en redistribuant les voyageurs vers les différents quartiers et pôles d'activité des villes-centre. Pour cela, ils constituent une interface avec une offre dense de transports collectifs urbains et des infrastructures majeures dédiées aux modes actifs. Les correspondances proposées sont donc nombreuses et permettent au pôle de s'intégrer dans la continuité fonctionnelle du tissu urbain.

En raison de leur positionnement géographique et de la concentration des activités qu'ils desservent, les pôles de cœur urbain présentent un potentiel de chalandise et de desserte très élevé. Ils accueillent une fréquentation quotidienne importante et régulière, irriguée par la diversité des usages, et jouent un rôle structurant dans la performance du système de mobilité.

Nom du PEM	**EPCI concerné**	**Réseau SERM**	**Intermodalité**
Montpellier Saint-Roch	Montpellier Méditerranée Métropole	Ligne ferroviaire	Tramway 1,2,3,4 Bus 8, 11, 17 Réseau TGV
Place de l'Europe	Montpellier Méditerranée Métropole	BusTram A	Tramway 1,4 Bus 14,16 Car 620
Montpellier Sud de France	Montpellier Méditerranée Métropole	Ligne ferroviaire CHNS Baillargues	Tramway 1 Bus 15 Car 606,620 Réseau TGV
Garcia Lorca	Montpellier Méditerranée Métropole	CHNS Balaruc-le-Vieux	Tramway 4 Bus 8,11,32 Car 631
Sète	Sète Agglopôle Méditerranée	Ligne ferroviaire	BHNS A Bus 1,2,3,8,10,12;915 Car 659 Réseau TGV Navettes maritimes
Nîmes	Nîmes Métropole	Ligne ferroviaire	Tram'bus T2,T3,T4,T5 Bus 6,7,9,10,11,12,13, 14,15,31,32,61,76,87

			Car 112,114,121,125,130, 132,133,134,135,136,140, 141,151,152 Réseau TGV Lignes ferroviaires 790 “Nîmes – Alès – St-Germain des Fossés”, 819 “Nîmes – Le Grau-du-Roi" et 800 "ligne de rive droite du Rhône” Navette express Gares & Navette aéroport

Pôle d’échanges de porte d’entrée urbaine : rabattre et orienter les flux

Les pôles de porte d’entrée urbaine sont positionnés sur le pourtour périphérique des grandes aires d’attraction, à l’interface directe entre les zones urbaines et périurbaines, et régulièrement au croisement entre les grands axes routiers et les terminus des lignes structurants de transports urbains.

Ces pôles assurent une fonction importante de concentration et orientation des flux vers les modes les plus adaptés, en captant les déplacements en amont des zones les plus denses et en offrant une grande variété de correspondances entre les réseaux, tous modes confondus. Ils jouent un rôle clé dans l’intégration et la mise en cohérence des différents niveaux de déplacement à l’échelle du périmètre du SERM.

A l’instar des pôles d’échange de cœur urbain, leur positionnement territorial les rend particulièrement cruciaux dans l’équilibre des flux et dans la fluidité des longs déplacements. Leur potentiel de fréquentation est particulièrement élevé, et la qualité de leur traitement est un paramètre clé de la capacité du SERM à provoquer le report modal et à se montrer compétitif face à la voiture individuelle pour les mobilités longues du quotidien.

Nom du PEM	**EPCI concerné**	**Réseau SERM**	**Intermodalité**
Mosson	Montpellier Méditerranée Métropole	CHNS Cœur d’Hérault *Liaison circulaire*	Tramway 1,3 Bus 34,40,42 Car 617,661,662,663, 665,668,681,685
Occitanie	Montpellier Méditerranée Métropole	CHNS Saint-Mathieu-de-Tréviers CHNS Saint-Gély-du-Fesc *Liaison circulaire*	Tramway 1 Bus 6,13 Car 608, 614, 615
Euromédecine	Montpellier Méditerranée Métropole	*Liaison circulaire*	Tramway 1 Bus 6,24

			Car 616
Grés de Montpellier	Montpellier Méditerranée Métropole	BusTram B *Liaison circulaire*	Tramway 5
Sablassou	Montpellier Méditerranée Métropole	Ligne ferroviaire BusTram A	Tramway 2 Bus 21,46 Bus 3 Transp'Or Car 601,612
Clapiers	Montpellier Méditerranée Métropole	CHNS Saint-Mathieu-de-Tréviers *Liaison circulaire*	Tramway 5 Bus 22,23 Car 610, 611, 615
Frontignan	Sète Agglopôle Méditerranée	Ligne ferroviaire	Bus 11,12,16
Baillargues	Montpellier Méditerranée Métropole	Ligne ferroviaire CHNS Baillargues	Bus 21 TAD Transp'Or Car 601
Saint-Jean-le-Sec	Montpellier Méditerranée Métropole	CHNS Balaruc-le-Vieux	Tramway 2 Bus 20,32
Saint-Jean-de-Védas	Montpellier Méditerranée Métropole	CHNS Balaruc-le-Vieux	Tramway 2 Bus 20,33,43 Car 603,656,672
Nîmes-Saint-Césaire	Nîmes Métropole	Ligne ferroviaire	Bus 15, 74 Tram'bus T2 Ligne ferroviaire 819 "Nîmes – Le Grau-du-Roi"
Nîmes-Pont-du-Gard	Nîmes Métropole	Ligne ferroviaire	Navette express Gares Réseau TGV

Pôle d'échanges de bassin de vie : structurer et connecter les centralités

Les pôles de bassin de vie assurent l'articulation entre les pôles d'attraction majeurs du territoire et les centralités locales, en connectant ces dernières par des liaisons structurantes aux zones majeures d'activité et d'emploi. Ils s'intègrent dans des environnements urbains de densité intermédiaire, caractérisés par une concentration de services et équipements à l'échelle locale et intercommunale.

Ces pôles assurent une fonction importante de structuration et de connexion des centralités. Ils servent au rabattement sur les lignes structurantes SERM et à la diffusion des flux sur un

périmètre de rayonnement de la ville-centre au sein de son territoire intercommunal. A cette fin, l'organisation de l'accès aux PEM en modes actifs et en voiture est une composante essentielle pour garantir la cohérence des usages et la qualité du traitement du parcours global de l'usager. Ils constituent ainsi des points d'ancrage de l'offre SERM à l'échelle des bassins de vie.

Leur potentiel de chalandise est directement lié à l'aire d'influence de la centralité qu'ils desservent. La fréquentation y est généralement régulière et structurante pour les mobilités du quotidien. Les pôles de bassin de vie jouent, par conséquent, un rôle clé dans l'équilibre territorial du SERM et dans l'accessibilité des villes moyennes.

Nom du PEM	EPCI concerné	Réseau SERM	Intermodalité
Lunel	Lunel Agglo	Ligne ferroviaire	Bus 1,2,3,4,5 Car 135,136,601,607,632
Mauguio	Pays de l'Or Agglomération	CHNS Baillargues	Car 607 Bus 2 Transp'Or TAD Transp'Or
Clermont-l'Hérault	CC du Clermontais	CHNS Cœur d'Hérault	Car 661,662,663,664,665, 666,667,668,680,681,685
Lodève	CC Lodévois et Larzac	CHNS Cœur d'Hérault	Car 661,679,680,681,698
Gignac	CC Vallée de l'Hérault	CHNS Cœur d'Hérault	Car 661,662,663,665, 667,668,681,685 TAD CCVH - TADAM
Saint-Mathieu-de-Tréviers	CC Grand Pic Saint-Loup	CHNS Saint-Mathieu-de-Tréviers	Car 615 TAD GPSL
Saint-Gély-du-Fesc	CC Grand Pic Saint-Loup	CHNS Saint-Gély-du-Fesc	Car 608 TAD GPSL

Pôle d'échanges de proximité : mailler et desservir les territoires

Les pôles de proximité constituent l'échelon le plus fin du maillage territorial sur le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée. Ils permettent de desservir de nombreuses zones marquées par une dispersion plus élevée de l'habitat et une densité d'équipements et de pôles d'activité moins forte, en s'intégrant dans les territoires périurbains ou ruraux, à l'écart des grands centres urbains.

Afin d'assurer leur fonction de maillage du territoire et d'organisation du rabattement local sur les lignes structurantes, une attention particulière est apportée à la facilité d'accès, pour les véhicules individuels, les vélos ou le transport urbain local. De la même manière que pour les pôles de bassin de vie, la continuité du parcours de l'usager et la cohérence de l'offre SERM passe particulièrement par la qualité du rabattement et du rôle d'interface entre les échelles de vie joué par les PEM.

En cohérence avec leur positionnement territorial, ces pôles présentent un potentiel de chalandise moins élevé et une fréquentation modérée. Ils permettent, toutefois, de garantir la couverture territoriale et d'accompagner le désenclavement de communes peu desservies, en proposant une réponse adaptée aux enjeux de mobilité en zones de moindre densité.

Nom du PEM	**EPCI concerné**	**Réseau SERM**	**Intermodalité**
Pignan	Montpellier Méditerranée Métropole	BusTram B	*Bus 34,38 (futur bustram)*
Cournonsec	Montpellier Méditerranée Métropole	BusTram B	*Bus 34,38*
Cournonterral	Montpellier Méditerranée Métropole	BusTram B	*Bus 34,38*
Montarnaud	CC Vallée de l'Hérault	CHNS Cœur d'Hérault	Car 617 (à prévoir), 661,662,663, 665,673,681
Saint-André-de-Sangonis	CC Vallée de l'Hérault	CHNS Cœur d'Hérault	Car 661,662,663,681,685 TAD CCVH - TADAM
Saint-Félix-de-Lodez	CC du Clermontais	CHNS Cœur d'Hérault	Car 661,663,668,681
Le Bosc	CC Lodévois et Larzac	CHNS Cœur d'Hérault	Car 661,680,681,698
Prades-le-Lez	Montpellier Méditerranée Métropole	CHNS Saint-Mathieu-de-Tréviers	Bus 23 Car 615
Vendargues	Montpellier Méditerranée Métropole	BusTram A	*Bus 46 (futur bustram)*
Castries ZA	Montpellier Méditerranée Métropole	BusTram A	*Bus 46*
Castries Espace Gare	Montpellier Méditerranée Métropole	BusTram A	*Bus 46* Car 612
Fabrègues	Montpellier Méditerranée Métropole	CHNS Balaruc-le-Vieux	Bus 33 Car 603,656,672
Gigean	Sète Agglopôle Méditerranée	CHNS Balaruc-le-Vieux	Bus 22 Car 603,656,672
Balaruc-le-Vieux	Sète Agglopôle Méditerranée	CHNS Balaruc-le-Vieux	BHNS A Bus 14,15,18,20,21,22,23 Car 603,604,672
Vic – Mireval	Sète Agglopôle Méditerranée	Ligne ferroviaire	
Villeneuve-lès-Maguelone	Montpellier Méditerranée Métropole	Ligne ferroviaire	Bus 44

Saint-Aunès	Pays de l'Or Agglo-mération	Ligne ferroviaire	TAD Transp'Or
Valergues-Lansargues	Pays de l'Or Agglo-mération	Ligne ferroviaire	Car 607 TAD Transp'Or
Lunel-Viel	Lunel Agglo	Ligne ferroviaire	Bus 3a Car 601,607

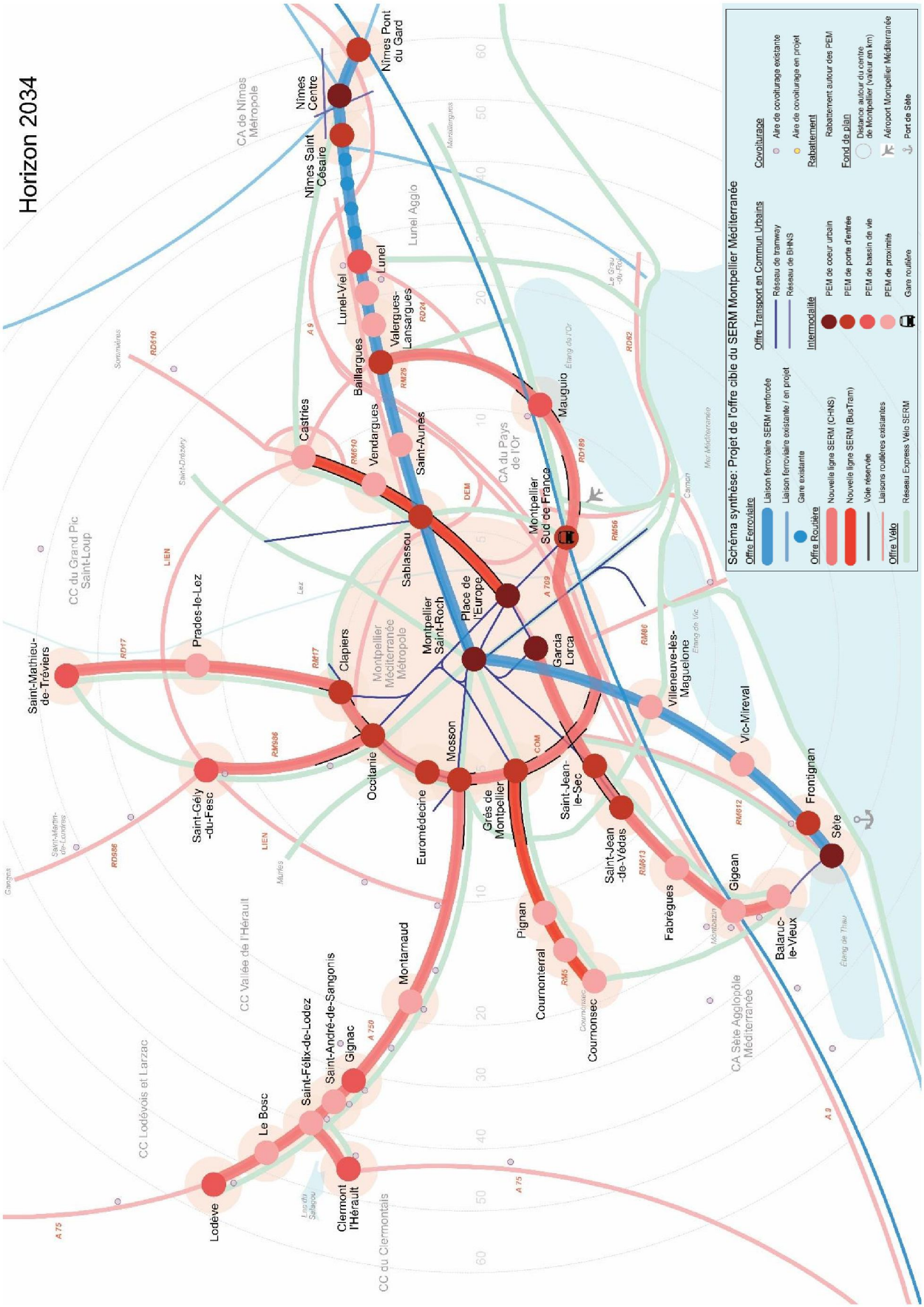


Figure 66 : Schéma d'offre cible du SERM Montpellier Méditerranée et classification des PEM

3. Des premières réalisations fortes, donnant corps à l'intermodalité sur le territoire montpelliérain

Phase 0 du déploiement des PEM : projets et études déjà réalisés

- PEM de Sète (MOA Sète Agglopôle Méditerranée) - pôle d'échange de cœur urbain

Le PEM de Sète constitue un maillon stratégique de l'organisation des mobilités à l'échelle du territoire. Articulé autour de la gare ferroviaire, il vise à faciliter l'intermodalité entre les trains régionaux et nationaux, les réseaux de bus urbains et interurbains, les mobilités douces ainsi que les modes individuels (dépose-minute, taxis, stationnement). Conçu pour améliorer la lisibilité des parcours et le confort des usagers, le PEM renforce l'accessibilité du cœur de ville et accompagne le développement du territoire, tout en favorisant des déplacements plus fluides et durables. Deux phases ont été réalisées avec la refonte du parvis sud de la gare comprenant une nouvelle gare routière et de nouveaux parkings en 2019 et l'ouverture du parking du parvis nord et de la passerelle en 2025. L'ensemble est connecté depuis 2026 à la nouvelle ligne de BHNS entre Sète et Balaruc-le-Vieux. Au total, 20,8 M€ HT ont été consacrés à ce projet.

- PEM de Lunel (MOA Lunel Agglo) - pôle d'échanges de bassin de vie

Le PEM de Lunel constitue un point d'appui majeur pour l'organisation des mobilités à l'échelle du bassin de vie. Structuré autour de la gare ferroviaire, il facilite les correspondances entre les trains régionaux, les lignes de bus urbaines et interurbaines, les mobilités actives (marche, vélo) et les services dédiés aux automobilistes (dépose-minute, stationnement, covoiturage). Le pôle multimodal de la gare de Lunel dispose désormais de 500 places de stationnement gratuit réparties entre les parkings sud et nord, des places réservées aux PMR et au covoiturage, 8 emplacements pour arrêts-minute : 4 dans le parking nord et 4 autres sur la rue de Verdun et un parking 2-roues motorisés et vélo. Le PEM, sous sa forme actuelle, a été livré en 2020 pour un coût total de 11,1 M€.

Ce pôle, parmi les premiers du territoire, montre de signes de saturation et son offre de services s'avère insuffisante à court terme. En prévision de la montée en offre supplémentaire amenée par le SERM, Lunel Agglo prévoit de mener des études portant le développement de l'offre intermodale et de services pour faire face à cette saturation et accompagner la montée en puissance de l'intermodalité sur le territoire.

- PEM de Baillargues (MOA Région Occitanie et SNCF Réseau) - pôle d'échanges de porte d'entrée urbaine

Le PEM de Baillargues a été conçu pour répondre à une attente forte des habitants et des usagers du train régional. Ce PEM permet le stationnement des voitures, le cheminement des vélos, des piétons et assure des correspondances avec les cars et les bus. Il s'articule autour de différentes zones d'aménagement situées au sud de la voie ferrée, comprenant une halte routière de 4 quais, une chaussée en site propre pour les bus et des emplacements pour la desserte des minibus, un parking d'une capacité de 163 places avec une voie d'accès au giratoire sud, un cheminement doux permettant l'accès aux quais, avec notamment un cheminement piéton accessible aux PMR, une piste cyclable à l'est du parking sud.

Il demeure une problématique routière d'accès aux transports en commun et aux mobilités actives depuis Mauguio via la RD26, à résorber dans le cadre de la ligne de CHNS entre Baillargues et la gare Montpellier Sud-de-France, par Mauguio.

- PEM de Gignac (MOA CC Vallée de l'Hérault) - pôle d'échanges de bassin de vie

Le PEM de Gignac est une réalisation forte du territoire, située à un nœud majeur de communications entre la Métropole et les intercommunalités du Cœur d'Hérault. Il vise à articuler tous les modes entre eux et à ancrer un lieu de convergence des mobilités durables. Le PEM se

situe à proximité de l'autoroute A750, dont la traversée est permise par la réalisation d'une nouvelle passerelle, mais également d'une zone économique importante et d'une future liaison cyclable sécurisée, permettant d'organiser le rabattement des communes avoisinantes. Ce positionnement stratégique permet de faire du PEM un pôle de première importance pour les mobilités, en diffusion sur le territoire.

Le PEM accueille une gare routière composée de 6 quais, une maison du tourisme et des mobilités, un parking de 80 places, 20 consignes individuelles pour vélos, ainsi que deux places d'autopartage, 3 emplacements IRVE (borne ultra-rapide). Il est desservi par les lignes Hérault-Transport et un service de transport à la demande. Le PEM est ouvert aux usagers depuis 2024 et son coût est de 3,7 M€. Son aménagement s'inscrit dans la perspective de développer un point d'ancrage et de convergence des solutions de mobilité sur le territoire avec notamment l'implantation de la Maison du tourisme et des mobilités de la vallée de l'Hérault, inaugurée en juin 2026. Depuis son ouverture, le PEM montre déjà des signes de saturation. Le développement d'une phase ultérieure du PEM, comprenant une extension, une réflexion sur la politique de stationnement et sur les équipements d'information aux voyageurs est actuellement à l'étude.

- PEM de Balaruc-le-Vieux (MOA Sète Agglopôle Méditerranée) - pôle d'échanges de proximité

La gare routière de Balaruc-le-Vieux s'inscrit dans le projet d'aménagement de la voie départementale et du réseau de transport de Sète Agglopôle Méditerranée pour articuler de manière fluide les modes routiers et actifs, et mieux partager l'espace urbain. La réalisation d'un pôle d'échanges entre lignes urbaines et interurbaines liO a également pour objectif d'assurer une meilleure liaison entre les communes du territoire, en faisant de Balaruc-le-Vieux un pôle central de correspondances et en permettant aux bus de devenir plus compétitifs face à la voiture.

Le projet comporte la réalisation de quais à redents, la revue des systèmes d'information voyageurs, notamment dynamique, l'installation de box vélos pour sécuriser le stationnement, l'aménagement de nouvelles traversées piétonnes et de nouveaux espaces de circulation pour les cyclistes. Enfin, le projet est intégré dans le tissu urbain avec la réalisation d'une noue paysagée, d'une aire de jeux et la réorganisation des accès aux quartiers avoisinants. La gare routière est en service depuis la fin de l'année 2023 et est notamment desservie par la nouvelle ligne de bus à haut niveau de service depuis 2026. Le montant total est de 3,23 M€ HT.

Mise en accessibilité déjà effective des gares de Sète et Nîmes-Centre

- Gare de Sète

À la demande de l'État, le groupe SNCF a élaboré un Schéma Directeur National d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDNA Ad'AP) relatif aux services ferroviaires nationaux.

Dans ce cadre, la gare de Sète a été inscrite parmi les gares prioritaires à mettre en accessibilité. Le projet de mise en accessibilité a été achevé fin 2024 et s'inscrit dans une démarche plus large de requalification du quartier de la gare. En effet, la gare de Sète et ses abords font l'objet d'un important programme d'aménagement urbain, intégrant la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM).

La mise en accessibilité de la gare s'est traduite par la réalisation d'une passerelle d'une longueur de 71 mètres équipée de quatre ascenseurs et de quatre escaliers fixes, assurant à la fois la liaison entre les quais et la continuité urbaine entre les parvis Sud et Nord de la gare, ainsi que la mise en accessibilité des 3 quais et la rénovation du passage souterrain.

- Gare de Nîmes-Centre

Dans le cadre du SDNA Ad'AP, la gare de Nîmes-Centre a été inscrite parmi les gares prioritaires à mettre en accessibilité. Le projet de mise en accessibilité a été achevé début 2026. La mise en accessibilité de la gare s'est traduite par le rehaussement des extrémités du quai 1 et du quai 2 ainsi que l'ensemble du quai 3, l'adaptation des dalles d'éveil à la vigilance (DEV) et de l'enrobé conformément à la réglementation en vigueur, le renouvellement et la mise aux normes de l'éclairage et reprise de la sonorisation sur les mâts d'éclairage, le rehaussement des passerelles piétonnes entre les quais 2 et 3, et l'adaptation du mobilier de quais pour respecter les largeurs de passage PMR.

4. Un déploiement progressif des infrastructures et services d'intermodalité sur le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée

Frontignan

La gare de Frontignan est inscrite dans le Schéma Directeur d'Accessibilité des services ferroviaires Régionaux – Agenda d'Accessibilité Programmée. Le projet de pôle d'échanges multimodaux prévoit le déplacement de la gare actuelle à 800 mètres plus au sud. La nouvelle gare serait dotée de deux quais de 225 mètres et, soit d'une passerelle mixte ferroviaire et urbaine, soit d'un passage sous voie permettant de réaliser une liaison ville-ville et quai à quai. Les deux options sont encore à l'étude.

Les aménagements de l'espace urbain environnant sont portés par la commune de Frontignan. Les études, au stade d'avant-projet, prévoient une mise en service à horizon 2031. Les coûts sont estimés à 17 M€ sur le périmètre de SNCF Gares et Connexions et 8 M€ pour l'aménagement urbain.

Vic-Mireval

Le projet du PEM de Vic-Mireval sous maîtrise d'ouvrage de Sète Agglopôle Méditerranée prévoit le renforcement de l'articulation entre les offres de mobilité et l'amélioration des correspondances. L'ensemble des services multimodaux seront présents et le pôle comptera, à terme, un arrêt de transport en commun, un parking de 100 places, des emplacements dédiés au dépose-minute, aux 2-roues motorisés et au stationnement vélo sécurisé.

Pour répondre à l'augmentation de la fréquentation de la halte prévue par le SERM et par les aménagements de la halte, des travaux de sécurisation sont également à l'étude, afin de supprimer la TVP (traversée de voie par le public) et les équipements associés (pictogrammes et dispositif de déclenchement et de réarmement) et de créer une nouvelle liaison quai à quai. Les aménagements prévoient, de ce fait, la création d'une passerelle impliquant des travaux d'adaptation des connexes ferroviaires (caténaires, impact artères câbles, signalisation, téléphonie ferroviaire) et la reprise des deux quais aux normes PMR au niveau de la TVP supprimée. La mise en service complète est prévue à l'horizon 2031, pour un coût total estimé à 8,5 M€ dont 3,5 M€ dédiés à l'aménagement du PEM et notamment l'organisation de son rabattement cyclable immédiat.

Villeneuve-lès-Maguelone

Dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de l'étoile multimodale montpelliéraine, Montpellier Méditerranée Métropole (3M) porte un double objectif sur la halte de Villeneuve-lès-Maguelone. L'enjeu est à la fois de développer un PEM pour renforcer l'offre de mobilité locale et améliorer les correspondances entre les différents modes de transport, et également de créer une nouvelle « porte d'entrée » de l'agglomération en structurant l'intermodalité autour de cette ligne, afin de faciliter les accès depuis et vers Montpellier et de mieux intégrer Villeneuve-lès-Maguelone dans le réseau métropolitain.

Le projet de sécurisation et de mise en conformité de la halte s'inscrit dans le projet de PEM et prévoit la suppression de la TVP et la réalisation d'une passerelle afin de sécuriser la traversée des voyageurs, l'allongement des quais pour répondre aux besoins de la mise en service des nouveaux autorails Région 2N en UM2, ainsi que la mise en conformité PMR des infrastructures ferroviaires créées et existantes.

Sablassou

Le projet de création d'une halte ferroviaire sur le site de Sablassou, à Castelnau-le-Lez au nord de Montpellier, s'inscrit dans le projet d'aménagement d'un PEM et de développement urbain à l'échelle de l'agglomération montpelliéraine.

Le site envisagé se trouve à hauteur du pôle d'échanges de Notre Dame de Sablassou qui assure aujourd'hui l'interconnexion entre la ligne 2 du tramway de Montpellier, les réseaux de bus TAM, Hérault Transport et Transp'Or, un parking relais de 360 places et un véloparc. La création d'une halte TER sur ce site permettra de compléter ce dispositif d'échanges en l'étendant au réseau ferroviaire.

Enfin, il sera susceptible d'assurer les correspondances avec le projet de ligne structurante entre Sablassou (à l'Est de Montpellier) et les portes de Lavérune (à l'Ouest de Montpellier). En bordure immédiate de la Déviation Est de Montpellier, il présente un intérêt manifeste du fait de la captation d'une part du trafic de véhicules particuliers, grâce à une offre de stationnement au contact du site.

Il est prévu la création de 2 quais d'une longueur de 225 mètres répondant aux normes PMR et permettant l'accueil de trains de maillage régional, et l'utilisation de la passerelle existante pour assurer les liaisons quai à quai.

Nîmes Saint-Césaire

La halte ferroviaire de Nîmes Saint-Césaire fait l'objet d'un projet important de réaménagement, visant à améliorer l'accès à la gare et à s'intégrer aux projets de développement urbain portés par Nîmes Métropole. En ce sens, la halte va être déplacée à 700 mètres plus à l'ouest, avec la création de 2 quais de 166 mètres de long aux normes PMR et la création d'une passerelle mixte ferroviaire et urbaine d'une longueur de 51 mètres, pour mettre en accessibilité et en sécurité le point d'arrêt.

L'objectif principal est d'inscrire le déplacement de la gare au sein du renouvellement urbain des secteurs Marché Gare et Porte Ouest, faisant le lien entre les différents quartiers en développant et redynamisant les activités présentes sur site. L'aménagement d'un espace d'échanges au sud comprenant une desserte en transports urbains et un espace de stationnement est prévu. Au nord, le prolongement de la ligne de Tram'bus T2 viendra desservir le nouveau point d'arrêt qui deviendra le terminus de cette ligne. L'organisation du rabattement cyclable avec le territoire viendra également compléter le développement de l'intermodalité. Suite aux premiers stades d'études réalisés, la mise en service est prévue pour 2030, pour un montant de 20 M€.

Nîmes-Pont-du-Gard

La gare ferroviaire de Nîmes-Pont-du-Gard est, à l'heure actuelle, essentiellement identifiée comme une gare TGV. Nîmes Métropole souhaite développer le pôle en y rendant la mobilité du quotidien plus lisible et opérationnelle. L'enjeu principal est le développement d'une offre de services intermodale cohérente, comprenant l'organisation du rabattement en voiture - prépondérant pour l'accès à la gare - mais également la poursuite du rabattement cyclable avec les communes environnantes et l'amélioration des correspondances entre trains régionaux et nationaux.

Allongement de quais

L'allongement des quais concerne 6 haltes situées entre Montpellier et Nîmes :

- Halte de Milhaud (hors périmètre SERM)
- Halte de Uchaud (hors périmètre SERM)
- Halte de Gallargues (hors périmètre SERM)
- Halte de Lunel-Viel
- Halte de Valergues-Lansargues
- Halte de Saint-Aunès

Cette opération est directement liée à la mise en compatibilité des quais avec le matériel roulant actuel et l'arrivée des trains plus capacitaires (Régio2N en UM2)

L'allongement des quais permettra ainsi d'accueillir les rames sur toute leur longueur en garantissant la sécurité des voyageurs et le respect des normes d'accessibilité.

Sur l'ensemble des gares, le projet prévoit un rehaussement des quais sur toute leur longueur pour atteindre une hauteur de 55 cm ainsi que sur une largeur de 3,20 mètres et conforme aux normes PMR, un allongement des quais pour accueillir les « Régio2N » en UM2, portant la longueur utile à 166 mètres, pour le côté Montpellier, la reprise de l'éclairage conforme aux normes PMR et du revêtement des quais en enrobés, ainsi que la mise en place des équipements voyageurs (mobiliers, signalétiques) et la création d'une place de stationnement PMR de chaque côté au plus près des accès piétons.

Montpellier Sud de France

Des aménagements sont envisagés au niveau de la gare de Montpellier Sud de France afin d'accompagner l'arrivée des cars SLO, la connexion à la ligne 1 du réseau TAM ainsi qu'au BHNS, et le développement du projet de la ZAC Cambacérès.

La connexion Nord / Sud et intermodalité

La montée en charge de la gare routière et la connexion avec la ligne 1 du tramway nécessitent la création d'une connexion Nord-Sud (Ville-Ville) permanente et indépendante de la gare ferroviaire. Il est envisagé la création d'un escalier et d'un ascenseur extérieur permettant de déployer cette liaison.

L'adaptation des services proposés aux voyageurs

Le fonctionnement en continu de la gare routière implique une évolution des services proposés aux usagers des bus et cars : installation de sanitaires automatiques, création d'un espace d'attente tempéré et développement d'une offre alimentaire minimale

Le développement commercial en lien avec le prcjet de la ZAC Cambacérès

En articulation avec les nouveaux usages induits par la ZAC, des aménagements sont envisagés : installation de distributeurs automatiques à proximité des quais de la gare routière, déploiement de commerces alimentaires éphémères en haute saison (tests prévus à l'été 2025) et création, sur le parvis Ouest, d'un espace de restauration innovant, en cohérence avec la dynamique du quartier et l'évolution des mobilités.

Lodève

La Communauté de Communes Lodévois et Larzac porte un projet de PEM en cœur de ville à Lodève, inscrit en pôle de bassin de vie au schéma d'ensemble SERM. Le projet vise la réorganisation de l'espace urbain pour articuler l'ensemble des modes et services présents au niveau du PEM. L'intégration du pôle au sein même de l'espace urbain et au plus près des zones d'habitation vise une accessibilité complète et une intégration du PEM à l'aménagement des espaces de circulation quotidienne, en assurant l'équilibre entre fonctions urbaines et fonctions de mobilité. La ville de Lodève est marquée par une topographie fortement contrainte

et par l'inscription en Site Patrimonial Remarquable (SPR), qui oblige à une intégration paysagère et architecturale du PEM particulièrement marquée et présente aux différents stades d'étude.

Le projet prévoit ainsi la création d'un parking « paysager » de 80 places, avec emplacements covoiturage, IRVE, 2-roues motorisés et vélos, ainsi qu'une refonte de l'organisation de la circulation des cars, la création de quais à redents et de nouveaux espaces prévus pour la circulation piétonne. Les études d'avant-projet permettent de viser une mise en service du PEM entre fin 2028 et début 2030, selon la nécessité d'une étude d'impact approfondie. Le total est estimé à 2,8 M€ TTC.

Clermont-l'Hérault

Nœud d'échanges majeurs à l'échelle du territoire, la gare routière de Clermont-l'Hérault sera transformée en pôle d'échanges permettant d'articuler l'ensemble des composantes modales s'y retrouvant. Le projet, porté par la Communauté de Communes du Clermontais, vise à répondre aux besoins futurs en quais pour accueillir la nouvelle offre routière SERM mais également à améliorer la lisibilité de l'intermodalité, à mieux s'intégrer dans l'espace urbain de la ville de Clermont-l'Hérault et à redynamiser le secteur de l'esplanade dans le respect du plan guide développé par la commune.

Le nouveau PEM de Clermont-l'Hérault sera composé d'une refonte des quais de car, de zones de dépose-minute, d'emplacements covoiturage, IRVE, 2-roues motorisés et vélos, avec installations dédiées. Une attention particulière est portée à faire du PEM une vitrine des transitions du territoire, sur les volets énergétique, environnemental et social. La mise en service est prévue pour début 2028, pour un montant estimé à 2 M€.

Saint-Gély-du-Fesc

La Communauté de Communes du Grand Pic Saint-Loup porte un projet de PEM, à l'emplacement de l'aire de covoiturage de Saint-Gély-du-Fesc, mise en service en 2024. L'enjeu est de faire converger l'ensemble des mobilités de manière fluide et cohérente, et d'encourager l'intermodalité sur le territoire. Le pôle sera relié en 2028 par le LIEN, projet routier structurant pour les déplacements de l'ensemble de la moitié nord du périmètre. Pour accompagner cette connexion, une amélioration de l'offre de services est prévue sur le PEM, en renforçant le confort du voyageur et la lisibilité de l'intermodalité. Le rabattement en TAD et en liaisons cyclables et pédestres fait également partie intégrante du projet de PEM.

En plus de l'aire existante de 100 places, le PEM permettra d'accueillir des véhicules électriques, en autopartage et des vélos en stationnement sécurisé. Un projet paysager est également prévu sur le site, tout comme la couverture photovoltaïque des emplacements de stationnement portée par le Département. Une étude de faisabilité sera lancée d'ici septembre 2026. La mise en service du PEM est prévue avant 2028, pour un coût estimé à 0,8 M€ HT à dire d'expert.

Saint-Mathieu-de-Tréviers

Le projet du PEM de Saint-Mathieu-de-Tréviers s'inscrit au sein du développement d'une ZAC multi-site en entrée de zone urbanisée. Le secteur comportera, à terme, 223 logements collectifs, des activités, commerces et un équipement public. Il sera également connecté au service de TAD de la Communauté de Communes du Grand Pic Saint-Loup, ainsi qu'aux liaisons interurbaines, cyclables et pédestres en rabattement. L'enjeu principal est de fluidifier les échanges intermodaux, en permettant aux usagers d'accéder facilement à l'ensemble des modes de déplacement. A proximité du PEM, une voie de contournement et un bouclage sur un futur rond-point en entrée de commune sont prévus pour faciliter l'exploitation des services routiers.

Le PEM sera composé de 4 quais pour les cars avec abribus, de 50 places de stationnement voiture, 20 places de stationnement vélo sécurisé, et d'emplacements réservés aux 2-roues motorisés, aux véhicules de TAD, aux IRVE et à l'autopartage. Une étude de faisabilité sera lancée d'ici septembre 2026 et devra notamment préciser la répartition des rôles entre les acteurs du projet (communauté de communes, ville, aménageur et Hérault Transport). La mise en service est prévue avant 2028, pour un coût estimé à 1,5 M€ à dire d'expert.

5. Les besoins de financement pour réaliser cette ambition intermodale

Sur le périmètre Gares & Connexions

Les besoins de financement d'ici 2034 sur le périmètre de MOA SNCF Gares & Connexions sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Les cases jaunes indiquent les années prévisionnelles de mise en service à date.

Les différentes phases d'études sont identifiées par un code couleur : violet pour l'EP, orange pour l'AVP, bleu pour le PRO et vert pour la REA.

La chronique de coûts prend en compte le montant de l'opération en euros courants correspondant aux conditions économiques en vigueur à la date de mise en service du projet.

Opérations	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Montant TND (€) aux CE 01/2025	Montants € courants (€)	*Dernière étude connue*
Déplacement de la halte de Saint-Césaire = 20 M€ Mise en service : 2030		1 132 000	1 584 000	12 672 000	5 431 000					20 000 000	22 628 000	*EP en 2020*
Allongement des quais des gares de Milhaud (=1,9 M€), Mise en service : 2030				1 505 000	645 000					1 900 000	2 150 000	*PRO en 2024*
Allongement des quais des gares de Uchaud (=1,9 M€) Mise en service : 2030				1 505 000	645 000					1 900 000	2 150 000	*PRO en 2024*
Allongement des quais des gares de Gallargues (=1,9 M€) Mise en service : 2030				1 505 000	645 000					1 900 000	2 150 000	*PRO en 2024*
Allongement des quais des gares de Lunel-Viel (=1,8 M€) Mise en service : 2030				1 426 000	612 000					1 800 000	2 037 000	*PRO en 2024*
Allongement des quais des gares de Valergues-Lansargues (=1,8 M€) Mise en service : 2030				1 426 000	612 000					1 800 000	2 037 000	*PRO en 2024*
Allongement des quais des gares de Saint-Aunès (=4,5 M€) Mise en service : 2030				3 565 000	1 528 000					4 500 000	5 092 000	*PRO en 2024*
Création de la halte de Sablassou = 20 M€ - Mise en service : 2034					250 000	2 498 000	3 747 000	12 939 000	5 546 000	20 000 000	24 978 000	*EP en 2009*
Mise en accessibilité de la gare de Villeneuve-Lès-Maguelone = 6 M€ - Mise en service : 2030		679 000	1 019 000	3 470 000	1 487 000					6 000 000	6 789 000	*EP en 2025*
Déplacement de la gare de Frontignan = 17 M€ (solution passerelle) - Mise en service : 2031		561 000	561 000	561 000	8 925 000	3 825 000				17 000 000	19 720 000	*AVP en 2025*
Suppression de la TVP de Vic-Mireval = 5 M€ - Mise en service : 2030	114 000	565 700	848 550	2 891 000	1 239 000					5 000 000	5 657 000	*EP à venir (2026)*
Etudes complémentaires (étude de flux, études RADAR) = 1 M€ - Phase 2 de préfiguration	200 000	500 000	300 000							1 000 000	1 000 000	Provision
Réserves financières vis-à-vis des aménagements SNCF R qui seraient nécessaires à prévoir = 4 M€			800 000	800 000	800 000	800 000	800 000			4 000 000	4 000 000	Provision
TOTAUX	314 000	3 437 700	5 112 550	31 326 000	22 819 000	7 123 000	4 547 000	12 939 000	5 546 000	86 800 000	100 388 000	

À noter que les investissements nécessaires au-delà de 2034 devront être précisés au regard des résultats des études complémentaires à venir.

Sur l'ensemble des PEM

Le montant d'investissement pour la réalisation des pôles d'échanges à l'échelle du SERM a été construit d'une part avec les chiffrages communiqués par les partenaires pour les pôles en études et d'autre part en l'absence d'estimation, il a été associé à chaque catégorie de pôle une ambition programmatique chiffrée.

Programmation et chiffrage associés aux catégories de pôle d'échanges

Les pôles d'échanges de cœur urbain devront mettre l'accent sur la programmation d'équipements et d'aménagements favorisant la performance de l'intermodalité et de la diffusion des modes actifs sur plusieurs axes rayonnant depuis la gare ferroviaire ou routière. Afin de répondre à une forte intermodalité il est attendu une information voyageur dynamique, de nombreux postes à quai bus, des stationnements vélo capacitaires en consigne sécurisée (+ de 100 places), un bon niveau de service (guichet, sanitaires) ainsi que des espaces publics largement dimensionnés et emblématiques de cette nouvelle centralité urbaine (parvis comme nouvelle place urbaine, parcours piétons et cycles capacitaires, confortables, continus, lisibles et sécurisés, présence de vélo en libre-service).

➔ Nombre de pôles d'échanges de cœur urbain identifiés : 6, dont 3 adaptés ou réaménagés pour un montant total estimé à environ 25 M€.

Les pôles d'échanges de porte d'entrée d'urbaine assurent un rôle tout aussi important en termes de correspondance, avec un niveau de traitement de l'intermodalité équivalent aux pôles de cœur urbain. En revanche le volume d'aménagement de l'espace public pour assurer la diffusion et le rabattement des modes actifs sera moindre car le contexte des espaces publics est moins contraint qu'en centre urbain et le nombre d'axes de rabattement à traiter est moindre, cependant certains pôles de cette catégorie vont accueillir des parkings relais.

➔ Nombre de pôles d'échanges porte d'entrée d'urbaine identifiés : 12 avec un montant total de travaux de création ou d'adaptation estimé à environ 105 M€.

Les pôles d'échanges de bassin de vie portent une fonction de correspondance moins forte que les deux premières catégories mais intègrent un rôle de rabattement plus marqué pour les voitures avec à la clé des aménagements de parkings relais.

➔ Nombre de pôles d'échanges de bassin de vie identifiés : 7 avec un montant total de travaux de création ou d'adaptation estimé à environ 25 M€.

Les pôles d'échanges de proximité jouent un rôle de rabattement et de diffusion plus local et dans une moindre mesure de correspondance, les aménagements et équipements sont moins capacitaires en termes de nombre de stationnements et de dimensionnement des parcours piétons et cycles.

➔ Nombre de pôles d'échanges de proximité identifiés : 19 avec un montant total de travaux de création ou d'adaptation estimé à environ 40 M€.

➔ Soit un total de 195 M€ d'investissement pour les 44 pôles d'échanges du SERM.

H.Accompagner l'intermodalité avec une coordination des services, de la billettique et de l'information-voyageur

1. Une information institutionnelle pour faire connaitre le service

Afin de garantir une large diffusion des informations relatives au SERM, les partenaires institutionnels s'engagent à assurer une communication proactive et multicanale auprès de l'ensemble des habitants, qu'ils soient usagers ou non des transports collectifs. Cette démarche pourrait inclure la publication d'articles ou d'informations dans les magazines institutionnels, la mise en avant des nouveautés et des services sur les réseaux sociaux, ou encore des campagnes d'affichage dans l'espace public ou sur les véhicules.

L'objectif est de rendre le service visible et accessible à tous, en favorisant l'appropriation du projet par la population et en facilitant la transition vers les mobilités durables.

2. Coordination des horaires entre modes

Au-delà de l'infrastructure et des services, la coordination des horaires entre les différents modes est une clé de réussite pour une mobilité fluide. Un espace d'échange régulier entre les AOM urbaines et interurbaines devra être mis en place pour permettre cette coordination et anticiper les conséquences d'un changement d'horaire sur les réseaux connexes ; et les informations devront également être transmises aux EPCI non AOM, notamment pour préparer la communication aux usagers

Une étude sur les modalités de gouvernance de l'exploitation du SERM sera lancée à court terme pour faciliter ce sujet.

En **heures de pointe**, les enjeux de coordination entre les lignes du SERM (routières ou ferroviaires) et le réseau urbain structurant (tramways et BHNS) restent relatifs. La forte fréquence des lignes de TCSP urbains sur cette période n'appelant pas à une réflexion spécifique sur les grilles horaires.

Toutefois, les modalités de correspondance entre les lignes SERM et les lignes de maillage de desserte fine du territoire ou de rabattement (qui bénéficieront d'une fréquence moindre) devront être posées et vérifiées à chaque évolution de l'offre (afin d'éviter des temps de correspondance trop longs).

En **heures creuses** et en particulier **en soirée ou le week-end** (où les intervalles de passages entre tramway ou bus s'allongent significativement), l'articulation horaire au niveau des PEM de « porte d'entrée urbaine » entre les SERM et les réseaux urbains devra faire l'objet d'une attention particulière afin de maintenir l'efficacité du système par des correspondances courtes.

3. MaaS – Faciliter les mobilités du quotidien par une meilleure accessibilité et lisibilité des services

Une démarche partenariale en vue d'une expérience unifiée

En complément du renforcement de l'offre multimodale, le projet de SERM Montpellier Méditerranée comprend un ambitieux **volet "MaaS" (Mobility as a Service) ou MAS (Mobilité par association de services),** dédié à l'intégration des services numériques de mobilité. Cette complémentarité doit permettre d'atteindre les objectifs d'amélioration, d'intégration et d'interopérabilité de l'offre des mobilités auprès des usagers et donc de report modal.

Conformément à la loi SERM de 2023, chaque projet de SERM est réalisé dans des conditions **garantissant l'interopérabilité des services d'information voyageurs et de billettique** entre les réseaux concernés. Le projet de SERM Montpellier Méditerranée vise dans ce cadre à proposer une **expérience unifiée** pour les déplacements multimodaux sur le territoire métropolitain et sa périphérie, malgré la multiplicité des opérateurs, via la possibilité pour un usager d'organiser l'ensemble de ses déplacements via un **point d'accès unique.**

Au niveau national, cette ambition s'incarne dans le projet de **« titre de transport unique »** piloté par l'État, dont l'objectif est de permettre à chacun de voyager avec un seul titre sur plusieurs réseaux. Il ne s'agit pas d'un tarif unique, mais bien d'un **support unique, interopérable** entre modes et autorités organisatrices, l'État agissant comme **architecte du système** en construisant un socle technique commun. Ce socle national, la **Plateforme Nationale d'Interopérabilité (PNI)**, enregistrera les offres tarifaires des AOM et les rendra accessibles aux distributeurs, en assurant la répartition des recettes et la fluidité du parcours usager.

Le SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans cette vision d'un **MaaS « à la française »** : une intégration ouverte et modulable, où chaque territoire conserve la maîtrise de son offre tout en la connectant à un ensemble commun.

Les **objectifs du volet MaaS** du SERM Montpellier Méditerranée**, partagés lors d'instances de dialogue territorial avec l'ensemble des partenaires,** sont les suivants :

- **Faciliter l'accès au service** pour tous les profils d'usagers, en supprimant les « ruptures de parcours » numériques (multiplicité d'applications, de supports ou d'inscriptions) et en centrant la démarche sur l'expérience voyageur de bout en bout, en prenant en compte les enjeux de fracture numérique
- **Mettre en œuvre une tarification multimodale simplifiée**, permettant d'emprunter indifféremment les trains, tramways, Bustram ou bus interurbains avec des titres combinés ou reconnus mutuellement.
- **Déployer une billettique interopérable** entre les différents réseaux de transport (régional, métropolitain, local …), pouvant à terme converger vers un support unique (carte sans contact ou support dématérialisé) valable sur l'ensemble du périmètre.
- **Améliorer l'information voyageurs**, en assurant une meilleure connaissance de l'offre et sa lisibilité et que l'usager dispose, grâce à l'interconnexion des systèmes d'informations de chaque opérateur, sur un même canal et en temps réel, des horaires, perturbations et options d'itinéraires combinant tous les modes disponibles.

En vue de *« simplifier l'intermodalité pour tous »*, il est nécessaire de présenter l'état des lieux des systèmes existants et le périmètre des services numériques à développer, en partenariat avec l'ensemble des acteurs locaux, pour permettre l'appropriation de l'offre SERM par tous.

Des systèmes coexistant avec de premières démarches d'intégration en termes de tarification, billettique et information

Sur le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée, plusieurs réseaux de transport public gérés par des **autorités organisatrices distinctes**, fonctionnent aujourd'hui avec des titres de transport, systèmes billettiques et canaux d'information voyageurs propres.

Région Occitanie (liO, réseau régional) :

La Région, cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité, exploite les trains TER et autocars liO couvrant notamment l'Hérault. Elle applique une **tarification zonale ou kilométrique** sur le ferroviaire (avec abonnements fréquents, réductions jeunes, etc.) et des tarifs unitaires et abonnements sur le réseau d'autocars liO Hérault.

La Région a fait évoluer son offre tarifaire pour encourager l'intermodalité : **plusieurs titres « combinés » existent déjà** entre liO et les réseaux urbains locaux (par exemple, un **Pass Journée** ou un **ticket 10 voyages** valables à la fois sur liO Hérault Transport *et* sur le réseau TaM de Montpellier). De même, un usager peut souscrire un **abonnement mensuel liO avec option intermodale**, incluant l'accès illimité aux transports de Montpellier 3M, du Pays de l'Or, de Sète Agglopôle, de Lunel Agglo ou Béziers Méditerranée, moyennant un surcoût modéré, voire sans surcout pour sa version annuelle. Parmi les dispositifs déjà en service sur le territoire régional, plusieurs titres emblématiques préfigurent une logique d'intermodalité et d'intégration tarifaire qui s'inscrit pleinement dans les ambitions du SERM :

- Kartatoo : ce titre combiné permet d'accéder, via un abonnement unique, aux trains liO et aux réseaux urbains de plusieurs agglomérations (Montpellier, Nîmes, Perpignan, etc.). Il offre une interface simple pour les usagers réguliers, notamment les étudiants ou les actifs, avec une validation centralisée sur la carte régionale liO.
- **FréquenciO'** : il s'agit d'un abonnement train destiné aux navetteurs, avec une tarification avantageuse et une validité sur une origine-destination déterminée. Ce produit encourage la régularité de l'usage et préfigure des mécanismes de plafonnement tarifaire (« capping ») qui pourraient être intégrés à une future solution MaaS.

Sur le plan de la billettique, la Région utilise une **carte sans contact** et une **application mobile liO** pour la vente et la validation des titres (recharge d'abonnement, e-billet QR code, etc.), qui embarque également un M-ticket et un lien vers l'application Fairtiq.

L'information voyageurs régionale s'appuie sur le site et l'appli liO, intégrant un **calculateur d'itinéraires multimodal** à l'échelle de la région. Toutefois, les données en temps réel restent morcelées : les horaires en temps réel des trains et cars liO sont disponibles, mais l'intégration des perturbations et du temps réel de l'ensemble des modes (notamment des réseaux urbains partenaires) est encore incomplète.

Montpellier Méditerranée Métropole (TaM) :

La métropole de Montpellier gère un réseau urbain dense (5 lignes de tramway, bus, parcs relais, vélos en libre-service). **Depuis le 21 décembre 2023, les transports TaM sont gratuits pour tous les résidents de la Métropole** 7j/7, sur inscription au dispositif de gratuité. Les non-résidents et visiteurs doivent quant à eux acheter un titre de transport (titre occasionnel ou abonnement). La politique tarifaire de TaM est donc duale : **gratuite pour les Métropolitains** et payante pour les usagers extérieurs. Cette spécificité devra être prise en compte pour la mise en place d'une tarification unifiée. Des solutions intermodales sont néanmoins proposées aux habitants hors Métropole (par exemple, un habitant hors Métropole peut acheter un **forfait combiné P+Tram** incluant stationnement et tram pour les passagers de son véhicule lors d'une excursion à Montpellier, dans la limite de 4 personnes).

Côté billettique, le délégataire TaM a récemment modernisé ses outils : les valideurs traditionnels à bord ont été supprimés au profit de solutions **en partie dématérialisées** pour les tickets payants. Les non-résidents peuvent obtenir un ticket numérique **horodaté** en scannant un QR code à la station ou via l'appli **M'Ticket3M**. Il est aussi possible d'acheter des tickets papiers sans contact aux distributeurs automatiques et chez commerçants-relais. Les habitants bénéficiant de la gratuité disposent d'un **Pass Gratuité** nominatif (carte ou application) à présenter en cas de contrôle.

L'information voyageurs est diffusée par l'application M'Ticket, le site web et aux arrêts (bornes en station), avec des données temps réel de bonne qualité sur le réseau TaM. En revanche, ces canaux couvrent peu les offres hors Métropole (par exemple les horaires d'un car régional en correspondance), ce qui oblige l'usager à consulter plusieurs sources.

liO Hérault Transport

Hors du ressort de Montpellier 3M, le réseau interurbain de l'Hérault (anciennement Hérault Transport, désormais intégré à la marque **liO** de la Région) assure notamment la desserte régulière des communes périurbaines et rurales. Sa tarification est alignée sur la gamme régionale liO (2 € le trajet unitaire sur le car liO, carnet de 10 voyages à tarif réduit, etc.). Fort de son expérience d'intermodalité avec le réseau TaM depuis 2001, des **tickets intermodaux liO+TaM** sont proposés (ticket « option intermodale TaM » à 3 € permettant une correspondance immédiate sur le réseau TaM après un trajet en car, ou 6 € pour la version 24h).

La billettique repose sur la vente et la validation à bord et la **carte sans contact liO** rechargeable, avec passage sur billettique ABT à compter de l'été 2025. Le déploiement de la vente mobile (appli liO) offre désormais des e-billets valables sur smartphone, y compris pour les titres combinés (en version 1 voyages, 10 voyages ou 24h).

En termes d'information voyageurs, Hérault Transport utilise le site web Hérault Transport et l'appli liO. Des progrès sont en cours pour la **diffusion des horaires en temps réel** (équipement des cars en GPS et SAEIV connecté). Néanmoins, du point de vue de l'usager, l'information reste **segmentée par réseau**. Il n'existe pas encore d'interface locale unique affichant en un seul endroit les prochains passages du tram *et* d'un car régional, ou un calcul d'itinéraire mixte car + tram *en temps réel*.

Autres AOM locales partenaires :

Le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée intégre d'autres autorités organisatrices : Caummunauté d'agglomération Nîmes Métropole (Réseau Tango), communauté d'agglomération du **Pays de l'Or** (réseau Transp'Or), Lunel Agglo (réseau Olé), **Sète Agglopôle Méditerranée** (réseau SAM). Chacune de ces AOM dispose de sa propre tarification et billettique*, avec des canaux de distribution distincts (vente à bord, en agence, sur site web ou via application) et des systèmes techniques hétérogènes (ViaTransit, Matawan, Simpliciti, etc.). Toutefois, certaines passerelles existent déjà :* par exemple, l'abonnement liO avec **option « TaM » et « Transp'Or »** permet d'utiliser indifféremment le bus Transp'Or et le réseau TaM de Montpellier. De même, une **option SAM** intègre l'accès au réseau de Sète pour les abonnés liO de l'Hérault, ou encore, les titres Olé sont acceptés à bord des cars liO sur le périmètre de Lunel Agglo. Les trois agglomérations participent au partage de données avec la Région pour alimenter le calculateur liO (intégration des horaires théoriques). Des dispositifs comme l'application M-Ticket (TaM), l'application Transp'Or & Mobilités, l'application Olé ou le calculateur inter-réseaux du Pays de l'Or offrent déjà une première lisibilité multimodale.

En revanche, plusieurs axes de progrès restent identifiés : l'information en temps réel, la visibilité des perturbations, ou la vente de titres unifiée sur une interface commune. Ces réseaux seront vraisemblablement associés au volet MaaS du SERM en tant que partenaires, afin d'assurer une **continuité de service au-delà des limites administratives** de Montpellier Méditerranée Métropole.

En résumé, l'état des lieux révèle une **situation hétérogène** : **plusieurs systèmes coexistent**, avec des **intégrations billettiques ou tarifaires ponctuelles** entre réseaux (tickets combinés, abonnements avec options), mais **aucune solution globale** à l'échelle du SERM. Pour l'usager, cela implique de multiplier les supports (carte TaM, carte liO, billets séparés) et naviguer entre différentes grilles tarifaires.

L'existence d'un calculateur d'itinéraire multimodal à l'échelle de la Région (appli liO ou appli viaTransit) permet cependant une expérience intégrée pour la planification des trajets, même si l'intégration du temps réel et des situations perturbées reste à consolider selon les réseaux. Ce constat de fragmentation actuelle justifie le volet MaaS du SERM, dont l'objectif est d'**unifier progressivement les expériences-voyageurs** pour aboutir à un véritable service de mobilité intégré sur l'aire métropolitaine montpelliéraine.

Enjeux d'interopérabilité et d'intégration : freins, leviers et principes communs - Des freins identifiés mais un cadre technique et institutionnel en place pour accélérer l'intégration

- *Un paysage encore fragmenté, hérité de l'histoire locale*

Le diagnostic partagé par les partenaires met en évidence plusieurs freins à l'intégration des systèmes MaaS. Le premier tient à la **fragmentation institutionnelle et technique** : chaque autorité organisatrice dispose de ses propres outils de billettique, canaux de vente et bases de données. L'absence d'interopérabilité entre ces systèmes, les différences de standards techniques (QR codes, cartes, API) ou encore la diversité des politiques tarifaires (gratuits sur TaM, kilométriques sur TER) complexifient la construction d'un système intégré. Le second frein à l'intégration est lié aux enjeux juridiques et financiers, notamment autour de la **gestion des données voyageurs** et **des mécanismes de compensation**.

- *Des leviers déjà activés, une trajectoire réaliste*

Pour autant, les conditions sont réunies pour franchir un cap. D'une part, la **volonté politique partagée** entre les partenaires constitue un socle solide, en cohérence avec les ambitions portées par la loi SERM. D'autre part, plusieurs briques existent déjà : abonnements multimodaux Kartatoo, tickets combinés TaM/liO, ou encore calculateur régional d'itinéraires. L'appui de la **Plateforme Nationale d'Interopérabilité (PNI)**, qui permettra à chaque AOM d'héberger ses titres dans un système commun, facilitera la diffusion et la compensation automatique. Enfin, l'évolution rapide des technologies (M-Ticket, API GTFS-RT) offre des opportunités concrètes d'accélération.

- *Une méthode fondée sur la cohérence territoriale et l'accessibilité*

Les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée s'accordent sur trois principes structurants.

- 1/ Replacer **l'usager au centre** de la démarche, en veillant à la lisibilité de l'offre, à la simplicité d'usage et au choix du tarif le plus avantageux.
- 2/ Construire à court et moyen terme une interopérabilité qui respecte la diversité des outils locaux, sans viser l'unicité technique, mais en assurant leur **cohérence** (comme entre les projets Fairtiq et Openpayment à Nîmes Métropole).
- 3/ Garantir une **accessibilité universelle**, avec des supports physiques (guichets, Maison de la mobilité de Gignac) en complément des solutions numériques, pour ne laisser aucun usager de côté.

L'offre cible du SERM Montpellier Méditerranée pour le MaaS : vers une mobilité intégrée et universelle

L'objectif stratégique du SERM Montpellier Méditerranée est de proposer une offre MaaS (*Mobility as a Service*) véritablement intégrée, accessible et lisible, permettant à tous les usagers d'accéder, via un seul titre ou abonnement, à l'ensemble des services de mobilité du territoire : tram, bus urbains, cars régionaux liO, TER, vélos, stationnement et services complémentaires. Cette offre cible repose sur un système unique, harmonisé, à la fois sur le plan tarifaire et technique, garantissant une expérience fluide, sans rupture de parcours ni complexité administrative.

La grille tarifaire sera harmonisée et couvrira tous les réseaux urbains et interurbains, avec des modalités adaptées selon les zones ou bassins de vie. L'usager pourra accéder à l'ensemble de l'offre via une interface numérique unique, dotée d'un support physique ou dématérialisé selon ses besoins. Un organe de gouvernance dédié au MaaS assurera la cohérence globale du système, l'articulation des offres et le pilotage institutionnel, garantissant ainsi une mobilité universelle et accessible à tous.

L'expérience usager sera au cœur de l'offre cible : qu'il s'agisse de planifier un trajet combinant tram, bus, TER ou vélo, l'usager bénéficiera d'une information en temps réel, de la simplicité

d'usage, du choix du tarif le plus avantageux et d'un plafond tarifaire pour ses déplacements quotidiens. L'objectif est de ne laisser aucun usager de côté, en proposant également des supports physiques (guichets, maisons de la mobilité) en complément des solutions numériques.

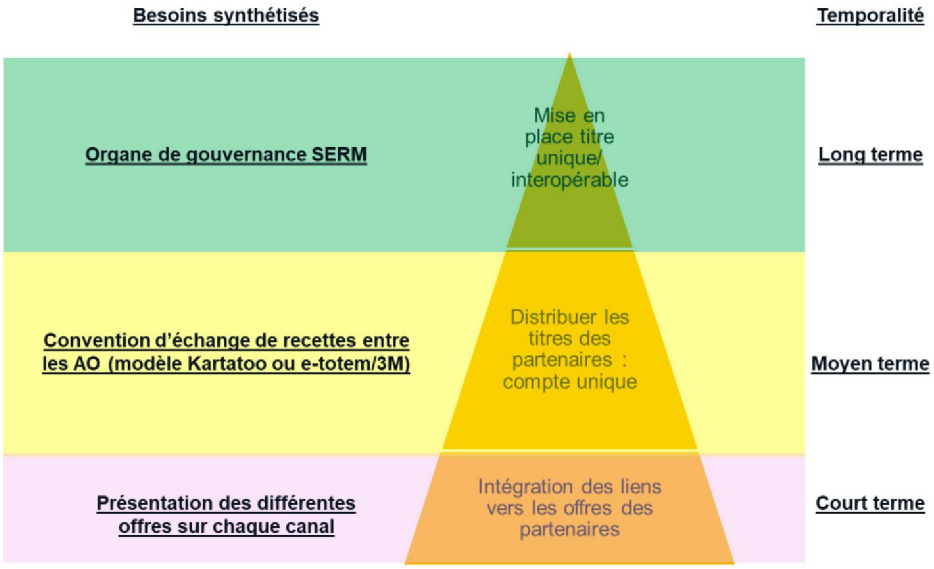


Figure 67 : Illustration de la trajectoire vers l'offre cible MaaS du SERM

L'offre cible sera atteinte par une montée en charge progressive, articulée en plusieurs étapes intermédiaires qui permettent de consolider les coopérations entre autorités organisatrices et opérateurs, tout en améliorant l'expérience usager :

- **À court terme (d'ici à 2028)** : premières interconnexions des outils existants pour une meilleure lisibilité, interopérabilité fonctionnelle entre applications, affichage croisé des offres, et information voyageurs enrichie. L'usager commence à bénéficier d'une consultation simplifiée des horaires et perturbations, facilitant l'organisation de ses correspondances.
- **À moyen terme (d'ici à 2031)** : déploiement d'un compte mobilité unique et interopérable, permettant d'acheter et d'utiliser les titres de plusieurs réseaux via un seul support. Mise en place d'un calculateur d'itinéraires multimodal et expérimentation de mécanismes de capping tarifaire. Convention d'échange de recettes entre AOM pour faciliter la répartition financière.
- **À long terme (d'ici à 2034)** : intégration tarifaire complète avec un titre unique intermodal, fusion des canaux de distribution, et gouvernance MaaS dédiée. L'usager accède à toute l'offre de mobilité via une seule application et un seul titre, avec une grille tarifaire harmonisée, un pilotage institutionnel renforcé et une expérience de mobilité fluide et universelle.

En synthèse, l'offre cible du SERM Montpellier Méditerranée pour le MaaS vise la simplicité, la fluidité et l'accessibilité universelle, grâce à un système intégré qui répond aux besoins des mobilités du quotidien, tout en s'appuyant sur une trajectoire réaliste et progressive.

I. *Les services de mobilités complémentaires du SERM : des actions complémentaires pour lutter contre l'autosolisme*

1. **De nombreuses initiatives en faveur du covoiturage**, en fort développement sur le territoire

La **Région Occitanie** a mis en place un Plan Régional de Covoiturage en 2022 qui intervient sur quatre leviers :

- Un **service de mise en relation d'autostop organisé**, de covoiturage planifié et dynamique ;
- La **tarification et l'interopérabilité avec une convention multi-opérateurs** sur toute la Région (BlaBlaCar Daily, Karos, Mobicoop) pour reverser l'aide financière de la Région aux trajets internes inférieurs à 30km aux covoitureurs ;
    - Pour le conducteur : une aide de 2€ de 1 à 20km puis 0.10€/km. Au-delà de 30km, le trajet n'est pas éligible à l'aide de la Région ;
    - Pour le passager : 0.10€/km avec une aide entre 0.50€ et jusqu'à 2.50€ par trajet.
- La communication avec une charte covoiturage avec liO ;
- Les infrastructures avec un schéma directeur régional des aires de covoiturage.

Ce plan régional a résulté en 1 739 000 trajets réalisés sur toute la région entre octobre 2022 et août 2024, avec une distance moyenne de 23km par trajet.

Le territoire de **Montpellier Méditerranée Métropole** compte en 2021 **285 aires de covoiturage** dont 139 sur Montpellier, comptabilisant 4123 places de covoiturage réparties dans 9 P+tram, et 740 places situées dans 7 parkings de proximité.

Le Plan de Mobilités de la métropole de Montpellier Méditerranée prévoit le lancement de réflexions sur **l'opportunité d'aménager des voies réservées au covoiturage**, avec des éventuelles expérimentations à réaliser sur l'A709 et A750. Cette orientation a été partagée par les partenaires lors de la préfiguration, afin d'identifier les conditions de faisabilité d'un tel aménagement sur cet axe structurant.

La **plateforme de covoiturage de la métropole**, Klaxit puis BlaBlaCar Daily (depuis 2024), propose un trajet gratuit pour les passagers jusqu'à 30 km et une rémunération de 1€ à 2€ pour les conducteurs par passager transporté dans la limite de 2 trajets par jour entre 5km et 80km et de 150€/mois. Son déploiement a commencé en 2021 auprès des grands employeurs du territoire puis s'est généralisé au grand public progressivement entre 2022 et 2023. En 2023, le dispositif s'est étendu aux agglomérations du **Pays de l'Or, de Sète et de Lunel Agglo** en 2025 suite aux constats d'un grand nombre de trajets inter-EPCI avec ces territoires.

La plateforme compte plus **de 78000 inscrits en septembre 2024** dont 20 000 actifs, et représente 30 600 trajets en moyenne par mois pour une distance moyenne par trajet de 24km. La métropole est **première** (hors Ile-de-France) en termes de nombre de trajets covoiturés. Ce dispositif a été récompensé par un **trophée de la mobilité durable** remis à Montpellier Méditerranée Métropole en 2024, saluant son engagement en faveur du covoiturage quotidien à grande échelle, illustré par une augmentation du nombre de trajets cofinancés.

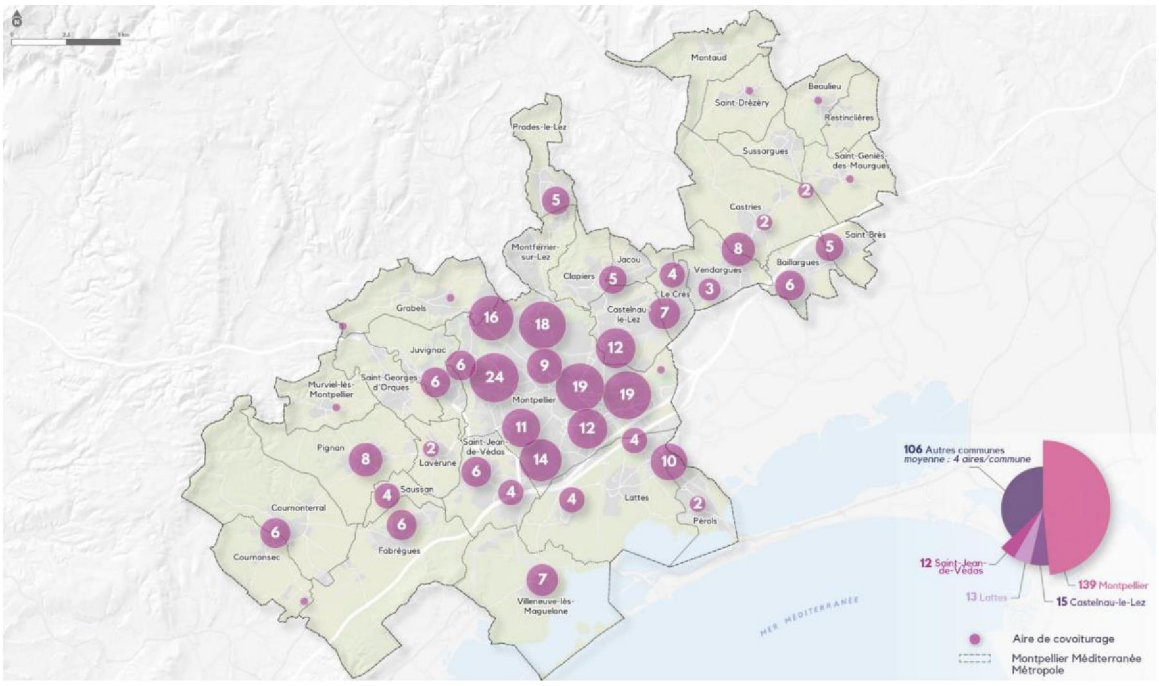


Figure 68 : Aires de covoiturage existantes au niveau de la métropole de Montpellier (Source : PDM 3M)

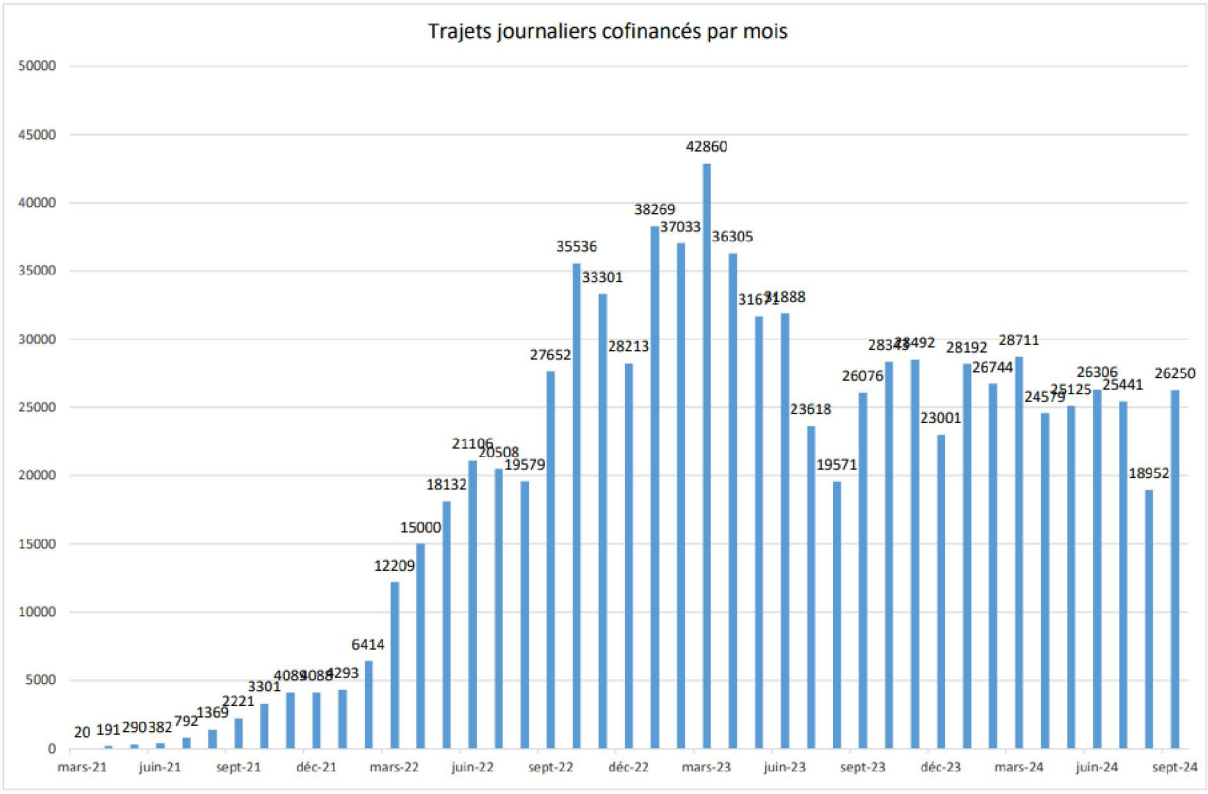


Figure 69 : Evolution du nombre de trajets cofinancés par mois par 3M (source : 3M)

Trois EPCI du périmètre SERM, la **Vallée de l'Hérault, Sète Agglopôle Méditerranée et le Grand Pic Saint-Loup,** ont expérimenté un système de covoiturage commun appelé Rézo'Pouce, disposant respectivement en 2023 de 116, 86 et 141 arrêts implantés. L'initiative a, depuis, été arrêtée au niveau de Sète Agglopôle Méditerranée et du Grand Pic Saint-Loup.

Le **département de l'Hérault** a mis en place le **Plan Hérault Covoiturage 2023-2028** pour :

- diminuer le nombre de déplacements motorisés, notamment des trajets domicile-travail, et donc réduire les émissions de GES et particules fines, réduire le trafic et les nuisances sonores,
- et pour réduire le budget transport des ménages en partageant les frais de déplacement.

Le plan prévoit la création d'un **réseau structurant d'aires de covoiturage** avec des aires déjà existantes et opérationnelles en 2023, des nouvelles aires à créer à l'horizon 2028 et à plus long terme. Le département de l'Hérault compte (en 2023) 25 aires de covoiturages, comptabilisant 957 places. **Sur le périmètre SERM, on compte 19 aires de covoiturage pour un total de 783 places.**

Plusieurs **équipements et services** sont mis en œuvre pour encourager la pratique du covoiturage : implantation de bornes de recharge de véhicules électriques ou hybrides, box vélo sécurisé, et connexion au réseau de transports en commun.



Figure 70 : Aires de covoiturage existantes sur le périmètre SERM (Source : Plan Hérault Covoiturage)

L'évolution de l'occupation des aires de covoiturage départementales entre 2022 et 2024 montre une augmentation de l'utilisation dans la plupart des aires du périmètre SERM. Dans certaines villes le taux d'occupation s'approche voire dépasse les 100%, indiquant un besoin de places supplémentaires.

Sur le périmètre des EPCI du SERM, **13 aires de covoiturage supplémentaires** sont identifiées à l'horizon 2028 ou à plus long terme :

- Aniane (CC Vallée de l'Hérault) : horizon 2028
- A plus long terme : Grabels, Echangeur Poussan, Frontignan, Marseillan, Mèze, Boisseron, Mauguio, Bel Air, Saint André de Sangonis, Clermont l'Hérault, Le Caylar, Viols-en-Laval, Le Bosc

Le Plan de Mobilités de **Nîmes Métropole** prévoit également la poursuite du développement d'aires de covoiturage et des études pour un éventuel développement de voies dédiées au covoiturage.

A l'échelle du périmètre de SERM, le développement du covoiturage doit s'accompagner d'une mise en cohérence des politiques de promotion et d'incitation entre l'ensemble des dispositifs existants ou prévus. La communication autour de l'information voyageurs pour le covoiturage, à la manière de celle pour le transport organisé, et autour des mesures d'aide financière pour conducteurs et passagers, sont notamment des enjeux importants pour répondre au fort intérêt des usages pour cette pratique.

2. Des politiques de stationnements volontaristes

La métropole de Montpellier Méditerranée a fait évoluer en 2018 sa politique de stationnement avec la mise en place d'un forfait post-stationnement. Les zones de stationnement payant ont été élargies et la tarification de ces trois zones a été modifiée dans le but d'encourager la rotation et limiter le stationnement prolongé.

Par ailleurs, depuis janvier 2022, une 4ème zone de stationnement a été créé sur la commune de Montpellier. Il s'agit de la zone rouge de stationnement de très courte durée (30 min maximum). Montpellier dispose d'un grand nombre de places de parking en ouvrage, avec 8 500 places, ce qui la place quatrième des villes de France.

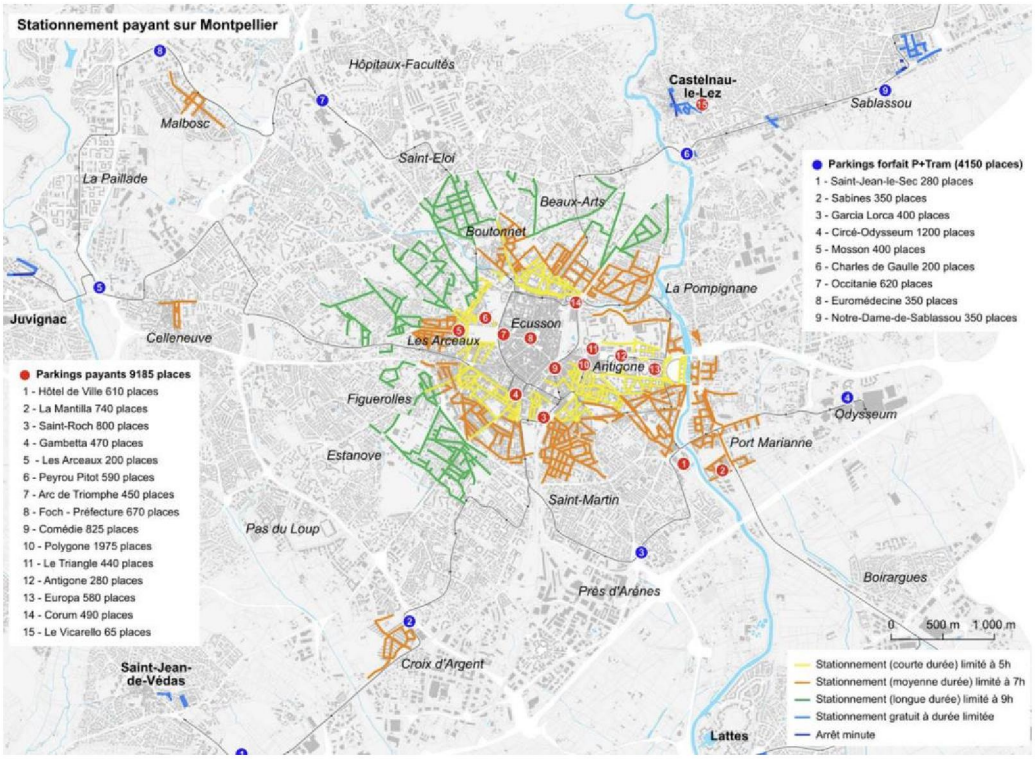


Figure 71 : Nombre de places de stationnement sur Montpellier (Source : PDM 3M)

La politique de stationnement de la ville favorise l'utilisation des parkings en ouvrage en centre-ville pour les stationnements de moyenne à longue durée, en proposant des tarifs plus compétitifs que le stationnement sur voirie. Les taux d'occupation des parkings du centre-ville montrent une réserve de capacité disponible sur l'ensemble de parkings, avec un enjeu d'optimisation du remplissage afin de réduire le stationnement en voirie.

Au sein de la métropole de Nîmes, la ville de Nîmes dispose de 5 150 places de stationnement sur voirie et de 4 800 places en ouvrage réparties dans 9 parkings. Dans l'hypercentre, le taux d'occupation moyen est de 91% avec une suroccupation observée régulièrement induisant du stationnement sauvage.

La ville de Sète compte 2 parkings en ouvrage et des places payantes en voirie. Au niveau de l'agglomération, le stationnement est réglementé sur 11 communes par des zones bleues et du stationnement minute.

Le Pays de l'Or dispose d'une offre de stationnement concentrée en grande partie sur le littoral, où la demande est très présente en période estivale, avec plus de 80% de l'offre représentant 10 200 places réparties sur les 3 communes du littoral (Palavas-les-Flots, Carnon-Plage et La Grande Motte) et 2 800 places sur le reste du territoire.

Le Pays de l'Or prévoit dans son Plan Global de Déplacement la création de nouveaux parkings de rabattement dans 3 communes du territoire à horizon 2024 : Palavas-les-Flots avec 700 places réparties sur 3 parkings, La Grande Motte avec 1 550 places réparties sur 2 parkings, et 50 places à Mudaison.

La métropole de Montpellier a pour ambition de continuer à **contraindre le stationnement en centre-ville**, à **redéfinir la typologie des parkings en ouvrage**, avec des tarifs préférentiels pour les résidents afin de les inciter à laisser leur véhicule stationné et à se déplacer par d'autres modes. Elle souhaite aussi mettre en place des incitations à la rotation des places pour dynamiser le commerce. La métropole prévoit de développer des **parkings-relais à l'interconnexion entre les axes routiers structurants et le réseau de transports en commun,** pour réduire le trafic, favoriser l'intermodalité entre la voiture et les transports collectifs et apaiser le centre. Ces parkings-relais sont hiérarchisés (principaux, secondaires et de proximité), selon leur accessibilité et leur capacité.



Figure 72 : Hiérarchisation des parkings-relais de 3M à l'horizon 2032 (Source : PDM 3M)

La métropole de Nîmes souhaite, dans son Plan de Mobilité (PDM), faire évoluer la politique de stationnement en modifiant les tarifs de stationnement en centre-ville et en agrandissant le périmètre de stationnement payant aux abords des PEM proches du centre-ville.

3. Une démarche de mise en place de ZFE sur les deux métropoles

Sur le périmètre SERM, les métropoles de Montpellier et de Nîmes sont concernées par la mise en place de zones à faible émission mobilité (ZFE-m).

La **métropole de Montpellier** a mis en place sa ZFE-m en 2022 visant à interdire l'accès dans un périmètre défini aux véhicules les plus polluants afin de d'engager une transition vers des véhicules moins polluants, réduire les émissions de GES et d'améliorer la qualité de l'air. Le dispositif repose sur la classification des véhicules par les vignettes Crit'Air. Les véhicules concernés et les périmètres de déploiement sont les suivants :



Figure 73 : Véhicules autorisés et périmètres d'application de la ZFE-m dans la métropole de Montpellier par phases (Source : PDM 3M)

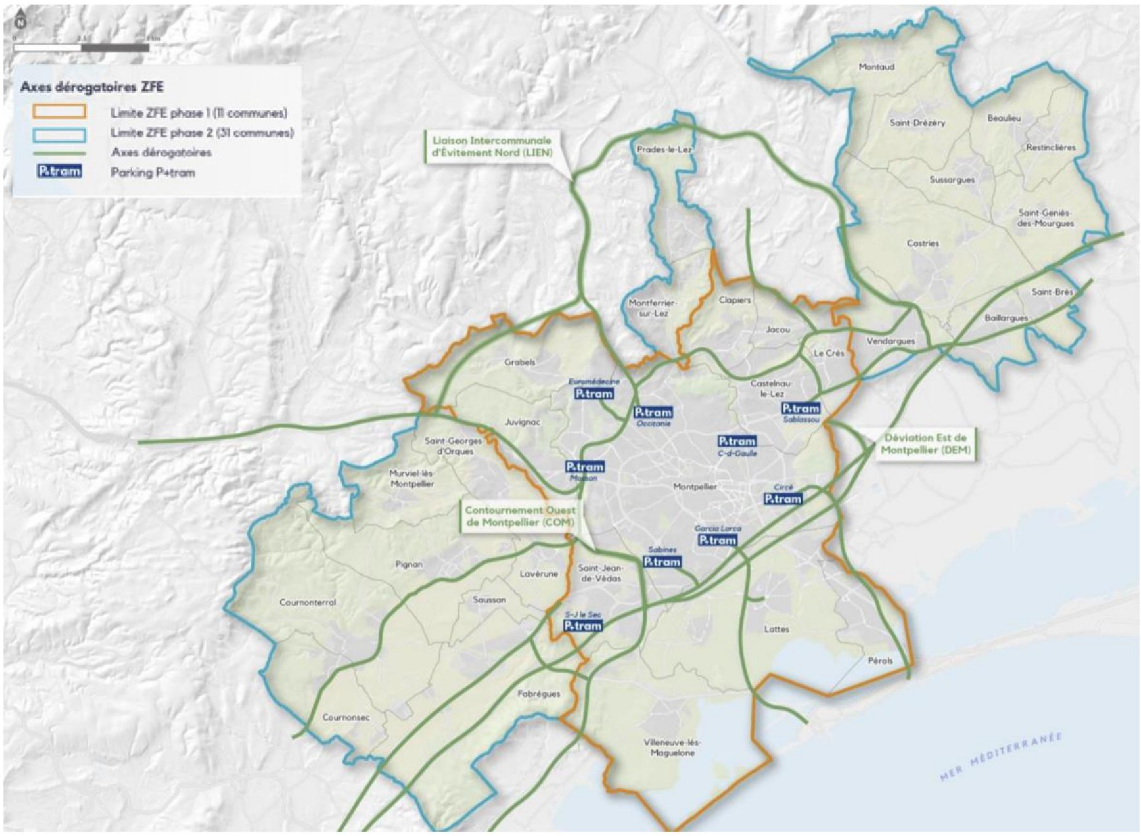


Figure 74 : Périmètre de la ZFE-m de 3M et des axes dérogatoires (Source : PDM 3M)

Chaque année au 1er janvier, de 2023 à 2026, une classe Crit'Air de véhicules est progressivement retirée des catégories autorisées à circuler dans le périmètre d'application de la ZFE-m. Le périmètre initial, qui comprend 11 villes de la métropole (Castelnau-le-Lez, Clapiers,

Grabels, Jacou, Juvignac, Lattes, Le Crès, Montpellier, Pérols, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone), va s'étendre à l'ensemble de la métropole de Montpellier à partir du 1er juillet 2026, soit juste avant la première phase de déploiement des lignes du SERM en 2027.

Entre 2022 et 2025, quelques zones de dérogation existent afin de permettre l'accès au réseau de transports en commun ou aux zones d'activités économiques, ou pour assurer la continuité entre des axes routiers.

La **métropole de Nîmes** a également mis en place une ZFE-m depuis le 1er janvier 2025, applicable sur la ville de Nîmes. Tous les types de véhicules sont concernés :



Figure 75 : Véhicules concernés par la ZFE-m de Nîmes Métropole (Source : Nîmes Métropole)

Des dérogations existent sur les principaux axes routiers pour assurer une continuité d'itinéraire ainsi que la desserte de zones d'activité :

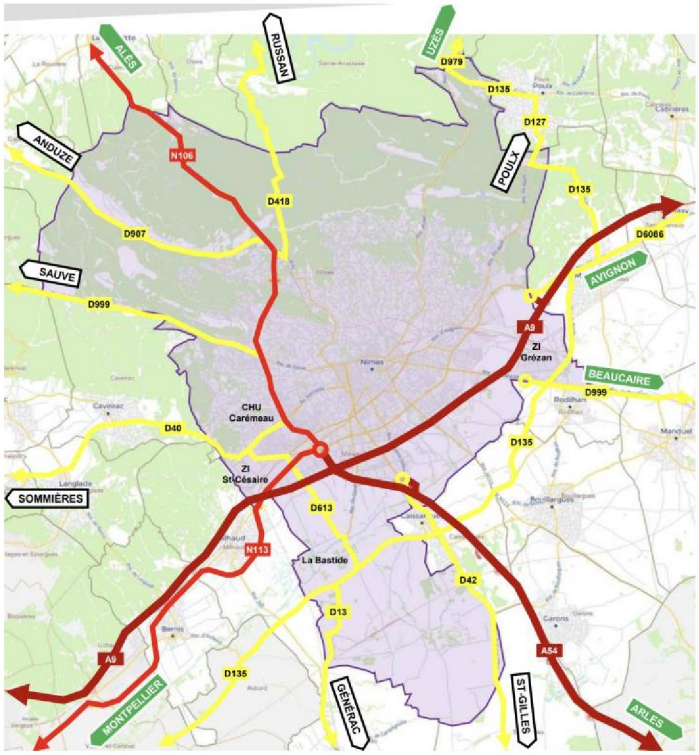


Figure 76 : Périmètre de la ZFE-m de Nîmes et itinéraires dérogatoires (Source : Nîmes Métropole)

Le SERM Montpellier Méditerranée constitue une véritable **feuille de route des mobilités**. Cette approche coordonnée et complémentaire permet de structurer un réseau organisé, lisible et hiérarchisé, offrant aux usagers une solution de déplacement cohérente, fluide et adaptée aux besoins du quotidien à l'échelle du bassin de mobilité de Montpellier et du périmètre SERM.

Dans cette perspective, l'ambition cible du SERM repose sur une montée en qualité et en intensité de l'offre sur **l'ensemble des modes**. Les réseaux de transport collectif, ferroviaires, routiers et urbains, sont renforcés afin de proposer des niveaux de fréquence accrus, une meilleure régularité ainsi qu'une fiabilité améliorée, permettant de mieux desservir le grand territoire, de connecter les centralités et d'offrir des alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle entre la métropole et les couronnes périurbaines.

L'intermodalité constitue la clé de voûte de ce système. Elle repose sur une mise en cohérence des différents modes, et sur le développement d'un réseau de PEM pour faciliter les correspondances, optimiser les temps de parcours et assurer une continuité des trajets de bout en bout. L'organisation des fonctions de rabattement, de diffusion et de maillage territorial, notamment entre les cœurs urbains et les zones périphériques, joue à ce titre un rôle central pour irriguer efficacement l'ensemble du périmètre. Enfin, une attention particulière est portée au volet serviciel, indispensable pour garantir l'appropriation des projets par les usagers et l'intégration des mobilités aux usages du territoire. Le SERM Montpellier Méditerranée vise, par conséquent, à répondre à l'ensemble des besoins de mobilité, en rééquilibrant le territoire et en accompagnant le dynamisme et l'attractivité de ses polarités.

PARTIE 5 :

Un phasage pour le SERM Montpellier Méditerranée

L'ambition du projet du SERM Montpellier Méditerranée se traduit en opérations concrètes, à déployer progressivement de 2026 à 2034. Il se décline en trois horizons successifs, permettant de phaser les opérations et de mettre en cohérence les investissements avec le développement du territoire. Chaque horizon constitue une brique supplémentaire du déploiement du SERM et permet d'atteindre l'ambition cible par des améliorations tangibles pour les usagers.

Le SERM Montpellier Méditerranée s'intègre, par ailleurs, dans un territoire dynamique, porté par des projets d'investissements structurants pour les mobilités. En ce sens, les opérations du SERM se déploient sur un socle important de projets déjà engagés pour améliorer les mobilités du quotidien, et forment, elles-mêmes, un socle pour de futures perspectives de développement au-delà de 2034. Le phasage de l'ambition du SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit donc au sein d'une continuité, qui se veut cohérente vis-à-vis de l'ensemble des projets du grand territoire montpelliérain.

A. Définition des horizons de déploiement du SERM Montpellier Méditerranée

Le déploiement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée s'inscrit dans une **trajectoire progressive et phasée**, visant à produire des effets rapides sur les mobilités du quotidien tout en préparant, à moyen et long terme, une transformation structurelle et durable du système de déplacements à l'échelle du bassin de vie.

Cette trajectoire repose sur la valorisation d'un socle d'investissements déjà engagés (phase 0), puis sur une montée en puissance graduelle de l'offre et des infrastructures, articulée autour de **quatre horizons de référence**.

1. Horizon 2028 (court terme) : produire un premier choc d'offre et structurer le socle opérationnel du SERM Montpellier Méditerranée

À l'horizon 2028, l'objectif principal du SERM est de **produire des améliorations visibles et rapides** pour les usagers, en s'appuyant prioritairement sur l'optimisation de l'existant et sur la montée en puissance des projets déjà engagés par les collectivités.

Cette première étape repose sur :

- le **renforcement de l'offre de transports collectifs routiers**, notamment par la mise en service du BusTram A jusque Castries et par le renforcement de l'offre sur les lignes interurbaines (services supplémentaires en heures creuses pour combler les trous de desserte et extension de l'amplitude horaire) ;
- **l'arrivée de nouveaux matériels roulants à deux niveaux** sur l'axe ferroviaire, permettant une hausse du nombre de places offertes aux voyageurs ;
- la **structuration des pôles d'échanges multimodaux** existants et en projet, afin d'améliorer les conditions de rabattement et d'intermodalité ;
- la mise en cohérence des services (information voyageurs, tarification, premières briques MaaS) pour faciliter l'appropriation du système par les usagers.

À ce stade, le SERM s'affirme comme un **réseau lisible et identifiable**, capable d'offrir une alternative crédible à la voiture sur plusieurs corridors majeurs, sans attendre la réalisation d'infrastructures lourdes supplémentaires.

2. Horizon 2031 (moyen terme) : montée en gamme du service et premiers effets structurants sur les usages

À l'horizon 2031, le SERM entre dans une phase de **montée en gamme qualitative**. L'objectif est d'améliorer de manière significative la performance, la régularité et la fiabilité de l'offre, en particulier sur les axes les plus fréquentés.

Cet horizon correspond :

- à la **généralisation d'une offre cadencée et étendue** sur les branches de l'étoile routière (en prenant en compte les week-end) ;
- au **renfort de l'offre en heures creuses et le week**-end sur l'axe ferroviaire ;
- à la réalisation des premiers **aménagements ciblés sur le réseau routier** (voies réservées, priorités, requalifications ponctuelles) permettant d'améliorer les temps de parcours et la robustesse de l'exploitation des lignes de cars express ;

- à l'**allongement des quais** des haltes ferroviaires et au **déplacement** de la halte de **Nîmes Saint-Césaire** et de la gare de **Frontignan** ;
- à une **intermodalité renforcée**, avec des pôles d'échanges mieux dimensionnés, des services vélo plus intégrés et des outils numériques plus aboutis.

À ce stade, le SERM commence à produire des **effets structurants sur les pratiques de mobilité**, en captant une part croissante des déplacements pendulaires et en contribuant à une réduction progressive de l'autosolisme sur le territoire.

3. Horizon 2034 (horizon cible) : articulation avec la LNMP et changement d'échelle du système ferroviaire

L'horizon 2034 constitue l'**horizon cible du SERM Montpellier Méditerranée**, marqué par la mise en service de la **Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan (LNMP)**. Cette échéance représente un **changement d'échelle majeur** pour le système de mobilités du territoire.

LNMP permettra :

- d'augmenter significativement les capacités ferroviaires sur l'axe littoral ;
- d'améliorer la robustesse de l'exploitation et la séparation des flux (trains du quotidien / trains longue distance) ;
- de renforcer le rôle structurant du ferroviaire dans l'étoile multimodale du SERM.

À cet horizon, le SERM s'appuie sur :

- une **offre ferroviaire renforcée et cadencée à 4 trains par heure par sens**, pleinement intégrée aux réseaux urbains et routiers express ;
- La création d'une halte à Sablassou, en correspondance avec le BusTram et le Tramway ;
- une **étoile routière à haut niveau de service** arrivée à maturité, jouant un rôle complémentaire essentiel, notamment dans les secteurs non directement desservis par le rail ;
- un système d'intermodalité et de services (MaaS, tarification, information voyageurs) stabilisé et lisible à l'échelle du bassin de vie.

Le SERM atteint alors son **plein potentiel en tant que système multimodal intégré**, structurant durablement les mobilités du quotidien et accompagnant les dynamiques d'aménagement du territoire.

4. Horizon 2040+ (horizon post-cible) : optimisation ferroviaire et requalification multimodale des grandes infrastructures

Au-delà de l'horizon cible, à l'horizon 2040+, le SERM ouvre des **perspectives d'évolution et d'optimisation à long terme**, en lien avec les transformations du système ferroviaire et des grandes infrastructures routières.

Cet horizon permet notamment d'envisager :

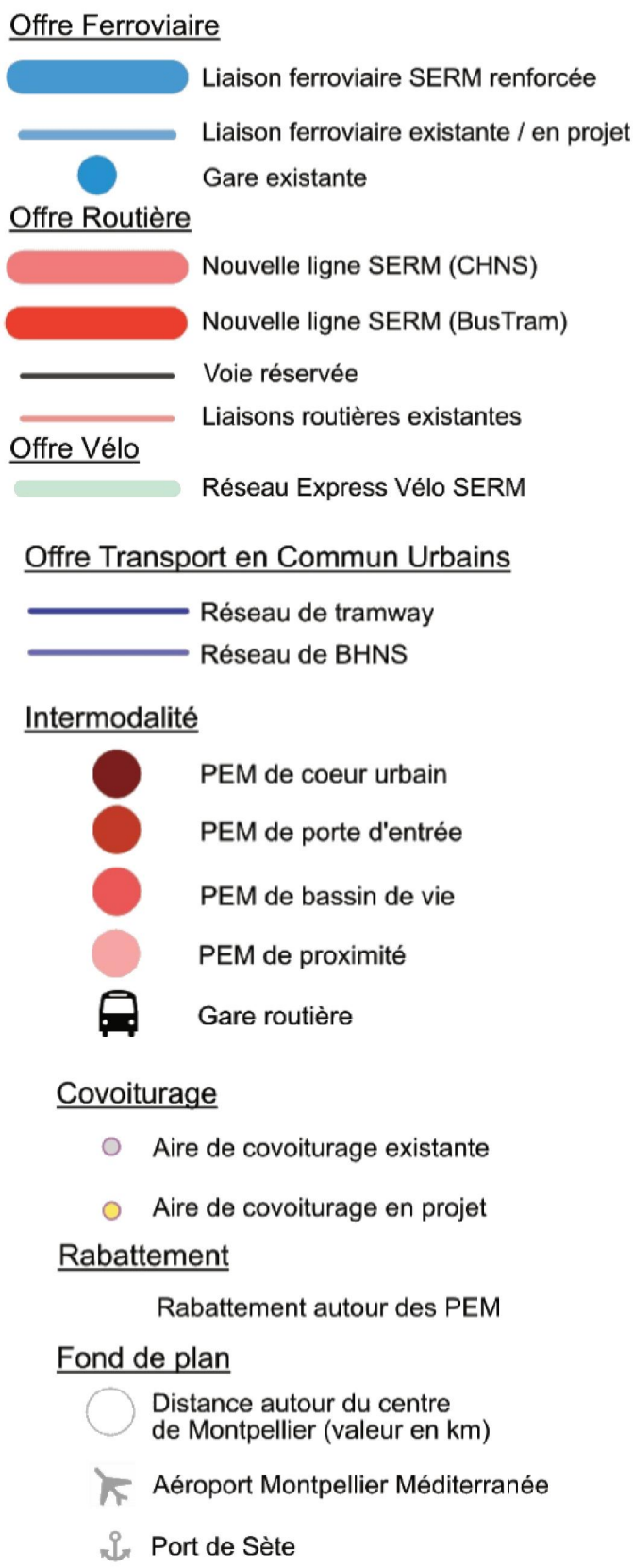
- des **aménagements ferroviaires complémentaires** visant à atteindre, sur l'axe Sète-Montpellier-Nîmes, une fréquence cible pouvant aller jusqu'à **six trains par heure et par sens**, renforçant encore l'attractivité du rail pour les déplacements du quotidien ;

- la **requalification multimodale de l'A709**, intégrant des usages en faveur des transports collectifs, du covoiturage, voire des mobilités décarbonées ;
- une éventuelle **évolution des schémas de desserte** (rocades, diamétralisations, nouvelles correspondances), rendue possible par la maturité du réseau et l'évolution des usages.

Cet horizon post-cible confirme le caractère **évolutif et adaptable** du SERM Montpellier Méditerranée, conçu non comme un projet figé, mais comme un cadre structurant capable d'accompagner, dans la durée, les transformations démographiques, économiques et environnementales du territoire.

Par ailleurs, la prochaine mise à jour du modèle multimodal de prévision de trafic Est-Hérault pourra offrir un outil d'aide à la décision sur l'ordonnancement stratégique et opérationnel des projets du SERM.

Légende des schémas de synthèse de déploiement de l'offre cible




Horizon 2028
Saint-Mathieu-de-Tréviers
CC du Grand Pic Saint-Loup
CC Lodévois et Larzac
Saint-Gély-du-Fesc
CC Vallée de l'Hérault
CA de Nîmes Métropole
Lodève
Saint-Félix-de-Lodez
Clermont l'Hérault
Gignac
CC du Clermontais
Montarnaud
Clapiers
Occitanie
Montpellier Méditerranée Métropole
Euromédecine
Mosson
Montpellier Saint-Roch
Place de l'Europe
Grés de Montpellier
Castries
Sablassou
Vendargues
Baillargues
Lunel
Nîmes Centre
Nîmes Pont du Gard
Lunel Agglo
CA du Pays de l'Or
Garcia Lorca
Montpellier Sud de France
Saint-Jean-le-Sec
Saint-Jean-de-Védas
CA Sète Agglopôle Méditerranée
Balaruc-le-Vieux
Sète
Étang de l'Or
Étang de Vic
Mer Méditerranée
A 75
A 750
A 709
A 9
RD986
RD17
LIEN
RM986
RM17
RM610
RM26
RD24
RM5
RM613
RM66
RM86
RM612
RD189
RD62
RD610


Horizon 2031
Saint-Mathieu-de-Tréviers
CC du Grand Pic Saint-Loup
CC Lodévois et Larzac
Lodève
Le Bosc
Saint-Félix-de-Lodez
Saint-André-de-Sangonis
Gignac
Clermont l'Hérault
CC du Clermontais
Montarnaud
Saint-Gély-du-Fesc
CC Vallée de l'Hérault
Clapiers
Occitanie
Euromédecine
Mosson
Montpellier Méditerranée Métropole
Montpellier Saint-Roch
Place de l'Europe
Sablassou
Castries
Vendargues
Saint-Aunès
Baillargues
Lunel-Viel
Lunel
Valergues-Lansargues
Lunel Agglo
Nîmes Saint Césaire
Nîmes Centre
Nîmes Pont du Gard
CA de Nîmes Métropole
CA du Pays de l'Or
Mauguio
Montpellier Sud de France
Garcia Lorca
Grés de Montpellier
Pignan
Cournonterral
Cournonsec
Saint-Jean-le-Sec
Saint-Jean-de-Védas
Fabrègues
Gigean
Balaruc-le-Vieux
Sète
Frontignan
Vic-Mireval
Villeneuve-lès-Maguelone
CA Sète Agglopôle Méditerranée
A 75
A 750
A 9
A 709
RD986
RD17
RD610
RM986
RM17
RM610
RM26
RD24
RD189
RM66
RD62
RM86
RM613
RM612
RM6
COM
LIEN
Ganges
Saint-Martin-de-Londres
Sommières
Saint-Drézéry
Murles
Lez
Lac du Salagou
Marsillargues
Étang de l'Or
Le Grau-du-Roi
Carnon
Mer Méditerranée
Étang de Vic
Montbazin
Étang de Thau
60
50
40
30
20
10
5


Horizon 2034
Saint-Mathieu-de-Tréviers
CC du Grand Pic Saint-Loup
CC Lodévois et Larzac
Lodève
Le Bosc
Saint-Félix-de-Lodez
Saint-André-de-Sangonis
Gignac
Clermont l'Hérault
CC du Clermontais
Montarnaud
Saint-Gély-du-Fesc
Prades-le-Lez
CC Vallée de l'Hérault
Clapiers
Occitanie
Montpellier Méditerranée Métropole
Euromédecine
Mosson
Montpellier Saint-Roch
Place de l'Europe
Grés de Montpellier
Pignan
Cournonterral
Cournonsec
Saint-Jean-le-Sec
Garcia Lorca
Saint-Jean-de-Védas
Fabrègues
Villeneuve-lès-Maguelone
Gigean
Vic-Mireval
Balaruc-le-Vieux
Frontignan
Sète
CA Sète Agglopôle Méditerranée
Castries
Vendargues
Sablassou
Saint-Aunès
Baillargues
Lunel-Viel
Lunel
Valergues-Lansargues
Lunel Agglo
Nîmes Saint Césaire
Nîmes Centre
Nîmes Pont du Gard
CA de Nîmes Métropole
CA du Pays de l'Or
Montpellier Sud de France
Mauguio
Étang de l'Or
Mer Méditerranée
Étang de Vic
Étang de Thau
Carnon
Le Grau-du-Roi
Lez
Lac du Salagou
Ganges
Saint-Martin-de-Londres
Murles
Sommières
Saint-Drézéry
Marsillargues
A 75
A 750
A 9
A 709
RD986
RD17
RD610
RM986
RM17
RM610
RM26
RD24
RM5
RM613
RM612
RM86
RD189
RD62
LIEN
DEM
COM

B. Un socle d'investissements déjà engagé au service de l'étoile métropolitaine

Avant même le lancement de la démarche du Service Express Régional Métropolitain (SERM), le territoire de Montpellier Méditerranée a engagé, de manière volontariste et coordonnée, un ensemble conséquent d'investissements structurants en matière de mobilités. Ces réalisations, portées par les collectivités locales, la Région, l'État et les gestionnaires d'infrastructures, constituent une **véritable "phase 0" du SERM**, en ce qu'elles préfigurent concrètement l'étoile multimodale aujourd'hui formalisée dans le projet de SERM.

L'ensemble de ces projets représente **un socle d'investissements de l'ordre de 2,3 milliards d'euros**, tous modes confondus. Ils ont permis d'améliorer significativement l'accessibilité du territoire, de renforcer l'intermodalité et de préparer les conditions d'un choc d'offre à l'échelle métropolitaine et interterritoriale.

1. Un socle routier structurant au service des futures lignes SERM Montpellier Méditerranée

Sur le volet routier, plusieurs opérations majeures ont été engagées afin de sécuriser et de préparer les grands corridors de déplacements qui constituent aujourd'hui l'ossature des futures lignes de cars express du SERM.

La création et la modernisation de **pôles d'échanges multimodaux routiers**, à l'image du PEM de Gignac, ont permis d'organiser les rabattements et de structurer les accès aux réseaux de transport collectif. Parallèlement, le territoire s'est doté d'un **réseau express vélo et de voies vertes** particulièrement ambitieux, avec près de 70 km réalisés ou programmés, favorisant l'intermodalité vélo–transports collectifs et l'accessibilité fine aux pôles d'échanges.

Les grands projets d'infrastructures routières, tels que le **Contournement Ouest de Montpellier (COM), prévu en 2031 pour un coût d'environ 300 M€,** ou la **Liaison Intercantonale d'Évitement Nord (LIEN)**, prévue en 2028 **pour un coût d'environ 100 M€,** constituent également des leviers structurants. Au-delà de leurs fonctions routières propres, ces infrastructures ont été conçues de manière à intégrer, à terme, des aménagements favorables aux transports collectifs (voies réservées, continuités de lignes express), ouvrant ainsi des perspectives d'évolution du réseau SERM à moyen et long termes.

Enfin, les collectivités ont engagé une **politique volontariste en matière de covoiturage**, combinant services, aires dédiées et dispositifs d'incitation financière. Ces actions contribuent dès aujourd'hui à la réduction de l'autosolisme et préfigurent l'intégration des mobilités partagées dans l'écosystème global du SERM.

2. Des investissements ferroviaires majeurs au cœur de la fiabilité et de la performance du système

Sur le volet ferroviaire, la phase 0 du SERM s'appuie sur des investissements particulièrement structurants, tant en matière d'infrastructures que de matériel roulant.

Des travaux lourds d'**amélioration de la fiabilité et de la performance du réseau ferroviaire** ont été réalisés (pour un montant d'environ 600 M€, hors contournement Nîmes-Montpellier), notamment à travers des opérations de renouvellement financées conjointement par SNCF Réseau, l'État et les collectivités. Ces investissements ont permis de consolider la robustesse du système ferroviaire existant, condition indispensable au renforcement de l'offre TER et à son articulation avec les autres modes du SERM.

L'acquisition de **nouvelles rames Regio2N** (rames à deux niveaux) par la Région Occitanie (pour un montant de 223 M€) constitue également un jalon essentiel, en augmentant les capacités offertes et en améliorant le confort et la régularité du service pour les usagers du quotidien. Les premières rames sur l'axe littoral arriveront mi-2027 (12 rames) et le parc complet sera mis en service fin 2027.

Par ailleurs, plusieurs **pôles d'échanges multimodaux ferroviaires** ont été créés ou modernisés, notamment à Lunel (11 M€), Baillargues (20 M€) et Sète (20 M€), renforçant l'intermodalité train–bus–vélo et structurant les portes d'entrée du réseau SERM. Des études ont également été menées sur d'autres PEM ferroviaires et sur l'évolution des haltes et gares, préparant les futures étapes de développement de l'offre.

3. Un renforcement massif des transports collectifs urbains, pilier de l'étoile multimodale

Le cœur métropolitain a, lui aussi, connu une montée en puissance significative de son offre de transports collectifs, constituant un pilier fondamental de la phase 0 du SERM.

La **mise en service de la ligne 5 du tramway de Montpellier (514 M€),** le prolongement de la **ligne 1 vers la gare Sud de France (54 M€)**, ainsi que le déploiement du **BusTram A** (54 M€) et du **BHNS de Sète (12 M€),** traduisent une stratégie claire de structuration des axes lourds de déplacement. Ces investissements, qui représentent plusieurs centaines de millions d'euros, ont permis d'anticiper les besoins de mobilité liés à la croissance démographique et de renforcer les connexions entre les réseaux urbains et interurbains.

En parallèle, Nîmes Métropole a également engagé un renforcement structurant de son offre de transports collectifs à travers le développement de son réseau de Tram'bus. La mise en service progressive des lignes T1 à T5, reliant notamment Caissargues, le CHU Carémeau, le centre-ville et les principaux pôles d'échanges de l'agglomération, participe à la constitution d'axes de mobilité performants à haut niveau de service. Ce déploiement s'inscrit dans une logique de maillage métropolitain, en améliorant la régularité, la capacité et l'attractivité des transports collectifs sur les principaux corridors de déplacement du bassin nîmois.

Ces réalisations offrent aujourd'hui des points d'ancrage solides pour l'articulation avec les lignes de cars express et le réseau ferroviaire renforcé du SERM.

4. Des études structurantes préparant la montée en puissance du SERM Montpellier Méditerranée

Enfin, la phase 0 du SERM s'est accompagnée d'un effort soutenu en matière d'études stratégiques et opérationnelles. Dans le cadre du CPER et d'autres dispositifs partenariaux, des

études ont été financées sur les pôles d'échanges multimodaux, les lignes de BHNS, les cars express, les haltes ferroviaires et la modélisation des déplacements.

Ces travaux ont permis de partager un diagnostic commun, de tester des scénarios de desserte et de poser les bases techniques et financières du projet de SERM, en amont même de la demande de statut.

5. Une trajectoire déjà engagée vers le SERM Montpellier Méditerranée

Ainsi, loin de constituer un point de départ, le SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans une **trajectoire d'investissements déjà largement engagée**, traduisant une volonté collective de transformation des mobilités à l'échelle du bassin de vie. La phase 0 met en évidence la cohérence des actions menées par les différents partenaires et leur contribution directe à la constitution d'une étoile multimodale performante.

Le passage au statut de SERM vise désormais à **donner une cohérence d'ensemble, une lisibilité renforcée et une capacité d'accélération** à ce socle existant, en franchissant une nouvelle étape dans le déploiement d'un service express métropolitain au service des mobilités du quotidien.


Situation actuelle - 2026
CC du Grand Pic Saint-Loup
CC Lodévois et Larzac
CC Vallée de l'Hérault
CC du Clermontais
CA de Nîmes Métropole
Lunel Agglo
CA du Pays de l'Or
CA Sète Agglopôle Méditerranée
Montpellier Méditerranée Métropole
Gignac
Clapiers
Occitanie
Mosson
Montpellier Saint-Roch
Place de l'Europe
Sablassou
Grés de Montpellier
Garcia Lorca
Saint-Jean-le-Sec
Montpellier Sud de France
Baillargues
Lunel
Nîmes Centre
Nîmes Pont du Gard
Balaruc-le-Vieux
Sète
LIEN
A 75
A 750
A 9
A 709
RD986
RD17
RD610
RM986
RM17
RM610
RM26
RD24
RM5
RM613
RM86
RM66
RD189
RD62
RM612
Ganges
Saint-Martin-de-Londres
Sommières
Saint-Drézéry
Lez
Murles
Lac du Salagou
Cournonsec
Montbazin
Étang de Thau
Étang de Vic
Carnon
Mer Méditerranée
Étang de l'Or
Le Grau-du-Roi
Marsillargues
60
50
40
30
20
10
5

Dès 2026 et d'ici à 2034, une amélioration des services pour les usagers

Un projet de mobilités au service des habitants pour améliorer leur qualité de vie

Entre ***2026*** *et* ***2028***	Renforcer d'offre en heure creuse et plus d'amplitudes horaires pour les lignes de **cars express**	Assurer des premières **interconnexions SERM** (Lodève, Clermont, St-Gély....)	Proposer des nouveaux services urbains **Bustram**	Accompagner la **pratique du vélo**	**Capacités d'emport** (nouveaux Régio2N à deux étages) entrainant l'allongement des quais entre Nîmes et Montpellier	Une **première interconnexion** des outils et amélioration de l'**information voyageurs**
Entre ***2028*** *et* ***2031***	Réduire les **temps de parcours** grâce aux **cars express** Renforcer le **covoiturage**	Faciliter l'intermodalité avec de nouveaux **pôles d'échanges multimodaux**	Coordonner les **réseaux de transports urbains** avec le renfort d'offre sur les autres modes	Poursuivre le **réseau vélo du SERM** Coordonner les **services vélo** entre partenaires	**Améliorer l'offre** en heures creuses et les week-ends Adapter aux normes de **mise en accessibilité** et **déplacer** des gares et haltes	Vers une **interopérabilité tarifaire partielle** et un **compte mobilité partagé**
D'ici à ***2034***	**Garantir des temps de parcours compétitifs aux cars express**	Maximiser le rabattement vers les **pôles d'échanges multimodaux**	Poursuivre la **coordination entre modes**	Finaliser le **réseau vélo SERM**	**Améliorer l'offre** en lien avec LNMP **Créer une halte**	Proposer une **gamme tarifaire intégrée** et un pilotage institutionnel renforcé
D'ici à ***2040+***	Préciser les **nouveaux services**					

1. Les opérations de très court terme : travaux et études à lancer dès maintenant pour permettre le déploiement du SERM et anticiper 2040

La réussite du SERM Montpellier Méditerranée repose sur l'engagement rapide d'un ensemble d'opérations structurantes, combinant travail programmatique, études et travaux opérationnels, permettant à la fois d'améliorer rapidement le service rendu aux usagers et de préparer les évolutions à l'horizon 2040.

Ces opérations de très court terme constituent un socle indispensable pour assurer la cohérence du déploiement progressif du SERM, sécuriser les investissements futurs et engager concrètement la transformation des mobilités du territoire montpelliérain.

Des opérations d'infrastructures à engager rapidement pour des gains immédiats de service

Plusieurs projets d'infrastructures identifiés à un niveau de maturité suffisant (ou considéré comme prioritaires) doivent être engagés sans délai, afin de permettre des améliorations rapides en matière de fiabilité, de capacité et de lisibilité de l'offre de mobilité.

- Sur le volet routier

Pour permettre le déploiement de premiers services de cars à haut niveau de service (CHNS) dès 2031 sur les différentes branches routières, les études opérationnelles et les procédures doivent être lancées à très court terme sur le périmètre du SERM. Cela est particulièrement nécessaire sur l'axe du Cœur d'Hérault si des expérimentations de voies réservées doivent être lancées d'ici à 2028.

La mise en service de la phase 2 du Bustram A (horizon 2028) et du BusTram B (horizon 2032), implique également un lancement rapide des études opérationnelles et travaux ;

Par ailleurs, en lien avec l'amélioration de l'offre sur les lignes existantes à horizon court terme, le développement ou le renforcement des pôles d'échanges multimodaux (PEM) doit être anticipé dès maintenant. À ce titre, les PEM de Lodève, Clermont l'Hérault, Saint Gély-du-Fesc et Saint-Mathieu-de-Tréviers font partie des opérations prioritaires à engager.

- Sur le volet ferroviaire

Plusieurs interventions ferroviaires ciblées doivent être engagées rapidement afin d'anticiper l'augmentation de capacité liée au déploiement progressif du SERM :

- les allongements de quais sur l'axe Montpellier – Nîmes, nécessaires pour accueillir des trains plus capacitaires ;
- le renforcement du PEM de la gare Montpellier Sud de France, afin d'accompagner son rôle croissant dans le système de mobilités ;
- les travaux de mise aux normes et d'adaptation capacitaire des gares de Villeneuve lès Maguelone et de Vic Mireval, incluant les PEM associés ;
- le déplacement de la gare de Nîmes Saint Césaire pour accompagner la requalification de l'entrée ouest de Nîmes et et de celle Frontignan et la réalisation d'aménagements en gare de Nîmes Pont du Gard.

Ces opérations visent à sécuriser la capacité ferroviaire dès les premières phases du SERM et à préparer les évolutions de l'offre à moyen et long terme.

Un programme d'études à lancer immédiatement pour sécuriser les choix futurs

En parallèle des travaux, le lancement rapide d'un ensemble d'études structurantes est indispensable pour garantir la cohérence technique, fonctionnelle et financière du déploiement du SERM.

Il s'agit notamment de la réalisation des études financées au titre du CPER, portant sur les PEM, les BHNS, les cars express, les haltes ferroviaires ainsi que les travaux de modélisation des trafics et de l'offre.

Ces études doivent permettre :

- de préciser les phasages opérationnels,
- d'objectiver les gains de capacité et de performance,
- de sécuriser l'insertion des projets dans les tissus urbains et périurbains,
- et d'anticiper les besoins futurs à horizon 2040.

Sur le périmètre métropolitain, plusieurs opérations doivent être anticipées afin d'absorber la hausse attendue de la fréquentation, de renforcer la robustesse du réseau et d'assurer l'insertion des offres SERM dans le cœur de la métropole : doublement partiel des lignes 2 et 3 du tramway, création d'un dépôt pour les BusTram et d'un centre de maintenance pour les tramways.

Un travail programmatique d'ordonnancement au cœur de la démarche SERM

Au-delà des opérations individuelles, la mise en œuvre du SERM nécessite dès à présent un travail programmatique transversal visant à organiser de manière cohérente l'ensemble des projets et des renforts d'offre.

Ce travail d'ordonnancement doit permettre, dans le prolongement du phasage proposé dans le dossier de demande de statut, de :

- définir une trajectoire de déploiement progressive et lisible du SERM ;
- prioriser les différents cars express, en tenant compte de leur insertion dans le cœur de la métropole et de la restructuration du réseau actuel ;
- articuler de manière cohérente les investissements routiers, ferroviaires et urbains ;
- garantir l'efficacité globale du système et la lisibilité de l'offre pour les usagers.

Un focus particulier pourra être réalisé sur des secteurs et objets à fort enjeu :

- Secteur Sud entre la métropole de Montpellier et le Pays de l'Or
- Liaison en transports en commun vers l'aéroport
- Amélioration de la desserte du littoral
- Requalification multimodale de l'A709

Ce volet programmatique constitue un levier essentiel pour assurer la soutenabilité du projet et sa capacité à répondre, dans la durée, aux enjeux de mobilité du territoire montpelliérain à l'horizon 2034 et 2040.

2. Construire et mettre en œuvre progressivement l'étoile routière à haut niveau de service

Principes généraux du phasage

Compte tenu des caractéristiques du territoire montpelliérain – forte dépendance à la voiture individuelle, congestion marquée des principaux axes d'accès à la métropole et absence d'une étoile ferroviaire radiale pleinement fonctionnelle – le SERM Montpellier Méditerranée repose, de manière structurante, sur le développement progressif d'une **offre routière à haut niveau de service**, complémentaire des réseaux ferroviaires et urbains.

Le phasage de cette offre routière s'inscrit dans une **logique incrémentale et réaliste**, visant à produire des effets visibles à court terme tout en préparant la montée en puissance d'un réseau structurant à l'horizon cible. Il tient compte :

- des contraintes calendaires des grands projets d'infrastructures (LNMP, COM, DEM, LIEN, A709),
- des délais incompressibles d'études et de réalisation des aménagements lourds (de l'ordre de six ans entre les études de faisabilité et la mise en service complète d'une ligne de transport en site propre),
- et de la nécessité de maîtriser les coûts d'investissement et d'exploitation tout en maximisant l'impact sur les usages.

Trois grandes phases de déploiement sont ainsi retenues pour l'offre routière à haut niveau de service du SERM (lignes de Car express et BusTram).

Phase 1 – D'ici à 2028 : premier choc d'offre de services routiers sans réalisation d'infrastructure lourde (hors projets déjà lancés)

La première phase vise à produire un **choc d'offre rapide**, principalement par l'optimisation et le renforcement de l'existant, sans attendre la réalisation d'aménagements structurants.

Elle repose sur les principes suivants :

- **augmentation significative de l'offre routière hors heures de pointe** sur l'ensemble des corridors du SERM, afin de combler les « trous de desserte » observés en journée et d'assurer *a minima* un passage régulier tout au long de la journée ;
- **extension des amplitudes horaires**, pour répondre aux besoins des actifs aux horaires décalés et améliorer l'attractivité globale des transports collectifs ;
- **mise en cohérence et restructuration progressive des lignes interurbaines existantes**, qui constituent le socle des futures lignes SERM.

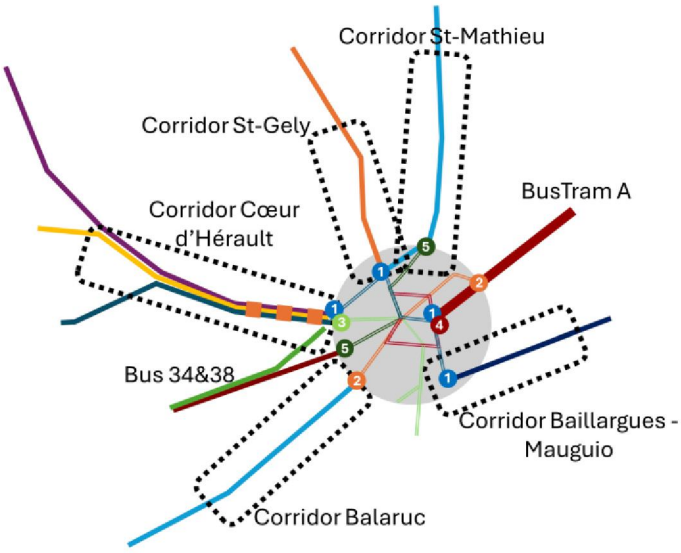
Cette phase permet également de poursuivre **la mise en service du Bustram A**, avec son prolongement jusqu'à Castries à l'horizon mi-2028.

À ce stade, l'offre en heure de pointe demeure globalement contrainte par la congestion routière. En effet, l'ajout de missions supplémentaires sur des axes saturés engendre des coûts d'exploitation très importants sans gain réel pour l'usager (horaires non respectés, intervalles irréguliers et trajets longs…). Cependant les renforts hors pointe permettent d'installer les premiers usages SERM et de préparer les phases ultérieures.

Liaisons SERM	**Liaisons actuelles** (à renforcer)	**VRTC à aménager** (zones congestionnées)	**Points durs à traiter**	**Mise en service**
Castries - Montpellier Place de l'Europe (T1 & T4)	TAM *(à restructurer)* : A, 21, 46 HT : 612	*En lien projet*		**Bustram A** jusque Castries (mi-2028)
Cournonsec – Grés de Montpellier (T5)	TAM : 34, 38			
Baillargues (TER) – Mauguio- Montpellier Sud de France (T1)	HT : 607			
Balaruc-le-Vieux – St-Jean-de-Védas (T2) Montpellier Garcia Lorca (T4)	HT : 603, 604			
Cœur d'Hérault – Montpellier (T1 & T3)	HT : 617, 661, 662, 663, 665, 668, 681, 685	Transformation d'une voie existante en VR2+ ?*		
Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier Occitanie (T1)	HT : 608			
Saint-Mathieu-de-Tréviers - - Clapiers (T5) - Montpellier Occitanie (T1)	HT : 615			

*sous réserve de validation politique

2026-2028 : Renforcer les lignes existantes (sans aménagement) dans les corridors (heures creuses et amplitude horaire) pour combler les « trous de d'offre » et prolonger le BusTram A



Offre sur les corridors SERM

Heure de pointe : Offre actuelle (l'absence de traitement de la congestion ne permet pas d'augmenter l'offre en pointe)

Hors pointe : Création de missions supplémentaires sur le réseau existant pour avoir au minimum 1 passage par heure toute la journée et extension de l'amplitude horaire

BusTram
Expérimentation VR2+ (sous réserve de validation politique)
Lignes renforcées (heures creuses et amplitude horaire)
Réseau tramway

En lien avec le renfort d'offre, **plusieurs pôles d'échanges multimodaux routiers** seront mis en service ou adaptés.

Liaisons SERM	**PEM existants en 2026 ou adaptés** (en gras)	**PEM créés entre 2026 et 2028**
Castries - Montpellier Place de l'Europe (**T1** & **T4**)	ND Sablassou Place de l'Europe	Castries Gare Castries ZA Vendargues
Cournonsec – Grés de Montpellier (**T5**)	Grès de Montpellier	
Baillargues (TER) – Mauguio- Montpellier Sud de France (**T1**)	Baillargues Montpellier Sud de France	
Balaruc-le-Vieux – St-Jean-de-Védas (**T2**) - Montpellier Garcia Lorca (**T4**)	Balaruc-le-Vieux **Saint-Jean-le-Sec** Garcia Lorca	Saint-Jean-de-Védas
Cœur d'Hérault – Montpellier (**T1** & **T3**)	**Mosson** Gignac	Clermont l'Hérault Lodève Montarnaud Saint-Félix-de-Lodez
Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier Occitanie (**T1**)	Occitanie	Saint-Gély-du-Fesc
Saint-Mathieu-de-Tréviers - - Clapiers (**T5**) - Montpellier Occitanie (**T1**)	Clapiers Occitanie	Saint-Mathieu-de-Tréviers

Sur cette phase, les **besoins en investissements** pour l'étoile routière seront d'environ 160 M€, répartis entre les aménagements de PEM (environ 35M€), les travaux du BusTram A (environ 75M€) et les études ou travaux préparatoires à engager pour préparer la suite de la réalisation de l'étoile (environ 50 M€).

Les **surcoûts d'exploitation** liés aux renforts d'offres en heures sur les lignes interurbaines sont estimés entre 0,5 et 1 millions d'euros par an, auxquels s'ajoutent les surcoûts d'exploitation liés au prolongement du BusTram A (+ 3,7 millions par an).

Phase 2 – 2029 – 2031 : premiers aménagements routiers ciblés et montée en gamme progressive des lignes SERM

La deuxième phase correspond à une **montée en puissance qualitative de l'offre**, rendue possible par la réalisation des premiers aménagements de voirie dédiés aux transports collectifs.

Elle s'appuie sur :

- la réalisation de **voies réservées aux transports collectifs** (VRTC) sur les sections les plus congestionnées et les plus « faciles à traiter », selon une logique de gains rapides pour les usagers ;
- la **mise en service du Bustram B** sur l'axe Cournonsec – Grès de Montpellier (avant 2030), renforçant l'armature de transports en commun en site propre à l'échelle métropolitaine ;
- le **déploiement de services SERM routiers** (lignes nouvelles de Cars Express ou missions SERM sur lignes existantes) sur les principaux corridors.

Selon les axes, cette phase peut prendre des formes différenciées :

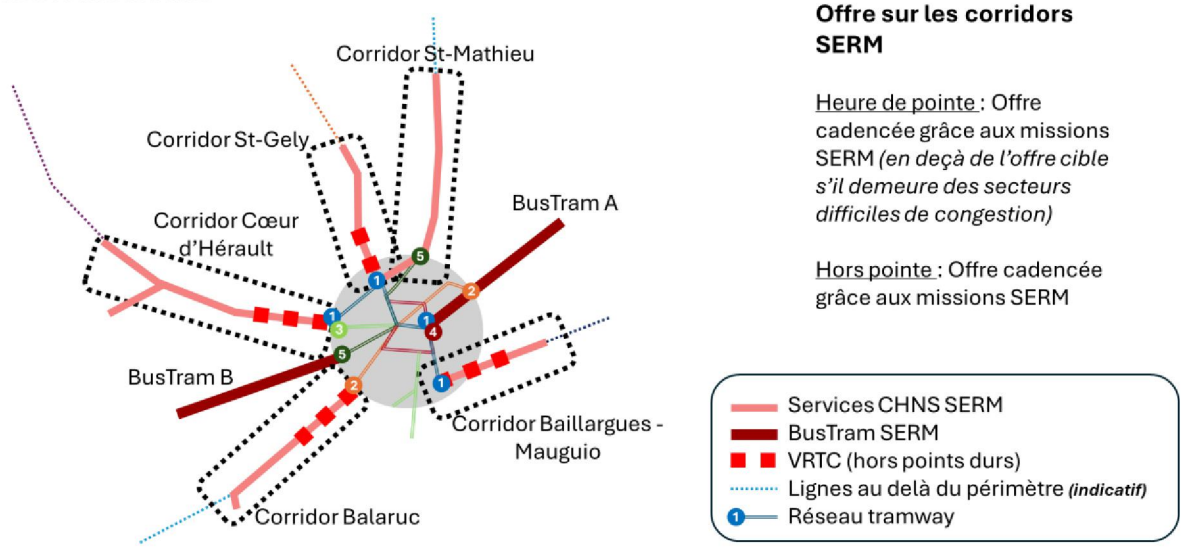
- mise en service de lignes CHNS avec **aménagements partiels**, hors traitement des points durs et des ouvrages d'art les plus complexes (notamment sur les axes Balaruc, Mauguio et Cœur d'Hérault) ;
- mise en service de lignes CHNS **sans aménagements lourds**, mais avec une offre adaptée et cadencée, sur les axes où les aléas de temps de parcours sont plus faibles (notamment sur la ligne de Saint-Mathieu-de-Tréviers).

Cette phase marque une amélioration sensible de la fiabilité et de la lisibilité de l'offre, tout en maintenant une approche réaliste sur les investissements lourds.

Liaisons SERM	**Liaisons actuelles** (à renforcer ou restructurer)	**VRTC à aménager** (zones congestionnées)	**Points durs à traiter**	**Mise en service ligne SERM**
Castries - Montpellier Place de l'Europe (T1 & T4)	Tam : A, 21, 46 HT : 612	*En lien projet*		**Bustram A** jusque Castries (fin-2028)
Cournonsec – Grés de Montpellier (T5)	Tam : 34, 38	*En lien projet*		**Bustram B** (avant 2032)
Baillargues (TER) – Mauguio- Montpellier Sud de France (T1)	HT : 607	VRTC sur certaines sections de la D189		**CHNS partiel*** (en attendant l'élargissement de la route de Baillargues)
Balaruc-le-Vieux – St-Jean-de-Védas (T2) - Montpellier Garcia Lorca (T4)	HT : 603, 604	VRTC sur certaines sections *(hors reprise des ouvrages d'art)*		**CHNS*** (avec aménagements partiels, limité à St-Jean & offre adaptée)
Cœur d'Hérault – Montpellier (T1 & T3)	HT : 617, 661, 662, 663, 665, 668, 681, 685	VRTC *en lien avec le COM*		**CHNS*** (avec aménagements partiels & offre adaptée)
Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier Occitanie (T1)	HT : 608	*VRTC sur certaines sections*		**CHNS*** (avec aménagements partiels & offre adaptée)
Saint-Mathieu-de-Tréviers - - Clapiers (T5) - Montpellier Occitanie (T1)	HT : 615	*En fonction des études*		**CHNS*** (avec ou sans aménagements & offre adaptée)

*ligne nouvelle ou évolution des lignes existantes

2029-2031 : Premiers aménagements de voies réservées sur les sections « plus faciles » *(quick-win)* ou plus avancées, augmentation de l'offre en pointe (services SERM) et mise en service du BusTram B



En lien avec l'arrivée des lignes de Cars Express, **les derniers pôles d'échanges multimodaux routiers** seront mis en service ou adapté.

Liaisons SERM	**PEM existants en 2029 ou adaptés** (en gras)	**PEM créés entre 2029 et 2031**
Castries - Montpellier Place de l'Europe (**T1** & **T4**)	Castries Gare Castries ZA Vendargues ND Sablassou Place de l'Europe	
Cournonsec – Grés de Montpellier (**T5**)	Grès de Montpellier	Cournonsec Cournonterral Pignan
Baillargues (TER) – Mauguio- Montpellier Sud de France (**T1**)	Baillargues **Montpellier Sud de France**	Mauguio
Balaruc-le-Vieux – St-Jean-de-Védas (**T2**) - Montpellier Garcia Lorca (**T4**)	**Balaruc-le-Vieux** Saint-Jean-le-Sec Saint-Jean-de-Védas **Garcia Lorca**	Fabrègues Gigean
Cœur d'Hérault – Montpellier (**T1** & **T3**)	Clermont l'Hérault Lodève Montarnaud Saint-Félix-de-Lodez **Gignac** Mosson	Le Bosc Saint-André-de-Sangonis
Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier Occitanie (**T1**)	Saint-Gély-du-Fesc **Occitanie**	
Saint-Mathieu-de-Tréviers - - Clapiers (**T5**) - Montpellier Occitanie (**T1**)	Saint-Mathieu-de-Tréviers Clapiers **Occitanie**	Prades-le-Lez

Sur cette phase, les **besoins en investissements** pour l'étoile routière seront d'environ 170 M€, essentiellement liés aux travaux du BusTram B et des premières VRTC des lignes de Cars Express (environ 120 M€), à l'acquisition de matériel roulant (10 à 15 M€), aux aménagements de PEM (25 à 30 M€) et aux études ou travaux préparatoires à engager pour finaliser la réalisation de l'étoile (10 à 15 M€).

Les **surcoûts d'exploitation** liés aux renforts d'offres SERM sur les corridors de Cars Express sont estimés à environ 8 millions d'euros par an, auxquels s'ajoutent les surcoûts d'exploitation liés aux deux lignes de BusTram (environ 10 millions par an).

Phase 3 – 2032–2034 : déploiement de l'étoile routière complète et articulation avec les grandes infrastructures

À l'horizon 2032–2034, l'objectif est d'aboutir à **une étoile routière SERM pleinement constituée**, offrant un haut niveau de service sur l'ensemble des corridors structurants.

Cette phase comprend :

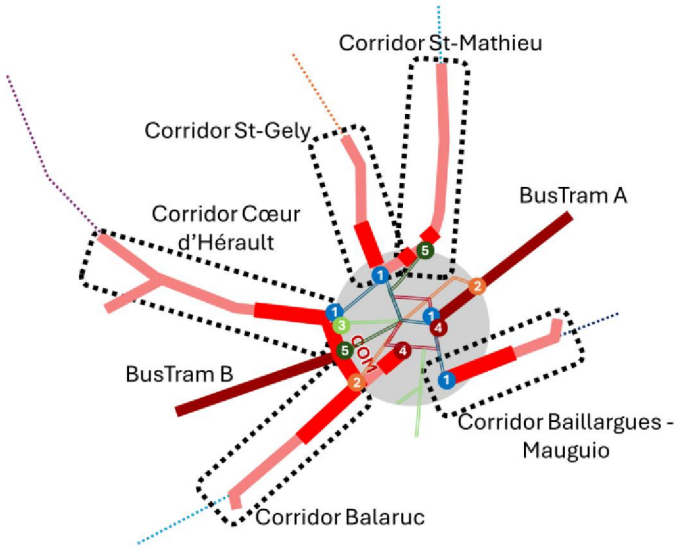
- la **généralisation des VRTC** sur les sections congestionnées des corridors du SERM, avec notamment le traitement des ouvrages d'art et des échangeurs les plus complexes, en particulier sur les axes du Cœur d'Hérault et de Balaruc ;
- la **mise en service complète des lignes CHNS**, avec une offre cible cadencée :
  - en heure de pointe : un passage toutes les 10 à 15 minutes,
  - en heures creuses : un passage toutes les 20 à 30 minutes selon les axes (jusqu'à 60 minutes pour les branches du CHNS Cœur d'Hérault),
  - avec une amplitude horaire élargie, de l'ordre de 6h à 22h voire 23h ;
- la finalisation de l'**adaptation du réseau interurbain existant**, afin d'assurer un maillage complémentaire et d'éviter les doublons avec les lignes SERM.

Cette phase permet également d'ouvrir des **perspectives d'évolution du réseau**, en lien avec la mise en service ou la reconfiguration des grandes infrastructures routières (COM, A709, DEM, LIEN), notamment pour :

- envisager des services en **rocade** ou des logiques de **diamétralisation** des lignes routières,
- renforcer la desserte de pôles structurants tels que la gare Sud de France, l'aéroport ou les grands équipements métropolitains (CHU, université, zones d'activités et de loisirs…).

Liaisons SERM	**Liaisons actuelles** (à renforcer ou restructurer)	**VRTC à aménager** (zones congestionnées)	**Points durs à traiter**	**Mise en service ligne SERM**
Castries - Montpellier Place de l'Europe (T1 & T4)	Tam : A, 21, 46 HT : 612	*En lien projet*		**Bustram A** jusque Castries
Cournonsec – Grés de Montpellier (T5)	Tam : 34, 38	*En lien projet*		**Bustram B**
Baillargues (TER) – Mauguio- Montpellier Sud de France (T1)	HT : 607 Transp'Or : Ligne 2	VRTC	Elargissement de la route de Baillargues	**CHNS**
Balaruc-le-Vieux – St-Jean-de-Védas (T2) Montpellier Garcia Lorca (T4)	HT : 603, 604	VRTC	Pont sur la Mosson (M613)	**CHNS**
Cœur d'Hérault – Montpellier (T1 & T3)	HT : 617, 661, 662, 663, 665, 668, 681, 685	VRTC	Traitement des OA et échangeur sur A750	**CHNS**
Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier Occitanie (T1)	HT : 608	VRTC	*En fonction des études*	**CHNS**
Saint-Mathieu-de-Tréviers - - Clapiers (T5) - Montpellier Occitanie (T1)	HT : 615	*En fonction des études*	*En fonction des études*	**CHNS**

2032-2034 : Une étoile complète pour desservir les différentes centralités de la métropole



Offre sur les corridors SERM -> offre cible

Heure de pointe : un passage toutes les 10 à 15 minutes
Hors pointe : un passage toutes les 20 à 30 minutes
Amplitude : 6h – 22/23h

Possibilité de desserte en rocade avec le COM.

Une réflexion sur l'articulation avec les lignes Hérault Transport hors SERM devra être menée.

CHNS SERM
BusTram SERM
VRTC (selon études)
VRTC complètes
Lignes au delà du périmètre *(indicatif)*
Réseau tramway

Sur cette phase, les **besoins en investissements** pour l'étoile routière seront d'environ 50 M€ nécessaires pour finaliser les travaux de réalisation de l'étoile routière.

Les **surcoûts d'exploitation** liés à l'offre cible SERM sur les corridors de Cars Express sont estimés à environ 12 millions d'euros par an, auxquels s'ajoutent les surcoûts d'exploitation liés aux deux lignes de BusTram (environ 10 millions par an).

Une trajectoire progressive et adaptable

Le phasage de l'offre routière à haut niveau de service du SERM Montpellier Méditerranée constitue une **trajectoire progressive**, permettant :

- de répondre rapidement aux besoins de mobilité du quotidien,
- de sécuriser les investissements publics et les calendriers,
- et d'adapter le projet aux évolutions des usages, des infrastructures et du contexte institutionnel.

Cette approche graduée garantit la cohérence entre ambitions à long terme et capacité de mise en œuvre à court et moyen termes, tout en laissant ouverte la possibilité d'ajustements dans les phases ultérieures du projet.

Projets structurants

BusTram A : Castries - Montpellier Place de l'Europe (T1 & T4)

BusTram B : Cournonsec – Grés de Montpellier (T5)

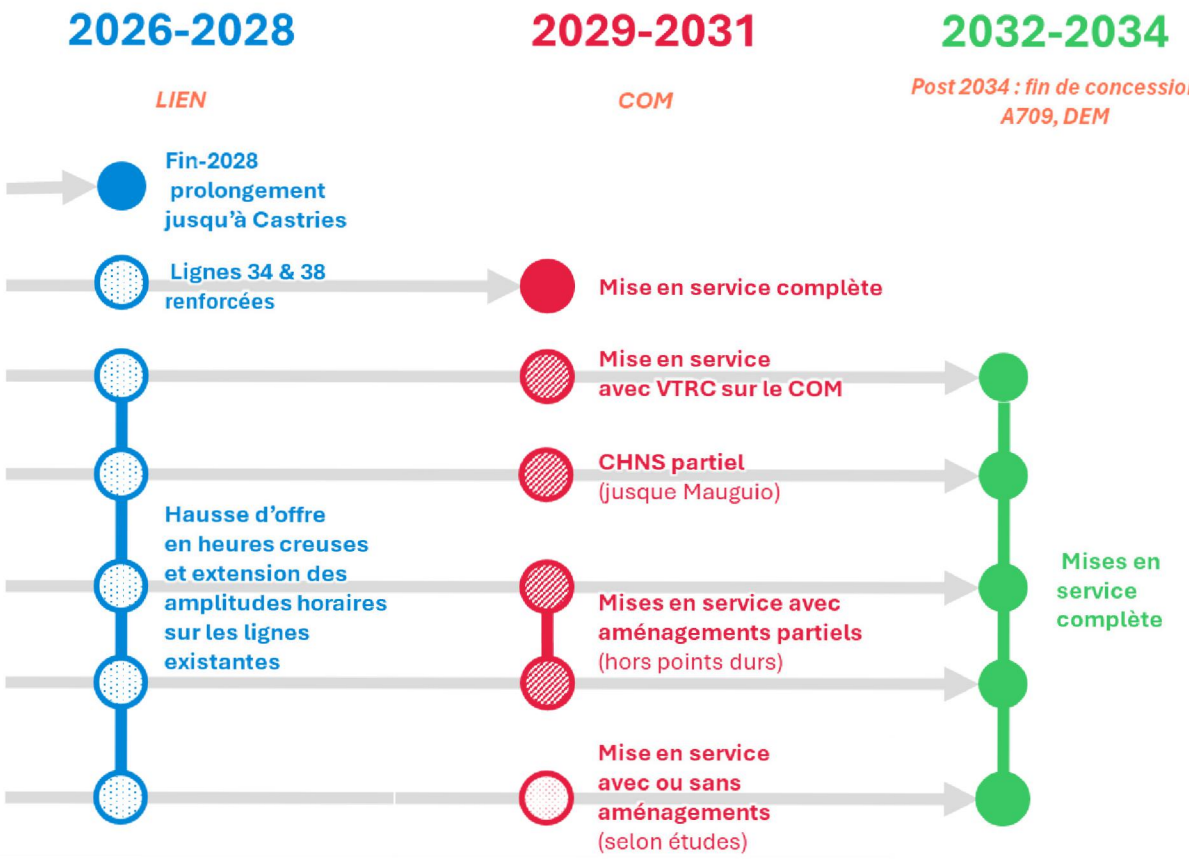
CHNS Cœur d'Hérault – Montpellier (T1 & T3)

CHNS Baillargues (TER) – Mauguio-Montpellier Sud de France (T1)

CHNS Balaruc-le-Vieux – St-Jean-de-Védas (T2) Montpellier Garcia Lorca (T4)

CHNS Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier Occitanie (T1)

CHNS Saint-Mathieu-de-Tréviers – Clapiers (T5) - Montpellier Occitanie (T1)



3. Les étapes de déploiement de l'ambition cible ferroviaire : une colonne vertébrale pour la plaine littorale

Le déploiement de l'ambition cible du SERM, exprimée par les partenaires, sera planifié suivant une démarche pragmatique jalonnée par des grands projets déjà lancés et financés sur le territoire.

Cette ambition long terme a été séquencée en 3 horizons :

- <2034 : développement de l'offre à infrastructure constante (hors haltes et PEM) ;
- 2034 : évolution de l'offre suite à la mise en service de LNMP P1 ;
- 2040+ : déploiement de l'ambition cible du SERM sur le périmètre Nîmes-Pont-du-Gard - Sète.

Un déploiement à iso-infrastructure avant LNMP P1 (<2034)

- Evolution de l'offre longue distance (<2034)

La capacité du réseau a pu être optimisée dans le cadre du dispositif des plateformes de coordination services & infrastructures et au travers de la mise en œuvre des Plans d'Exploitation de Référence (PER) dont les bénéfices ont commencé à apparaitre dès 2026 dans le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée. L'insertion de 2 sillons fret par heure et par sens sur le CNM a permis de restructurer la capacité sur la Transversale Sud. Pour autant, si 4 sillons régionaux par heure et par sens entre Lunel et Sète ont été inscrits, ceux-ci ne peuvent toutefois pas être bien répartis dans l'heure du fait de la congestion et d'exclusivités avec d'autres sillons fret ou voyageurs.

L'offre ferroviaire va continuer de croître sur l'ensemble des segments de marché sur l'axe littoral (entre la Vallée du Rhône et l'Espagne) à l'horizon 2030, donc avant la mise en service de LNMP – Phase 1.

Le marché des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) Bordeaux – Marseille est en croissance avec près de 60 % de voyages supplémentaires sur les 5 dernières années et qui doit être soutenu avec le projet « Transversale Est » qui vise à renforcer l'offre sur Bordeaux – Toulouse – Montpellier et à créer des correspondances avec de nouvelles missions entre Montpellier et Metz en desservant les gares historiques de Nîmes, Avignon, Montélimar, Valence, Lyon, Macon, Chalon-sur-Saône, Dijon, Culmont-Chalindrey, Neufchâteau et Nancy. Cette croissance sera accompagnée par une augmentation de 50 % des sillons TET dans le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée.

Le marché des Services Librement Organisés (SLO) va croître sur l'axe Paris – Perpignan – Barcelone, dynamisé par le déploiement de l'ERTMS sur la ligne à grande vitesse sud-est et la montée en puissance des nouveaux opérateurs. Ce marché a vocation à se répartir à 50 – 50 entre Montpellier – Saint Roch (Transversale Sud) et Montpellier Sud de France (CNM).

Par ailleurs, SNCF Réseau offrira à l'horizon 2030 de nouveaux sillons rapides SLO entre Bordeaux et Marseille via le CNM et la ligne à grande vitesse Méditerranée (entre Montpellier et Marseille) pour répondre aux besoins de transport entre les métropoles du sud de la France.

Les scénarios de mobilité fret, produits par SNCF Réseau, en lien avec la filière de transport de marchandises, évaluent la croissance moyenne des besoins de transport de fret ferroviaire sur l'axe littoral à environ 7% par an. Cette croissance est tirée par le développement du transport combiné, d'autoroute ferroviaire, des trafics franco-espagnols eux-mêmes dynamisés par la réindustrialisation de l'Espagne et le développement du port de Barcelone, des trafics de et vers Le Boulou, Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal (PSCCT), les ports de Port-la-Nouvelle et Sète. En outre, un nouveau sillon en trame pour trains lourds (3200 tonnes) sera

recherché à l'horizon 2030 entre Fos-sur-Mer, Saint-Jory et Hourcade via la Transversale Sud pour répondre aux besoins de transport de carburant vers Toulouse et Bordeaux.

La capacité disponible sur le CNM de 2 sillons par heure et par sens doit permettre d'absorber cette croissance à l'horizon 2030-2034.

- Evolution de l'offre régionale sur le périmètre du SERM (<2034)

Dans le cadre du SERM, le Conseil Régional a détaillé l'ambition à court terme pour les mobilités voyageurs du quotidien (<2034) :

Les objectifs :
Il s'agit de mettre en œuvre une première phase du SERM en proposant une amélioration de l'offre de trains régionaux à infrastructure constante, par conséquent sans attendre des développements tels que LNMP phase 1.

Dans ce contexte les dessertes supplémentaires visent :

- À proposer une fréquence minimale garantie d'un train semi-accéléré par heure et par sens entre Sète et Nîmes et d'augmenter l'amplitude horaire de ces services les jours ouvrés. Le week-end, les créations d'offre semi-accélérée permettent de réduire les creux d'offre, dont certains atteignent actuellement 3 heures sans train ;
- À rechercher le développement d'une desserte fine entre Sète et Montpellier et entre Lunel et Montpellier en heures creuses et le week-end.

A infrastructure constante et compte tenu de la saturation de la ligne, la création d'offre aux heures de pointe ne paraît en effet pas envisageable.

L'ambition :
Les jours ouvrés :

- Services semi-accélérés : création de 4 liaisons Nîmes – Montpellier – Sète (- Narbonne) ou vice-versa complètes (de bout en bout) et 3 parcours partiels portant l'amplitude ce cette offre à 5h30 (première arrivée Montpellier) – 22h45 (dernier départ Montpellier) dans chaque sens ;
- Services périurbains : création de 12 liaisons Sète - Montpellier (ou vice-versa) et 6 Lunel – Montpellier, portant l'amplitude cette offre à 6h30 (première arrivée Montpellier) – 21h30 (dernier départ Montpellier) dans le cas de Sète – Montpellier et 6h00 – 21h30 dans le cas de Lunel – Montpellier.

Le week-end :

- Création de 3 à 12 services semi-accélérés entre Sète et Nîmes le samedi et 1 à 8 le dimanche ;
- Création de 7 à 11 services périurbains entre Sète et Montpellier le samedi (4 à 6 le dimanche) ;
- Création de 10 à 14 services périurbains entre Lunel et Montpellier le samedi (7 à 9 le dimanche).

- Hausse de la congestion malgré une optimisation de la capacité du réseau ferroviaire (<2034)

La capacité du réseau a pu être optimisée dans le cadre du dispositif des plateformes de coordination services & infrastructures et au travers de la mise en œuvre des Plans d'Exploitation de Référence (PER)[9] dont les bénéfices ont commencé à apparaitre dès 2026 dans le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée.

[9] Le Plan d'exploitation de référence (PER) Perpignan – Narbonne – Marseille a été officialisé le 24 mai 2024 et est disponible sur le site internet de SNCF Réseau. Il sera applicable jusqu'à fin 2029.

L'insertion de 2 sillons fret par heure et par sens sur le CNM a permis de restructurer la capacité sur la Transversale Sud et notamment de pouvoir insérer 4 sillons régionaux par heure et par sens entre Lunel et Sète, sillons qui ne peuvent toutefois pas être bien répartis dans l'heure du fait de la congestion et des exclusivités avec d'autres sillons.

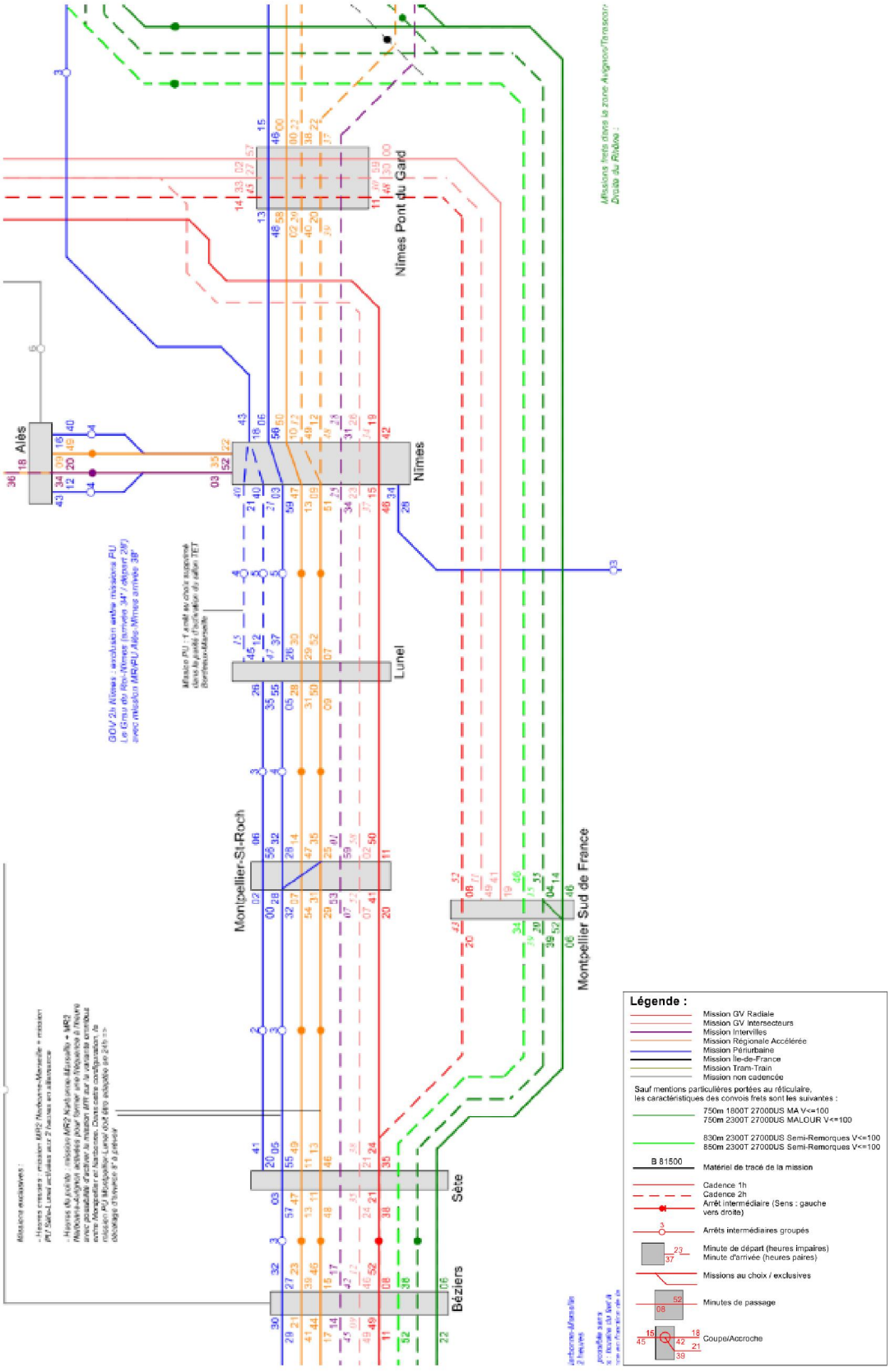


Figure 77 : Extrait du réticulaire du PER Perpignan – Narbonne – Marseille.

Le PER prévoit une simplification de la trame des missions périurbaines grâce à la systématisation des origines-terminus à Lunel. Cette évolution mettra fin aux dépassements en gare de Lunel des trains périurbains par les TAGV et Intercités, et renforcera la robustesse de l'exploitation en réduisant les effets de propagation des retards.

Cependant, les temps de retournement à Lunel seront limités à une dizaine de minutes, ce qui induit une capacité d'absorption des retards limitée. Néanmoins, la réduction de la longueur des parcours des missions périurbaines contribuera globalement à améliorer la régularité et la robustesse des circulations sur l'axe.

Ce plan d'exploitation sera révisé pour le service annuel 2030 compte-tenu des évolutions structurelles suivantes :

- Augmentation du nombre de sillons sur la LGV Sud-Est avec la montée en puissance de l'utilisation de l'ETCS sur cet axe ;
- Renforcement du sillon TET Transversale Sud (1 sillon par heure au lieu d'un sillon toutes les deux heures) pour permettre le déploiement de la nouvelle offre « TET Transversale Est » ;
- Nouvelle offre SLO entre Bordeaux et Marseille via le CNM et la LGV Méditerranée
- Intégration d'un sillon fret 3200 tonnes sur la Transversale Sud.

Les travaux de révision seront engagés avant l'été 2026 et s'achèveront pour l'été 2027.

Les avantages du déploiement de LNMP Phase 1 (2034)

- Horizon post phase 1 LNMP

Objectifs d'offre

Le Projet LNMP Phase 1 est prévu d'être mis en service à un horizon de forte saturation de la ligne existante, et permettra d'offrir une hausse importante de capacité en complémentant le doublet de ligne actuel entre Nîmes et Montpellier, jusqu'à l'entrée de Béziers.

Cette capacité permettra d'accroître l'offre ferroviaire Grandes lignes et Fret, et ouvre l'opportunité d'améliorer l'offre régionale sur le périmètre du SERM montpelliérain qui ne serait pas possible sans le projet LNMP.

Par ailleurs les bénéfices du Projet sont :

- Gains de temps de parcours pour l'ensemble des voyageurs ;
- Développement des mobilités décarbonées sur le territoire ;
- Diminution des émissions de CO2 grâce au report modal vers le train ;
- Amélioration de la qualité de l'air et diminution de l'accidentologie routière ;
- Meilleure qualité de service en situation perturbée.

Le tableau ci-dessous synthétise les accroissements d'offre réalisables avec le projet LNMP phase 1 :

Type de sillon	Accroissement possible d'offre en trame 2h par rapport au PER	Accroissement d'offre envisagé en JOB par rapport à l'actuel	Commentaires
TAGV Radiaux	×1,5	×1,25	Dont développement des prolongements vers Béziers en trame ×2
TAGV Intersecteurs	env. ×2	×1,25	Accroissement possible mais limité par la construction horaire du nœud de Narbonne
TAGV Grand Sud	+ 1 sillon / h / sens	+ 8 A/R TAGV BX – MSC dont 4 A/R dits "Bolide"	Création d'un service ferroviaire TAGV Grand Sud
TET Grand Sud	×2	×1,5	Création d'un service ferroviaire TET Grand Est (Bordeaux – Avignon – Metz)
Fret Grand Sud	×2 hors pointe SERM ×1,5 en pointe SERM	×1,75	Développement trains longs / lourds
trains liO (Nîmes-Sète)	Cadencement proche du quart d'heure en heure de pointe SERM (2 MR + 2 PU) 2 sillons / h / sens en heures creuses SERM Amplitude de l'offre : 5h à 23h Réflexion sur la desserte de Sablassou (station de tramway)		

Tableau 4 : Accroissements d'offre rendus possibles par LNMP Phase 1

Objectifs de fréquence par rapport au PER

Le projet LNMP Phase 1 permettra donc d'améliorer la fréquence pour les mobilités du quotidien sur le périmètre du SERM, par rapport à la construction retenue dans le PER.

En effet le projet LNMP P1 permet d'améliorer le positionnement horaire des trains, permettant d'inscrire 4 sillons régionaux / heure / sens au niveau de Montpellier. La fréquence attendue à l'horizon LNMP P1 dans le sens Sète => Nîmes, pour la mission PU est de 30' et comprise entre 29' et 31' pour la mission MR. Dans le sens inverse, Nîmes=> Sète, la fréquence pour la mission PU sera de 30' et comprise entre 27' et 33' pour la mission MR. Si l'on ajoute l'ensemble des missions PU et MR dans une seule heure, la fréquence proche du quart d'heure est possible dans les deux sens.

- Horizon « Plan d'Exploitation Emergent (PEE), Horizon 1 »

Le Plan d'exploitation émergent (PEE) Grand Sud – Horizon 1 a été élaboré à l'échelle du périmètre Grand Sud dans son intégralité, notamment pour faciliter la coordination des études grands projets d'infrastructures et de services, SERM notamment.

L'horizon 1 du PEE est un horizon caractéristique déterminé sur le périmètre Grand Sud intégrant la mise ne service des grands projets d'infrastructures suivants:

- Ligne Nouvelle Sud-Ouest (LNSO) :
  - Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) ;
  - Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT) ;
  - Ligne nouvelle Bordeaux – Toulouse.
- LNMP :
  - Phase 1 entre Montpellier et Béziers.
- Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) :
  - Aménagements de Phase 1 ;
  - Aménagements de Phase 2 dont la traversée souterraine de Marseille ;
  - Haute performance Marseille Vintimille (HPMV) dont CCR et ERTMS ;

Cet horizon 1 du PEE correspond donc à une situation intermédiaire autour de 2034+ :

- Après la mise en service du projet LNMP – Phase 1 ;
- Avant l'ambition cible ferroviaire du SERM Montpellier Méditerranée.

L'élaboration du PEE Grand Sud - Horizon 1 a permis de confirmer les études LNMP avec un cadencement proche du quart d'heure en heures de pointe pour les dessertes régionales tout en permettant d'accompagner la croissance des circulations longues distances voyageurs et fret. Il identifie également un certain nombre d'aménagements et d'investissements connexes nécessaires pour parvenir à la réalisation de cette trame.

Le déploiement de l'ambition cible (2040+)

- L'ambition cible du SERM Montpellier Méditerranée - offre (2040+)

L'ambition cible exprimée par le Conseil Régional Occitanie interviendra après la mise en service de LNMP phase 1, qui est une condition indispensable pour envisager un développement de l'offre ci-dessous sur le périmètre du SERM :

- Augmenter l'amplitude pour offrir aux voyageurs des trains à toute heure. Le projet vise donc à commencer le service plus tôt (5 h) et finir plus tard (23 h) ;
- Accroître les fréquences aux heures de pointe soit jusqu'à 6 trains / heure entre Sète-Montpellier-Lunel et jusqu'à 4 trains / heure entre Montpellier et Nîmes. Les missions SERM se combinent à l'offre liO Train existante (dessertes semi-accélérées et dessertes fines) ;
- Accroître les fréquences aux heures creuses soit jusqu'à 2 trains / heure entre Sète-Montpellier-Lunel et 1 train / heure entre Montpellier et Nîmes.

La fréquence en heures de pointe envisagée est représentée ci-dessous (nombre de trains / heure et leur desserte) :

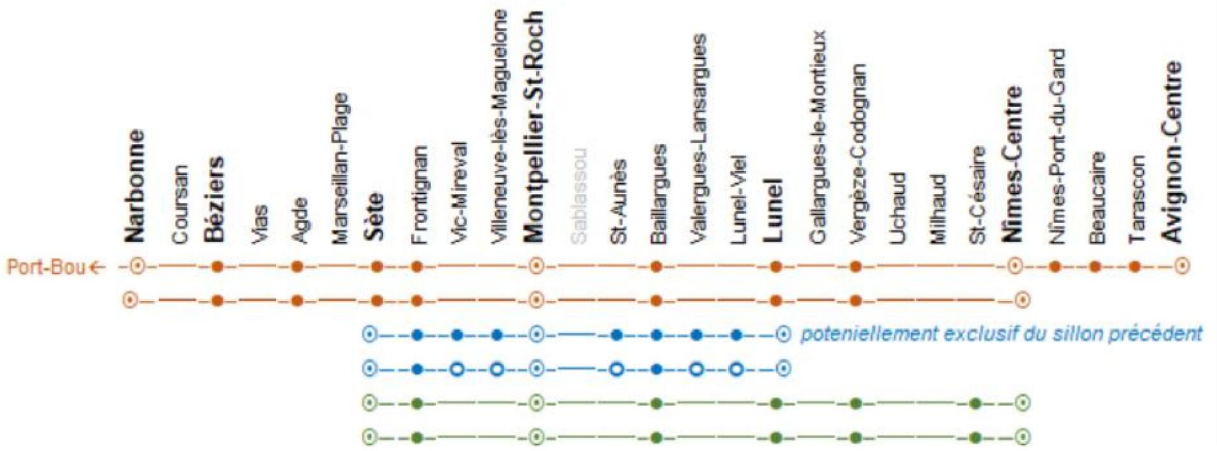


Figure 78 : Ambition cible souhaitée par la Région en heures de pointe (Source : Région Occitanie).

La fréquence en heures creuses envisagée est représentée ci-dessous (nombre de trains / heure et leur desserte) :



Figure 79 : Ambition cible souhaitée par la Région en heures creuses (Source : Région Occitanie).

L'objectif visé avec cette ambition cible est de proposer une offre continue et attractive toute la journée sur une amplitude de 5h à 23h. Des études complémentaires devront être engagées afin de vérifier la faisabilité de mise en œuvre de l'ambition cible, son planning de déploiement (d'ici 2040+) et les éventuels investissements liés. **Ces études amont, préalables à des études préliminaires, sont estimées à 500 k€ (études exploitation en ligne et des nœuds (GOV), technique...).**

En lien avec cette augmentation de l'offre, une **étude d'évaluation de la criticité actuelle et projetée, à chacun des horizons du SERM, et pour chacun des passages à niveau dans le périmètre du SERM, sera à engager (environ 50 k€).** Cette évaluation de la criticité est basée sur le calcul utilisé dans le guide 021 de l'EPSF « Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau ».

Néanmoins, des gains pourraient être obtenus à court terme en poursuivant et en élargissant à l'ensemble du périmètre du SERM, la réflexion sur les suppressions des passages à niveaux. La suppression des PN apporterait un bénéfice en matière de régularité et de fiabilité sur cet axe fortement sollicité, tout en améliorant la sécurité des mobilités routières et ferroviaires.

Actuellement, seuls les PN 39 de Castelnau-le-Lez et PN 18 de Vergèze font l'objet d'un projet de suppression. Une première étape serait de compléter l'analyse des opportunités de suppression des autres passages à niveau en identifiant des pistes supplémentaires qui intègrent pleinement les enjeux du territoire. L'objectif serait de recenser les PN à traiter prioritairement selon la complexité de mise en œuvre de la solution retenue (insertion urbaine, enjeux environnementaux, enjeux sociaux, etc.).

Cette approche est indispensable à court terme pour approfondir le volet PN, prioriser les aménagements à mettre en œuvre et aboutir à des solutions techniques coconstruites avec les territoires concernés. **Le besoin en financement pour évaluer l'opportunité et la faisabilité d'une suppression simple des passages à niveaux serait à hauteur de 75 k€.**

Ces études amont, estimées à 625 k€, pourraient être réalisées dans un délai de 1 an.

L'ambition cible de l'autorité organisatrice sur le SERM Montpellier Méditerranée - matériel roulant (2040+)

Concernant le matériel roulant, une ambition a également été développée par le Conseil Régional : « Pour augmenter le nombre de places offertes, le parc de matériel roulant devra être renforcé pour assurer les services cibles supplémentaires.

A très court terme, l'introduction des rames Régio2N sur le littoral vise à traiter les phénomènes de saturation actuellement constatées sur les circulations les plus chargées.

Au-delà, le nouveau parc de matériel devra s'inscrire dans une logique de complémentarité avec le parc existant, et de cohérence avec le renouvellement progressif de ce dernier. Les rames devront répondre à l'enjeu capacitaire tout en étant polyvalentes pour s'adapter aux configurations variées de chacune des branches.

Il conviendra donc d'avoir un matériel adapté à l'infrastructure, composé de matériel à un ou deux niveaux, disposant de places assises et d'espaces suffisamment dimensionnés permettant d'augmenter la capacité d'emport de voyageurs debout (300 à 500 places par rame assis + debout). Les rames seront couplables par 2 a minima.

Enfin, le dimensionnement du parc tiendra également compte d'études à venir sur le remisage et la maintenance du parc de matériel roulant. »

Voici le matériel roulant prévu en cible par le Conseil Régional :

Matériel roulant prévu en cible	Nombre de places	Longueur maximum
Automotrices à 1 niveau	200 à 230 places assises en rame simple (275 à 300 places assises + debout), 400 à 460 places assises en rame double	72 m à 75 m en rame simple
Automotrices à 2 niveaux	325 à 350 places assises en rame simple (475 à 550 places assises + debout), 650 à 700 places assises en rame double	80 m à 85 m en rame simple

Tableau 5 : Présentation du matériel roulant prévu en cible (Source : Région Occitanie).

4. Une mise en œuvre progressive et articulée du réseau structurant et de rabattement cyclable

Un développement lissé mais ambitieux des infrastructures cyclables

À l'image de l'approche graduée retenue pour l'étoile routière, le développement du vélo au sein du SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans une logique de déploiement progressif, adaptée aux besoins du territoire et aux évolutions des usages.

- **Entre 2026 et 2028 : accompagner la pratique du vélo au quotidien,** en renforçant les infrastructures existantes et en lançant des actions de sensibilisation et d'incitation pour favoriser une adoption large. Ce premier temps, qui s'appuie sur les dynamiques territoriales existantes vise à répondre rapidement aux enjeux croissants de mobilité active et à assurer une intégration cohérente avec les autres modes (notamment en lien avec les premières mises en services de pôles d'échanges).
- **Entre 2028 et 2031 : poursuivre l'extension du réseau vélo du SERM**, en consolidant les itinéraires structurants et de rabattement ; et en coordonnant les services vélo entre partenaires institutionnels, afin d'assurer une continuité et une qualité de service optimales pour les usagers.
- **D'ici à 2034 : finaliser le réseau vélo du SERM**, en assurant une couverture complète du territoire et une intégration harmonieuse avec les infrastructures existantes. Cette étape vise à offrir une solution de mobilité durable, cohérente avec les ambitions environnementales et la transformation du territoire.

Cette trajectoire progressive permet d'ajuster le projet en fonction des évolutions des usages, des infrastructures et du contexte institutionnel, tout en garantissant la cohérence entre les objectifs à long terme et la capacité d'amélioration des services cyclables à court et moyen termes. Elle laisse ouverte la **possibilité d'adaptations ultérieures** pour répondre aux nouveaux enjeux de mobilité et aux attentes des usagers.

Pour atteindre ces objectifs et ces jalons, un effort continu et lissé sur l'ensemble de la période 2026-2034 sera nécessaire, à hauteur de 21 M€ par an. Ce sont ainsi environ entre 25 et 30 kilomètres de réseau structurant et 15 kilomètres de réseau de rabattement qui pourraient être créés chaque année.

Une réflexion à construire pour des services vélo à l'échelle du SERM

En prenant appui sur les services et expériences existantes (vélos en libre-service à Montpellier, location longue durée dans les gares TER…), une réflexion devra être portée pour une proposition de service de location de vélos sur le territoire du SERM, adaptée aux réalités territoriales.

Cette proposition pourrait prendre la forme d'un service de vélo en libre-service interopérable (ou avec un abonnement unique) sur les territoires du SERM où la densité de population permet le déploiement de ce type de solution. L'approche servicielle pourrait être complétée, sur l'ensemble du territoire, par un service de location de longue durée de vélo.

L'approche se devra d'être ambitieuse mais réaliste au lancement, tout en prévoyant des extensions ou renfort d'offre régulier pour accompagner la progression de la demande.

Le déploiement du SERM Montpellier Méditerranée repose sur un ensemble d'opérations et de réalisations, dont la diversité et l'ampleur nécessitent une mise en œuvre progressive et structurée dans le temps. Cette logique de phasage est indispensable pour garantir une amélioration à la fois réaliste, cohérente et soutenable des systèmes de mobilité, en tenant compte des contraintes propres au territoire.

Dans un contexte marqué par un fort dynamisme démographique et économique, le territoire du SERM Montpellier Méditerranée bénéficie déjà d'investissements significatifs engagés par les différents partenaires. Le projet de SERM s'inscrit d'abord dans une démarche de valorisation et d'optimisation de ces réalisations existantes. Parallèlement, il convient de définir des horizons de déploiement adaptés à chaque réalisation. Cette planification permet d'organiser une montée en puissance progressive du système de mobilité, en articulant les opérations à réaliser dès 2026 et jusqu'en 2034.

L'enjeu central réside, dès lors, dans la capacité à répondre efficacement aux besoins immédiats des habitants et des usagers, tout en préparant les transformations structurelles à venir. Les actions de court terme visent ainsi à améliorer rapidement la qualité de service et l'attractivité des réseaux existants, tandis que les projets de plus long terme s'appuient sur la réalisation d'infrastructures majeures, structurantes pour l'évolution du système de transport. Cette articulation entre temps court et long constitue un levier déterminant pour atteindre progressivement l'ambition cible portée collectivement par les partenaires. Elle permet d'inscrire le SERM dans une trajectoire crédible et de porter un projet aux bénéfices concrets pour le territoire et ses habitants.

PARTIE 6 :
Les effets escomptés du SERM Montpellier Méditerranée

Le SERM Montpellier Méditerranée est une réponse systémique à un territoire sous double tension : croissance urbaine rapide et vulnérabilités environnementales (artificialisation, pollution de l'air, ruptures écologiques, risques climatiques). L'enjeu est de renverser la logique d'aménagement en faisant de l'offre de mobilité structurante (gares/PEM, TC performants) la condition d'une urbanisation plus dense, mixte et sobre, capable de limiter l'étalement et la dépendance à l'autosolisme, tout en maîtrisant les effets de bord (pressions foncières, conflits d'usages, gentrification).

Le SERM cherche aussi à résoudre un enjeu de cohésion interterritoriale : faire converger des stratégies d'EPCI aux trajectoires différentes, via des projets de territoire et des contrats de réciprocité, pour éviter un "grand territoire à deux vitesses" (métropole dynamique vs périphéries cantonnées à une économie présentielle). Enfin, il porte un enjeu de justice sociale et d'égalité d'accès. En reconnectant les quartiers populaires, les centralités secondaires, les zones d'emplois et les équipements, le SERM agit comme une « assurance - ville » et transforme l'accessibilité quotidienne en facteur de pouvoir d'achat, d'insertion et de qualité de vie.

Sur le plan environnemental, le SERM doit concrétiser la décarbonation des mobilités et l'amélioration de la qualité de l'air grâce au report modal, tout en prenant en compte les périmètres de protection (Natura 2000, zones humides) et la résilience face aux risques (inondations, submersion, feux).

A. Des articulations portées politiquement entre mobilités et l'aménagement du territoire

Ce chapitre synthétise les orientations d'aménagement des documents de planification des territoires du périmètre du SERM en matière d'articulation entre urbanisme et transport.

1. Orientations dans la planification - Des documents de planification orientés vers la densification et la maîtrise de l'étalement urbain

Densification autour des gares et PEM

L'intensification du développement urbain autour des PEM et des axes de TC est un des sous-objectifs du SRADDET Occitanie 2040. C'est un objectif qui permettra s'adapter aux défis imposés par le changement climatique dans ce territoire méditerranéen, qui plus est, littoral. On sera en pleine rupture avec l'étalement urbain pavillonnaire qui a prévalu depuis les années 1970 dans la plaine du Languedoc, notamment dans un rayon de 30 à 40 km autour de Montpellier, en lien avec une quasi-hégémonie de la voiture. Cela contribuera à concrètement changer de modèle de développement de ce territoire et à y changer à la façon de vivre et d'accueillir des nouvelles populations. Cela produira un développement urbain plus résilient et plus durable, accompagnant une évolution tendant vers plus de sobriété foncière et adoptant une trajectoire vers le ZAN.

Cet objectif est bien recherché au niveau du **SCoT et du PLUi de la métropole de Montpellier**, par le respect d'une densité minimale de 8000m² de surface de plancher par hectare (SdP/ha) ou de 50 logements par hectare dans ces extensions urbaines (contre 15 dans le pavillonnaire "4 faces"). Cette densité permet de bénéficier d'une proximité immédiate aux services et équipements structurants. Le PDM accentue l'importance du développement des PEM en qualifiant ceux situés dans les centralités de « lieux de vie », permettant non seulement d'être un lieu d'échanges intermodal, mais aussi bénéficiant d'une offre de services du quotidien riche et à proximité immédiate. Les autres PEM peuvent également bénéficier d'une offre de service du quotidien, avec à la différence des PEM de centralités, une part de services nécessitant la voiture étant donné qu'ils sont généralement situés dans des zones directement desservies par le réseau routier structurant.

Au niveau du **Pays Cœur d'Hérault, la stratégie du SCoT** prévoit de concentrer 60% de la croissance démographique et urbaine dans les secteurs desservis par les transports collectifs, afin de renforcer l'offre de proximité, améliorer l'accessibilité des services et promouvoir la mixité fonctionnelle pour inciter au report modal vers des mobilités durables et alternatives à la voiture individuelle.

Les SCoT de Sète Agglopôle Méditerranée, Pays de l'Or et du Grand Pic Saint Loup prévoient également de prioriser l'urbanisation des secteurs bien desservis par les transports en commun, notamment l'axe ferré qui est un axe stratégique pour les territoires de Sète Agglopôle et du Pays de l'Or en termes d'accueil de population et de développement économique, en facilitant l'accès aux secteurs économiques clés. L'accent est mis sur le développement de la mixité fonctionnelle autour des gares, rapprochant ainsi les habitants des pôles d'emplois, des commerces et des services, tout en favorisant les modes actifs pour organiser un « territoire des courtes distances ». L'amélioration de la qualité des espaces publics est également essentielle pour offrir un environnement plus adapté aux piétons et cyclistes, notamment en favorisant les zones de rencontre, en proposant une offre de stationnement vélo adaptée aux abords des gares et arrêts, équipements, commerces et services, ainsi qu'en s'assurant de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).

Nîmes Métropole, **au travers du SCoT Sud-Gard**, vise à prioriser la densification des « corridors urbains » traversés par les axes de transports structurants, ferroviaires et routiers, ainsi que les gares et principaux nœuds d'interconnexion. Une offre de proximité incluant services, équipements et commerces doit être développée ou dynamisée autour de ces points d'interconnexion des réseaux de TC.

Le **SCoT du Pays de Lunel** mentionne une orientation d'articulation entre développement urbain et intermodalité priorisant l'intensification de zones à urbaniser situées dans les secteurs les mieux desservis en transports en commun, qu'ils soient existants ou en projet.

Stratégie de maîtrise foncière et de limitation de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

La priorisation de densification des zones urbaines à proximité des gares et axes de transports s'articule avec une **stratégie de maîtrise foncière et de limitation de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers**. Cette approche vise à préserver les espaces naturels et à limiter l'artificialisation des sols en fixant des seuils de consommation d'espace, et en priorisant l'intensification urbaine par la densification et le renouvellement urbain.

La stratégie prévoit, au niveau **du SCoT, du PCAET et du PLUi de la métropole de Montpellier,** de préserver deux tiers du territoire en espaces naturels et agricoles, et un tiers en espaces urbains et à urbaniser, tout en respectant l'objectif de Zéro Artificialisation Nette à 2040. Elle privilégie la densification et le renouvellement urbain, en optimisant l'urbanisation existante afin de limiter l'étalement urbain. Les aménagements seront réalisés en priorité dans des zones déjà urbanisées, en favorisant le développement urbain mixte avec des niveaux d'intensité urbaine adaptés au niveau de desserte en TC. Les seuils minimaux d'intensité urbaine sont définis comme suit :

- *Zones directement desservies par les TC : 8000m² de surface de plancher (SdP)/hectare ou 50 logements par hectare ;*
- *Zones situées à proximité des TC : 4000m² de SdP/hectare ou 30 logements par hectare ;*
- *Zones éloignées avec une offre TC faible : 2000m² de SdP/hectare ou 20 logements par hectare.*

Au niveau **de Sète Agglopôle Méditerranée, le SCoT** prévoit un seuil de 10 ha/an d'artificialisation. L'optimisation et la densification de l'espace urbain se reflète notamment par le développement de logements collectifs plutôt qu'individuels.

Lunel Agglo et le Pays Cœur d'Hérault ont pour objectif de réduire de 57% la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers en extension urbaine par rapport au rythme observé entre 2009 et 2020. Pour cela, le SCoT du Pays de Lunel prévoit qu'au moins 54% de la production de logements se fasse dans les enveloppes urbaines existantes, tandis que le SCoT du Pays Cœur d'Hérault fixe un objectif de 25 ha/an maximum d'extension urbaine entre 2018 et 2040.

Le SCoT du Pays de l'Or prévoit un objectif de consommation d'espace de 110 ha entre 2019 et 2033 dont 6ha pour la création ou l'aménagement d'infrastructures de transport. La stratégie d'adaptation de l'offre de stationnement, en mutualisant les places et en proposant une tarification plus avantageuse autour des gares, arrêts et PEM, incite à changer les pratiques modales pour favoriser l'utilisation des TC. Le Pays de l'Or souhaite également développer un

« territoire des courtes distances » en promouvant les modes actifs et en assurant une bonne desserte des secteurs économiques, des commerces, équipements et services structurants.

Le territoire du Grand Pic Saint Loup cherche également à favoriser la mixité urbaine pour éviter des zones résidentielles « dortoirs » et à rapprocher les habitants des commerces, équipements et services, tout en réduisant la place de la voiture dans les centres-villes au profit des piétons et des cyclistes. L'objectif de consommation d'espace est de 200 ha à horizon 2030.

Nîmes Métropole, au travers du SCoT Sud-Gard, a un objectif de 45% des logements programmés réalisés en intensification urbaine et une consommation foncière en extension urbaine pour du logement ou tissu mixte de 324 ha à l'horizon 2030.

Exemple d'outils d'action foncière dans la planification au sein du périmètre du SERM

SCOT	Commune ou EPCI	Dispositions
Lunel Agglo	Lunel	PLU : Emplacements réservés n°9 et 13
Pays Cœur d'Hérault	CC du Lodévois et Larzac	DPU dans toutes les communes et emplacements réservés dans le PLUi
Pays de l'Or	Lansargues	PLU : Emplacements réservés n°ER 04, ER 05 et ER 06
		DPU renforcés et périmètres d'étude avec possibilité de sursis à statuer
Sud Gard	Nîmes	Projet porte Ouest : création d'une ZAD et instauration d'un Périmètre d'attente de projet d'aménagement global (PAPAG)

La majorité des territoires du SERM ont intégré dans leur planification des objectifs ambitieux de densification autour des nœuds de transport. Ce cadrage réglementaire est essentiel pour permettre au SERM de déployer ses effets attendus, tout en évitant une urbanisation diffuse génératrice de nouvelles dépendances à la voiture.

2. Les projets de territoires et contrats de réciprocité dans le périmètre du SERM

Montpellier Méditerranée Métropole a initié une **démarche de projet de territoire** visant à définir les orientations d'aménagements futures de l'aire montpelliéraine. Cette initiative s'inscrit dans une volonté de répondre aux enjeux de développement durable, de cohésion sociale et de dynamisme économique.

Nîmes Métropole bénéficie également d'un projet de territoire **« Nîmes Eco Métropole 2032 »**, approuvé en 2023, dont les principales orientations sont de développer une agglomération connectée en termes de mobilité et structurée, dynamique économiquement et productive, solidaire et engagée pour rééquilibrer le territoire et le rendre résilient au changement climatique notamment.

Structurants pour le SERM, ces deux projets de territoire sont développés ci-dessous.

Par ailleurs, plusieurs EPCI se sont également dotés de projets de territoire. Par exemple, la Communauté de communes Vallée de l'Hérault (CCVH) a élaboré un projet de territoire 2016-2025 et actualisé en 2021. Ce projet s'articule autour de quatre axes majeurs : une économie attractive et durable, un cadre de vie de qualité, des services du quotidien adaptés et une politique culturelle affirmée.

Enfin, le Pays Cœur d'Hérault a finalisé en 2023 son projet de territoire intitulé « Le Pays rêvé » définissant des orientations à horizon 2030.Ce projet vise à bâtir un territoire accueillant, solidaire et à taille humaine en conciliant bien-être social, économie responsable, agriculture de qualité, transition écologique et énergétique, aménagement durable ainsi que valorisation de la culture et du patrimoine local.

Plusieurs **contrats de réciprocité** ont été signés entre 3M et certains EPCI voisins :

- Contrat de partenariat 3M – SAM – CAHM pour la période 2024-2026 ;
- Contrat de réciprocité 3M – CCVH pour la période 2022-2026 ;
- Contrat de partenariat 3M – SYDEL PCH 2022-2026 ;
- Renouvellement du contrat de partenariat 3M – CCGPSL
- Signature de contrat de coopération 3M – CCLL et 3M – CCC

Ils visent à renforcer la **coopération territoriale** et à coordonner les politiques d'aménagement et de développement. Ces contrats permettent de mettre en place des actions concertées et des projets communs, favorisant une approche intégrée et cohérente du territoire. Ils servent à optimiser les ressources, à mutualiser les compétences, et à harmoniser les stratégies de développement entre les différentes entités. En favorisant une synergie entre les territoires, les contrats de réciprocité contribuent à améliorer la mobilité, à soutenir le développement économique, et à promouvoir une gestion durable des espaces naturels et urbains.

Il est à noter que le Pays de l'Or n'a pas de contrat de partenariat formel mais bénéficie de plusieurs conventions de maîtrise d'ouvrage avec 3M, tandis que Lunel Agglo n'a à ce jour signé aucun accord avec la métropole de Montpellier.

Ces démarches partenariales illustrent la capacité des différentes collectivités qui composent le SERM à savoir dialoguer et coconstruire des projets communs.

Elle se poursuivent aujourd'hui par la démarche du projet de territoire.

Le projet de grand territoire de 3M

Le projet de grand territoire de 3M s'inscrit dans une vision politique, celle d'un développement d'une nouvelle interritorialité à l'heure des transitions multiples que connaît le territoire. Ce projet s'appuie sur un scénario de transformation des politiques publiques, dont celle relative aux mobilités occupe une place centrale.

Le périmètre du grand territoire comprend la métropole de Montpellier et les EPCI suivants : la Communauté d'agglomération Sète Agglopôle, la Communauté de communes du Lodévois et Larzac, la Communauté d'agglomération Lunel Agglo, la Communauté de communes de la Vallée de l'Hérault, la Communauté de communes du Clermontais, la Communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup et la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or.

Plusieurs enjeux de ce projet de grand territoire concernent directement le SERM et les effets escomptés de celui-ci :

- Réguler les déséquilibres socio-spaciaux ;
- Accompagner la transition des pratiques de mobilité ;
- Réussir la mise en œuvre de projets de réseau (le SERM) ;
- Construire un modèle d'aménagement articulant mobilités et urbanisme.

Ce projet a fait l'objet d'une première validation en comité de pilotage le XX avec l'ensemble des partenaires territoriaux. La validation définitive est attendue pour XX. Afin de préparer le territoire de 3M aux défis et transitions qui s'annoncent à court, moyen et long terme, **trois bascules sont proposées pour l'action métropolitaine et interterritoriale**.

- **1ère bascule : D'une action de rattrapage de l'urbanisation à une action de régulation de la croissance démographique et de l'emploi**

Dans le champ des mobilités et du modèle urbain, le projet de grand territoire doit permettre le dépassement d'une logique de rattrapage de la périurbanisation, insuffisamment maîtrisée et organisée. Jusqu'ici, l'offre de transports collectifs a été pensée largement après cet étalement urbain, pour atténuer les effets d'une croissance démographique et urbaine diffuse, génératrice de congestion, de pressions sur les réseaux et de consommation excessive d'espace.

La candidature au SERM constitue une occasion majeure de refonder ce modèle. Elle appelle à replacer les mobilités en amont des choix d'urbanisation et à organiser ceux-ci dans un cadre de sobriété foncière et de préservation des ressources. De plus, cette démarche permettra de mieux répartir l'accueil des nouveaux habitants et le développement des nouveaux emplois à l'échelle du bassin de vie. Le projet de SERM invite ainsi à une régulation des débordements métropolitains par la planification, afin d'atténuer les disparités socio-spatiales et d'accompagner les territoires dans un aménagement plus cohérent et résilient.

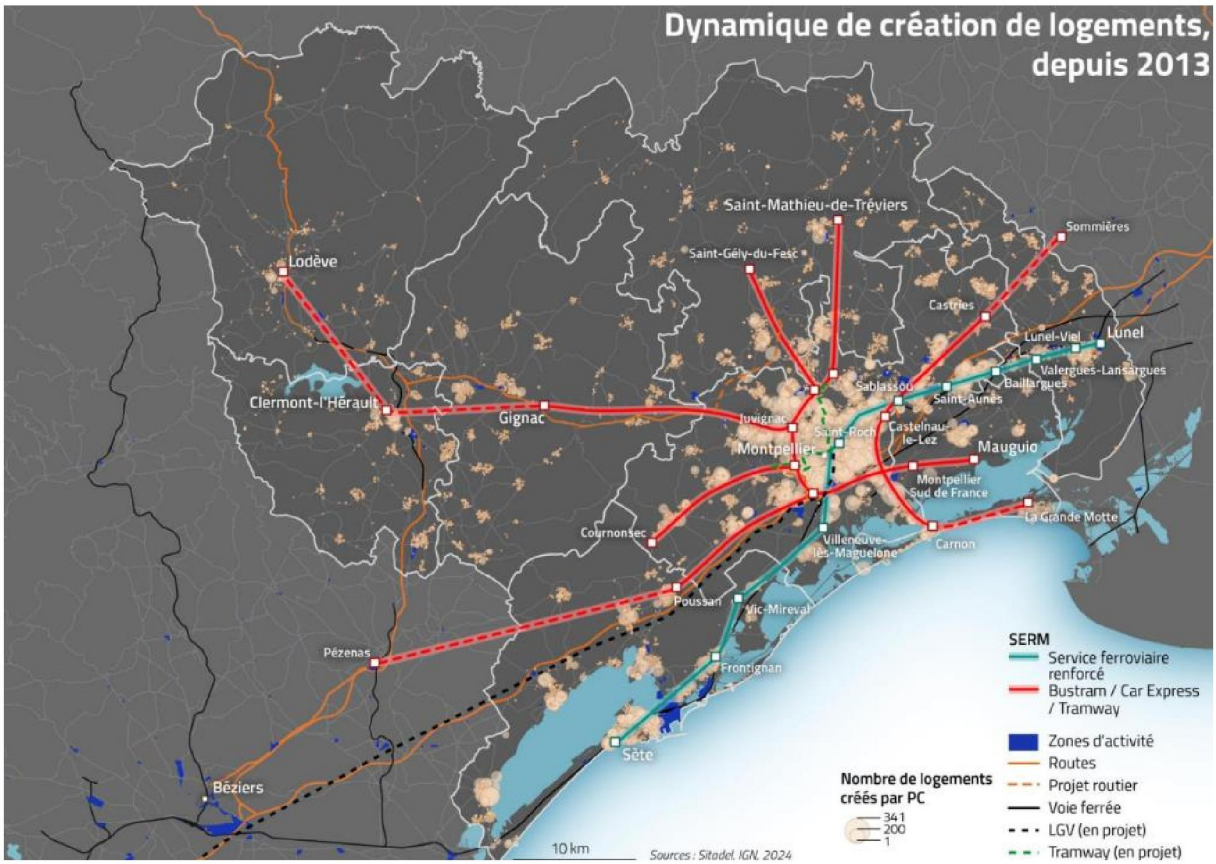


Figure n° XX – Projet de grand territoire de Montpellier – Dynamique de création de logements depuis 2013 (Source : Acadie – Caudex)

- **2e bascule : D'une approche foncière du développement économique à l'accompagnement d'un changement de cycle de l'économie métropolitaine**

S'agissant du modèle de développement économique, le projet de grand territoire cherche à passer d'une vision réduite à la disponibilité foncière (pour l'accueil de nouvelles activités) à la structuration d'un nouveau cycle économique. Depuis plusieurs années, Montpellier Métropole a fait émerger des secteurs économiques à forte valeur ajoutée (dans le numérique, les énergies renouvelables ou les industries créatives par exemple) dans son territoire, mais cette dynamique reste concentrée à son échelle, au détriment des EPCI situés en périphérie. Le risque de cette situation est celui d'un grand territoire à deux vitesses, où les espaces périphériques demeureraient cantonnés à une économie présentielle.

L'enjeu interterritorial du projet de grand territoire vise à mieux diffuser les opportunités liées aux transitions économique et écologique de Montpellier vers sa périphérie. Il a pour objectif de valoriser les complémentarités des territoires et de bâtir une économie plus circulaire, moins dépendante des ressources et propice au développement d'une innovation partagée. La meilleure desserte de la périphérie de Montpellier permise par le projet de SERM sera ainsi un vecteur de la réalisation de cette bascule territoriale.

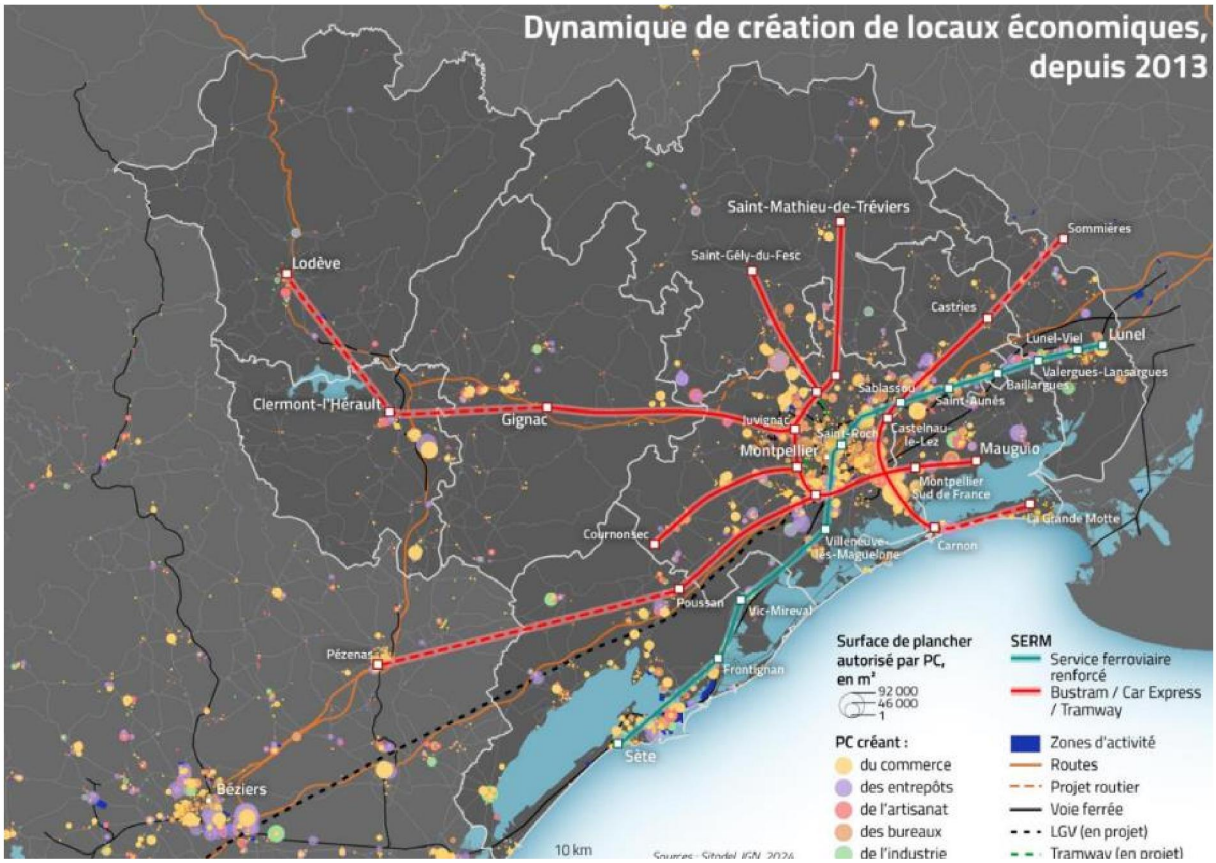


Figure n° XX – Projet de grand territoire de Montpellier – Dynamique de création de locaux économiques 2013 (Source : Acadie – Caudex)

- **3e bascule : D'une appréhension technique et morcelée à une stratégie de résilience partagée**

Enfin, en matière de résilience et d'adaptation climatique, le projet de grand territoire doit faire évoluer une logique technique et fragmentée vers une stratégie politique commune. Si les diagnostics territoriaux identifient clairement les vulnérabilités (risques climatiques, tensions sur la ressource en eau, précarité énergétique ou alimentaire), les réponses actuelles demeurent dispersées entre de multiples structures techniques, sans portage politique unifié.

La transition écologique impose pourtant une vision collective permettant d'articuler les enjeux agricoles, énergétiques, environnementaux et sociaux, et d'éviter une accumulation d'actions sans cohérence d'ensemble. Le projet de grand territoire peut s'inscrire dans cette dynamique. La construction d'une scène politique de la résilience, à l'image de la première expérience de l'Entente du Golfe d'Aigues-Mortes en limite Est du SERM, apparaît essentielle pour porter une stratégie intégrée sur l'eau, l'énergie, l'alimentation ou la prévention des risques. La conception du projet de SERM tient compte de cette dernière bascule territoriale, aussi bien du point de vue de l'adaptation au changement et aux risques climatiques qu'aux enjeux de gouvernance nouvelle dans le territoire.

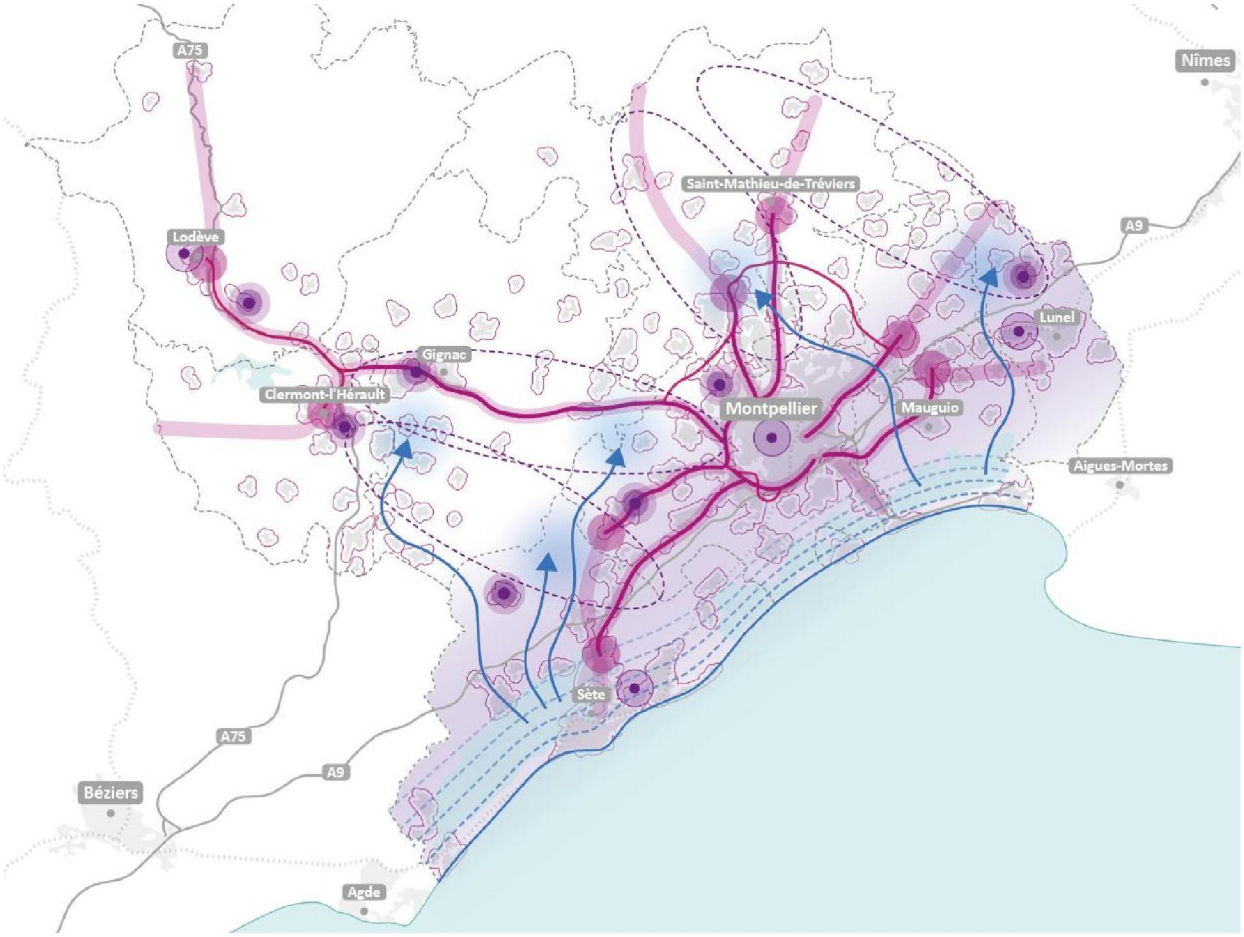


Figure 80 : Prcjet de grand territoire de Montpellier – 1ère bascule : S'étendre pour réguler nos logiques d'urbanisation (Source : Acadie – Caudex)



Le projet de territoire de Nîmes Métropole

Le projet de territoire de Nîmes Métropole vise quant à lui, à promouvoir un développement équilibré, résilient et attractif à l'horizon 2032. Il repose sur trois leviers pour l'action publique locale.

- **1er axe : Une agglomération connectée et structurée**

Le premier axe porte sur l'amélioration des mobilités et l'organisation spatiale du territoire. La définition d'une armature urbaine lisible, s'appuyant sur les centralités existantes, est un levier essentiel du projet pour limiter l'étalement et favoriser la densification raisonnée. En structurant les transports autour de lignes performantes et en renforçant les connexions intercommunales, le projet de territoire vise à soutenir un développement urbain plus cohérent, à même de répondre aux besoins en logements tout en préservant les équilibres environnementaux. En cela, la démarche SERM s'inscrit en cohérence avec l'action locale existante, et permet de faciliter sa mise en œuvre.

- **2e axe : Une agglomération dynamique et productive**

La deuxième orientation repose sur la valorisation des zones d'activités, des infrastructures logistiques et de l'offre économique. Elle s'articule, également, étroitement avec les enjeux de logement : le renforcement de l'attractivité économique nécessite en effet une offre résidentielle diversifiée, adaptée aux ressources des différents ménages et accessible dans des secteurs bien desservis. Plusieurs projets d'envergure (modernisation des zones économiques, développement de nouvelles polarités, intensification urbaine autour des nœuds de mobilité) contribuent ainsi à structurer des quartiers mixtes, associant habitat, services et emploi. Cette logique d'urbanisme intégré vise à soutenir un développement métropolitain cohérent et compétitif. Ici aussi, la mise en service future du SERM participera à la réalisation du projet de territoire.

- **3e axe : Une agglomération solidaire et engagée**

Le dernier axe vise à construire un territoire durable et résilient, où la qualité de vie et la gestion des risques occupent une place centrale. Face aux défis climatiques et au risque d'inondation très présent, l'agglomération met en œuvre une stratégie de prévention et d'adaptation. Cette approche environnementale influe directement sur la planification urbaine et les politiques de l'habitat : elle encourage la sobriété foncière, la renaturation, la requalification des tissus existants et la production de logements dans des secteurs cohérents avec ces objectifs. L'enjeu est de concilier croissance démographique, préservation des ressources et réduction des vulnérabilités en développant des formes urbaines plus compactes et plus adaptées aux conditions climatiques futures. Ces objectifs sont tout à fait concordants avec ceux du projet de SERM.

3. Une desserte ciblée pour réduire les inégalités territoriales et améliorer la vie quotidienne

Quartiers prioritaires de la politique de la ville : une accessibilité améliorée mais inégalement planifiée

Les territoires de la métropole de Montpellier et de Sète Agglopôle Méditerranée ont élaboré une **stratégie de desserte des quartiers prioritaires,** clairement identifiée dans leur plan de mobilité / plan de déplacements urbains respectifs. Cette stratégie inclut des projets de lignes de transports collectifs visant à desservir la majorité de ces quartiers, notamment la future ligne 5 de tramway à Montpellier et le projet de ligne de Transport en Commun en Site

Propre (TCSP) à Sète. **La métropole de Nîmes** prévoit également le développement des TC dans les quartiers QPV de l'ouest nîmois.

Les territoires du Pays de l'Or et du Grand Pic Saint Loup n'ont pas de quartiers identifiés comme prioritaires de la politique de la ville (QPV).

Les autres territoires du SERM ne précisent pas de stratégie de desserte des QPV dans leurs documents de planification respectifs. Cependant, il est à noter que ces quartiers sont localisés dans les communes de Lunel, Clermont l'Hérault et Lodève, et sont situés à proximité des axes de transports structurants du SERM. Le positionnement du PEM de Lodève a notamment été justifié par la proximité immédiate du QPV pour faciliter l'accessibilité piétonne et en modes doux.

Commune	QPV	Desserte à 800m	Desserte à 3 000m
Nîmes	Pissevin – Valdegour (16 500 habitants)		X
	Gambetta – Richelieu (6 434 habitants)	X	X
	Chemin-Bas d'Avignon – Clos d'Orville (7 254 habitants)		X
	Route de Beaucaire (1 173 habitants)	X	X
	Némausus-Jonquilles – Haute Magaille – Oliviers (2 803 habitants)	X	X
Montpellier	Celleneuve (1 508 habitants)	X	X
	Mosson (22 155 habitants)	X	X
	Petit Bard Pergola (6 238 habitants)		X
	Paul Valéry – Pas du Loup – Val de Croze (3 336 habitants)		X
	Cévennes (6 074 habitants)		X
	Gély – Figuerolles (3 906 habitants)		X
	Lemasson – Croix d'Argent (5 152 habitants)		X
	Tournezy-Saint-Martin (4 519 habitants)	X	X
	Pompignane (1 180 habitants)		X
	Aiguelongue (1 383 habitants)		X
Frontignan	Cœur de ville à Calmette (1 730 habitants)	X	X
Sète	Centre Ville – Ile Sud (5 112 habitants)	X	X
Lunel	Centre Et Périphérie (6 530 habitants)	X	X
Lodève	Centre Ville (3 475 habitants)	X	X
Clermont l'Hérault	Centre Ville (2 979 habitants)	X	X

Figure 82: Tableau des QPV sur le territoire du SERM (Source : INSEE, Egis)

Ce sont au total onze QPV qui sont desservis à 800m des PEM (chalandise piétonne) et vingt QPV desservis à 3 000 mètres des PEM (chalandise cyclable). **Cela représente un total de près de 60 000 habitants à 800 mètres et 110 000 habitants à 3 000 mètres**. Ces quartiers regroupent une population défavorisée, dont une partie est éloignée de l'emploi, vivant dans un bâti plus dégradé que le reste du territoire et où les services et équipements sont insuffisants.

Le développement des mobilités permis par le projet de SERM est stratégique pour remédier à certaines difficultés rencontrées dans ces quartiers, en ce qu'il facilitera l'accès des habitants aux polarités d'emplois, de services, d'équipements et de loisirs.

Villes du programme Action Cœur de Ville : un ancrage territorial renforcé

Ce dispositif d'action publique vise à conforter la position et le rôle de ces villes dans le développement des territoires. Trois des axes directeurs du programme « Action cœur de Ville » sont étroitement liés à l'ambition du SERM :

- Développer l'accessibilité et les mobilités décarbonées ;
- Aménager durablement l'espace urbain.
- Constituer un socle de services dans chaque Ville.

La DGTIM est l'un des partenaires institutionnels d' « Action cœur de ville », ce qui illustre l'enjeu de bonne articulation entre mobilité et aménagement dans les Villes participants au programme.

Le volet environnemental de ce dispositif est également en cohérence avec les objectifs du SERM. L'ANCT accompagne ainsi particulièrement les actions de « *verdissement des villes, sobriété foncière, lutte contre l'étalement urbain et mise en place de transports plus écologiques* ».

Le périmètre du SERM regroupe plusieurs Villes qui participent au dispositif de l'Etat « Action Cœur de Ville » :

- Lunel
- Frontignan
- Sète

Commune	**Synthèse des enjeux de mobilité et d'urbanisme dans le dispositif ACV**
Lunel	- Programme adossé au projet Métamorph'Ose, sur la reconquête du centre ancien - Requalification des espaces publics avec une priorité donnée aux modes actifs et à l'apaisement des circulations - Mobilité mobilisée comme levier d'attractivité urbaine, au service du commerce et du cadre de vie - Inscription dans une logique de sobriété foncière et de renforcement de la centralité existante
Frontignan	- Priorité donnée aux enjeux de mobilité et de stationnement en cœur de ville - Requalification des places et axes structurants pour améliorer l'accessibilité du centre et les usages urbains - Développement des mobilités douces et réflexion autour d'un pôle d'échanges multimodal en lien avec la gare - Mobilité présentée comme un outil de renouvellement urbain et de requalification de franges
Sète	- Déploiement d'ACV, fondé sur le concept de « ville marchable » - Piétonnisation et apaisement des quais et du centre-ville, articulés à une politique de stationnement maîtrisée - Renforcement de l'intermodalité avec la création et l'amélioration de pôles d'échanges - Intégration étroite entre mobilités, valorisation des espaces publics et mise en valeur du patrimoine urbain

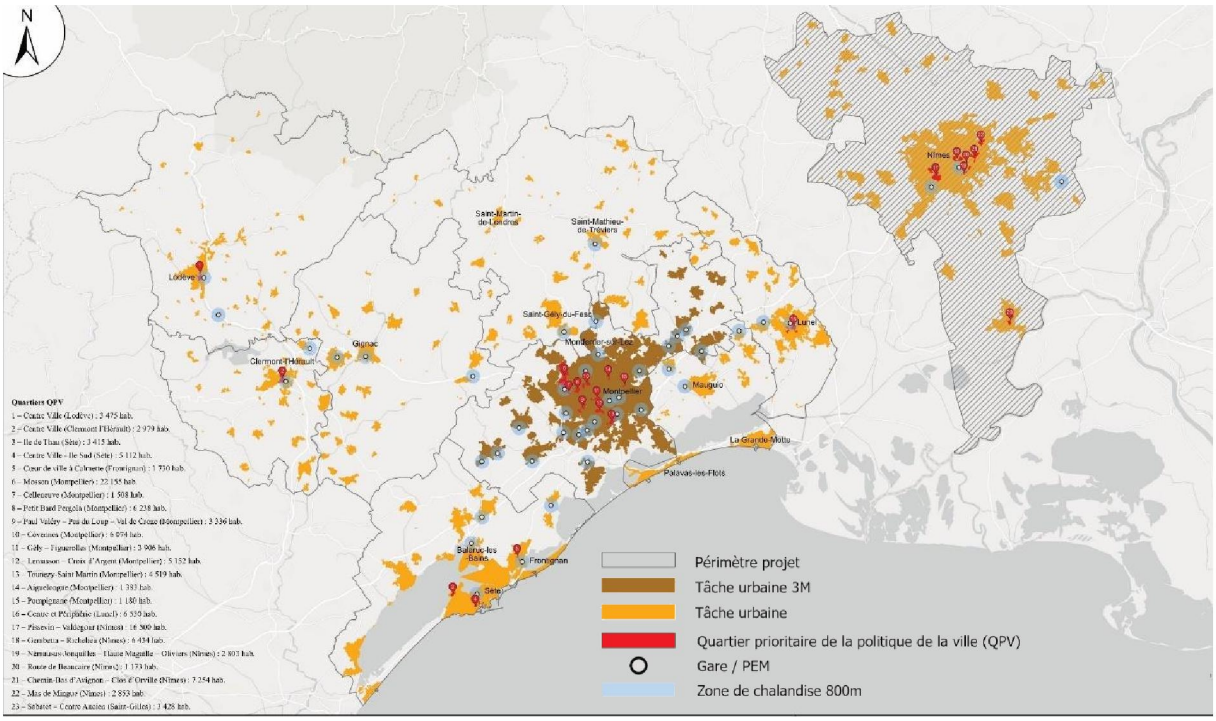


Figure 82 : Quartiers de gare et QPV (Source : Egis)

Équipements, zones d'emploi, polarités touristiques : vers une armature plus lisible

Le projet de SERM va apporter une nouvelle offre pour un grand nombre de territoires du périmètre d'études (cf. Impacts socio-économiques).

En ce qui concerne la desserte des équipements, centralités, zones d'emplois ou polarités touristiques, la carte et le tableau suivant présente des valeurs quantitatives de zones desservis à 800m et 3 000m.

La source est la couche « Zone d'activités et d'intérêt » de la BD TOPO IGN qui se décompose en plusieurs familles : Administratif ou militaire, Culture et loisirs, Industriel et commercial, Santé, Science et enseignement et Sport.

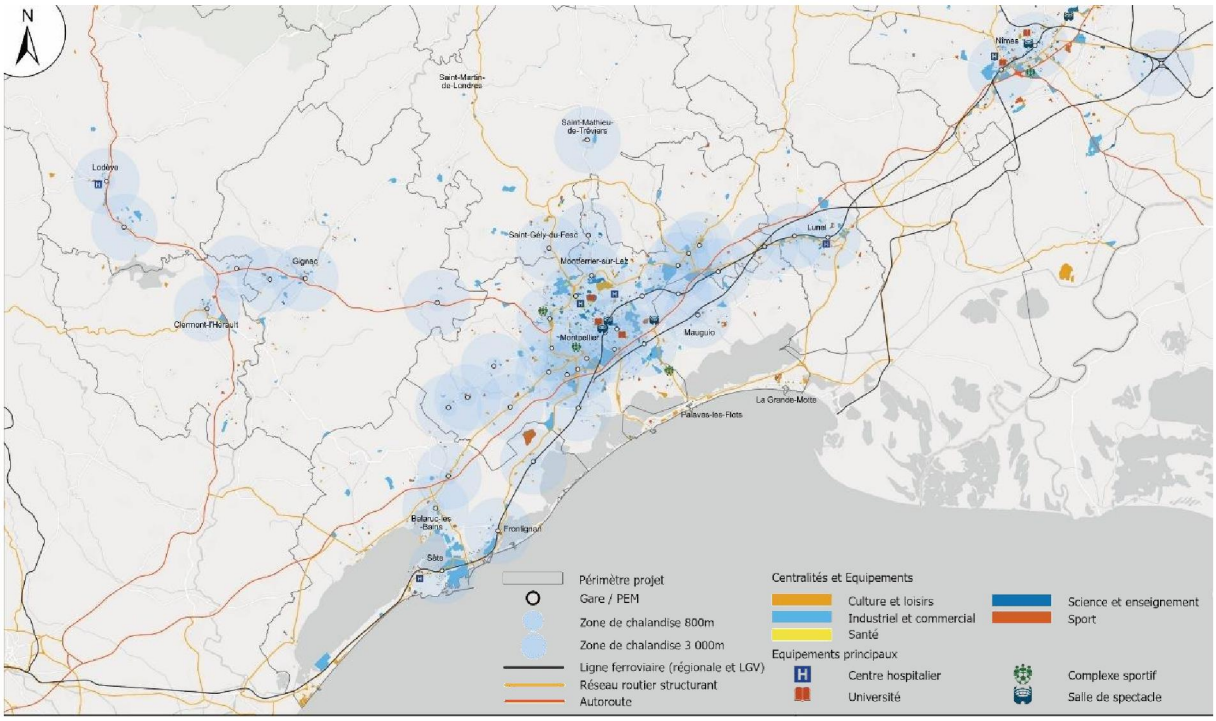


Figure 83 : Desserte des zones d'activité et d'intérêt (Source : BD TOPO IGN, Egis)

Famille	Desserte à 800 mètres	Desserte à 3 000 mètres
Administratif ou militaire	145 équipements	425 équipements
Culture et loisirs	283 équipements	1 051 équipements
Industriel et commercial	93 équipements	355 équipements
Santé	45 équipements	150 équipements
Science et enseignement	282 équipements	1 014 équipements
Sport	76 équipements	389 équipements

Figure 84 : Desserte des zones d'activité et d'intérêt par famille (Source : BD TOPO, IGN, Egis)

La desserte fine permise par le SERM permet de renforcer la cohésion territoriale, notamment en reconnectant des quartiers prioritaires, des centralités secondaires ou des zones économiques excentrées. Le défi est désormais d'accompagner cette nouvelle offre de transport par une politique de services publics et de logements coordonnée.

4. Projets d'aménagements prévus ou en cours dans les quartiers de gare ou le long des axes de transport : vers une urbanisation orientée SERM ?

Projets d'aménagement articulés avec les transports en commun

Sans être exhaustif, le tableau ci-dessous recense plusieurs projets d'aménagement qui intègrent les enjeux d'articulation avec les pôles de transports en commun existants ou à venir.

SCOT	Commune - Opération	Programmation
3M	Montpellier – Ecoquartier des Grisettes (arrêt Les Sabines de la ligne 2 du tramway)	1900 logements (1/3 logements sociaux et 1/3 logements accession aidée) 20000 m² de bureaux et d'activités 3000 m² de commerces
	Montpellier – Nouveau Saint-	1200 logements

	Roch ZAC Gimel ZAC Montpellier Sud ZAC Cambacérès	30000 m² bureaux et commerces 850 logements 7500 logements 150 000 m² de commerces et tertiaire 280 ha de bureaux, logements, tertiaire et éducation
Sète Agglopôle Méditerranée	Sète – ZAC Entrée Est Rive Sud (à proximité du PEM de la gare) Frontignan – Projet urbain à venir sur la friche ExxonMobil	1800 logements (25 % logements sociaux) Commerces, bureaux et hôtels Programmation économique en cours de définition
Lunel Agglo	Lunel – OAP autour du PEM ZAE Les Portes du Dardaillon	Résidentielle 12 ha prioritairement pour des bureaux, connectés aux gares de Lunel et Lunel-Viel
	Lunel-Viel – Zone UDf	Economique ou résidentielle
Pays Cœur d'Hérault	Lodève – PEM en zone dense (Ub) du PLUi	70 logements sociaux construits sur le foncier du PEM ; Projection de 400 logements sur 10 ans dont 300 en densification urbaine
	Gignac – PEM dans une ZAC mixte en entrée de ville	200 logements et activités
Pays de l'Or	Saint-Aunès – Zone AU à proximité de la gare Rue Salaison	100 logements 15 logements
	Valergues – Projets résidentiels en densification au Nord de la commune	45 logements
CCGPSL	Saint-Gély-du-Fesc – PEM à proximité de la ZAE des Verries et à proximité du futur Pics Studio	Economique
	Saint-Mathieu-de-Tréviers – PEM au niveau de la ZAC du Solan	440 logements et activités
Nîmes Métropole	Projets autour du PEM Saint-Césaire : Porte Ouest et Marché Gare Projet autour du PEM de Nîmes Pont-du-Gard : ZAC Magna Porta.	ZAC Marché Gare : économique (artisanat, tertiaire, agro-alimentaire) Porte Ouest : résidentielle, commerciale et tertiaire

En complément sur le territoire de Montpellier, les aménageurs publics que sont la SERM (Société d'équipement de la Région de Montpellier) et la SA3M (Société d'aménagement de Montpellier Métropole Méditerranée) pilotent dans le respect des orientations stratégiques de 3M de nombreuses opérations d'aménagement à proximité directe des arrêts des cinq lignes de tramway, comme l'illustre la carte ci-dessous.

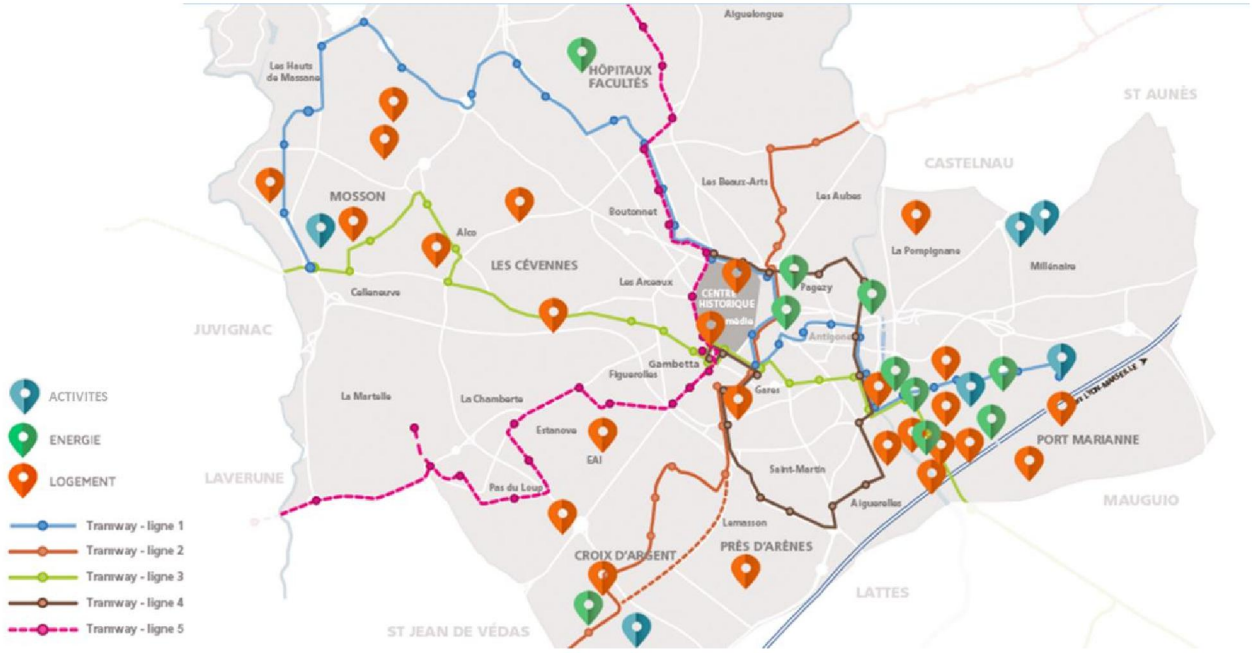


Figure 85 : Opérations de la SERM-SA3M à Montpellier (Source : SERM-SA3M)

Contrat d'axe

Bien qu'actuellement non mis en place sur le territoire du SERM Montpellier Méditerranée, le contrat d'axe constitue un outil intéressant et adapté aux enjeux d'articulation mobilités-aménagement du SERM. Le CEREMA en donne la définition suivante : « le contrat d'axe est une démarche négociée entre différents partenaires pour permettre l'articulation fine entre un projet de transport collectif et l'aménagement du territoire desservi. Il définit ainsi un certain nombre d'engagements partenariaux concrets qui permettent d'inscrire la réalisation de l'axe de transport dans une dynamique de densification et d'amélioration de la qualité urbaine. »

Ce type de contrat peut être pertinent pour le projet et serait innovant sur l'application de projets de **développement urbain autour de lignes de Car Express.**

Le contrat d'axe est **adapté aux configurations territoriales** marquées par le morcellement des compétences en matière de mobilité et d'aménagement, ce qui est une réalité sur le périmètre du SERM avec notamment des lignes couvertes par plusieurs EPCI ou documents d'urbanisme.

Projet partenarial d'aménagement

La création d'un ou plusieurs projets partenariaux d'aménagement (PPA) dans le périmètre du SERM présente également un intérêt pour l'articulation entre mobilité et aménagement. Le PPA est défini par le CEREMA : « *Le projet partenarial d'aménagement (PPA) est un outil contractuel mobilisable par les collectivités territoriales pour faciliter l'émergence d'opérations d'aménagement avec le concours de l'État, notamment.* »

Le PPA associe l'Etat, des collectivités ainsi que des opérateurs d'aménagement (SEM ou SPL). En regroupant ainsi les acteurs compétents en matière d'urbanisme opérationnel dans un secteur pouvant être large, le PPA permet de suivre les axes de développement du projet de SERM et de s'adapter aux enjeux territoriaux qui leurs sont propres. En outre, la conclusion d'un PPA facilite le recours à certaines procédures d'urbanisme, comme les permis d'aménager multisite par exemple. Il représente un **outil intéressant pour articuler une intervention**

à l'échelle d'un grand territoire (celui d'un corridor de SERM par exemple) avec celle à l'échelle d'une opération d'aménagement.

D'autres outils existent et sont intéressants en matière de maîtrise foncière et pourront être explorés dans la suite des études. On peut notamment penser à la démarche inter-SCoT qui visent la coordination des SCoT dans leur phase d'élaboration comme de mise en œuvre, ce qui pourrait être intéressant sur le territoire vis-à-vis du nombre important de SCoT.

Action foncière opérationnelle

Intervention de l'Etablissement public foncier d'Occitanie pour le compte des collectivités

L'Etablissement public foncier (EPF) d'Occitanie est un acteur majeur en Hérault et dans le périmètre du SERM pour mobiliser le foncier au service des projets portés par les collectivités. Définie dans son Programme pluriannuel d'intervention (PPI), l'action de l'EPF d'Occitanie vise à maîtriser des emprises foncières pour permettre la réalisation de projets d'intérêt général porté par les collectivités.

Cette action de portage foncier est transitoire (de cinq à douze ans) et s'inscrit dans un champ d'intervention large : production de logements, et notamment de logements sociaux, soutien au développement économique, prévention des risques naturels ou encore compensations environnementales. Les tailles d'opération où intervient l'EPF d'Occitanie sont également variées, allant de petites emprises en centre-ville à de grandes opérations d'aménagement.

Dans le cadre d'une stratégie foncière en anticipation de la mise en service d'un SERM, il convient de souligner que la mobilité n'est pas un critère d'intervention direct de l'EPF d'Occitanie. Toutefois, ses opérations en amont de la réalisation de projets immobilier ou d'aménagement à proximité de transports en commun sont centrales. Elles permettent, d'une part, de garantir une maîtrise publique de ces projets, et, d'autre part, d'assurer une régulation des prix grâce des acquisitions réalisées avant l'arrivée des nouvelles infrastructures de transport.

L'EPF d'Occitanie a ainsi été fortement mobilisé ces dernières années pour maîtriser des emprises autour des futurs PEM, dans une logique d'anticipation d'opérations publiques et de régulation des prix. L'EPF d'Occitanie dispose actuellement de conventions avec de nombreuses communes situées dans le périmètre du SERM.

Exemples d'intervention diversifiée de l'EPF d'Occitanie dans plusieurs contextes territoriaux du SERM :

Commune	Projet immobilier ou d'aménagement accompagné par l'EPF
Frontignan	Interventions par préemption dans le cadre d'une convention SRU, afin de faire du remembrement et permettre la réalisation d'opérations sociales dans le centre ancien, à proximité de la gare de Frontignan.
Gignac	Intervention foncière dans le centre-bourg depuis plusieurs années en vue du développement d'opérations mixtes dans un tissu ancien constitué, à proximité du PEM inauguré récemment.
Montpellier	Intervention dans le quartier Gambetta à proximité de la gare Saint-Roch. Portage foncier de plusieurs îlots dégradés, pour la

	réalisation à terme de plusieurs centaines de logements, dont une part de logements sociaux.
Lodève	Acquisition du foncier nécessaire au projet de PEM en 2025.

Le SERM est porteur d'un modèle d'aménagement plus intégré, plus dense, et plus économe en ressources. Mais pour que ce modèle se concrétise, il nécessite une articulation fine entre infrastructures et formes urbaines, entre programmation de logements et développement économique, entre planification stratégique et mise en œuvre opérationnelle. Cela suppose un dialogue renforcé entre les collectivités, un pilotage fort à l'échelle interterritoriale, et une vigilance sur les effets de bord (gentrification, conflits d'usages, pressions foncières). Les projets de territoire de Montpellier et Nîmes apparaissent comme des instances propices à de tels échanges.

B. Un levier de transformation socio-économique et d'accessibilité territoriale

Ce chapitre présente les impacts socio-économiques du projet. En l'absence d'un modèle multimodal actualisé, dont la **mise à jour partenariale est en cours**, il a été retenu d'analyser des **indicateurs** permettant d'apprécier les conséquences socio-économiques générées par le projet.

La modélisation via l'actualisation du modèle Est Hérault prévue à court terme permettra d'apprécier finement la **fréquentation prévisionnelle du SERM** ainsi que les **effets socio-économiques** du projet sur le territoire.

1. Un renfort majeur de l'accessibilité en transports en commun performant permis par l'offre SERM

Afin de disposer d'éléments éclairant sur la fréquentation prévisionnelle du SERM et son attractivité, trois indicateurs sont regardés :

- Evolution de la desserte des territoires ;
- Déplacements impactés ;
- Temps de parcours.

Une desserte améliorée significativement sur le territoire

Le territoire est aujourd'hui desservi par plusieurs réseaux, dont notamment le réseau TaM, le réseau Tango, le réseau liO et les réseaux urbains des différentes AOM. Parmi ces réseaux, il est considéré comme hypothèse que le réseau tramway du réseau TAM du secteur de Montpellier est le plus réseau structurant du périmètre d'étude.

En prenant en compte la ligne 5 du tramway, le réseau de tramway comporte dans sa zone de chalandise :

- Environ 390 000 habitants à 800 mètres (correspondant à une zone de chalandise piétonne de 10 minutes) ;
- Environ 440 000 habitants à 3 000 mètres (zone de chalandise vélo à 10 minutes) ;
- Environ 120 000 emplois à 800 mètres ;

- Environ 160 000 emplois à 3 000 mètres.

Le projet de SERM, appuyé sur un réseau de PEM, va venir créer un choc d'offre et fournir une offre fréquente (10 à 15 min en heure de pointe) à de nouvelles zones du territoire et ainsi de nouveaux habitants et emplois.

Cette nouvelle offre va permettre la desserte de :

- **Environ 220 000 nouveaux habitants à 800 mètres**, soit un total de 610 000 habitants à 800 mètres pour le SERM et le tramway ;
- **Environ 440 000 nouveaux habitants à 3 000 mètres**, soit un total de 880 000 habitants à 3 000 mètres pour le SERM et le tramway ;
- **Environ 30 000 nouveaux emplois à 800 mètres**, soit un total de 150 000 emplois à 800m pour le SERM et le tramway ;
- **Environ 110 000 nouveaux emplois à 3 000m**, soit un total de 270 250 emplois à 3 000m pour le SERM + le tramway.

De plus, le projet permettra de desservir environ 58 000 habitants d'un quartier prioritaire de la ville (QPV) à 800 mètres et environ 110 000 à 3 000 mètres.

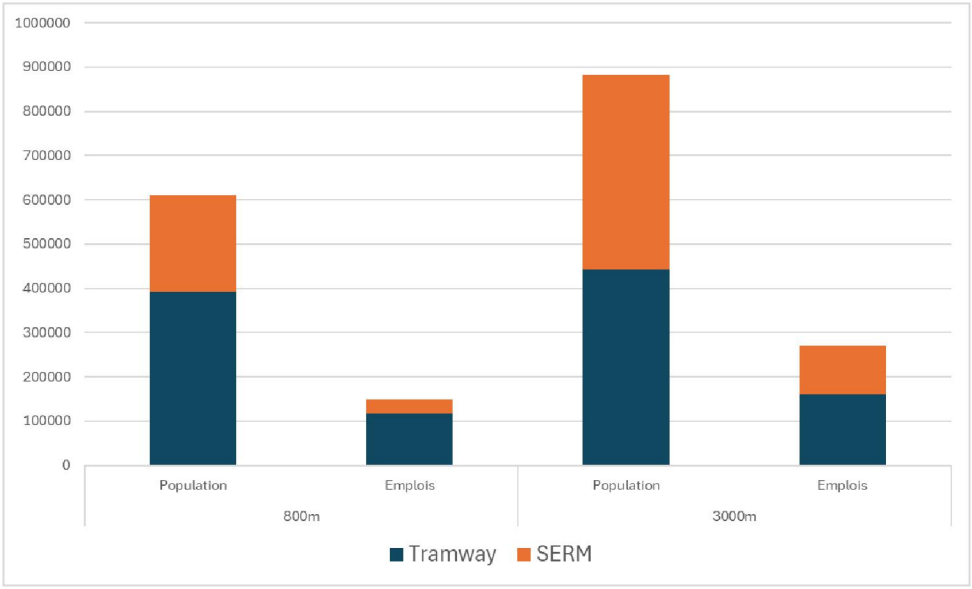


Figure 86 : Evolution de la population et des emplois desservis par un mode structurant, avant et après le SERM (Source : Egis)

La nouvelle offre du SERM vient donc augmenter significativement les habitants et travailleurs bénéficiant d'une offre lourde 252 090 P+E à 800 mètres (+50%) et 548 860 P+E à 3 000 mètres (+91%).

Une offre accrue en pointe, continue en journée et étendue le soir

Le projet de SERM va permettre d'améliorer la desserte de l'ensemble de la population vivant à proximité d'un arrêt du réseau. En effet, la fréquence en heure de pointe va être améliorée sur l'ensemble des lignes. Ce sont donc près de 330 000 personnes vivant à moins de 15 minutes à pied d'un arrêt et 830 000 personnes vivant à moins de 15 minutes à vélo d'un arrêt qui vont bénéficier d'une offre renforcée. Toutefois, les bénéfices du SERM vont bien au-delà de la desserte aux heures de pointe.

Grâce au SERM, la proportion de la population bénéficiant d'une offre fréquente tout au long de la journée connaît une hausse significative. Actuellement, de nombreux secteurs connaissent des intervalles de desserte de plusieurs heures en milieu de journée, ce qui limite la mobilité pour les personnes se déplaçant en dehors des heures de pointe (autres motifs que le travail ou les études, salariés en horaires décalés…). Avec le projet de SERM, les différents arrêts seront desservis toutes les 30 minutes aux heures creuses.

Les cartes suivantes permettent de visualiser l'évolution des zones desservies par une offre continue toute la journée (jamais plus d'une heure entre deux passages), avant et après le SERM. Elles se déclinent avec un rabattement en moins de 15 minutes en voiture, en vélo, ou à pied.

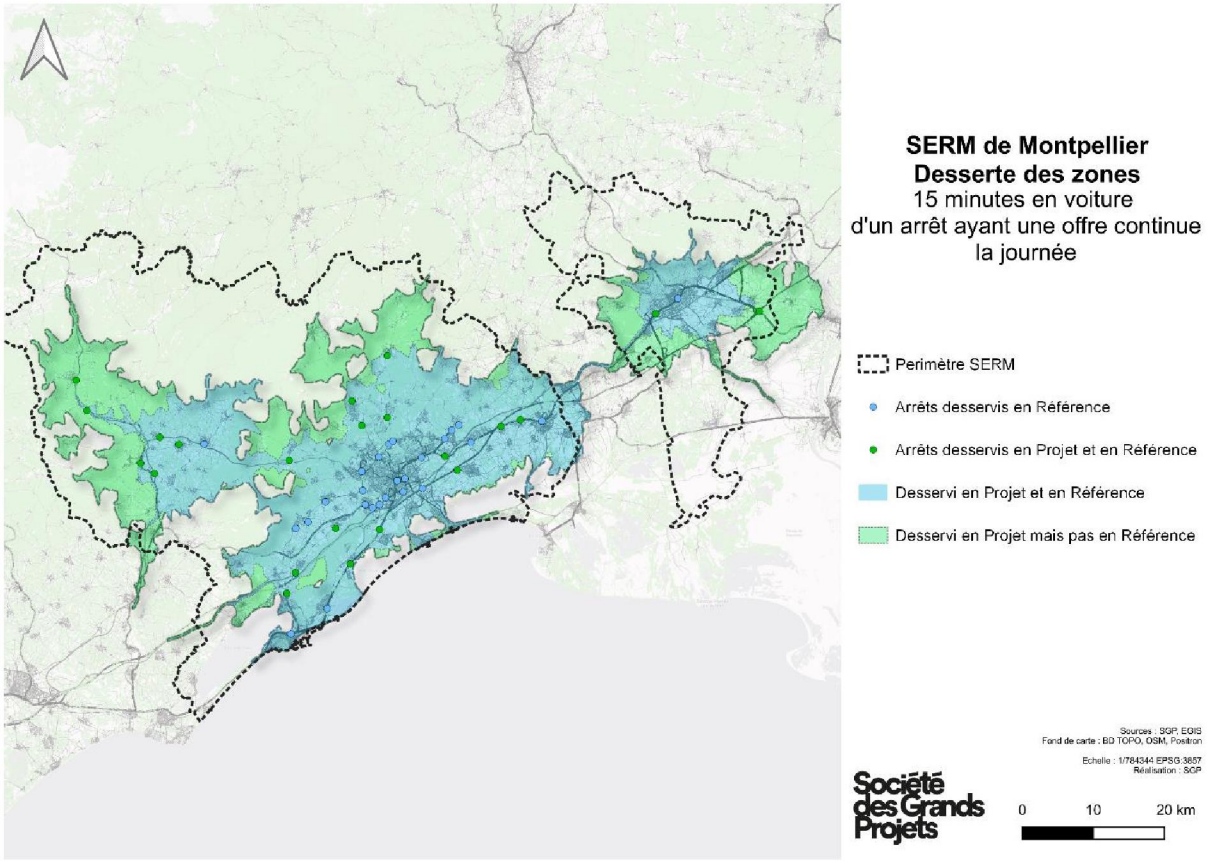


Figure 87 Évolution des zones desservies par une desserte continue toute la journée (jamais plus d'une heure entre deux passages), avant et après le SERM, avec un rabattement en voiture.

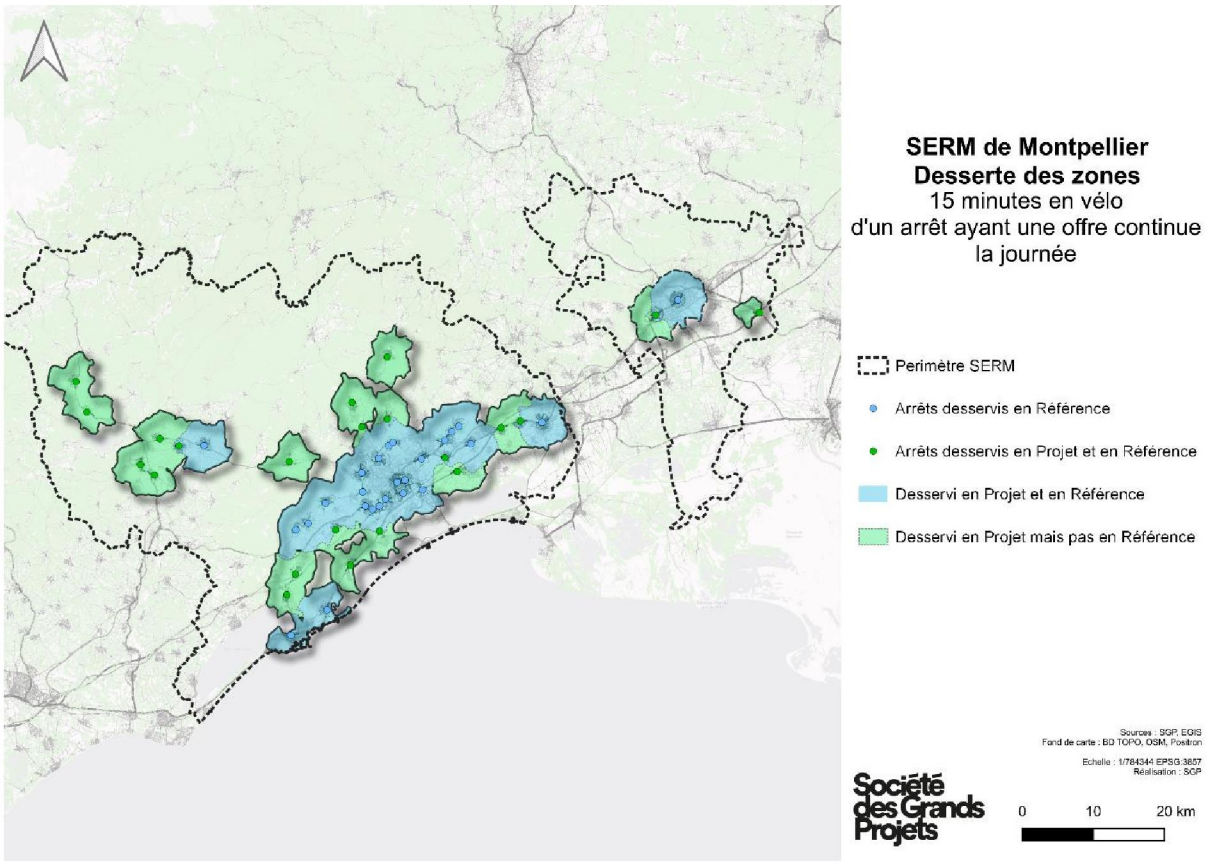


Figure 88 Évolution des zones desservies par une desserte continue toute la journée (jamais plus d'une heure entre deux passages), avant et après le SERM, avec un rabattement en vélo.

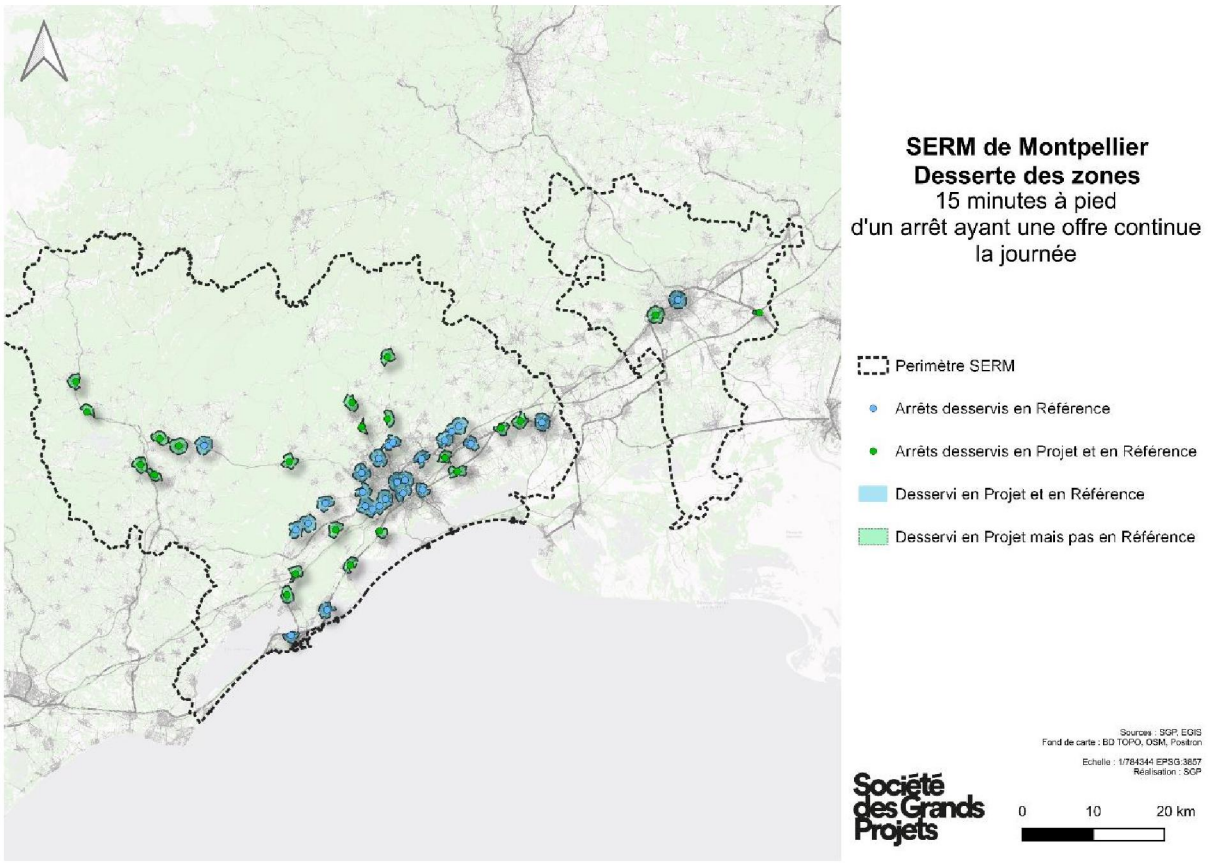


Figure 89 : Évolution des zones desservies par une desserte continue toute la journée (jamais plus d'une heure entre deux passages), avant et après le SERM, avec un rabattement à pied.

Quel que soit le mode de rabattement, l'offre SERM permettra à des dizaines de milliers d'habitants supplémentaires d'avoir accès à une offre de transport structurante tout au long de la journée. L'articulation entre les lignes à haut niveau de service et le vélo est particulièrement utile pour permettre un accès au plus grand nombre. En effet, avec un rabattement de 15 minutes en vélo vers les arrêts du SERM, se sont près de 150 000 habitants supplémentaires qui bénéficieront dorénavant de transports réguliers aux heures creuses.

Population desservie en continu toute la journée (jamais plus d'une heure entre deux passages)		
Mode de rabattement vers les arrêts	**Situation actuelle**	**Population supplémentaire desservie avec le SERM**
Marche (15 min)	267 466	+ 60 964
Vélo (15 min)	684 563	+ 146 507
Voiture (15 min)	910 434	+ 87 112

Figure 90 : Population desservie en continu toute la journée

Le SERM permettra également d'élargir l'amplitude horaire des services. Actuellement, de nombreux secteurs n'ont pas d'offre de transport après 19h30 ou 20h, ce qui rend impossible l'utilisation des transports en commun pour des activités culturelles ou de loisirs en soirée ou pour un travail aux horaires atypiques. Avec le projet de SERM, les différents arrêts seront desservis jusque 22h *a minima*, voire minuit pour certaines lignes.

Là encore, quel que soit le mode de rabattement, l'offre SERM offrira des possibilités de mobilité en soirée à des dizaines voire des centaines de milliers d'habitants supplémentaires. L'articulation entre les lignes à haut niveau de service et le vélo reste structurante pour permettre un accès au plus grand nombre. En effet, avec un rabattement de 15 minutes en vélo vers les arrêts du SERM, se sont près de 200 000 habitants supplémentaires qui bénéficieront dorénavant de transports réguliers après 20h (et jusqu'au moins 22h).

Population desservie après 20h		
Mode de rabattement vers les arrêts	**Situation actuelle**	**Population supplémentaire desservie avec le SERM**
Marche (15 min)	236 931	+ 91 499
Vélo (15 min)	634 205	+ 196 866
Voiture (15 min)	828 473	+ 169 073

Figure 91 : Population desservie en soirée

Les cartes suivantes permettent de visualiser l'évolution des zones desservies par une offre en soirée (passage du dernier bus après 20h) avant et après le SERM avec un rabattement en moins de 15 minutes en voiture, en vélo, ou à pied.

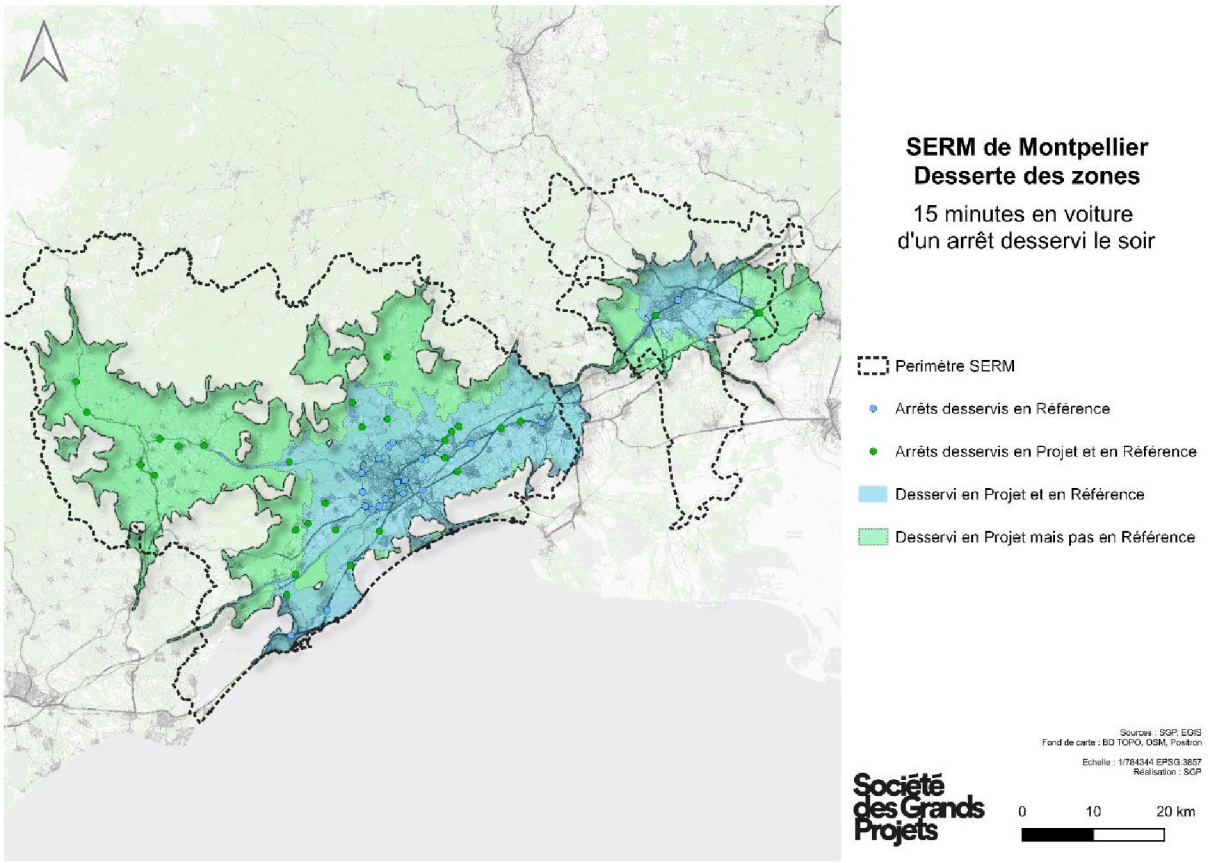


Figure 92 Évolution des zones desservies en soirée, avant et après le SERM, avec un rabattement vers les arrêts en un maximum de 15 minutes en voiture.

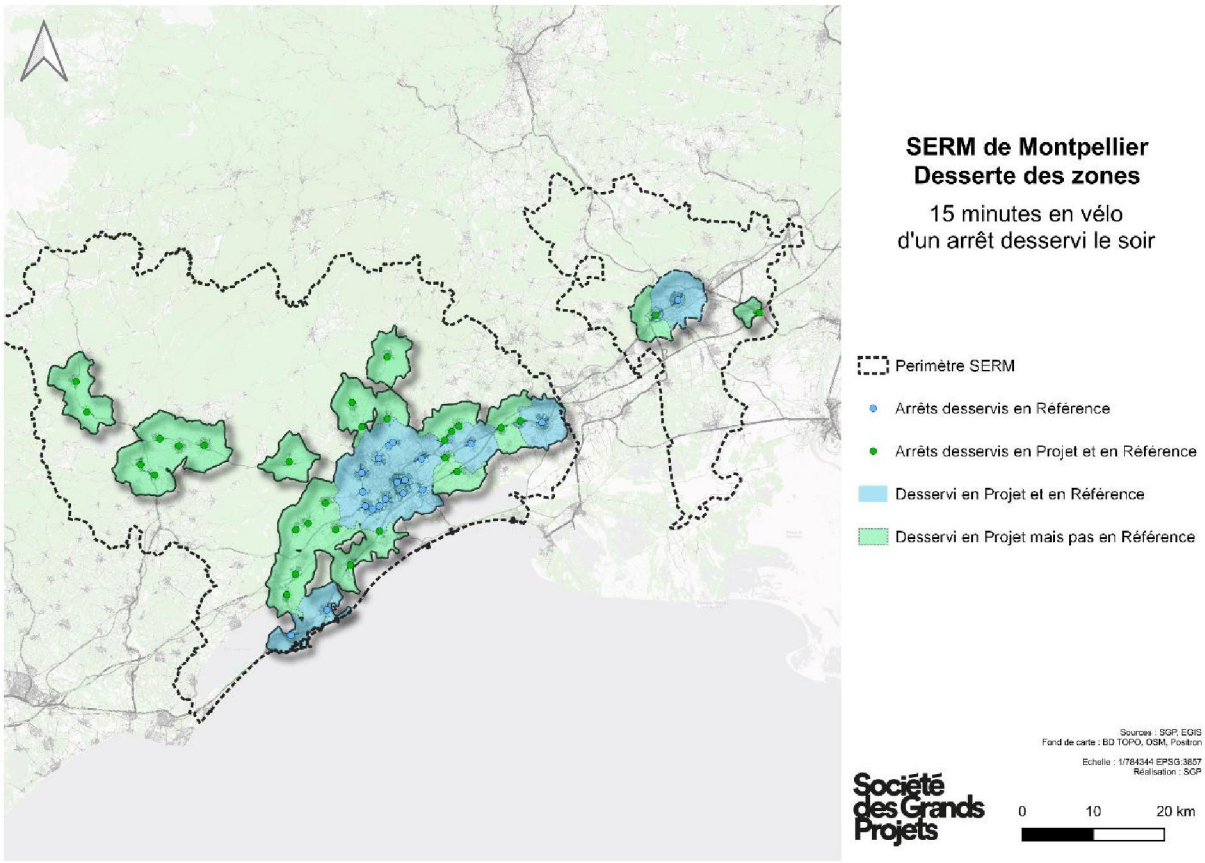


Figure 93 Évolution des zones desservies en soirée, avant et après le SERM, avec un rabattement vers les arrêts en un maximum de 15 minutes en vélo.

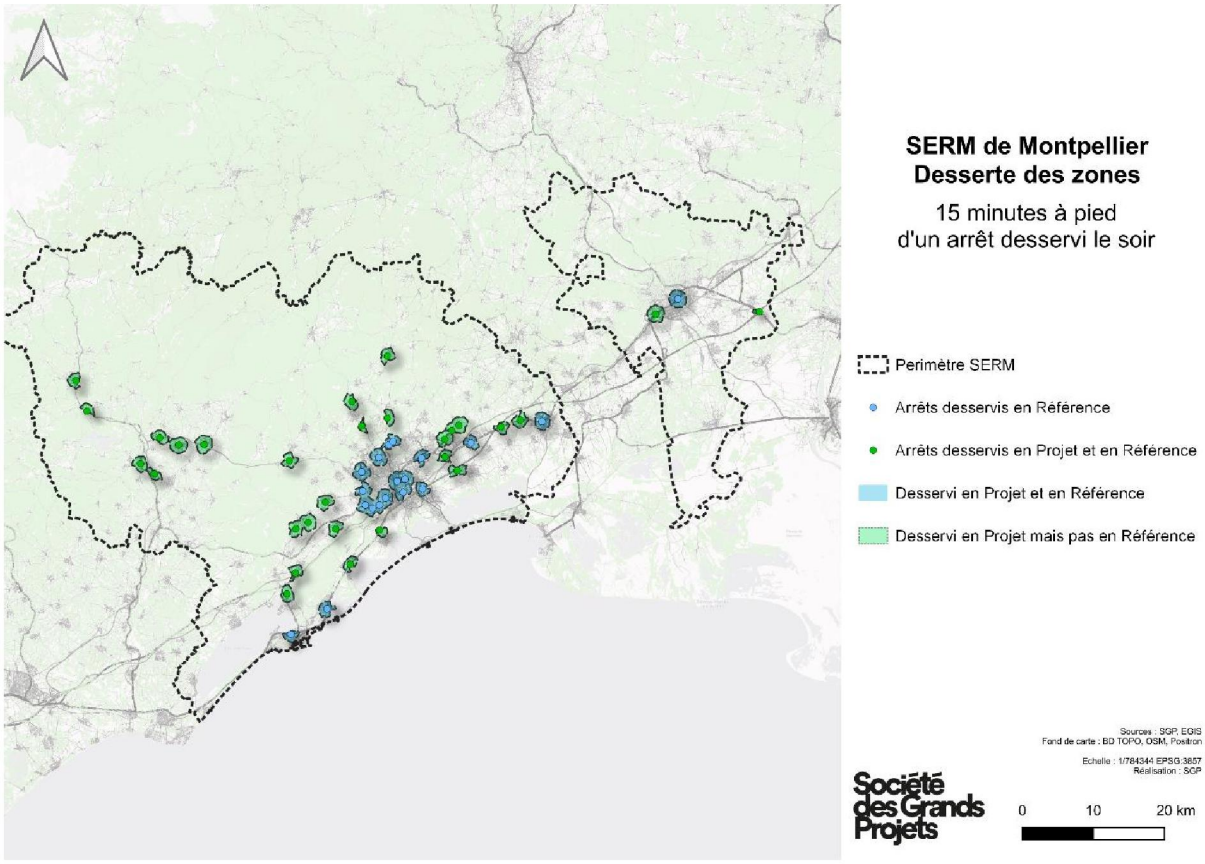


Figure 94 Évolution des zones desservies en soirée, avant et après le SERM, avec un rabattement vers les arrêts en un maximum de 15 minutes de marche à pied.

Une analyse des potentiels de rabattement induits par le SERM

Sur chaque branche de l'étoile multimodale du SERM, l'analyse des potentiels de rabattement en termes de population et d'emploi à proximité des PEM permet d'approcher l'impact territorialisé du choc d'offre permise par le SERM.

Au-delà des chiffres à l'échelle de l'ensemble de la ligne (prenant en compte les habitants et emplois de la métropole), le tableau ci-dessous montre que l'offre SERM bénéficiera, sur chaque branche à des dizaines de milliers de personnes vivant en dehors des zones métropolitaines desservies par le tramway.

	Population + emplois autour de tous les arrêts de la ligne		**Dont population à 3000 m autour des arrêts non desservis par le Tramway (population nouvellement desservie)**
	à 800 m	**à 3000 m**	
Balaruc-le-Vieux – St-Jean-de-Védas - Montpellier	53 370 Population : 43 590 Emplois : 9 780	356 690 Population : 240 040 Emplois : 116 650	61 320
Cournonsec – Grés de Montpellier	25 490 Population : 23 970 Emplois : 1 520	165 010 Population : 145 100 Emplois : 19 910	53 670
Cœur d'Hérault – Montpellier	85 930 Population : 73 120 Emplois : 12 810	235 610 Population : 194 050 Emplois : 41 560	52 430
Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier	31 320 Population : 22 770 Emplois : 8 550	251 580 Population : 185 880 Emplois : 65 700	37 550
Saint-Mathieu-de-Tréviers - Clapiers - Montpellier	50 370 Population : 40 050 Emplois : 10 320	275 310 Population : 205 060 Emplois : 70 250	56 010
Castries - Montpellier	103 650 Population : 83 770 Emplois : 19 880	387 660 Population : 263 050 Emplois : 124 610	47 940
Baillargues – Mauguio - Montpellier	15 490 Population : 12 310 Empois : 3 180	195 900 Population : 127 150 Emplois : 68 750	66 970
Ferroviaire	286 120 Population : 234 590 Emplois : 51 530	835 010 Population : 579 390 Emplois : 255 620	301 390

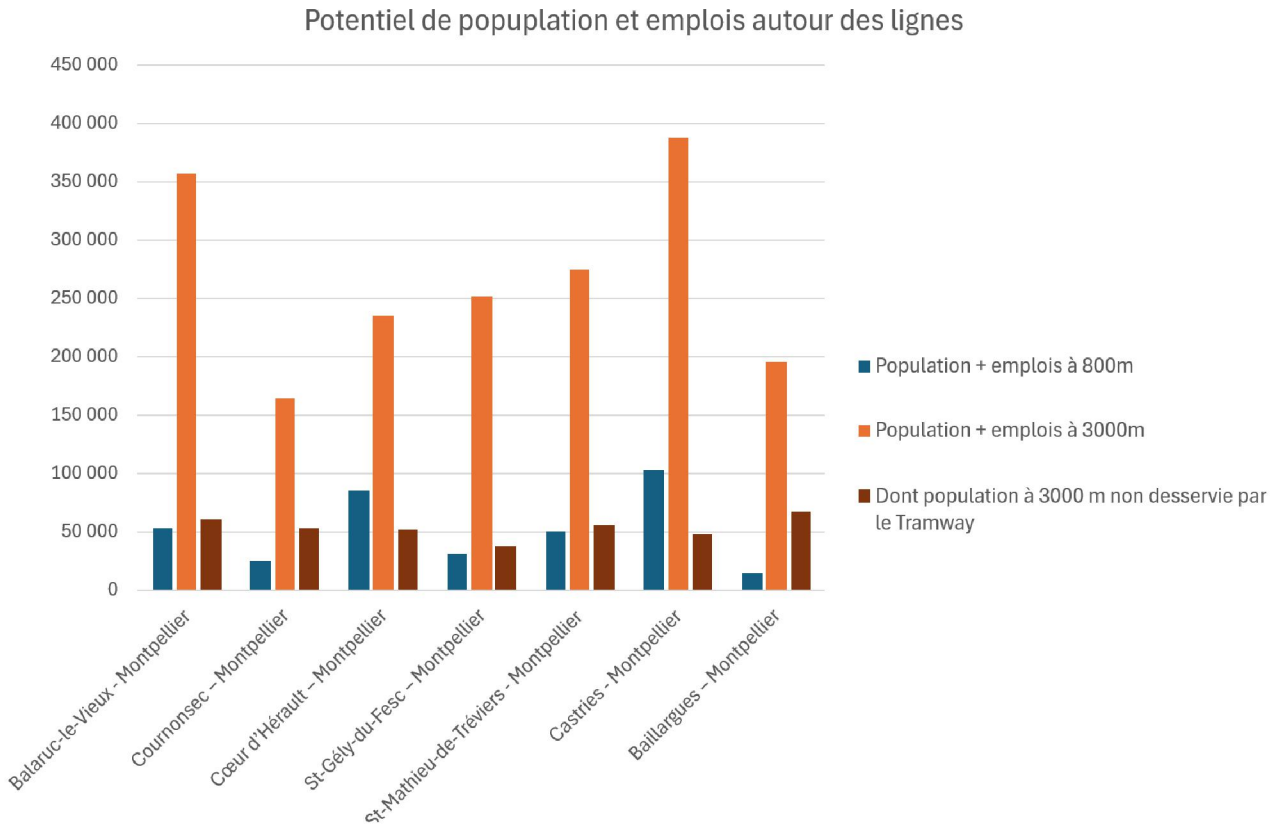


Figure 95 : Potentiel de Population et d'Emplois à 800m et 3 000m par branche routière (Source : SGP et Egis)

La modélisation à venir dans la suite des études permettra de calculer d'autres indicateurs, non calculables avec les données existantes.

Une approche des déplacements impactés

La mise en place du projet va proposer une nouvelle offre pour un grand nombre de déplacements. En attendant une future modélisation, cette partie identifie les navettes domicile-travail et domicile-études qui seront concernées par une nouvelle offre de Car Express en appliquant une méthodologie simple[10].

Cette approche est parcellaire car les déplacements domicile-travail ne représentent qu'une fraction de la mobilité sur l'étoile multimodale, de plus les corridors concernés ne prennent pas en compte les rabattements lointains (qui représentent un potentiel fort dans l'arrière-pays : 10 000 navettes entre le Cœur d'Hérault et la métropole ; 12 000 entre le Grand Pic St-Loup et la métropole).Toutefois, elle donne à voir une part du potentiel d'actifs et d'étudiants captables par les lignes de car express (élément assez dimensionnant pour la pointe).

	Navettes Domicile-travail dans le corridor	***Actifs captables (part modale de 15%)***	***Actifs captables (part modale de 25%)***	**Navettes Domicile-étude dans le corridor**

[10] La méthodologie appliquée est la suivante (fondée les navettes Domicile –Travail & Etudes INSEE) :

- Toute la commune est considérée dès lors qu'un PEM d'une branche est localisé dans la commune ;
- Les navettes prises en compte sont les navettes intercommunales réalisées au sein du corridor desservi par la ligne. Les navettes internes à la zone tramway (par exemple entre St-Jean-de-Védas et Montpellier) sont exclues. Les navettes Baillargues-Montpellier sont divisée par deux (car doublon avec le TER) ;
- Prise en compte d'un potentiel captable de 15% des flux pendulaires (Source : étude étoile), et d'une hypothèse volontariste de 25% (proche de la part modale du TER), soit un potentiel supérieur à la part modale actuelle des déplacements Domicile –Travail en bus qui est de 10 % (source : EMD 2016)

Balaruc-le-Vieux - Montpellier	3 050	*458*	*763*	661
Cœur d'Hérault – Montpellier	3 550	*533*	*888*	1 341
St-Gély-du-Fesc – Montpellier	3 750	*563*	*938*	643
St-Mathieu-de-Tréviers - Montpellier	2 600	*390*	*650*	484
Baillargues – Mauguio - Montpellier	5 003	*750*	*1 251*	906

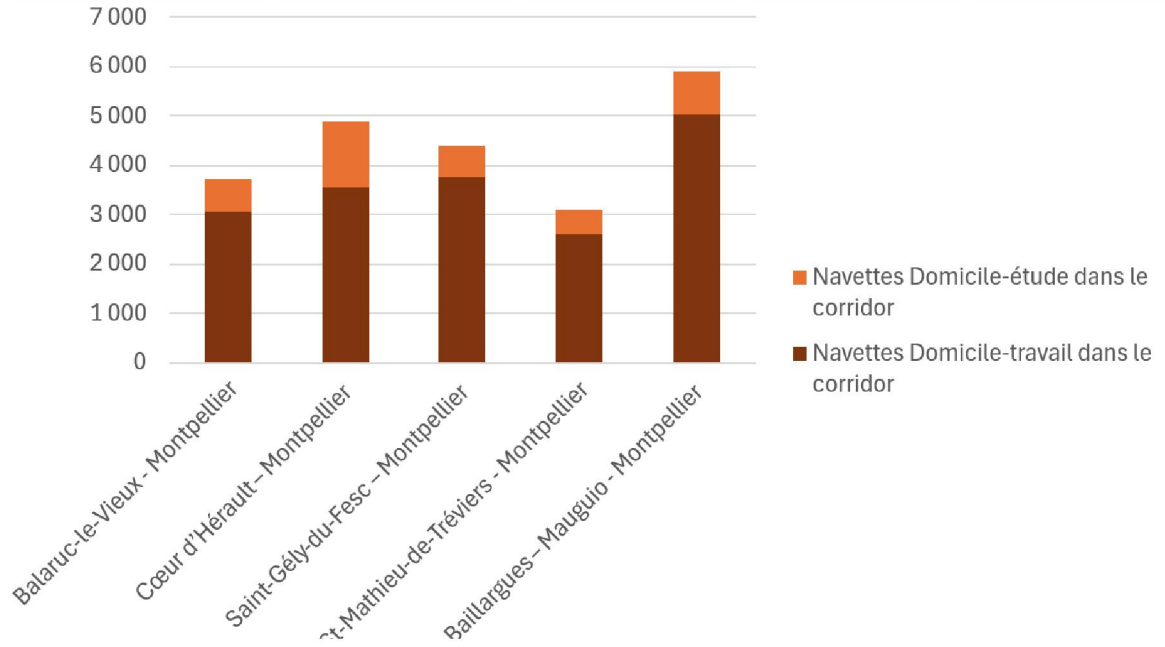


Figure 96 : Navettes domicile-travail et domicile-étude dans les corridors de Cars Express(Source : SGP-Egis)

Une approche analogue sur l'axe ferroviaire Sète – Montpellier – Nîmes permet de dénombrer près de 19 500 navetteurs domicile-travail dans le corridor ferroviaire du SERM. Avec une part modale de 25% ; cela représente environ 4 850 actifs captables.

Le **travail partenarial** en cours autour de la mise à jour du **modèle multimodal de déplacements** de Montpellier Méditerranée Métropole, à l'échelle du SERM, permettra d'affiner la connaissance des effets escomptés du SERM en termes de fréquentation Cela sera à compléter également selon l'avancement de la démarche de lancement d'une nouvelle enquête EMC2.

Un temps de parcours attractif et régulier grâce aux aménagements du SERM

Un autre facteur d'attractivité des lignes donc de report modal est le temps de parcours. Il s'agit peut-être du facteur d'attractivité le plus important. La mise en place d'aménagements spécifiques au niveau des zones de congestion pour les lignes de Car Express permettra d'atteindre un meilleur temps de parcours que les véhicules particuliers aux heures de pointe et notamment à l'heure de pointe du matin.

A titre d'exemple, des hypothèses de gains de temps par axe ont été calculés sur la base des aménagements envisagés dans les dires d'experts pour traiter les zones à l'heure de pointe du matin : 15 minutes pour le Car Express Baillargues-Montpellier-Sud de France ou 8 minutes pour les branches Nord.

L'analyse montre un potentiel de fréquentation élevé sur plusieurs branches du SERM, notamment sur les axes les plus congestionnés aujourd'hui. Le désenclavement des zones périurbaines et le gain de temps aux heures de pointe constituent les principaux moteurs de l'attractivité. L'enjeu, à terme, sera d'objectiver ces hypothèses par un modèle multimodal consolidé.

2. Effets socio-économiques du projet – une approche qualitative des retombées en amont des estimations quantitatives permises par la modélisation

La mise en place d'une offre nouvelle de transport en commun qui devrait entrainer du report modal va avoir des effets positifs sur le territoire d'étude, ainsi que des bénéfices pour les voyageurs :

- **Meilleure accessibilité au transport collectif** : l'offre de services SERM permettra à un nombre plus important de personnes de bénéficier d'une solution de transport en commun accessible et performante pour se déplacer sur l'ensemble du périmètre, notamment au sein de territoires auparavant moins ou moins bien desservis
- **Réduction des émissions de CO2 :** L'analyse sur le potentiel captable a montré qu'il y a un potentiel important à 800 mètres des PEM des différentes lignes et que parmi les déplacements Domicile – Lieu de Travail, un nombre intéressant de déplacements pourrait être capté par les Car Express. Le report modal potentiel pourra être chiffré dans la suite des études via la modélisation ;
- **Diminution de la pollution de l'air ;**
- **Diminution des nuisances sonores ;**
- **Gain de temps :** les Car Express avec leurs aménagements pourront offrir des temps de parcours plus rapide que les véhicules particuliers aux heures de pointe. Les Cars Express seront également plus rapides que les lignes actuelles du réseau Hérault Transport qui, sans aménagement, sont prises dans la congestion aux heures de pointe (c'est actuellement le cas sur l'axe Gignac – Mosson selon Hérault Transport). A titre d'exemple, la Métropole Aix-Marseille-Provence a aménagé depuis 2015 plus de 30 kilomètres de voies réservées en utilisant au maximum des bandes d'arrêt d'urgence permettant un gain de temps de parcours de 9 à 12 min en heure de pointe[11].
- **Gain de régularité et de fiabilité :** La mise en place d'infrastructures dédiées doit permettre de gagner en régularité en termes de temps de parcours et d'heure de passage des Car Express. Cela permet aux usagers de planifier leurs déplacements avec plus de certitude, augmentant la fiabilité du système et ainsi son attractivité.
- **Réduction du coût de déplacement :** la politique tarifaire des transports collectifs permet aux usagers de se déplacer à un coût moindre par rapport aux modes motorisés individuels.
- **Confort :** la qualité du matériel roulant fait partie des leviers de réussite identifiés pour le SERM

Les effets attendus du SERM vont au-delà de la seule amélioration des mobilités : il s'agit d'un outil structurant d'égalité territoriale, de renforcement du pouvoir d'achat et de soutien au développement local. Les publics les plus éloignés des emplois ou mal desservis aujourd'hui devraient être les premiers bénéficiaires du projet, notamment via les politiques d'accessibilité tarifaire et d'intermodalité.

[11] Source : Rapport sur le développement des lignes de cars Express en Ile-de-France – Ile-de-France Mobilités

C. *Un projet de SERM cohérent compte tenu des tensions environnementales structurelles du territoire*

Le territoire du SERM Montpellier Méditerranée est confronté à des **défis environnementaux de grande ampleur** : artificialisation, pollution de l'air, pressions sur les écosystèmes, vulnérabilité au changement climatique. Dans ce contexte, le SERM n'est pas seulement un projet de mobilité : il constitue un levier pour transformer l'organisation du territoire **à l'aune des urgences environnementales**. Ce chapitre examine les tensions environnementales existantes, les leviers réglementaires et techniques mobilisés, ainsi que les objectifs poursuivis à long terme.

1. Etude environnementale : les risques et enjeux environnementaux auxquels doit répondre le SERM

Les enjeux principaux du SERM incluent la **réduction de la pollution de l'air et des nuisances sonores, la préservation de la biodiversité et** la **décarbonation des mobilités** afin de diminuer l'empreinte carbone du secteur des transports. Enfin, le SERM cherche à limiter la consommation foncière et l'étalement urbain, favorisant ainsi un développement territorial plus équilibré et respectueux de l'environnement.

La **décarbonation des mobilités** recouvre plusieurs aspects :

- La transition vers des modes de transport moins polluants en incitant à l'utilisation des transports en commun, modes alternatifs ou modes actifs pour réduire l'autosolisme ;
- L'action sur le parc de véhicule avec le parc de bus qui continue à migrer vers des véhicules toujours moins polluants, au fur et à mesure de son renouvellement ;
- L'action sur les infrastructures avec le déploiement de bornes de recharges pour les véhicules électriques sur le domaine public, en ciblant les zones d'arrêt prolongé et notamment les PEM.

Le déploiement du SERM Montpellier Méditerranée permettra de **favoriser les modes de transport plus propre en offrant des solutions alternatives à la voiture individuelle** qui sont attractives en termes de fréquence, d'amplitude de service et de desserte, et compétitive en termes de temps de parcours. Le report modal de la voiture vers les transports collectifs et les modes actifs permettra de réduire les émissions de GES et polluants, réduire le trafic routier et ainsi apaiser les villes, améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores aux abords des axes routiers structurants.

A ce stade, la poursuite des études techniques et environnementales du SERM permettra d'affiner et d'approfondir l'analyse des impacts potentiels du SERM ainsi que la séquence Eviter, Réduire, Compenser et Accompagner (ERC-A). L'accent sera mis sur la réduction d**es perturbations des habitats naturels, la protection des espèces locales en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers** et l'étalement urbain en favorisant un développement concentré autour des axes de transport en priorité sur des zones déjà urbanisées, et en revégétalisant les villes. D'après le Plan des Mobilités de 3M, le SERM consommerait 6,9 ha d'espaces naturels et 9,6 ha d'espaces agricoles, et impacterait des habitats naturels. Il est néanmoins à noter que la grande majorité des tronçons sont aménagés sur des espaces déjà artificialisés.

Des **mesures ERC-A** ont été mises en place pour les lignes de **Bustram A et B** avec notamment une adaptation du tracé et des évitements d'arbres à cavités et d'habitats d'espèces, la

réduction du nombre d'arbres abattus, la mise en place de passages à faune et des plantations d'arbres.

La **Zone à Faibles Emissions (ZFE),** dont la mise en œuvre a été initiée au 1er juillet 2022, constitue un levier important de la transition vers des véhicules moins émetteurs de polluants atmosphériques, en cohérence avec les objectifs portés dans le cadre de la démarche SERM. Son déploiement se fait de manière progressive jusqu'en 2026, 11 communes du cœur de métropole sont concernées.

Le déploiement de la ZFE-mobilités (ZFEm) au sein de la métropole de Montpellier va engendrer un remplacement progressif des véhicules les plus polluants, avec une estimation de 19% du parc automobile restant non conforme aux restrictions de la ZFE en 2026, et ainsi **réduire les émissions de polluants et améliorer la qualité de l'air dans la métropole**. Il a été estimé que la ZFEm permettraient de réduire les émissions de dioxyde d'azote de 23%, les émissions de PM10 de 25% et les émissions de PM2.5 de 30% à l'horizon 2025 par rapport à la situation de référence selon le dossier de consultation de la ZFEm. Les restrictions mises en place visent également à réduire le trafic et donc diminuer les nuisances sonores à l'intérieur du périmètre. En revanche, certains secteurs en périphérie des communes du périmètre seraient impactés négativement comme le montre la carte suivante :

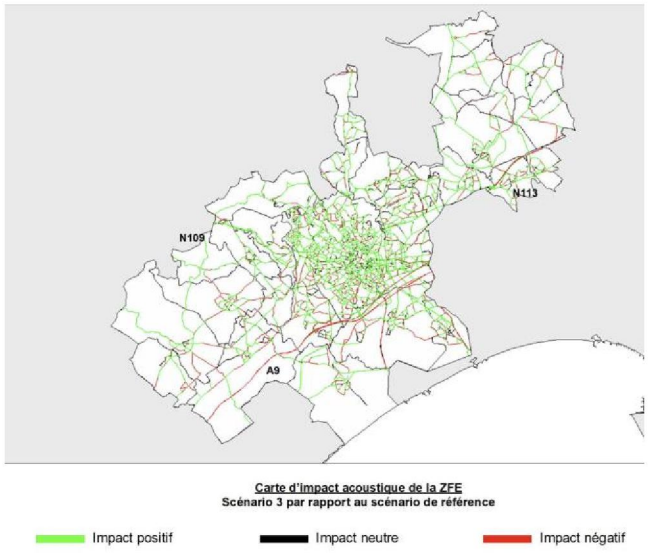


Figure x : Carte d'impact acoustique de la ZFEm de 3M (Source : dossier de consultation de la ZFE de 3M)

Il est par ailleurs estimé que la ZFE-m de 3M engendre un report modal de **10% de la voiture particulière vers d'autres modes** (transports en commun, vélo, marche à pied, covoiturage) entre 2020 et 2025.

2. Les objectifs environnementaux du SERM

Les enjeux environnementaux présentés ci-avant sont structurants dans la démarche SERM. La loi du 27 décembre 2023 donne pour ambition aux SERM de développer des mobilités nouvelles, plus soutenables et plus respectueuses de l'environnement. Se faisant, le SERM doit permettre, en cohérence avec la **Stratégie Nationale Bas Carbone**, de réduire les émissions de GES et de NOx, générées par les transports routiers. En participant au report modal, le SERM s'inscrit plus généralement dans une **réduction de la pollution sonore et de l'air.** Le SERM doit également prendre en compte la **réduction**

des impacts sur les milieux naturels remarquables, les continuités écologiques et les ressources en eau.

Ces enjeux sont autant concernés par la **construction des nouvelles infrastructures** et dessertes que par les conséquences du SERM dans la **répartition et les mouvements de population**. Sur le premier point, le SERM doit également veiller à limiter la **vulnérabilité des nouvelles dessertes aux effets du changement climatique** et à maximiser la sobriété des nouvelles dessertes. La prise en compte de l'ensemble de ces enjeux est nécessaire pour garantir la qualité environnementale et la conformité aux objectifs de la loi SERM de décembre 2023.

3. Réduire l'usage de la voiture par le report modal : lutter contre l'autosolisme

Les objectifs modaux par territoire ainsi que les stratégies de report modal sont détaillés plus bas. Il s'agit de proposer et développer une offre alternative à la voiture individuelle crédible permettant de diminuer l'usage de la voiture et ainsi réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores notamment autour des axes routiers principaux.

L'objectif de **report modal** vise principalement les déplacements liés au travail et aux études, ces déplacements étant pendulaires, réguliers, de longue distance et majoritairement en heure de pointe quand le réseau est congestionné. **Dans l'étude étoile, l'objectif est de transférer de 10 à 15 points de part modale des véhicules particuliers aux transports en commun. Cela représente une réduction de 2000 à 3000 voyages par jour par bassin.**

Certains **documents de planification** donnent des objectifs de report modal et de trajectoire de baisse de l'usage de la voiture sur quatre territoires du périmètre du SERM Montpellier Méditerranée au profit des transports en commun et des modes actifs.

4. Préserver le cadre de vie des habitants du périmètre du SERM : limiter les nuisances sonores faites aux riverains et améliorer la qualité de l'air

Une attention très forte sera portée à la réduction des émissions de GES, des particules fines et Nox, notamment en incitant au report modal, par les stratégies de maîtrise de l'usage de la voiture détaillées en fin de chapitre, par la mise en place de Zones à Faibles Emissions (ZFE) et par la décarbonation des mobilités. Il convient également de limiter l'exposition des populations en intégrant ces enjeux dès la conception des nouveaux quartiers.

La **métropole de Montpellier** a pour objectif d'améliorer la qualité de vie de ses habitants en créant davantage d'espaces pour les piétons et les cyclistes, en généralisant les zones 30, en développant des zones de rencontre et en mettant en place un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

La **métropole de Nîmes** vise à limiter le passage de véhicules au sein des villes tout en développant les TC, réduire la vitesse des véhicules et limiter les zones résidentielles exposées au bruit le long des axes générant un trafic intense.

Décarboner la mobilité et lutter contre la pollution atmosphérique

La conception du SERM veillera à préserver la santé en offrant une alternative à tous pour se déplacer autrement et en améliorant l'offre de transport et autres modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme tels que le vélo, la marche, le covoiturage ou encore l'autopartage.

La mise en place d'une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) au sein de la **métropole montpelliéraine** contribuera également à la réduction de la pollution de l'air en sortant progressivement les véhicules les plus polluants, avec un objectif de réduction de 25% des émissions de particules PM10 et NOx. La Métropole vise notamment d'ici 2030 d'avoir 100% du parc de transports en commun décarboné.

La CA **de Nîmes Métropole** renouvelle les véhicules de transport en commun vers de l'électrique dans l'objectif de réduire de 37% les émissions de GES et de 16% les émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports d'ici 2030. La ville de Nîmes a mis en place une ZFE.

Le **Pays Cœur d'Hérault** souhaite développer une mobilité durable par le déploiement d'un parc roulant au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) avec le développement de bornes de recharge et encourager la pratique du covoiturage pour diminuer l'autosolisme.

Le **Pic Saint Loup** souhaite également promouvoir la motorisation alternative au GNV ou à l'électricité avec un objectif de 40% de taux de motorisation alternative d'ici 2030, tout en développant la pratique du covoiturage de manière à avoir 2 à 3 personnes à bord de chaque voiture d'ici 2050. Le territoire vise une réduction des distances moyennes de déplacement en voiture de 1% par an, ce qui représente la diminution d'un déplacement moyen de 11 kilomètres aujourd'hui à 7,5 kilomètres en 2050.

Lunel Agglo, Pays de l'Or et Sète Agglopôle Méditerranée souhaitent favoriser le développement des véhicules alternatifs aux véhicules thermiques et engager une politique de mobilité réduisant le recours à la voiture individuelle. Ces trois territoires ont en commun le fait de soutenir financièrement le covoiturage courte-distance par l'intermédiaire de la plateforme BlaBlaCar Daily, augmentant alors le taux d'occupation des véhicules. Lunel Agglo s'est notamment engagée dans le verdissement du parc de bus du réseau Olé (véhicules électriques ou HVO uniquement). 100% de la flotte des lignes régulières du réseau Transp'Or & Mobilités de l'Agglomération du Pays de l'Or ne circule plus au gazole.

Rendre les territoires résilients au changement climatique

Le territoire du SERM est vulnérable aux risques naturels présents et à venir, notamment les risques inondation, submersion marine, érosion côtière, incendie / feux de forêt ou encore mouvements de terrain. Une étude de vulnérabilité du SERM au changement climatique à mener lors des phases réglementaires ultérieures permettra d'anticiper ces sensibilités et d'assurer la protection des populations en mettant en place des stratégies d'atténuation et d'adaptation des villes et des constructions pour faire face à l'urgence climatique.

Minimiser les espaces consommés par la mise en œuvre du SERM pour préserver les ressources naturelles et la biodiversité.

Cela se traduit notamment par une limitation de l'artificialisation des sols en définissant des limites urbaines claires, la préservation des espaces naturels et de biodiversité, la préservation de la ressource en eau et le maintien des continuités écologiques.

Le **Pays de l'Or** vise à réduire de 60% la consommation d'espaces naturels et forestiers en extension sur 2019-2033. Le territoire **de Sète Agglopôle Méditerranée** vise un seuil de 10 Ha/an d'artificialisation et la métropole de Montpellier souhaite préserver 2/3 de son territoire en espaces naturels et agricoles.

Le SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans une trajectoire de transformation écologique en réponse à trois objectifs environnementaux majeurs, définis par l'article premier de la loi SERM : la décarbonation des mobilités du quotidien, la réduction de la pollution de l'air et la lutte contre l'étalement urbain. Pour y répondre, le SERM ne se limite pas à améliorer la performance des transports, mais vise une articulation stratégique entre infrastructures, urbanisation et santé environnementale.

En visant à éviter une urbanisation diffuse, le SERM Montpellier Méditerranée vise à limiter les émissions supplémentaires de polluants liées au trafic routier et à réduire les pressions exercées sur les milieux naturels. Il contribue ainsi à prévoir un aménagement plus sobre, plus lisible et plus respectueux de la santé environnementale des habitants.

Une des volontés du SERM Montpellier Méditerranée est de rendre le territoire résilient au changement climatique. En effet, sur le territoire de 3M, le risque inondation est présent sur 32% du territoire du SERM et 9% du périmètre est en risque fort feux de forêt.

Par ces objectifs, la démarche engagée dans la conception du SERM répond pleinement aux objectifs environnementaux règlementaires, en intégrant dès le départ les enjeux majeurs que sont la décarbonation, la qualité de l'air et la lutte contre l'étalement urbain. Ces piliers structurent la planification et les choix techniques, assurant ainsi la conformité aux exigences légales tout en posant les bases d'une mobilité durable et respectueuse des territoires.

PARTIE 7 :
Le financement du SERM Montpellier Méditerranée

La trajectoire financière prévisionnelle du SERM Montpellier Méditerranée traduit l'ambition de déployer rapidement une étoile multimodale structurante avec un ensemble de nouveaux services fonctionnels à horizon 2034.

Un socle de projets déjà réalisés, pour un montant total d'investissements de plus de 2,3 Md€ depuis 2020, concourt déjà concrètement à la construction d'une armature de services de mobilités robuste sur le territoire, tous modes confondus.

Le schéma d'offre cible du SERM Montpellier Méditerranée ambitionne de renforcer l'existant, en termes d'infrastructures et d'offre. Il repose sur deux périmètres fonctionnels distincts mais complémentaires : une amélioration de l'offre multimodale au service de l'ensemble du territoire du SERM, reposant notamment sur le développement de services routiers entre la métropole montpelliéraine et les autres centralités du territoire, et un renforcement des transports collectifs en site propre dans les cœurs urbains montpelliérain et sétois.

A horizon 2034, les investissements requis pour assurer le déploiement du SERM Montpellier Méditerranée s'élèvent à 1,23 Md$€_{2025}$[12] (acquisition de matériel roulant et provisions comprises). Ils sont associés, à terme, à 37,2 M$€_{2025}$[13] de surcoûts d'exploitation par an pour atteindre l'offre de service cible pour l'ensemble des modes concernés.

Cette trajectoire financière est strictement dimensionnée aux besoins de mobilité du territoire. Elle est phasée entre différents horizons (2028, 2031, 2034) pour répondre aux enjeux locaux de façon prioritaire et améliorer rapidement l'offre de transport. Pour assurer son financement, les partenaires du SERM ont étudié l'ensemble des leviers et des ressources à leur disposition, dont le recours au modèle d'ingénierie financière des sociétés de projet reposant sur un emprunt de long terme.

Comme indiqué dans la description du volet ferroviaire (partie 4. D. du présent dossier de demande de statut), les éléments d'ambition d'offre pour l'horizon de long terme 2040 pourront venir compléter la vision de la trajectoire financière dans le cadre du déploiement de la démarche SERM à plus long terme.

[12] 1,35 Md$€_{courants}$ (acquisition de matériel roulant et provisions comprises)
[13] 44,5 M$€_{courants}$

A. Le territoire montpelliérain s'est déjà engagé de façon très importante en faveur des mobilités du quotidien.

1. Un socle de projets déjà réalisés et à venir contribue dès à présent à une armature robuste pour accueillir les nouveaux services de l'étoile multi-modale du SERM Montpellier Méditerranée.

Au cours des dernières années, les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée se sont fortement engagés pour construire une armature robuste pour les mobilités du quotidien sur le territoire. Depuis 2020, plus de 2,3 Md€ d'investissements ont été consentis, constituant des fondations solides sur lesquelles le SERM sera déployé.

Ce socle de projets structurants réalisés, contribuant directement au SERM, concerne l'ensemble des modes de transport : transports routiers, vélo, transports ferroviaires, transports collectifs urbains. Ces projets sont retranscrits dans le tableau suivant :

Mode	Projet	Coût
Routier	Contournement ouest de Montpellier (COM)	300 M€
	Liaison intercantonale d'évitement nord (LIEN)	100 M€
	PEM routier de Gignac	3,5 M€
	Politique de covoiturage (aires de co-voiturage, services de mise en relation)	2,6 M€ d'investissements (CD34), puis 1,2 M€ / an (3M, Région Occitanie et CA Pays de l'Or)
Pôles d'échange multimodaux (PEM)	PEM de Sablassou (phase 1)	5 M€
	PEM de Genneveaux (T5)	5 M€
	PEM de Clapiers (T5)	5 M€
	PEM de la Place de l'Europe (phase 1)	1,5 M€
Vélo	Réseau express vélo et voies vertes	17,1 M€
Transports collectifs urbains	Montpellier : mise en service de la ligne 5 du tramway	514 M€
	Montpellier : prolongement de la ligne 1 du tramway à la Gare Sud de France	54 M€
	Montpellier : phase 1 du BusTram A	54 M€

	Sète : phase 1 de la ligne A du BHNS	12 M€
Tous modes	Études financées au titre du CPER (PEM, BHNS, cars express, haltes ferroviaires, modélisation, *etc.*)[14]	0,5 M€
Ferroviaire	Travaux de renouvellement de la voie entre Nîmes et Sète, achevés en 2020 – Amélioration de la fiabilité et de l'offre ferroviaires (SA 2020)	600 M€ (hors contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier – CNM)
	Modernisation lourde à mi-vie des rames AGC utilisées sur les trains liO	383 M€
	Acquisition de nouvelles rames Régio2N (mises en service à partir de l'été 2027)	223 M€
	PEM ferroviaire de Sète (dont mise en accessibilité de la gare)	20 M€
	PEM ferroviaire de Baillargues	20 M€
	PEM ferroviaire de Lunel	11,1 M€
	Mise en accessibilité de la gare de Nîmes Centre	8 M€
	Études sur les PEM ferroviaires de Villeneuve-lès-Maguelone, Vic-Mireval et Frontignan	1,9 M€
	Études sur les haltes et les gares[15]	1,7 M€

Tableau n° 1

En sus de ces réalisations déjà concrètes, le SERM Montpellier Méditerranée pourra également compter sur la réalisation de nombreux projets ferroviaires à compter de 2026, qui permettront de renforcer le service ferroviaire d'ici à 2034. Ceux-ci relèvent de trois périmètres distincts. Il s'agit :

- <u>De la réalisation de la phase 1 du projet LNMP</u> – *Investissements <u>non intégrés</u> à la trajectoire financière du SERM :*

A compter de 2034, l'offre de service ferroviaire nominale de l'étoile Montpellier Méditerranée[16] sera atteinte grâce à la réalisation de la première phase du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). La création d'un doublet de ligne entre Montpellier et Béziers prévue lors de la phase 1 du projet LNMP permettra en effet d'accroître les capacités du réseau ferroviaire régional (liO Train) entre Montpellier et Sète sur la ligne existante, grâce au report de trains à

[14] Les études concernent notamment les objets ou projets suivantes : PEM de Lodève, PEM de Clermont-l'Hérault village, halte de Vic-Mireval, déplacement de la gare de Frontignan, halte de Villeneuve-lès-Maguelone, actualisation du modèle multimodal Montpellier Est Hérault, ligne CHNS Balaruc-le-Vieux - Montpellier Garcia Lorca, PEM de Saint-Mathieu-de-Tréviers, PEM de Saint-Gély-du-Fesc, ligne CHNS Saint-Gély-du-Fesc – Occitanie.

[15] Les études concernées sont les suivantes : EP et AVP relatives au déplacement de la gare de Frontignan (0,6 M€), EP relative à la suppression de la traversée de voies piétonne (TVP) et à la création d'une passerelle sur la halte de Vic-Mireval (0,1 M€), EP relative à la création d'une passerelle sur la halte de Villeneuve-Lès-Maguelone (0,1 M€), PRO relative à l'allongement des quais entre Nîmes et Montpellier (0,4 M€), EP relative aux aménagements au niveau de la gare de Montpellier Sud de France (0,4 M€), EP relative au déplacement de la halte de Nîmes Saint-Césaire (0,1 M€).

[16] Jusqu'à 4 trains cadencés par heure en heures de pointe et 2 trains par heure en heures creuses.

grande vitesse et du fret ferroviaire sur la ligne nouvelle. Si les investissements prévus au titre du projet LNMP ne sont pas inscrits au sein de la trajectoire financière du SERM, les coûts d'exploitation liO Train issus de ce renfort d'offre y sont eux inclus.

Encadré n° 1 : Le financement du projet LNMP

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) prévoit la création d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, d'une longueur de 150 km. La décision ministérielle du 1er janvier 2017 a acté la réalisation de la LNMP en deux phases : d'abord sur la section Montpellier-Béziers, la plus circulée, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2034, puis sur la section Béziers-Perpignan, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2040.

Le coût du projet est estimé à 6,12 Md€$_{2020}$, dont 2,04 Md€$_{2020}$ pour la phase 1 entre Montpellier et Béziers et 4,08 Md€$_{2020}$ pour la phase 2 entre Béziers et Perpignan.

Le protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la LNMP, signé le 22 janvier 2022 entre l'État, les collectivités territoriales concernées par le projet et SNCF Réseau, prévoit la clé de répartition des financements pour la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers :

- L'État, à hauteur de 40 % ;
- Les collectivités territoriales, à hauteur de 40 % ;
- L'Union européenne (UE), à hauteur de 20 %.

Le protocole prévoit également une clause d'engagement pour la phase 2 du projet ainsi qu'un principe de solidarité des collectivités territoriales pour le financement des deux phases du projet.

La participation financière des collectivités territoriales au projet LNMP est portée par l'établissement public local Société de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (SLNMP). Comme le prévoit l'article L. 4332-6 du code général des collectivités territoriales (CGCT), les recettes d'une **taxe additionnelle à la taxe de séjour (TA-TS)** de 34 % sont affectés à la SLNMP, sur le fondement desquelles la SLNMP pourra lever un emprunt pour le financement du projet.

A cet égard, les partenaires de la phase de préfiguration du SERM Montpellier Méditerranée ont étudié, dans la partie V. du présent chapitre, la mobilisation d'une nouvelle TA-TS qui pourrait être affectée à une société de projet pour le remboursement d'un emprunt de long terme concourant au financement du SERM.

Avis du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) d'avril 2026 :

« Le Conseil considère que le projet répond de toute évidence à l'objectif de désaturation du réseau existant, plus particulièrement dans sa phase 1. Exploité en doublet de lignes avec la ligne historique, il offre des perspectives de développement pour tous les types de trafic et notamment de fret. En outre, il est une condition indispensable à l'amélioration de la desserte et au cadencement envisagés dans le cadre du projet de SERM Montpellier Méditerranée.

Le projet présente un intérêt majeur en termes de résilience du réseau ferroviaire et de continuité de son exploitation dans un contexte où la ligne existante est exposée aux aléas climatiques, lesquels vont se multiplier.

Au-delà de l'intérêt certain de la liaison avec l'Espagne, le prcjet répond à la demande de capacités supplémentaires pour le développement des différents trafics voyageurs longue distance (grande vitesse et TET), régional et de fret.

Le Conseil recommande de lancer sans attendre et donc dès 2026 la conception-réalisation de la phase 1 Montpellier-Béziers, en cohérence avec l'objectif d'engagement des travaux en 2029. Le dialogue compétitif puis l'avant-prcjet devront permettre d'affermir les coûts à l'horizon 2028 au plus tard et de mieux encadrer les risques et aléas.

Les fonctionnalités de la phase 2 Béziers-Perpignan ne sont pas stabilisées, avec une différence de coût importante entre les différents scénarii qui seront soumis à concertation en 2026. En tout état de cause, la solution de mixité de la phase 2 assurerait une continuité des flux de marchandises sur cet axe européen. Le Conseil recommande aux acteurs locaux, à l'État et à la maîtrise d'ouvrage de stabiliser les fonctionnalités de cette phase à l'issue de la concertation de 2026 et d'étudier l'intérêt et les conditions d'une réalisation phasée de cette section.

La maîtrise des impacts environnementaux et la mise en œuvre des compensations demeurent des enjeux forts du prcjet global. »

- D'opérations visant à améliorer la fiabilité et la robustesse du réseau ferroviaire existant – *Investissements non intégrés à la trajectoire financière du SERM :*

Des projets de renouvellement et de modernisation du réseau ferré national (RFN) ainsi que des opérations de sécurisation et de suppression de passages à niveau (PN) auront lieu entre Nîmes et Sète d'ici à 2034, permettant d'améliorer l'offre ferroviaire. Les investissements de renouvellement et de modernisation du RFN seront financés en totalité par SNCF Réseau.

Les opérations de sécurisation et de suppression des PN font l'objet de co-financement avec les partenaires concernés (cf. Tableau n°2). Dans ce cadre, ces opérations ne sont pas inscrites au sein de la trajectoire financière du SERM.

Les principales opérations sur le réseau existant, représentant des investissements entre 180 et 200 M€, sont les suivantes :

Typologie	Opération	Horizon	Coût estimatif (€ courants)	Financeurs
Renouvellement	Suite rapide caténaire entre Lunel et Sète	2025	18 M€	SNCF Réseau
	Renouvellement des appareils de voie (RAV) – Renouvellement des voies et du ballast (RVB) en gare de Nîmes	2025-2028	13 M€	SNCF Réseau
	Hors suite caténaire Montpellier – Lunel	2026	5 M€	SNCF Réseau
	RAV – RVB Frontignan Sète	2029	6 M€	SNCF Réseau
	RVB en gare Montpellier	2030	5 M€	SNCF Réseau
	Traitement d'ouvrages hydrauliques à Valergues	-	0,3 M€	SNCF Réseau
Modernisation	Création du bâtiment CCR LR	2031	23,5 M€	SNCF Réseau

	Modernisation du CSS	2032	*A déterminer*	SNCF Réseau
	Modernisation du PRCI Sète	2032	75 M€	SNCF Réseau
Sécurisation / Suppression de PN	Vidéoprotection de 8 PN entre Montpellier et Marguerittes	2026	1,2 M€	SNCF Réseau : 50% État : 50 %
	Suppression du PN 39 de Castelnau-le-Lez	-	Entre 30 et 35 M€	CFI AVP en attente de signature pour 1,9 M€ (État : 50 %, 3M : 35 %, ville de Castelnau-le-Lez : 15 %)
	Suppression du PN 18 de Vergèze	-	1,6 M€ (hors périmètre routier)	État : 50 % CD30 : 50%

Tableau n° 2

- D'aménagements de gares, haltes et PEM ferroviaires et des études complémentaires – ***Investissements intégrés à la trajectoire financière du SERM :***

La trajectoire financière du SERM comprend toutefois l'ensemble des aménagements de gares, haltes et PEM ferroviaires prévus d'ici 2034 sur le territoire ainsi qu'un ensemble d'études, pour un montant total d'investissements de 90,4 M€$_{2025}$[17]. Ils sont détaillés dans les chapitres B. et C. de la présente partie. Il s'agit :

- De création ou de déplacement de gares et de haltes : PEM de Notre-Dame de Sablassou, PEM de Nîmes Saint-Césaire, PEM de Frontignan ;
- D'allongements de quais entre Montpellier et Nîmes : PEM de Lunel-Viel, PEM de Saint-Aunès, PEM de Valergues-Lansargues ;
- De suppressions des traversées des voies piétonnes (TVP), associées à la création de passerelles : PEM de Villeneuve-lès-Maguelone, PEM de Vic-Mireval ;
- Des études et des réserves financières complémentaires :
  - Elles concernent notamment les gares, haltes et PEM ferroviaires, dans la mesure où le développement de l'offre de service ferroviaire liée au SERM d'ici 2034 et les opérations de renouvellement et de modernisation sur le réseau existant menées par SNCF Réseau pourraient engendrer de nouveaux besoins d'investissements dans les PEM, non connus ni chiffrés à date ;
  - Le traitement des PN 23 et 25 à Lunel et du PN 26 à Lunel-Viel est également concerné[18], tout comme d'autres potentiels investissements futurs sur le linéaire existant.

2. Les collectivités territoriales du territoire présentent une situation financière d'ensemble satisfaisante à fin 2024, mais leurs capacités contributives au financement du SERM à droit constant doivent être précisées.

A la fin de l'année 2024[19], les collectivités territoriales partenaires de la phase de préfiguration du SERM présentaient une situation financière d'ensemble satisfaisante[20]. Il doit être noté que les situations individuelles des collectivités territoriales concernées peuvent être sensiblement différentes. Celles-ci ont pu également évoluer depuis la fin de l'année 2024, sur les exercices 2025 et 2026, en raison de la moindre dynamique de TVA (par rapport à l'inflation), de la hausse des dépenses (notamment sociales et d'investissement) ou encore du retournement

[17] 100,2 M€$_{courants}$

[18] Les PN 23 et 26 sont inscrits au sein du programme de sécurisation national des passages à niveau (PSN).

[19] Dernière année pour laquelle les balances comptables des collectivités territoriales partenaires de la phase de préfiguration de SERM sont disponibles librement en ligne.

[20] En 2024, le taux d'épargne brute des 9 EPCI du territoire du SERM pris ensemble, comme de la Région Occitanie, était satisfaisant (respectivement 17,2 % et 19,1 %) et supérieur aux seuils de vigilance communément admis. Si leur capacité de désendettement était également satisfaisante (respectivement 8,1 ans et 7,4 ans), elle apparaissait toutefois élevée et proche de la zone de vigilance communément admise (10 ans). *Source : Balances comptables des collectivités territoriales pour l'année 2024 – DGFIP.*

du marché de l'immobilier (ayant entraîné une forte dégradation des comptes départementaux du fait de la contraction des droits de mutation à titre onéreux – DMTO – déjà observée à fin 2024).

Dans ce cadre, la situation financière d'ensemble satisfaisante des collectivités territoriales permet d'envisager des financements en propre d'investissements du SERM, notamment dans le cadre de l'Avenant Mobilités 2023-2027 du Contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027, ou de prochains CPER.

Toutes choses égales par ailleurs, il est à noter que la mobilisation accrue de l'emprunt par les collectivités territoriales pour financer des investissements du SERM pourrait dégrader leur situation financière d'ensemble. Un tel impact des investissements du SERM sur la situation financière du territoire devra être étudié plus avant par les collectivités territoriales si elles décident de concourir budgétairement au financement des opérations du SERM. A cet égard, et comme il est développé dans le chapitre E. de la présente partie, les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée ont étudié le recours au modèle de financement des sociétés de projet fondé sur un emprunt de long terme et assis sur des recettes fiscales nouvelles à assiettes locales affectées à son remboursement. La couverture des surcoûts d'exploitation engendrés par le déploiement de l'offre SERM sollicitera également les finances des collectivités territoriales autorités organisatrices de la mobilité.

En ce qui concerne les ressources locales usuelles pour le financement des mobilités :

- **Le versement mobilité (VM) :**

Cinq des neuf EPCI du territoire du SERM Montpellier Méditerranée exercent la compétence mobilité et sont par conséquent autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales. Toutes lèvent le versement mobilité (VM). Il s'agit de Montpellier Méditerranée Métropole, Sète Agglopôle Méditerranée, Pays de l'Or Agglomération, Lunel Agglo et Nîmes Métropole.

Les recettes du VM ne sont pas saturées sur l'ensemble du territoire du SERM. Si le taux de VM atteint son niveau plafond[21] pour Montpellier Méditerranée Métropole, Nîmes Métropole, Pays de l'Or Agglomération et Lunel Agglo (respectivement à 2 %, 2 %, 0,8 % et 0,8 %), le taux appliqué par Sète Agglopôle Méditerranée (1,65 %) est inférieur au taux plafond applicable (2 %).

AOM	Taux de versement mobilité appliqué	Taux de versement mobilité plafond
Montpellier Méditerranée Métropole	2 %	2 %
Nîmes Métropole	2 %	2%
Pays de l'Or Agglomération	0,8 %	0,8 %
Sète Agglopôle Méditerranée	1,65 %	2 %
Lunel Agglo	0,8 %	0,8 %

Tableau n° 3

Sur le territoire des autres EPCI du SERM non AOM (CC du Grand Pic Saint Loup, CC Vallée de l'Hérault, CC du Clermontais, CC Lodévois et Larzac), les compétences mobilités sont assurées par :

- Le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) SRU Hérault Transport pour les compétences Transport routier interurbain de voyageur et Transport scolaire ;
- La Région Occitanie, en tant qu'AOM locale de substitution, pour les autres compétences Mobilités.

[21] Le taux plafond de VM applicable est déterminé en fonction de la population de l'EPCI, de la présence ou d'un projet de transport collectif en site propre et de la présence d'une ou plusieurs communes touristiques du territoire concerné. Pour davantage de précision, voir l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales.

Le versement mobilité additionnel (VMA) :

En outre, les quatre des huit EPCI héraultais du SERM appartiennent au syndicat mixte des transports en commun (SMTC) SRU Hérault Transport. Le SMTC Hérault Transport lève actuellement un versement mobilité additionnel (VMA) sur le territoire de six de ces huit EPCI : Pays de l'Or Agglomération, Lunel Agglo, CC du Grand Pic Saint Loup, CC Vallée de l'Hérault, CC du Clermontais et CC Lodévois et Larzac.

Les recettes du VMA semblent saturées sur l'ensemble du territoire du SERM faisant partie du SMTC SRU Hérault Transport. Si le taux de VMA atteint son niveau plafond[22] pour six de ces EPCI (CC du Grand Pic Saint Loup, CC Vallée de l'Hérault, CC du Clermontais et CC Lodévois et Larzac, à 0,5 % et Pays de l'Or Agglomération et Lunel Agglo à 0,4%). Le taux appliqué par le SMTC Hérault Transport semble inférieur au taux plafond applicable sur le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée ; toutefois un mécanisme de compensation annihile pratiquement toute marge de manœuvre à date sur ce territoire.

Le taux de VM est à son niveau plafond sur le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole, le SMTC Hérault Transport ne peut pas y lever de VMA.

AOM	Taux de versement mobilité additionnel appliqué	Taux de versement mobilité additionnel plafond
Montpellier Méditerranée Métropole	0 %	0 %
CC du Grand Pic Saint Loup	0,5 %	0,5 %
CC Vallée de l'Hérault	0,5 %	0,5 %
CC du Clermontais	0,5 %	0,5 %
CC Lodévois et Larzac	0,5 %	0,5 %
Sète Agglopôle Méditerranée	0 %	0,35 %
Pays de l'Or Agglomération	0,4 %	0,4 %
Lunel Agglo	0,4 %	0,4 %

Tableau n° 4

- **Le versement mobilité régional et rural (VMRR) :**

Comme le permet la loi de finances pour 2025, la Région Occitanie lève le versement mobilité régional et rural (VMRR) à son taux plafond (0,15%) sur le territoire des cinq EPCI du territoire du SERM qui sont AOM locales : Montpellier Méditerranée Métropole, Sète Agglopôle Méditerranée, Pays de l'Or Agglomération, Lunel Agglo et Nîmes Métropole. Les recettes du VMRR n'ont pas été fléchées par la loi de finances 2025 vers le financement des SERM. Un VM dédié aux SERM avait été porté par plusieurs acteurs, mais n'a pas été adopté *in fine*, le projet de loi-cadre relatif au développement des transports, adopté par le Sénat, ne traitant pas à ce stade du financement des SERM. De plus, la Région a investi massivement en faveur de la modernisation du matériel roulant ferroviaire, ce qui bénéficie de fait au périmètre du SERM.

La Région Occitanie ne mobilise toutefois pas à ce jour le VMRR sur le territoire des EPCI dont elle est AOM locale de substitution : CC du Grand Pic Saint Loup, CC Vallée de l'Hérault, CC du Clermontais et CC Lodévois et Larzac.

[22] Aux termes de l'article L.5722-7 du code général des collectivités territoriales, le taux du VMA *« Le taux de ce versement ne peut excéder 0,5 %. Dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité, ce taux est, le cas échéant, porté à zéro ou réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans le ressort qui coïnciderait avec l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées par le prélèvement du syndicat.* »

B. La trajectoire financière prévisionnelle du SERM traduit l'ambition d'une étoile multimodale Montpellier Méditerranée structurante à horizon 2034.

Encadré n° 2 : Éléments méthodologiques de construction de la trajectoire financière prévisionnelle du SERM

Les coûts composant la trajectoire financière du SERM Montpellier Méditerranée, évalués aux conditions économiques de 2025, ont été construits et consolidés avec l'ensemble des partenaires de la phase de préfiguration. Ils sont convertis, en note de bas de page, en euros courants pour les coûts d'investissement et aux conditions économiques de l'année concernée (2028, 2031 et 2034) pour les surcoûts d'exploitation, en utilisant une hypothèse d'inflation de 2 % par an. Ces coûts sont issus :

- Des estimations à dire d'expert de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions pour les aménagements ferroviaires, dont les gares, les haltes et les PEM ferroviaires. Les montants relatifs aux gares, haltes et PEM ferroviaires sont estimés toutes natures de dépenses comprises, dont les aléas ;

- Des estimations fournies par la SNCF Réseau et la Région Occitanie pour les coûts d'exploitation sur le réseau ferré national (RFN) à moyen terme, et des estimations fournies par la SGP à long terme ;

- Des estimations à dires d'experts fournies par la SGP pour les autres aménagements, les coûts d'exploitation non ferroviaires et les coûts d'acquisition de matériel roulant des différents modes de transports. Les montants issus de ces estimations prennent en compte les aléas et les incertitudes.

Certains coûts sont issus d'études fournies par les partenaires du SERM dans le cadre de la phase de préfiguration. Il s'agit des coûts :

- Des aménagements de la voie réservée aux transports en commun (VRTC) entre Notre-Dame de Sablassou et Castries pour le prolongement du BusTramA, fournis par Montpellier Méditerranée Métropole ;

- Des aménagements des sites propres pour le doublement de la ligne 3 du tramway de Montpellier jusqu'à Pérols et une liaison lourde en transport en commun depuis Montpellier vers l'aéroport (par exemple du tramway), fournis par Montpellier Méditerranée Métropole ;

- Des aménagements du site propre pour le prolongement de la ligne A du BHNS de Sète et des coûts son exploitation, fournis par Sète Agglopôle Méditerranée ;

- Des aménagements de sites de maintenance et de remisage pour les transports collectifs urbains montpelliérains (BusTram, tramways) et sétois (bus), fournis respectivement par Montpellier Méditerranée Métropole et Sète Agglopôle Méditerranée.

La consolidation du schéma d'ensemble a permis aux partenaires de construire une trajectoire financière prévisionnelle pour le SERM Montpellier Méditerranée. Cette trajectoire prévisionnelle correspond aux investissements nécessaires à l'établissement d'une étoile multimodale

structurante à horizon 2034, ainsi qu'aux surcoûts d'exploitation issus des chocs d'offre de transport attendus sur l'ensemble du territoire du SERM.

Le montant total des investissements nécessaires au déploiement effectif du SERM Montpellier Méditerranée s'élève à 1 226 M€$_{2025}$[23] entre 2025 et 2034, dont 1 014 M€$_{2025}$[24] pour l'aménagement ou la création d'infrastructures et 12,3 M€$_{2025}$[25] pour l'acquisition de matériel roulant. Ces coûts d'investissement comprennent également des provisions chiffrées par les partenaires à hauteur de 200 M€$_{2025}$[26]. Ces provisions incluent en particulier le traitement futur des passages à niveau (PN) du SERM, tout comme les études et les aménagements potentiels de futurs projets du territoire.

A terme, en 2034, les renforts d'offre pour l'ensemble des modes concernés engendreront des surcoûts d'exploitation évalués à 37,2 M€$_{2025}$[27]. Ce montant sera ultérieurement complété par les surcoûts d'exploitation des projets de transports collectifs en site propre portés par Montpellier Méditerranée Métropole dans le cadre du SERM.

Ces besoins de financement, détaillés dans la suite de la présente partie, sont dimensionnés à la stricte mesure des besoins du territoire en termes de mobilité. Leur phasage prévisionnel vise à créer les conditions de renforts d'offre à court terme. Pour rappel, les investissements ainsi que les renforts d'offre inscrits au sein du schéma d'ensemble permettront de :

- Développer l'attractivité du territoire en renforçant la compétitivité de la métropole et de ses bassins de vie, pour développer l'emploi et les activités dans les pôles de la couronne ;
- Rééquilibrer le territoire, en atténuant les déséquilibres entre le cœur de la métropole et les pôles relais ;
- Répondre aux difficultés de mobilité des habitants en offrant des trajets rapides, fiables et sûrs qui s'affranchissent de la congestion routière ;
- Décarboner les mobilités en proposant une alternative efficace à l'autosolisme pour les mobilités longues du quotidien (réalisées à plus de 90 % en voiture sur le territoire du SERM).

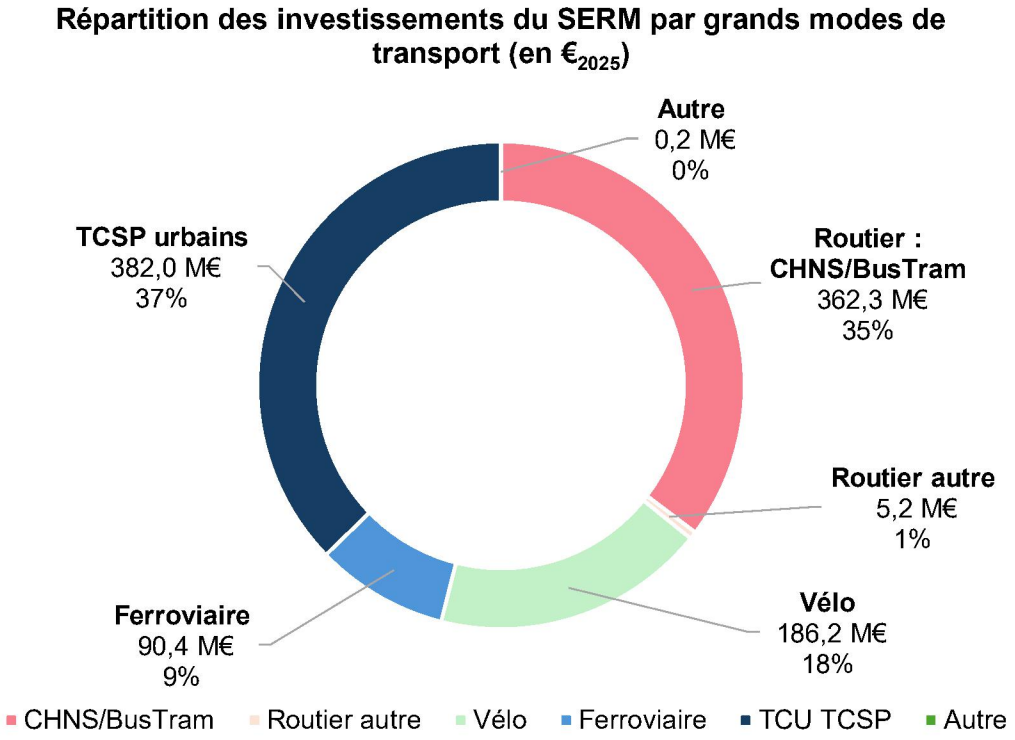
La trajectoire financière prévisionnelle du projet de SERM retranscrit la volonté des partenaires de répondre à l'ensemble de ces objectifs. Elle traduit le renforcement souhaité de l'armature des mobilités déjà présente sur le territoire, en agissant sur l'ensemble des modes de transport, et notamment les transports routiers, par le biais d'investissements dans :

- Les infrastructures routières, avec la création de cinq lignes de cars à haut niveau de service (CHNS) entre la métropole montpelliéraine et les autres pôles du territoire, notamment dans l'arrière-pays, ainsi qu'avec le prolongement du BusTramA et la création d'un BusTramB, représentant un total de 362,3 M€$_{2025}$[28] d'investissements (aménagements de voirie, aménagements des pôles d'échanges multimodaux et acquisition du matériel roulant routier associé compris) ;
- Les infrastructures cyclables, avec le développement d'aménagements cyclables départementaux, métropolitains et intercommunaux, notamment au service du rabattement autour de pôle d'échanges multimodaux (PEM), représentant un total de 186,2 M€$_{2025}$[29] d'investissements ;
- Les infrastructures ferroviaires, avec l'amélioration de l'offre sur la ligne liO Train Sète – Lunel – Nîmes, grâce notamment à des opérations d'aménagement sur les gares, haltes et PEM ferroviaires, représentant un total de 90,4 M€$_{2025}$[30] d'investissements ;

[23] 1 351 M€$_{courants}$
[24] 1 117 M€$_{courants}$
[25] 13,7 M€$_{courants}$
[26] A ce stade de la démarche SERM, le décaissement des provisions n'a pas été phasé. Pour déterminer le montant total des investissements du projet en euros courants, un phasage purement indicatif des provisions a été réalisé, suivant le phasage des autres investissements du SERM. Les provisions s'élèvent ainsi à 220,4 M€$_{courants}$.
[27] 44,5 M€$_{courants}$
[28] 395,8 M€$_{courants}$
[29] 205,8 M€$_{courants}$
[30] 100,2 M€$_{courants}$

- Les infrastructures de transports urbains, avec le doublement et/ou le prolongement de transports collectifs en site propre (TCSP) dans les cœurs urbains montpelliérain (doublement de la ligne 3 du tramway jusqu'à Pérols, liaison lourde en transport en commun depuis Montpellier vers l'aéroport) et sétois (ligne A du BHNS), représentant un total de 382 M€$_{2025}$[31] d'investissements (sites de maintenance et de remisage compris).

La répartition des investissements prévisionnels nécessaires au déploiement du SERM Montpellier Méditerranée (hors provisions) par mode de transport est la suivante[32]:



Graphique n° 1

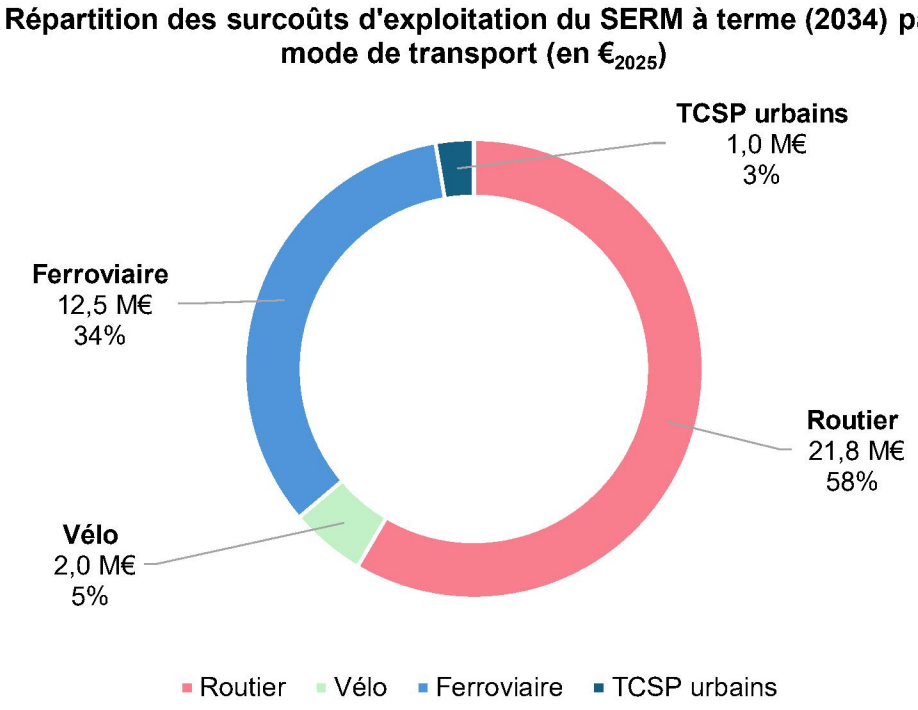
Le déploiement du SERM Montpellier Méditerranée s'appuie également sur une amélioration importante de l'offre de transport, engendrant des surcoûts d'exploitation annuels. Il s'agit :

- Pour les transports routiers, de la mise en service des nouvelles lignes ou sections de lignes des CHNS et des BusTram, représentant un total de 21,8 M€$_{2025}$[33] de surcoûts d'exploitation par an à terme (2034) ;
- Pour l'offre cyclable, de la création d'une offre servicielle à l'échelle du territoire du SERM (par exemple un service de location longue durée), représentant un total de 2 M€$_{2025}$[34] de surcoûts d'exploitation par an à terme (2034) ;
- Pour l'offre ferroviaire, du renfort d'offre sur la ligne liO Train Sète – Lunel – Nîmes, d'abord en heures creuses et le week-end entre 2028 et 2033, puis en heures de pointe à compter de 2034 dans le cadre de la mise en service de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), représentant un total de 12,5 M€$_{2025}$[35] de surcoûts d'exploitation par an à terme (2034) ;
- Pour les transports urbains, de l'offre supplémentaire issue du prolongement de la ligne A du BHNS de Sète, représentant un total de 1 M€$_{2025}$[36] de surcoûts d'exploitation par an à terme (2034). Les surcoûts d'exploitation issus du doublement de la ligne 3 du tramway de Montpellier jusqu'à Pérols et de la mise en service d'une liaison lourde en

[31] 423,2 M€$_{courants}$
[32] Autre : 0,2 M€$_{2025}$ (0,2 M€$_{courants}$) est également prévu pour l'actualisation du modèle de trafic multimodal Est Hérault.
[33] 26 M€$_{2034}$
[34] 2,4 M€$_{2034}$
[35] 14,9 M€$_{2034}$
[36] 1,2 M€$_{2034}$

transport en commun depuis Montpellier vers l'aéroport (par exemple du tramway) feront l'objet d'un chiffrage ultérieur par Montpellier Méditerranée Métropole.

La répartition des surcoûts d'exploitation issus du déploiement du SERM Montpellier Méditerranée par mode de transport est la suivante :



Graphique n° 2

C. Le programme d'investissements du projet est dimensionné par des aménagements à l'échelle du territoire du SERM et par le renforcement des transports collectifs dans les cœurs urbains.

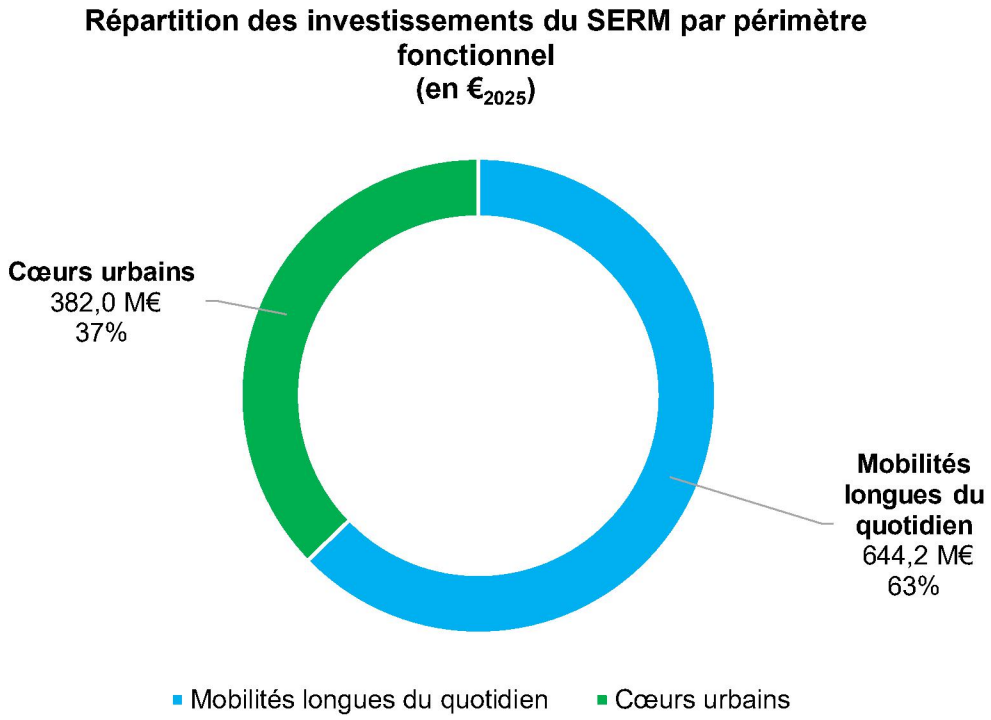
1. Les besoins d'investissement du SERM relèvent de deux périmètres fonctionnels distincts mais complémentaires.

Les investissements du SERM Montpellier Méditerranée concourent à deux objectifs principaux : construire l'étoile multimodale du SERM et renforcer le maillage des mobilités urbaines à Montpellier et à Sète. Dans ce cadre, deux périmètres fonctionnels sont distingués pour la présentation des coûts d'investissement, correspondant respectivement à ces deux objectifs : le périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » et le périmètre fonctionnel « cœurs urbains ». La segmentation des investissements entre les deux périmètres fonctionnels repose sur la notion d'unité urbaine :

- Les investissements dans des réseaux et lignes de transport dépassant les unités urbaines montpelliéraine et sétoise appartiennent au périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » : il s'agit notamment des lignes de BusTram et de CHNS ainsi que la ligne ferroviaire Sète – Lunel – Nîmes ;
- Les investissements dans des réseaux et lignes de transport restreints aux unités urbaines montpelliéraine et sétoise appartiennent au périmètre fonctionnel « cœurs urbains » : il s'agit notamment des projets de transports collectifs en site propre urbains à Montpellier (tramways) et à Sète (BHNS). Ces projets permettent un maillage et une diffusion dans les cœurs urbains.

La complémentarité et l'articulation de ces deux périmètres doivent toutefois être soulignées : leur réalisation conjointe permettra de créer le continuum des mobilités recherché, entre les cœurs urbains littoraux du SERM et les autres pôles du territoire et en simplifiant les ruptures de charge. Ils forment, ensemble, le projet de SERM Montpellier Méditerranée.

La répartition des investissements (hors provisions) entre le périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » et le périmètre fonctionnel « cœurs urbains » est la suivante :



Graphique n° 3

A ce stade de la démarche SERM, les provisions d'un montant de 200 M€$_{2025}$ ne sont pas fléchées vers l'un des deux périmètres fonctionnels.

- **Le périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »**

Les investissements du périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » s'élèvent à 644,2 M€$_{2025}$[37].

Ils comprennent l'ensemble des investissements dans les transports routiers. Il s'agit notamment des deux lignes de BusTram et des cinq lignes de CHNS (aménagements de voirie, aménagements des pôles d'échanges multimodaux et acquisition du matériel roulant routier associé compris), pour lesquels les besoins de financement sont les suivants :

- Le prolongement du BusTramA, entre Montpellier Sablassou et Castries Gare, pour un montant total de 81,2 M€$_{2025}$[38] ;
- Le BusTramB Cournonsec - Grès de Montpellier, pour un montant total de 74,5 M€$_{2025}$[39] ;
- Le CHNS Balaruc-le-Vieux - Montpellier, pour un montant total de 55,9 M€$_{2025}$[40] ;
- Le CHNS Coeur d'Hérault (Lodève / Clermont l'Hérault - Montpellier), pour un montant total de 49,8 M€$_{2025}$[41] ;
- Le CHNS Baillargues - Montpellier Sud de France, pour un montant total de 49,7 M€$_{2025}$[42] ;
- Le CHNS Saint-Gély-du-Fesc - Montpellier, pour un montant total de 31,6 M€$_{2025}$[43] ;
- Le CHNS Saint-Mathieu-de-Tréviers - Montpellier, pour un montant total de 19,7 M€$_{2025}$[44].

[37] 707,4 M€$_{courants}$
[38] 85,1 M€$_{courants}$
[39] 81,7 M€$_{courants}$
[40] 61,3 M€$_{courants}$
[41] 55 M€$_{courants}$
[42] 55,2 M€$_{courants}$
[43] 35,2 M€$_{courants}$
[44] 22,3 M€$_{courants}$

Sont également inclus au sein du périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » l'ensemble des opérations ferroviaires sur la ligne ferroviaire Sète – Lunel – Nîmes. Ces opérations concernent notamment l'aménagement de gares, haltes et PEM ferroviaires ou des allongements de quais. Il s'agit :

- Du déplacement de la gare de Frontignan ainsi que l'aménagement d'un franchissement des voies ferrés, associés à des aménagements de PEM (gare routière, parking), pour un montant de 25 M€$_{2025}$[45] ;
- Du déplacement de la halte de Nîmes Saint-Césaire, pour un montant de 20 M€$_{2025}$[46] ;
- De la création d'une halte à Notre-Dame de Sablassou, pour un montant de 20 M€$_{2025}$[47] ;
- De la suppression de la traversée des voies piétonnes (TVP) du PEM ferroviaire de Villeneuve-lès-Maguelone, associée à la création d'une passerelle, pour un montant de 6 M€$_{2025}$[48] ;
- De la suppression de la traversée des voies piétonnes (TVP) du PEM ferroviaire de Vic-Mireval, associée à la création d'une passerelle, pour un montant de 5 M€$_{2025}$[49] ;
- De l'allongement des quais de la gare de Saint-Aunès, pour un montant de 4,5 M€$_{2025}$[50] ;
- De l'allongement des quais de la gare Lunel-Viel, pour un montant de 1,8 M€$_{2025}$[51] ;
- De l'allongement des quais de la gare de Valergues-Lansargues, pour un montant de 1,8 M€$_{2025}$[52]

L'ensemble des aménagements cyclables, qu'ils soient départementaux, métropolitains ou intercommunaux, sont compris dans le périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien », en ce qu'ils servent au rabattement autour des PEM du SERM. Leur coût total s'élève à 186,2 M€$_{2025}$[53] d'investissements.

- **Le périmètre fonctionnel « cœurs urbains »**

Les investissements du périmètre fonctionnel « cœurs urbains » s'élèvent à 382 M€$_{2025}$[54].

Ils comprennent les opérations suivantes, relatives aux transports collectifs en site propre (TCSP) urbains à Montpellier et à Sète :

- Une liaison lourde en transport en commun depuis Montpellier vers l'aéroport (par exemple du tramway), pour un montant de 80 M€$_{2025}$[55] ;
- Le doublement de la ligne 3 du tramway de Montpellier jusqu'à Pérols, pour un montant de 31 M€$_{2025}$[56] ;
- L'adaptation et la construction d'un nouveau centre de maintenance tramway à Montpellier, pour un montant de 210 M€$_{2025}$[57] ;
- La création d'un dépôt pour les BusTram articulés et électriques de Montpellier, pour un montant de 25 M€$_{2025}$[58] ;

[45] 27,6 M€$_{courants}$
[46] 21,7 M€$_{courants}$
[47] 23,4 M€$_{courants}$
[48] 6,5 M€$_{courants}$
[49] 5,4 M€$_{courants}$
[50] 4,9 M€$_{courants}$
[51] 2 M€$_{courants}$
[52] 2 M€$_{courants}$
[53] 205,8 M€$_{courants}$
[54] 423,2 M€$_{courants}$
[55] 93 M€$_{courants}$
[56] 34,6 M€$_{courants}$
[57] 231 M€$_{courants}$
[58] 25,9 M€$_{courants}$

- Le prolongement de la ligne A du BHNS de Sète, entre Sète et la gare routière d'échange multimodale (GREM) de Balaruc-le-Vieux, pour un montant de 30 M€$_{2025}$[59] ;
- L'extension et la modernisation du dépôt de bus de Sète, pour permettre une transition vers la mobilité électrique, pour un montant de 6 M€$_{2025}$[60].

2. Le phasage des investissements vise à garantir la cohérence du déploiement du SERM et à créer les conditions de renforts d'offre rapides.

Pour répondre de façon prioritaire aux besoins du territoire en termes de mobilités et assurer un déploiement cohérent des différentes briques opérationnelles du SERM, une priorisation et un phasage des différents investissements est anticipé. Par le biais de mises en service échelonnées pour certains objets, notamment les aménagements de voirie pour les transports routiers, des renforts d'offre progressifs sur les modes concernés sont privilégiés sans attendre la réalisation des aménagements les plus lourds, comme la création d'infrastructures, qui seront réalisés d'ici 2034. Des aménagements légers, plus faciles et rapidement opérationnels, et réalisés d'ici 2031, permettront de créer les conditions de renforts d'offre rapides.

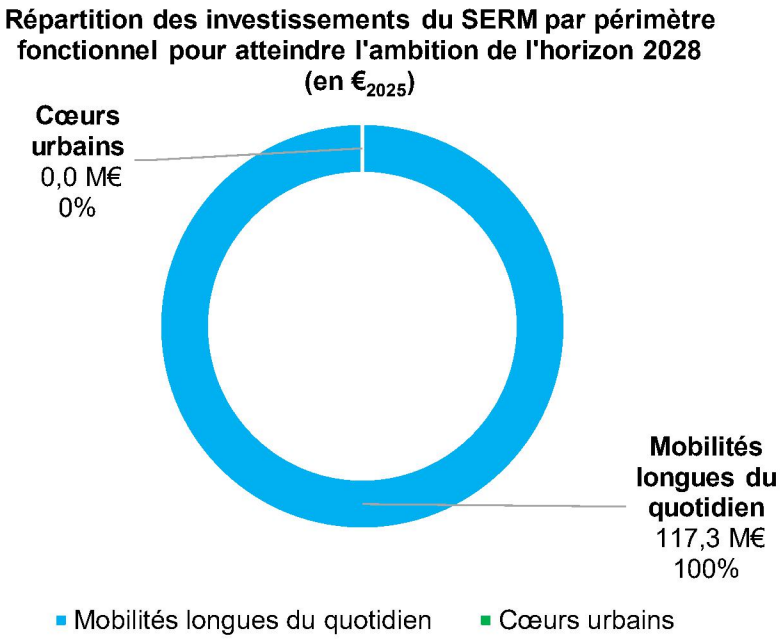
Encadré n° 3 : Exemple de phasage des investissements du SERM Montpellier Méditerranée

Le CHNS Coeur d'Hérault (Lodève / Clermont l'Hérault – Montpellier) connaîtra une première mise en service dès 2031, avec l'aménagement d'une voie dédiée sur l'axe A750/RN109/RM66 en entrée de ville entre Courpouyran (Juvignac) et jusqu'à l'approche du PEM de Mosson (voire Euromédecine et/ou Occitanie), sans traitement des franchissements d'ouvrages d'art ou échangeurs (qui sont des points noirs d'insertion). L'offre du CHNS sera portée à son niveau nominal SERM à partir de 2034, permise par le traitement de l'ensemble du linéaire soumis à la congestion.

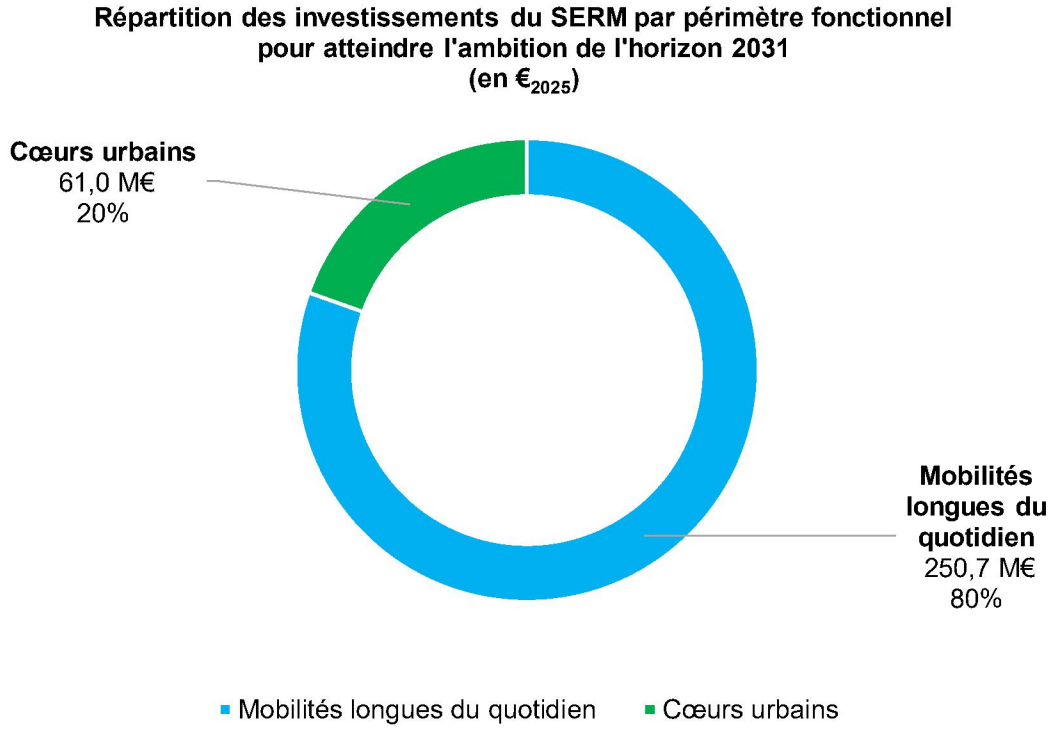
Suivant cette logique, trois horizons sont retenus pour la trajectoire financière prévisionnelle du SERM Montpellier Méditerranée, correspondant aux horizons des renforts d'offre du SERM : 2028, 2031 et 2034. Les investissements (hors provisions) pour atteindre l'ambition de l'horizon 2028 s'élèvent à 117,3 M€$_{2025}$[61], celle de l'horizon 2031 à 311,7 M€$_{2025}$[62] et celle de l'horizon 2034 à 597,2 M€$_{2025}$[63].

La répartition des investissements (hors provisions) entre le périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » et le périmètre fonctionnel « cœurs urbains » pour chacun de ces trois horizons du SERM est la suivante :

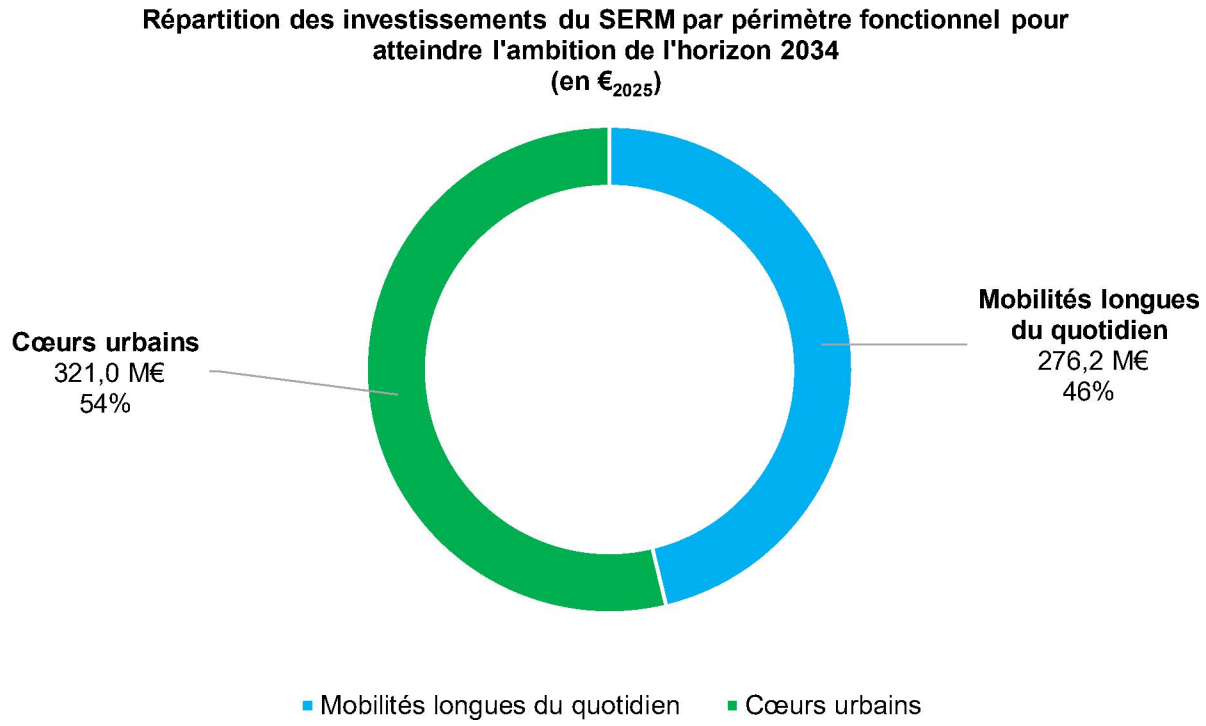
[59] 32,3 M€$_{courants}$
[60] 6,3 M€$_{courants}$
[61] 122,6 M€$_{courants}$
[62] 339,3 M€$_{courants}$
[63] 668,7 M€$_{courants}$



Graphique n° 4



Graphique n° 5



Graphique n° 6

À partir de la priorisation et du phasage retenus par les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée, les coûts d'investissement (hors provisions) nécessaires à l'atteinte des ambitions des horizons 2028, 2031 et 2034, répartis par type d'opération, sont les suivants :

Périmètre fonctionnel	Type d'opération	Ambition de l'horizon 2028	Ambition de l'horizon 2031	Ambition de l'horizon 2034
Périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »	Voirie routière	76,9 M€2025 80 M€courants	147,1 M€2025 161,1 M€courants	66,1 M€2025 76,5 M€courants
	PEM routiers	37,9 M€2025 39,9 M€courants	27,3 M€2025 30,0 M€courants	-
	Matériel roulant routier	-	12,3 M€2025 13,7 M€courants	-
	Aménagements cyclables	0,1 M€2025 0,1 M€courants	-	186,1 M€2025 205,8 M€courants
	Opérations ferroviaires	1,2 M€2025 1,3 M€courants	-	4 M€2025 4,4 M€courants
	PEM ferroviaires	1,1 M€2025 1,1 M€courants	64,1 M€2025 70 M€courants	20 M€2025 23,4 M€courants
	Autre	0,2 M€2025 0,2 M€courants	-	-
Total Périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »		*117,3 M€2025* *122,6 M€courants*	*250,7 M€2025* *274,8 M€courants*	*276,2 M€2025* *310 M€courants*

Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »	Voirie TCSP urbains	-	30 M€$_{2025}$ 32,3 M€$_{courants}$	111 M€$_{2025}$ 127,7 M€$_{courants}$
	Dépôt TCSP urbains	-	31 M€$_{2025}$ 32,3 M€$_{courants}$	210 M€$_{2025}$ 231 M€$_{courants}$
Total Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »		-	*61 M€$_{2025}$* *64,5 M€$_{courants}$*	*321 M€$_{2025}$* *358,7 M€$_{courants}$*
TOTAL		**117,3 M€$_{2025}$** **122,6 M€$_{courants}$**	**311,7 M€$_{2025}$** **339,3 M€$_{courants}$**	**597,2 M€$_{2025}$** **668,7 M€$_{courants}$**

Tableau n° 5

Cette répartition des coûts a vocation à offrir une vision des besoins de financement de l'investissement nécessaire pour l'atteinte des ambitions de chacun des trois horizons du SERM. Les volumes d'investissements correspondant à chaque horizon sont ainsi composés des coûts d'études et d'aménagements intervenant au cours du ou des horizons précédents et des coûts intervenant au cours de l'horizon concerné. Par exemple, les investissements nécessaires pour atteindre l'ambition de l'horizon 2031 sont composés de coûts devant intervenir entre 2029 et 2031 (horizon concerné) et de coûts devant intervenir entre 2025 et 2028 (horizon précédent).

3. La trajectoire financière du SERM peut compter sur des engagements financiers des partenaires déjà actés, réduisant les coûts restant à financer.

Plusieurs opérations du schéma d'ensemble du SERM font déjà l'objet d'engagements financiers de la part des partenaires, pour tout ou partie de leur financement. Il s'agit des opérations suivantes :

- La création du BusTramB Cournonsec - Grès de Montpellier, déjà financée à hauteur de 4,18 M€$_{2025}$ (1,68 M€$_{2025}$ de subventions et 2,5 M€$_{2025}$ d'études déjà engagées), pour un coût total de 74,5 M€$_{2025}$;
- Le déplacement de la gare de Frontignan, dont le financement est inscrit en totalité au sein de l'avenant Mobilités 2023-2037 du CPER 2021-2027, pour un coût total de 25 M€$_{2025}$. Ce financement est réparti entre l'État (20 %), la Région Occitanie (40 %) et les autres collectivités territoriales (40 %) et les études déjà engagées s'élèvent à près de 2 M€ ;
- La suppression de la traversée des voies piétonnes (TVP), associée à la création d'un PEM avec une passerelle à Vic-Mireval, déjà financée à hauteur de 0,1 M€$_{2025}$ au titre des études intervenant en 2026, pour un coût total de 5 M€$_{2025}$;
- La création d'un dépôt pour les BusTram articulés et électriques de Montpellier Méditerranée Métropole, déjà financée à hauteur de 2,5 M€$_{2025}$ au titre des coûts du projet intervenant en 2025, pour un coût total de 25 M€$_{2025}$.

Le montant total réputé financé par les partenaires du SERM est aujourd'hui évalué à près de 31,8 M€$_{2025}$. Le reste à financer total s'élève donc à 1 194,4 M€$_{2025}$ (dont provisions) sur l'ensemble de la trajectoire financière prévisionnelle du SERM.

Les montants d'investissement (hors provisions) restant à financer pour atteindre les ambitions des trois horizons du SERM sont les suivants :

Horizon	Ambition de l'horizon 2028	Ambition de l'horizon 2031	Ambition de l'horizon 2034
Montant total d'investissements	117,3 M€$_{2025}$	311,7 M€$_{2025}$	597,2 M€$_{2025}$
Coûts déjà financés	-	31,8 M€$_{2025}$	-
Montant restant à financer	**117,3 M€$_{2025}$**	**279,9 M€$_{2025}$**	**597,2 M€$_{2025}$**

Tableau n° 6

En outre, la quasi-totalité des actions d'investissement (études et réalisations) à lancer et mener à court terme pour déployer le SERM Montpellier Méditerranée pourrait être éligible aux financements du CPER 2021-2027.

4. Le déploiement effectif du SERM requiert des études et des aménagements à lancer de façon prioritaire.

Pour assurer le déploiement des premières briques opérationnelles du SERM, les partenaires identifient un ensemble d'études et d'aménagements à lancer de façon prioritaire, à très court terme, en 2026 et en 2027. Il s'agit des opérations suivantes :

- **En ce qui concerne les études à lancer à très court terme (2026 et 2027) :**

  - *Pour le BusTramB Cournonsec - Grès de Montpellier :* études pour l'aménagement d'un site propre, pour une mise en service en 2031 ;
  - *Pour le CHNS Baillargues - Montpellier Sud de France :* études pour l'aménagement VRTC, pour une mise en service échelonnée en 2031 puis en 2034 ;
  - *Pour le CHNS Balaruc-le-Vieux - Montpellier :* études pour l'aménagement VRTC, pour une mise en service échelonnée en 2031 puis en 2034 ;
  - *Pour le CHNS Coeur d'Hérault (Lodève / Clermont l'Hérault - Montpellier) :* études pour l'aménagement d'une voie TC dédiée, pour une mise en service échelonnée en 2031 puis en 2034 ;
  - *Pour le CHNS Saint-Mathieu de Tréviers - Montpellier :* études pour l'aménagement VRTC, pour une mise en service en 2034 ;
  - *Pour le CHNS Saint-Gély-du-Fesc - Montpellier :* études pour l'aménagement VRTC, pour une mise en service échelonnée en 2031 puis en 2034 ;
  - Études (pour un montant de 0,1 M€$_{2025}$) pour la requalification de l'A709 ;
  - Études pour les aménagements de PEM ferroviaires : Nîmes Saint-Césaire (pour un montant de 1,13 M€$_{2025}$), Villeneuve-lès-Maguelone (pour un montant de 0,68 M€$_{2025}$), Frontignan (pour un montant de 1,68 M€$_{2025}$) et Vic-Mireval (pour un montant de 0,57 M€$_{2025}$), pour des mises en service respectives en 2030, 2030, 2031 et 2032 ;
  - Études sur les gares, haltes et PEM ferroviaires du SERM (études de flux, études RADAR, pour un montant de 1 M€$_{2025}$), dans la mesure où le développement de l'offre de service ferroviaire liée au SERM d'ici 2034 et les opérations de renouvellement et de modernisation sur le réseau existant menées par SNCF Réseau pourraient engendrer de nouveaux besoins d'investissements dans les PEM ;
  - Études SNCF Réseau relatives à l'ambition ferroviaire post-2034 (pour un montant de 1 M€$_{2025}$) ;

- *Pour des aménagements cyclables :*
  - Études (pour un montant de 31 000 €$_{2025}$) pour la liaison PEM Montarnaud - Saint-Paul-et-Valmalle ;
  - Études pour la boucle vélo sud Gignac (pour un montant de 21 000 €$_{2025}$) (Gignac - Pouzols - Saint-Bauzille-de-la-Sylve).

Ces deux années (2026 et 2027) permettront également d'initier les premières études d'opportunité pour les autres objets prévus au sein du schéma d'ensemble du SERM.

- **En ce qui concerne les aménagements prioritaires à très court terme (2026 et 2027) :**

  - *Pour le prolongement du BusTram A entre Montpellier Sablassou et Castries Gare :*
    - Aménagements de VRTC entre Notre-Dame de Sablassou - et Castries, pour une mise en service fin 2028 – le coût total des investissements s'élève à 76,7 M€$_{2025}$;
    - Aménagement des PEM de Castries Gare, de Castries ZA et de Vendargues, pour une mise en service en 2027 – le coût total des investissements s'élève à 4,5 M€$_{2025}$;
  - *Pour le CHNS Coeur d'Hérault (Lodève / Clermont l'Hérault - Montpellier) :* aménagement des PEM de Clermont l'Hérault, de Lodève, de Montarnaud et de Saint-Félix-de-Lodez, pour une mise en service en 2027 – le coût total des investissements s'élève à 7,4 M€$_{2025}$;
  - *Pour le CHNS Saint-Gély-du-Fesc - Montpellier :* aménagement du PEM de Saint-Gély-du-Fesc, pour une mise en service en 2027 – le coût total des investissements s'élève à 3 M€$_{2025}$;
  - *Pour le CHNS Saint-Mathieu de Tréviers - Montpellier :* aménagement du PEM de Saint-Mathieu-de-Tréviers, pour une mise en service en 2027 – le coût total des investissements s'élève à 2,8 M€$_{2025}$;
  - Aménagement du PEM Euromédecine, pour une mise en service en 2028 – le coût total des investissements s'élève à 5 M€$_{2025}$.

D. Les renforts d'offre nécessaires à l'atteinte de l'ambition de service cible du SERM engendreront des surcoûts d'exploitation progressifs dont le financement devra être réparti entre les partenaires.

1. Les surcoûts d'exploitation concernent l'ensemble des modes de transport concernés par le déploiement du SERM Montpellier Méditerranée.

Les renforts d'offre contribuant à atteindre de l'ambition de service cible du SERM Montpellier Méditerranée engendreront des surcoûts annuels d'exploitation. Ils sont évalués, pour l'ensemble des modes, à 7,4 M€$_{2025}$[64] en 2028, à 21,7 M€$_{2025}$[65] en 2031 et à 37,2 M€$_{2025}$[66] par an à terme en 2034.

Les surcoûts d'exploitation issus du doublement de la ligne 3 du tramway de Montpellier jusqu'à Pérols et de la mise en service d'une liaison lourde en transport en commun depuis Montpellier vers l'aéroport (par exemple du tramway) feront l'objet d'un chiffrage ultérieur par Montpellier Méditerranée Métropole. Leur prise en compte conduira à accroître les surcoûts d'exploitation engendrés par le SERM Montpellier Méditerranée ici présentés.

Le phasage prévisionnel des surcoûts d'exploitation du SERM par mode de transport est le suivant :



Graphique n° 7

[64] 7,9 M€$_{2028}$
[65] 24,5 M€$_{2031}$
[66] 44,5 M€$_{2034}$

Comme indiqué dans le chapitre III.B. de la présente partie, les partenaires ont souhaité échelonner les renforts d'offre de transport sur le périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien », sans attendre la réalisation de l'ensemble des aménagements prévus. Les sauts d'offre se matérialisent donc tout au long de la trajectoire de déploiement du SERM Montpellier Méditerranée et permettent d'obtenir des gains d'offre rapides. Dans ce cadre, les surcoûts d'exploitation associés à ces renforts d'offre sont progressifs et atteindront leur niveau nominal SERM en 2034.

Encadré n° 4 : Exemples de progressivité des surcoûts d'exploitation du SERM Montpellier Méditerranée

Dans le cas des lignes de cars express, l'amélioration de l'offre sera phasée. Par exemple, sur le corridor Balaruc – Gigean – Fabrègues – Montpellier (ligne CHNS Balaruc-le-Vieux - Montpellier), à l'horizon 2027, des missions supplémentaires seront ajoutées aux heures creuses et le soir pour combler les trous d'offre. Le premier choc d'offre aura lieu à horizon 2031 (avec la réalisation de premiers aménagements) et l'offre cible sera atteinte à horizon 2034. Les surcoûts d'exploitation associés sont estimés à 0,4 M€$_{2025}$ par an à partir de 2027, puis 2,1 M€$_{2025}$ par an à partir de 2031 et enfin 2,6 M€$_{2025}$ par an à partir de 2034.

Une telle progressivité des surcoûts d'exploitation se retrouve sur les trains liO Sète-Lunel-Nîmes. Ces renforts sont d'abord réalisés en heures creuses et le week-end : les surcoûts d'exploitation associés s'élèvent à 4,5 M€$_{2025}$ par an à compter de 2028 puis à 7 M€$_{2025}$ par an à partir de 2031 (hypothèse d'une offre renforcée le week-end). C'est à partir de 2034, avec la mise en service de la phase 1 du projet LNMP, que l'offre nominale SERM sera mise en œuvre (jusqu'à 4 trains cadencés par heure en heures de pointe et 2 trains par heure en heures creuses). Les surcoûts d'exploitation ferroviaires associés s'élèveront ainsi à partir de 2034 à 12,5 M€$_{2025}$ par an.

Les surcoûts d'exploitation répartis selon les trois horizons du SERM (2028, 2031 et 2034) et par mode de transports sont les suivants :

Périmètre fonctionnel	Mode de transport	En 2028	En 2031	A terme, en 2034
Périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »	**Routier** (Bus-Tram et CHNS)	2 M€$_{2025}$ 2,2 M€$_{2028}$	12,3 M€$_{2025}$ 13,9 M€$_{2028}$	21,8 M€$_{2025}$ 26 M€$_{2034}$
	Ferroviaire	4,5 M€$_{2025}$ 4,8 M€$_{2028}$	7 M€$_{2025}$ 7,9 M€$_{2031}$	12,5 M€$_{2025}$ 14,9 M€$_{2034}$
	Vélo	0,9 M€$_{2025}$ 1 M€$_{2028}$	1,4 M€$_{2025}$ 1,6 M€$_{2031}$	2 M€$_{2025}$ 2,4 M€$_{2034}$
Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »	**TCSP urbains**	-	1 M€$_{2025}$ 1,1 M€$_{2031}$	1 M€$_{2025}$ 1,2 M€$_{2034}$

Tableau n° 7

2. Des principes directeurs partagés pourraient guider la répartition du financement des surcoûts d'exploitation entre les partenaires du SERM.

Des principes directeurs pour le financement des surcoûts d'exploitation du projet pourraient être discutés par les partenaires du SERM. Ils reposeraient sur la distinction entre les deux périmètres fonctionnels du projet. Il s'agit :

- Pour les surcoûts d'exploitation relevant du périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » (transports routiers, transports ferroviaires et vélo), qui concernent l'ensemble du territoire du projet, d'assurer le financement d'une partie du fonctionnement de ces services par la contribution de leurs usagers, *via* par exemple l'augmentation de la fréquentation ;
- Pour les surcoûts d'exploitation relavant du périmètre fonctionnel « cœurs urbains » (TCSP urbains), qui concernent uniquement Montpellier Méditerranée Métropole et Sète Agglopôle Méditerranée, d'assurer la liberté pour ces AOM d'appliquer la politique tarifaire de leur choix pour chaque ligne ;
- Dès que cela est pertinent, et en amont de la mise en service des lignes de transports routiers (BusTram et CHNS), voire des lignes de TCSP urbains, de mener un travail de rationalisation des lignes et services existants par rapport aux offres renforcées ou nouvellement déployées. Ce travail sera mené à toutes les échelles du territoire du SERM (Région, EPCI, AOM) en vue de réduire les coûts d'exploitation des partenaires. Par exemple, la mise en service du BusTramB Cournonsec - Grès de Montpellier entraînera une restructuration des lignes 34 et 38 de bus de Montpellier.

C'est dans ce cadre que les partenaires s'engagent à mener de telles discussions relatives au financement de l'exploitation. En particulier, des hypothèses de travail pourraient être les suivantes :

- D'une part, les déficits d'exploitation relevant du périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » pourraient faire l'objet d'accords de financement entre les parties prenantes concernées par chaque objet (Région, EPCI, AOM), sur la base d'indicateurs partagés mesurant le bénéfice territorial de ce renfort d'offre ;
- D'autre part, le financement de l'ensemble des surcoûts d'exploitation du périmètre fonctionnel « cœurs urbains » pourraient revenir à leur AOM, sauf si d'autres partenaires souhaitent concourir à leur financement.

Ces principes devront être confirmés par l'ensemble des partenaires du SERM Montpellier Méditerranée. Le financement des surcoûts d'exploitation des BusTram devra faire l'objet d'un traitement particulier dans la mesure où ils appartiennent au périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » du SERM mais feront partie du réseau TAM de Montpellier Méditerranée Métropole, qui pourra décider de sa politique tarifaire sur ces lignes.

E. L'élaboration du cadre de financement du SERM Montpellier Méditerranée a fait l'objet d'un travail approfondi des partenaires.

1. Différents leviers de ressources ont été étudiés par les partenaires du SERM pour le financement des investissements et des surcoûts d'exploitation.

Au cours de la phase de préfiguration, plusieurs scénarios théoriques de financement ont été étudiés à titre exploratoire par les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée. Ces modalités de financement des investissements et des surcoûts d'exploitation du SERM n'engagent nullement l'ensemble des parties prenantes au projet et ne préjugent pas des mécanismes de financement susceptibles d'être instaurés en loi de finances et des éventuels engagements de l'État.

Ces différentes modalités de financement, ainsi que les ressources et les potentiels de rendement qui leur sont associées[67], sont les suivantes :

- **Les contributions budgétaires locales, leviers classiques de financement des mobilités** *(financement des investissements et de l'exploitation)*

Le versement mobilité (VM) constitue un levier classique du financement des mobilités[68] :

- **Porter le VM à son taux plafond** pour l'AOM locale du SERM (Sète Agglopôle Méditerranée) qui n'applique pas à ce jour le taux plafond applicable permettrait de générer 2,5 M€ supplémentaires par an, au bénéfice de cette AOM[69] ;
- **Porter le VMA à son taux plafond** dès lors que ce dernier ne serait pas atteint ; en l'espèce à l'examen, cette piste ne réserverait pas de marge de manœuvre à court terme. Il doit être noté que toute hausse du taux de VM par une AOM qui n'aurait pas atteint son taux plafond pourrait résulter en une baisse du taux de VMA applicable par le SMTC Hérault Transport sur le territoire de cette AOM, et donc en une réduction des recettes du VMA associées ;
- **En considérant une évolution législative complémentaire, discutée mais non adoptée lors des débats parlementaires récents, permettant un relèvement de 0,1 point du taux de VM** dédié au financement du projet sur l'ensemble du territoire du SERM (y compris sur le territoire des EPCI pour lesquels la Région Occitanie est AOM locale de substitution), le produit total supplémentaire généré avoisinerait 9,8 M€ par an.

Une analyse menée dans le cadre de la phase de préfiguration permet également de donner de la visibilité sur les **leviers classiques de fiscalité directe locale** dont disposent les collectivités territoriales à droit constant. Cela concerne les quatre grands impôts de la fiscalité directe locale :

- La taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) ;
- La taxe foncière sur les propriétés non-bâties (TFPNB) ;

[67] Compte-tenu des données disponibles au moment de la rédaction du présent dossier de demande de statut de SERM, les estimations présentées dans cette partie sont réalisées à partir des données de l'année 2024.

[68] *Sources : table des taux du VM, VMA et VMR et masse salariale du secteur privé par EPCI – URSSAF.* Les estimations relatives aux produits complémentaires du versement mobilité devront être confirmées par des données locales. Elles ont été calculées à partir des données ouvertes de l'URSSAF relatives à la masse salariale du secteur privé sur l'année 2024 : ces données incluent la masse salariale des entreprises de moins de 11 salariés (non assujettis au versement mobilité) mais ne prennent pas en compte la masse salariale des employeurs publics.

[69] Les partenaires du SERM soulignent que les règles relatives au taux plafond du VM peuvent créer des effets de seuil pour certaines AOM, leur empêchant potentiellement de lever davantage de VM. Sur le territoire du SERM Montpellier Méditerranée, c'est par exemple le cas de Pays de l'Or Agglomération qui, en l'état, pourrait ne pas bénéficier de la possibilité de lever davantage de VM en mettant en place un TCSP, pour la seule raison que la collectivité ne dépasse pas le seuil des 50 000 habitants prévu par l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales.

- La taxe d'habitation sur les résidences secondaires (THRS) ;
- La cotisation foncière des entreprises (CFE).

A titre d'illustration du potentiel qu'elles recouvrent, le tableau ci-dessous présente les ordres de grandeur associés à une hausse de 1 point de chacune de ces taxes sur l'ensemble du territoire du SERM Montpellier Méditerranée[70] :

Montant annuel Données 2024	**TFPB + 1pt**	**TFPNB + 1pt**	**THRS + 1pt**	**CFE + 1pt**
Total sur le territoire du SERM	16,3 M€	0,1 M€	2,1 M€	3,9 M€

Tableau n° 8

- **Préparer la fin de la concession autoroutière locale (Vinci – ASF) en 2036 en lien avec le projet du SERM Montpellier Méditerranée.**

Dans la région de Montpellier, ASF (Autoroutes du Sud de la France - une société de VINCI Autoroutes), opère un réseau autoroutier d'environ 100 km :

- L'A9 (axe méditerranéen reliant l'Espagne au couloir rhodanien, ouverte en 2017) ;
- L'A709 (desserte sud de Montpellier).

Le Conseil d'État a par ailleurs validé le financement à 100 % des travaux du Contournement Ouest de Montpellier (COM) par VINCI (300 M€ pour environ 6 km de voies), dans le cadre d'un adossement à cette concession détenue par ASF.

Dans la perspective de faire circuler des services express routiers sur l'A709, les partenaires locaux initient une réflexion sur l'avenir de cette autoroute. Une étude partenariale dédiée est à lancer dès l'obtention du statut avec pour double objectif d'identifier les travaux à réaliser (aménagements d'échangeurs, voies réservées), ainsi que les enjeux en termes d'investissement et d'exploitation de cette voirie.

Les résultats de cette étude pourront nourrir la stratégie de renouvellement de la concession prévue en 2036.

- **Le modèle de financement des sociétés de projet** *(financement de l'investissement)*

Pour le financement des investissements, les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée envisagent de recourir aux leviers offerts par la loi du 27 décembre 2023[71] relative aux SERM, en particulier le recours à une ingénierie financière fondée sur le recours à l'emprunt.

Encadré n° 5 : Le modèle de financement des sociétés de projet type Société des grands projets (SGP)

Parmi les solutions susceptibles d'être envisagées pour couvrir le besoin de financement en investissement du SERM Montpellier Méditerranée, le modèle des sociétés de projet permet de sécuriser la réalisation du projet dans la durée. Dans le cas du Grand Paris Express, le recours à ce modèle constitue l'une des conditions indispensables ayant permis la concrétisation du projet, donnant la visibilité nécessaire à l'ensemble des acteurs impliqués, que ce soient les élus du territoire ou le maître d'ouvrage.

[70] *Source : Fichier de recensement des éléments d'imposition à la fiscalité directe locale (REI) - DGFIP*

[71] Aux termes de l'article 20-3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris créé par la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains, « *(…) D.-L'établissement public Société des grands prcjets ou ses filiales peuvent également participer au financement des prcjets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures de transport entrant dans le périmètre d'un service express régional métropolitain. (…)* ».

1. *Les raisons de l'intérêt du recours au modèle du Grand Paris Express comme piste de financement de l'investissement*

L'intérêt de ce modèle de financement repose sur l'effet de levier permis par l'emprunt. Plus précisément, l'emprunt sur des durées longues permet de lisser dans le temps la contribution financière sollicitée par les investissements nécessaires. Par ailleurs, le remboursement de l'emprunt sur un horizon de long terme, s'étalant après la mise en service des projets financés, est en cohérence avec la durée d'amortissement des objets financés. Ce modèle permet également une réduction de la contrainte financière des règles d'équilibre assignées aux budgets locaux, avec un lissage du financement du projet et un détachement des seules contributions budgétaires de l'État et des collectivités territoriales. Enfin, il offre également un accès à des ressources distinctes de celles mobilisées au titre de la fiscalité locale.

À l'instar de l'expérience du Grand Paris Express, le recours au modèle des sociétés de projet pourrait, dans le cadre du SERM Montpellier Méditerranée, constituer un levier pour réaliser des investissements significatifs et concentrés sur une période relativement resserrée de 9 ans, entre 2026 et 2034. Ce dispositif permettrait d'étaler la contribution financière sur une durée plus longue, en cohérence avec la durée d'amortissement des objets financés. Ainsi, cela assurerait une soutenabilité financière au SERM, permettant sa réalisation.

2. *Le mode de fonctionnement*

Le modèle de financement du Grand Paris Express pris en exemple se décline en trois phases :

- Une phase de couverture des besoins primaires (dépenses de construction) par l'emprunt jusqu'à la mise en service du réseau ;
- Une phase de refinancement des emprunts dont le capital n'a pas pu être encore remboursé ;
- Une phase d'amortissement de la dette jusqu'à son terme.

Dans le cas du Grand Paris Express, le remboursement de l'emprunt repose sur une fiscalité affectée à la SGP issue notamment des taxes suivantes : taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement annexées à ces catégories de locaux (TSB), taxe additionnelle à la taxe de séjour (TA-TS), taxe spéciale d'équipement (TSE).

Dans ce cadre, les partenaires du SERM ont étudié les rendements potentiels de ressources fiscales nationales à assiettes locales usuellement affectées au remboursement d'emprunts de long terme portés par des sociétés de projet. Il s'agit de :

- La **taxe additionnelle à la taxe de séjour** (TA-TS) : le produit total de la taxe de séjour nette de ses reversements est estimé pour l'année 2024 à 9,1 M€ à l'échelle des 9 EPCI du territoire du SERM[72].
  De manière additionnelle :
  - Une taxe additionnelle départementale de 10 % est appliquée par les Conseils départementaux de l'Hérault et du Gard, pour un produit de 0,9 M€ sur le territoire du SERM en 2024 ;
  - Un dispositif de taxe additionnelle à la taxe de séjour (TA-TS) est d'ores et déjà mobilisé au titre du projet LNMP à hauteur de 34 %, représentant un produit additionnel de 2,6 M€ à l'échelle des 8 EPCI héraultais du territoire du SERM en 2024 ;

[72] *Source : Balances comptables des collectivités territoriales pour l'année 2024 – DGFIP*

L'instauration d'une nouvelle taxe additionnelle à la taxe de séjour (TA-TS) de 10 % permettrait dès lors de générer un produit évalué à 0,9 M€ par an sur l'ensemble du territoire de SERM ;

- La **taxe spéciale d'équipement** (TSE) : le produit attendu global de toute TSE est déterminé en loi de finances et réparti entre les 4 grands impôts de la fiscalité directe locale (TFPB, TFPNB, THRS, CFE). La TSE est d'ores et déjà mobilisée sur le versant ouest de la région Occitanie pour le financement de la LNSO (Ligne nouvelle du Sud-Ouest).

Par exemple, pour un produit théorique global de 5 M€ sur l'ensemble du territoire du SERM, la répartition entre les différents impôts directs de la fiscalité locale serait la suivante :

Données 2024	**TFPB**	**TFNPB**	**CFE**	**THRS**
Répartition du produit théorique global de 5 M€ sur chaque impôt direct local	+ 3,9 M€	+ 0,06 M€	+ 0,67 M€	+ 0,34 M€
Impact sur le taux de chaque impôt direct local	+ 0,2 %	+ 0,4 %	+ 0,2 %	+ 0,2 %
Evolution de la contribution moyenne par contribuable	+ 7 €	+ 0,5 €	+ 7 €	+ 5 €

Tableau n° 9

- La **taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement annexées à ces catégories de locaux** (TSB) : un produit total potentiel corrélé aux revenus par habitant (reflet de l'activité et donc du foncier économique) est simulé en fonction des PIB départementaux. Une taxation de 5€/m^2 de bureaux, 2,5€/m^2 de commerces, 1€/m^2 de stockage et 1€/m2 de stationnement, tarifs proches de ceux appliqués au sein de la 4e circonscription de TSB en Île-de-France, permettrait de générer près de 21,1 M€ par an à l'échelle du SERM[73]. Ce potentiel pourrait être confirmé par une analyse plus fine des données relatives aux locaux professionnels.

- **La captation des plus-values foncières liées au déploiement du SERM** *(financement du SERM)*

Dans le cadre des engagements des partenaires du SERM relatifs aux enjeux d'aménagement urbain développés dans la partie 6.A. du présent dossier, la captation des plus-values foncières pourrait également constituer une source de revenus à mobiliser pour assurer le financement du projet. Il s'agit de capter une fraction des gains socio-économiques engendrés par l'amélioration de l'accès à un moyen de transport générée par les investissements réalisés dans le cadre du déploiement du SERM, matérialisés notamment par l'augmentation de la valeur des terrains et des immeubles.

Une telle approche pourrait être permise :

- D'une part, **par le recours à la fiscalité**, en mobilisant des outils existants, comme l'instauration de secteurs avec une taxe d'aménagement majorée (TAM). La part communale de cette taxe allant de 1 à 5 % peut en effet être majorée jusqu'à 20 % dans des secteurs définis dans le PLUi[74]. Sous réserve d'évolutions législatives, d'autres outils pourraient être adaptés, notamment la mobilisation d'une part dédiée supplémentaire des droits de mutation à titre onéreux (DMTO). Ces outils fiscaux permettraient de capter la plus-value foncière sur des projets ou des transactions immobilières qui se déroulent en dehors d'opérations planifiées. De telles recettes fiscales nouvelles

[73] *Source : Fichier des critères de répartition des dotations des EPCI pour l'année 2024 – DGCL*
[74] Plan local d'urbanisme intercommunal.

ne devront pas venir en contradiction avec les intérêts des collectivités territoriales partenaires du SERM. De même, il faudra veiller à ce qu'elles n'aient pas d'effets désincitatifs sur la réalisation des projets urbains ;

- D'autre part, **par une intervention foncière publique**, visant à détenir et à aménager des actifs fonciers et immobiliers situés dans les zones pré-identifiées gagnant en attractivité du fait du SERM et pouvant être cédés avec plus-value ou générer des revenus locatifs fléchés vers ses financeurs. Ce mode de captation permet de sécuriser le foncier le plus en amont possible des projets pour minimiser les risques opérationnels et bénéficier de l'augmentation de valeur des fonciers. Il présente également l'avantage de pouvoir majorer la création de valeur en coordonnant les investissements SERM avec une politique de densification et de développement urbain des zones à proximité des gares et des PEM SERM.

- **D'autres leviers pour le financement du SERM Montpellier Méditerranée**

Plusieurs pistes de financement ont été évoquées par les partenaires du SERM dans une logique d'exploration de l'ensemble des leviers potentiels. Il s'agit notamment des ressources évoquées dans le rapport de la conférence Ambition France Transports et pouvant, pour certaines d'entre elles, être mobilisées par l'État au niveau national. A ce titre, les possibilités jugées prioritaires par les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée sont l'évolution du versement mobilité (VM affecté aux projets de SERM, déplafonnement du taux du VM), la captation des plus-values foncières et les ressources issues du renouvellement des concessions autoroutières historiques. Il peut également s'agir par exemple d'une redevance locale liée aux mobilités, d'une écocontribution poids-lourds ou de péages urbains. Ces leviers de financement, restant à préciser en lien avec l'État, pourraient faire l'objet d'approfondissement par des études spécifiques lors des phases ultérieures du projet de SERM.

En sus de ces ressources nouvelles, les collectivités territoriales partenaires souhaitent également disposer d'une meilleure visibilité concernant la participation de l'État au financement du SERM, au-delà de l'Avenant Mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan État-Région 2021-2027.

2. Les modalités du recours à une ingénierie financière reposant sur un emprunt de long terme *via* une société de projet

Dans le cadre de l'étude du modèle de financement des sociétés de projet par les partenaires du SERM, des modélisations théoriques fondées sur le recours à l'emprunt ont été menées pour évaluer le besoin en ressources nouvelles à affecter à son remboursement.

Les simulations financières sont réalisées en prenant en compte les seuls montants restant à financer à partir de 2029 et jusqu'à 2034, hors provisions et hors acquisition de matériel roulant dans la mesure où la loi du 27 décembre 2023 relative aux SERM ouvre le recours à un financement par la Société des grands projets (SGP) des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures de transport seulement.

Les deux périmètres d'investissement sur la base desquels les simulations ont été réalisées sont les deux périmètres fonctionnels du projet détaillés précédemment :

- Le périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien » ;
- Le périmètre fonctionnel « cœurs urbains ».

Les principales hypothèses de modélisation sont les suivantes :

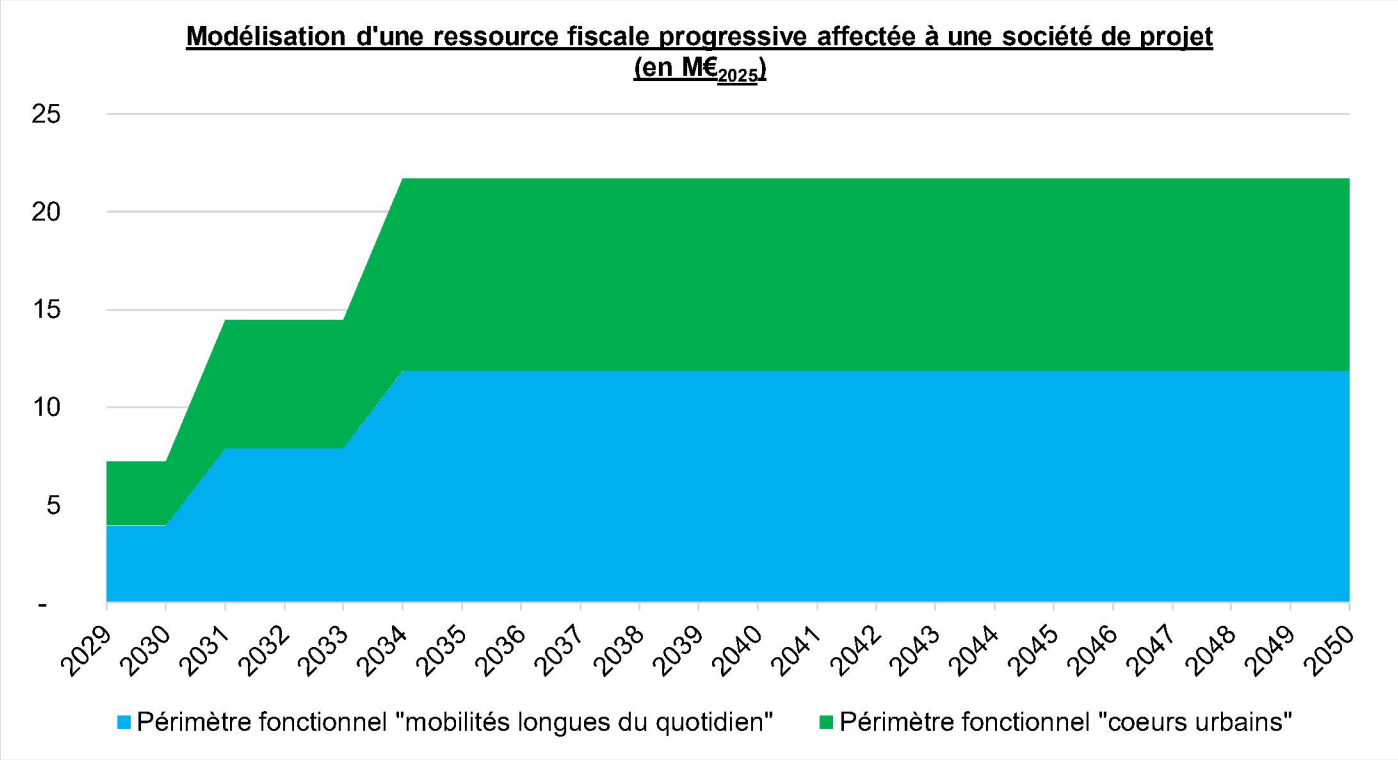
- Une inflation moyenne à 2 %, un taux d'emprunt de 3,2 % avec un amortissement total de la dette de 40 ans après la mise en service du SERM, soit en 2074 ;
- Un besoin en recettes nouvelles linéaires, avec un montant fixe entre 2029 et 2074, est simulé, ainsi qu'un besoin en recettes nouvelles par paliers, qui correspondent aux

deux horizons de saut d'offre du SERM Montpellier Méditerranée après 2029 : 2031 et 2034.

Les résultats des modélisations sont présentés dans le tableau ci-dessous et exprimés en $€_{2025}$:

Périmètre d'investissement	Périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »	Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »
Montant total d'investissement entre 2029 et 2034	~ 386,9 M€ d'investissements	~ 319,2 M€ d'investissements
Besoin en recettes nouvelles affectées au remboursement de l'emprunt (linéaire)	~ 11,1 M€/an en 2029 jusqu'en 2074	~ 9,2 M€/an en 2029 jusqu'en 2074
Besoin en recettes nouvelles affectées au remboursement de l'emprunt (paliers)	~ 3,9 M€/an en 2029, ~ 7,9 M€/an en 2031, ~ 11,8 M€/an en 2034 jusqu'en 2074	~ 3,3 M€/an en 2029, ~ 6,6 M€/an en 2031, ~ 9,9 M€/an en 2034 jusqu'en 2074

Tableau n° 10



Graphique n° 8

Les recettes nouvelles affectées au remboursement de cet emprunt pourraient être les ressources fiscales nationales à assiettes locales classiquement utilisées par des sociétés de projet et étudiées par les partenaires du SERM, parmi un panier plus large de ressources nouvelles ou existantes. Il doit être noté que tout décaissement prévu des opérations du SERM Montpellier Méditerranée avant la mise en place d'un tel modèle d'ingénierie financière fondé sur l'emprunt devra être financé budgétairement par les partenaires du SERM. De plus, toute participation budgétaire supplémentaire au financement du SERM permettrait de réduire d'autant le besoin en ressources affectées au remboursement d'un tel emprunt.

Les conditions permettant la mise en place d'une telle ingénierie financière doivent être définies, au travers d'un travail partenarial permettant d'identifier puis de mettre en œuvre le panier de recettes nécessaires.

A cet égard, deux prérequis opérationnels qui encadreraient le recours au modèle de financement des sociétés de projet pourraient être discutés par les partenaires du SERM :

- **La définition d'un effort** (notamment fiscal) **équitable entre l'ensemble des EPCI du territoire selon les bénéfices territoriaux** rendus effectifs par le déploiement du SERM et **selon un phasage temporel correspondant à la matérialisation de ces gains** ;

- **La facilitation de l'acceptabilité de nouvelles recettes fiscales pour les contribuables,** grâce aux améliorations concrètes, visibles et rapides de l'offre de service sur l'ensemble de l'étoile multimodale Montpellier Méditerranée permises par la mise en œuvre du SERM.

Ces principes devront être confirmés par l'ensemble des partenaires du SERM Montpellier Méditerranée.

La trajectoire financière prévisionnelle du SERM Montpellier Méditerranée retranscrit l'ambition des partenaires pour le territoire : déployer une étoile multimodale structurante. Cette trajectoire est dimensionnée aux besoins de mobilité du territoire et phasée pour améliorer rapidement l'offre de transport.

Pour assurer le financement du SERM (1,23 Md€$_{2025}$ d'investissements à horizon 2034 et 37,2 M€$_{2025}$ de surcoûts d'exploitation par an à terme), les partenaires ont étudié l'ensemble des leviers et des ressources à leur disposition, dont le recours au modèle d'ingénierie financière des sociétés de projet reposant sur un emprunt de long terme.

Les modalités de financement des investissements et des surcoûts d'exploitation feront l'objet de discussions complémentaires entre les partenaires du SERM.

PARTIE 8 :
La gouvernance du SERM Montpellier Méditerranée

Le déploiement du SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans un contexte institutionnel et territorial marqué par une forte diversité d'acteurs et une longue tradition de coopérations. Dans ce cadre, le SERM constitue une opportunité stratégique pour franchir une nouvelle étape dans l'intégration des mobilités, en structurant un cadre de gouvernance adapté aux enjeux actuels et futurs du territoire. L'enjeu est à la fois de consolider les coopérations existantes, d'assurer une meilleure articulation entre les compétences des différents acteurs et de permettre un pilotage coordonné des projets.

La diversité des périmètres institutionnels et le caractère structurant des opérations à mener renforcent la nécessité de disposer d'un dispositif de coordination efficace.

C'est dans cette perspective que la gouvernance du SERM doit permettre d'assurer une cohérence d'ensemble, lisible et partagée, en organisation le dialogue entre partenaires, et en permettant de suivre le bon avancement des opérations et leur articulation.

A. Un riche historique de coopérations territoriales sur le territoire du SERM Montpellier Méditerranée

La réflexion des partenaires sur la gouvernance du SERM s'inscrit dans leur volonté de poursuivre les démarches engagées sur le territoire dans une logique de cohérence d'ensemble. Depuis les années 2000, la gouvernance des mobilités a évolué au gré des réformes institutionnelles et des volontés politiques locales :

- Dès **2003**, le **syndicat mixte Hérault Transport,** constitué sous la forme d'un **syndicat mixte au sens de la loi SRU**, est créé afin d'assurer la coordination et l'organisation des transports publics à l'échelle départementale de l'Hérault. Cette création de SM SRU à cette échelle et à cette période doit être soulignée par son caractère inédit. Ce syndicat associe le **Département de l'Hérault** et les **principales autorités organisatrices locales**, soit les communautés d'agglomération disposant de réseaux urbains. Hérault Transport a pour mission principale d'organiser les transports interurbains et scolaires, de structurer une offre cohérente entre réseaux urbains et départementaux, et de porter une politique tarifaire et de services harmonisée sur l'ensemble du territoire. Tous les cofinanceurs de la préfiguration du SERM - excepté Nîmes Métropole, en sont membres.
- **Montpellier Méditerranée Métropole (3M) a été créée en 2015**. Elle regroupe 31 communes, avec Montpellier comme ville-centre. Elle exerce des compétences étendues (aménagement du territoire, politiques urbaines, transports, environnement, etc.). On notera que le périmètre de la métropole est relativement restreint par rapport à son aire d'influence. Cela a pour conséquence que l'aéroport de Montpellier Méditerranée et le port de Sète Sud de France ne sont pas sur le territoire de la métropole. Aussi, l'accès à une partie du littoral constitue un sujet d'articulation entre la métropole et les EPCI concernés.
- **Nîmes Métropole**, créée en 2001, regroupe 39 communes, avec Nîmes comme ville-centre. Elle exerce nombre de compétences (dont les transports ou la voirie d'intérêt communautaire). Son périmètre est assez cohérent avec son bassin de vie et de mobilité. L'aéroport Nîmes – Grande Provence Méditerranée est situé sur son territoire.
- **À compter de 2017, la Région Occitanie est devenue AOM** pour les transports routiers interurbains et scolaires, en substitution du Département (et a intégré le syndicat mixte Hérault Transport), et pour les territoires non couverts par une AOM locale, ce qui vient s'ajouter à sa compétence préexistante d'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux. Ensuite, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) héraultais qui n'avaient pas exercé ou souhaité exercer la compétence mobilité ont délégué celle-ci à la Région, conformément au dispositif prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM).
    - D'autres intercommunalités structurées autour de pôles urbains, telles que **Montpellier Méditerranée Métropole, Sète Agglopôle Méditerranée, Pays de l'Or Agglomération, Nîmes métropole ou Lunel Agglo** (depuis 2025), conservent **leur statut d'AOM locale** sur leur périmètre, tandis que la Région exerce aujourd'hui la compétence mobilité sur l'ensemble des espaces périurbains et ruraux du département.

Tableau des acteurs du périmètre du SERM Montpellier Méditerranée

Catégorie	**Nom**
AOM	Région Occitanie, Montpellier Méditerranée Métropole, Lunel Agglo, Pays de l'Or Agglomération, Sète Méditerranée Agglo, Nîmes métropole
Département	Département de l'Hérault
AOT – SM SRU	Hérault Transport
EPCI non AOM	CC du Clermontais, CC Lodévois et Larzac, CC Vallée de l'Hérault, CC du Grand Pic Saint Loup
Syndicat mixte	SYDEL du Pays Cœur d'Hérault
Acteurs associés	Département du Gard, CA Hérault Méditerranée, CC Rhôny Vistre Vidourle, CC des Cévennes Gangeoises et Sumènoises
Opérateurs serviciels	*TAM*
Conseils de Développement (CODEV)	CODEV de la CC du Grand Pic Saint-Loup CODEV du Pays Coeur d'Hérault CODEV de Montpellier Méditerranée Métropole CODEV de Nîmes Métropole CODEV de la CA Pays de l'Or CODEV de Sète Agglopôle Méditerranée CODEV du PETR Vidourle Camargue
Autres acteurs	MEDEF, CCI, FNAUT, FUB, …



On notera le projet de **Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)**, extrêmement structurant pour le territoire, qui a dessiné une forme de gouvernance de projet inédite sur le territoire, dès les années 2010 et de façon renforcée depuis les années 2020. Particulièrement sur le territoire héraultais, la gouvernance du projet LNMP s'appuie sur une implication étroite des collectivités locales, au premier rang desquelles la Région Occitanie, cheffe de file de la mobilité, et SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage. Les EPCI de l'Hérault, notamment Montpellier Méditerranée Métropole, Béziers Méditerranée et les intercommunalités situées dans l'aire d'influence de la future infrastructure, sont associés de manière structurée aux instances de pilotage et de concertation du projet. Cette gouvernance territorialisée vise en particulier à assurer la cohérence entre le projet LNMP et les stratégies de mobilité portées à l'échelle métropolitaine. D'ailleurs, les partenaires ont relevé l'enjeu à venir d'assurer la coordination entre le projet LNMP et la démarche désormais lancée du SERM Montpellier Méditerranée. On précisera que cette coordination légitime entre le SERM Montpellier Méditerranée et LNMP ne remet bien sûr pas en cause la gouvernance propre à un grand projet ferroviaire comme LNMP, notamment en raison de son échelle supra-métropolitaine.

Plus récemment, pour le déploiement et la coordination des mobilités du quotidien, les partenaires actuels s'étaient entendus pour lancer des **études multimodales**, dont le relais a été immédiatement pris par le **lancement de la démarche SERM en janvier 2024**. **Nîmes Métropole**, à l'extérieur du bassin de mobilité de la métropole de Montpellier, avait d'ores et déjà été associée en raison des flux de navetteurs entre Montpellier et Nîmes, axe majeur du schéma des mobilités du territoire. Depuis le lancement de la démarche SERM, des territoires « aux franges » ont d'ailleurs manifesté leur intérêt d'être associés à la démarche SERM (CA Hérault Méditerranée et CC des Cévennes Gangeoises et Suménoises situées dans l'Hérault,

la CC Rhôny Vistre Vidourle et le PETR Causses et Cévennes situés dans le Gard par exemple).

Particulièrement conscients des enjeux de gouvernance, les partenaires avaient d'ores et déjà formalisé dans le dossier de labellisation dit « dossier minute » leurs ambitions suivantes :

- « La concrétisation du saut qualitatif des mobilités sur le périmètre du SERM requiert une collaboration étroite et une mise en commun des compétences de l'État, des collectivités, des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), des autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), du Syndicat Mixte Hérault Transport ainsi que des entreprises et établissements publics nationaux (SGP, SNCF) comme locaux (TaM…). »
- « Créer une structure de coopération assumant un rôle de coordination des partenaires (Autorités organisatrices de la mobilité, EPCI non AOM, Département, Syndicat mixte Hérault Transport) sur le périmètre du SERM. »

B. Le SERM Montpellier Méditerranée, une opportunité pour institutionnaliser une structure locale de coordination souple, adaptée aux enjeux du territoire

1. La gouvernance doit permettre d'associer à minima les partenaires et les acteurs locaux du périmètre SERM :

- La **Région Occitanie**, autorité organisatrice régionale du transport ferroviaire et routier non urbain ;
- Le **département de l'Hérault,** notamment en tant que gestionnaire et maître d'ouvrage des routes départementales, et le **département du Gard** au titre de l'inclusion de la desserte ferroviaire des gares de Nîmes Métropole vers la métropole montpelliéraine et de leurs accès via le réseau routier départemental ;
- Les **EPCI disposant de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité** : Montpellier Méditerranée Métropole, CA Sète Agglopôle (SAM), CA Pays de l'Or (POA), CA Lunel Agglo (depuis le 1er juillet 2025), CA Nîmes Métropole (en prenant en compte la spécificité de la prise en compte uniquement des 3 gares ferroviaires Nîmes Centre, Nîmes Pont du Gard et Nîmes Saint Césaire) ;
- Les **EPCI n'ayant pas la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité** (exercée par la Région Occitanie) **et partenaires du SERM** : CC Lodévois & Larzac, CC du Grand Pic Saint Loup (GPSL), CC de la Vallée de l'Hérault, CC du Clermontais, le SYDEL du Pays Cœur d'Hérault ;
- Le **syndicat mixte SRU Hérault Transport**, qui regroupe l'ensemble des AOM du territoire, dont on rappellera que le périmètre correspond à celui du département de l'Hérault et non pas exactement à celui du SERM ;
- **SNCF Réseau** et **SNCF Gares & Connexions** maîtres d'ouvrage des infrastructures ferroviaires et gares
- La **Société des grands projets**.

2. La gouvernance doit permettre d'associer aussi d'autres partenaires à la démarche

- La **CA Hérault Méditerranée**, la CC des Cévennes Gangeoises et Suménoises, la **CC Rhôny Vistre Vidourle** et le **PETr Causses et Cévennes**, qui ont fait part de leur volonté de pouvoir être associés à la démarche par courrier officiel ;
- Les acteurs économiques majeurs du territoire comme le **Port Sud de France** et l'**Aéroport Montpellier Méditerranée**, et les représentants du MEDEF et des CCI ;
- Les **CODEV** ainsi que les **associations** telles que la FUB, la FNAUT (cf. partie dialogue territorial).

3. Le dispositif de gouvernance doit permettre d'assurer la coordination, la transparence et le partage d'informations à l'ensemble des partenaires du SERM, dans les travaux et dans l'exploitation du SERM.

Des entretiens bilatéraux menés avec chacun des partenaires ont permis de récolter la matière nécessaire pour consolider une vision de la gouvernance du SERM une fois le statut obtenu. Ces entretiens ont permis de clarifier des grands principes auxquels la gouvernance de demain doit répondre, en respectant bien sûr la loi relative aux SERM qui demande la mise en place d'une « structure locale de coordination », ayant pour vocation de permettre la coordination des maîtrises d'ouvrage du SERM.

Les enjeux suivants ont été collectivement identifiés :

- Poursuivre dans l'esprit de la démarche de préfiguration du SERM, une démarche fructueuse, avec un format souple et efficace ;
- Rassembler tous les acteurs sur les enjeux de mobilités en articulation avec les instances existantes pour un déploiement cohérent du SERM en lien avec les autres politiques publiques se déployant sur le territoire ;
- Assurer la transparence et la coordination entre les différents partenaires, quelles que soient leurs compétences en matière de mobilités et leur rôle dans la démarche SERM.

La multiplicité des gouvernances de projet existantes ou qui seront déployées pour chacune des opérations, qui n'associent pas forcément l'ensemble des partenaires du SERM, soit du fait de leur compétence ou non d'AOM, soit du fait de leur positionnement géographique, renforce l'enjeu de coordination dans le cadre d'une démarche partenariale SERM. Aussi, le déploiement du SERM Montpellier Méditerranée s'appuiera sur des études déjà lancées, par exemple celle relative au CHNS Cœur d'Hérault, ou à lancer le plus rapidement possible, comme celle relative à la branche nord sur le territoire du Grand Pic Saint Loup, qui concernent plus spécifiquement certains partenaires du SERM.

Compte-tenu de la diversité des acteurs sur le territoire concerné par le SERM, l'objectif est de pouvoir disposer d'un dispositif de gouvernance neutre et central, dédié à la mise en œuvre du SERM, en mesure de consolider l'avancement du déploiement de l'ensemble des composantes du SERM. L'action de ce dispositif de gouvernance permettrait de faciliter la coordination entre les études déjà en cours, celles à lancer et les travaux à mener. L'objectif serait de s'appuyer sur la comitologie mise en place durant la phase de préfiguration du dossier de demande de statut de SERM pour assurer cette coordination, ainsi que la transparence et le partage d'informations entre tous les partenaires.

La mise en place d'une gouvernance des maîtrises d'ouvrage pour le SERM Montpellier Méditerranée, telle que prévue par la loi relative aux SERM

Dès l'octroi du statut, le schéma de gouvernance défini pour sa mise en œuvre s'appuie sur les dispositifs prévus par la loi relative aux SERM. En effet, il s'appuie sur la mise en place d'une structure locale de coordination au sens de l'article L. 1215-8 du code des Transports. La loi invite à ce que cette structure locale de coordination soit constituée sous la forme d'un groupement d'intérêt public (GIP)[75] ou toute autre structure locale de coordination. Ainsi, elle peut aussi tout à faire prendre la forme d'une **comitologie souple** sans personnalité juridique morale, option retenue par les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée, et se composera :

- d'un **comité stratégique (COSTRAT)**, rassemblant les financeurs et signant une convention de suivi avec un espace dédié aux échanges et arbitrages entre élus. Le comité désigne parmi ses membres un référent pour chaque groupe thématique, assurant le portage politique et l'animation générale de la démarche ;
- d'un **comité technique (COTEC)**, assurant la coordination de différents groupes de travail thématiques et sectoriels, à mobiliser dans le temps quand cela est nécessaire. Le COTEC veille au respect du cadrage des groupes thématiques validées par le COSTRAT, assure la transmission des informations au comité stratégique et l'économie générale des groupes de travail thématiques ainsi que leur temporalité de mise en œuvre.
    - Les **groupes de travail thématiques** permettront notamment un traitement à l'échelle du SERM dans son ensemble des différentes composantes du projet :
        - Ferroviaire (axe Sète-Montpellier-Nîmes, articulation avec LNMP, traitement des PN, pôles d'échange ferroviaires…)
        - Route multimodale (services routiers et car express, vélo, covoiturage)
        - Services à l'usager (billettique, information voyageurs, services à déployer à l'échelle du SERM comme le vélo libre-service)
        - Aménagement du territoire et évaluation (articulation entre les politiques d'aménagement du territoire et de mobilités, modélisation des services du SERM, …).
    - Les **groupes de travail par secteur géographique** permettront notamment de faire des zooms sur certains territoires en s'assurant de la cohérence des opérations entre elles :
        - Cœur de Métropole : Montpellier et Nîmes
        - Bassin de Thau
        - Plaine Ouest
        - Cœur d'Hérault
        - Pic Saint Loup
        - Lunellois Littoral

[75] Un groupement d'intérêt public (GIP) est une personne morale de droit public, autonome financièrement, et dotée d'une structure de fonctionnement légère et de règles de gestion souples. Il consiste en la réunion plusieurs personnes morales pour exercer ensemble, pendant une durée déterminée, des activités d'intérêt commun. La loi relative aux SERM prévoit la mise en place d'un GIP dérogatoire au droit commun.

Il est par ailleurs décidé que soit créé un **statut d'observateur** pour des acteurs qui souhaiteraient participer à la démarche, comme la CA Hérault Méditerranée et la CC Rhôny Vistre Vidourle par exemple. Le statut d'observateur devra être sollicité par courrier aux partenaires du SERM et sera validé par le comité stratégique. Les membres observateurs pourront participer aux travaux et débat des groupes de travail thématiques, sans droit de décision au comité stratégique.

Les **COPAR** des AOM, les **CODEV** du périmètre du SERM, les **associations** et autres acteurs institutionnels pourront bien sûr être associés en tant que de besoin dans le cadre du déploiement de cette gouvernance.

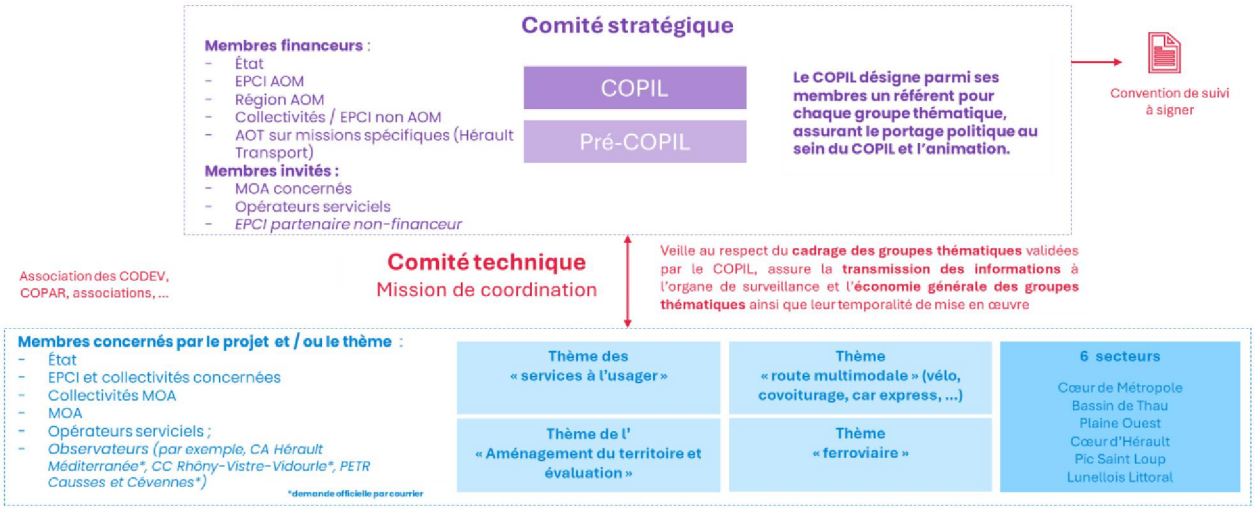


Schéma de la gouvernance du SERM Montpellier Méditerranée

A mesure de la montée en puissance du déploiement du SERM, et en lien avec l'évolution des enjeux par rapport à la phase d'élaboration du dossier de statut SERM, la forme juridique de la structure locale de coordination pourrait évoluer d'une forme de type « comitologie » à une forme de type groupement d'intérêt public (GIP), si les parties prenantes le jugent pertinent.

Focus – compatibilité entre le schéma de gouvernance proposé et le projet de loi-cadre relatif au développement des transports

Le **projet de loi-cadre relatif** au **développement** des **transports** semble, dans sa version déposée au Parlement par le Gouvernement en février 2026, poursuivre une volonté de faire évoluer la structure locale de coordination en structure locale de gouvernance, qui conserve la mission de veiller à la livraison de l'ensemble des services, ouvrages, matériels et infrastructures de transport nécessaires à la réalisation de ce projet de service. Par rapport à la structure locale de coordination prévue par la loi actuelle, sa composition serait ainsi élargie à l'Etat, aux AOM et aux financeurs (ce qui est d'ores et déjà prévu dans le schéma montpelliérain). Les dispositions dans le texte déposé au Parlement prévoient en outre que la Convention de suivi soit désormais signée par les membres de la structure locale de gouvernance.

Le comité stratégique (l'organe de surveillance)

Le **comité stratégique** de la structure locale de coordination permet de réunir les personnes morales concourant au financement du SERM, les AOM concernées et l'Etat. Pourront y être

associés, avec voix consultatives, les EPCI observateurs, les opérateurs serviciels et autres acteurs étroitement associés au SERM.

Ce cadre de gouvernance favorise les échanges entre les financeurs et le comité technique de la structure locale de coordination et, le cas échéant, les MOA concernés par les points à l'ordre du jour, en particulier sur les orientations du SERM, le respect de sa Feuille de route (décrite ci-après) et la coordination des maîtres d'ouvrage exercée au sein de l'organe de pilotage.

Les partenaires financeurs du SERM, membres de l'organe de surveillance, bénéficieront d'un reporting consolidé de l'ensemble des opérations du SERM, à un rythme régulier à définir dans le corpus conventionnel établissant le schéma de gouvernance du projet. Ce reporting sera réalisé par le comité stratégique de la structure locale de coordination ; sa fréquence et son étendue sont susceptibles d'évoluer en fonction des étapes de conception et de réalisation et de la multiplicité des opérations du SERM. Il fera figurer une information consolidée (i.e. de l'ensemble des composantes du SERM, tous MOA confondus) :

- Du suivi de l'avancement de la passation des principaux marchés nécessaires à la conception et à la réalisation du SERM ;
- Du suivi de l'avancement de la maîtrise foncière du SERM ;
- Du suivi de l'avancement physique (études, procédures et travaux) de la réalisation du SERM ;
- Des coûts et délais avérés à jour ;
- De la cartographie des risques identifiés, évalués en coûts et en délais ainsi que des plans d'actions mis en œuvre pour réduire les incidences des risques identifiés ;
- Et de tout autre sujet transverse qui aurait pu être contractualisé dans la Convention de Suivi.

Les déterminants de ce reporting seront formalisés dans un corpus conventionnel à établir dans les prochaines étapes à l'issue de la phase d'élaboration concertée du dossier de demande de statut de SERM.

Le comité technique, l'organe de pilotage de la structure locale de coordination assure la coordination.

Pour que la structure locale de coordination (SLC) soit en mesure d'exercer ses missions, des représentants des maîtres d'ouvrages composent le comité technique collégial de la structure, chargé de réaliser les missions sous le contrôle du comité stratégique constitué des financeurs ou de représentants qu'ils auront désignés. Les maîtres d'ouvrage identifiés dans la convention de suivi désignent leurs représentants au comité technique après approbation par le comité stratégique.

Sans se substituer aux MOA des différentes opérations du SERM qui gardent leurs prérogatives, le comité technique devra mener à bien des actions au regard des engagements des MOA et pour s'assurer de leur bonne articulation entre eux, conformément aux missions confiées à la structure locale de coordination prévue par l'article L.1215-8 du code des transports :

- Suivi du respect des objectifs de chaque MOA : le COTEC devra assurer un suivi régulier, dans le cadre d'un dialogue avec les MOA concernés, des engagements qui ont été pris par ces derniers.

- Dans le cadre de son suivi, le COTEC instruira, avec les MOA concernés, les évènements qui seraient susceptibles d'avoir une incidence significative sur leurs objectifs et les interfaces structurantes avec les autres opérations du SERM.
- A ce titre, certaines évolutions des objectifs de chaque MOA – en fonction de leur importance – devront faire l'objet d'une instruction par le COTEC. Cette instruction, menée avec le MOA concerné, visera à évaluer les éventuelles incidences, notamment :
    - s'assurer que les opérations restent cohérentes avec les orientations des schémas de planification territoriale régionaux et locaux ;
    - analyser leurs conséquences sur le schéma cible du SERM ;
    - identifier les conséquences sur les interfaces structurantes avec les autres MOA et par conséquence, sur leurs propres objectifs.
- Reporting consolidé de la mise en œuvre du SERM : le COTEC réalisera, a minima annuellement, un reporting consolidé de l'avancement du SERM auprès du COSTRAT, sur la base de ses échanges réguliers avec les MOA du SERM. Dans ce cadre, le COTEC réalisera le rapport d'activité public prévu à l'article L.1215-8 du code de transports.
- Coordination entre les MOA du SERM : pour veiller à la bonne articulation des MOA, le COTEC aura pour responsabilité de tenir une cartographie des interfaces structurantes entre les différentes opérations des MOA du SERM. Etant précisé que ceux-ci demeurent responsables de la mise en œuvre des interfaces concernées.
- En cas de désaccord entre un ou plusieurs MOA, une procédure de médiation sur les conflits aux interfaces pourra être mise en place.

Compte-tenu de son positionnement central, dédié à la mise en œuvre du SERM, et de son caractère collégial, la structure locale de coordination pourrait réaliser des missions complémentaires à définir, autres que le socle minimum prévu par la loi, sans entacher les prérogatives des MOA :

- Coordonner les actions nécessaires à la préparation et au dépôt auprès des autorités compétentes des demandes d'autorisations administratives (dont les autorisations environnementales) des MOA du SERM, chaque MOA conservant ses responsabilités quant au dépôt des dossiers de demande d'autorisation administrative ;
- Coordonner des démarches d'association du public en lien, ou non, avec la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- Réaliser des analyses dont le périmètre couvre l'ensemble du périmètre du SERM : études socio-économiques, étude de trafic, etc.
- Définir une stratégie et réaliser des actions de communication à l'échelle du SERM.

A noter que les financeurs conservent en tout état de cause à leur main un levier financier – sur les opérations qu'ils financent directement – dans le cadre des conventions de financement concernées, et dans le respect de la Feuille de route du SERM.

La mise en œuvre du schéma de gouvernance du SERM repose sur un corpus conventionnel permettant de formaliser les objectifs collectivement retenus par les partenaires du SERM

Le corpus conventionnel pour la gouvernance de mise en œuvre du SERM repose sur la conclusion – à l'issue de l'obtention du statut de SERM et en tenant compte des dispositions de l'arrêté ministériel d'octroi de celui-ci - d'une convention de suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages rendus nécessaires par l'ambition de service du SERM. Cette convention de suivi est conclue – conformément aux dispositions de l'article L.1215-8 du code des Transports – entre la structure locale de coordination d'une part et l'État, les autorités organisatrices de la mobilité concernées et les collectivités territoriales financeuses du projet de SERM d'autre part.

Cette convention – conclue pour une durée de dix ans et actualisée tous les trois ans – est le premier support de l'engagement commun des acteurs du SERM qui en sont signataires, et a fortiori des maîtres d'ouvrage à qui sont assignés des objectifs, traçant ainsi la feuille de route du SERM. Dans le cas d'une structure locale de coordination sous format d'une comitologie souple telle que prévue dans le schéma du SERM Montpellier Méditerranée, tous les maîtres d'ouvrage doivent signer cette convention.

Proposition d'une architecture contractuelle avancée : définir et opérationnaliser une « feuille de route du SERM », socle de l'engagement commun des acteurs

La Feuille de route du SERM – élaborée sur la base des éléments présentés dans le dossier de statut et qui seront validés par l'arrêté ministériel d'octroi du statut – déterminerait ainsi :

- L'offre cible en matière de transport (offre de service cible par mode, territoire, etc.), son évolution dans le temps, les services associés, ainsi que les matériels roulants et infrastructures nécessaires pour permettre les sauts d'offre ;

- Les objectifs de performance et de qualité ;

- Les objectifs de coûts et de délais des opérations, leur ordonnancement dans le temps les unes par rapport aux autres ;

- Les objectifs de sécurité de l'exploitation et d'interopérabilité des équipements projetés.

Cette feuille de route du SERM pourrait être complétée par des feuilles de route des maîtres d'ouvrage, déclinaisons individuelles et opérationnelles de la feuille de route du SERM :

Pour être en mesure de mettre en œuvre un suivi des objectifs de chacun des maîtres d'ouvrage du SERM par la structure locale de coordination (SLC), il est nécessaire que soient définis pour chacun d'entre eux un ensemble d'objectifs et les modalités de leur suivi : c'est le rôle des conventions d'objectifs et de moyens (sur le modèle de la Solideo), qui pourraient être conclues entre chaque MOA du SERM et la SLC, et à laquelle serait annexée une feuille de route du MOA. En l'absence d'une SLC dotée de personnalité morale, et en particulier lors de la première phase du déploiement de la gouvernance, ces éléments pourraient figurer dans la convention de suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages à signer par l'État, les AOM concernés par le SERM, les collectivités territoriales ou groupements qui participent au financement du SERM et les MOA.

La feuille de route du MOA constitue la déclinaison de la feuille de route du SERM à l'échelle de chaque opération. Il est entendu que la déclinaison en feuille de route de MOA s'entend pour les opérations relevant des réseaux de transports en commun structurants nécessaires à la mise en œuvre de l'ambition de service du SERM – qu'ils soient financés ou non par des financements « fléchés SERM » - ou des opérations (hors ferroviaires) en interaction forte avec le SERM.

La feuille de route du MOA a vocation à déterminer l'ambition de service phasée et l'ensemble des objectifs du MOA qui feront l'objet d'un suivi dans le temps par la SLC. En miroir de la

feuille de route du SERM, la feuille de route du MOA devra déterminer les objectifs permettant d'atteindre ceux de la feuille de route du SERM :

- Les objectifs de performance et de qualité ;

- Les objectifs de délais des opérations ;

- Les objectifs de coûts ;

- Les objectifs de sécurité de l'exploitation et d'interopérabilité des équipements projetés.

Focus – articulation de la démarche SERM avec les contrats opérationnels de mobilité (COM)

En matière de gouvernance, la loi relative aux SERM dispose qu'un contrat opérationnel de mobilité (COM), tel que défini par la loi d'orientation des mobilités, doit être signé au plus tard dans un délai de six mois suivant l'obtention du statut de SERM. Bien que ce cadre de coopération ne porte pas sur la mise en œuvre de services nouveaux et doit être, en ce sens, bien distinct de la gouvernance du SERM, il est souhaitable que les démarches puissent être menées en bonne articulation, pour s'assurer que les enjeux de mobilité soient traités à la bonne échelle et permettre un échange continu entre ces deux espaces de dialogue.

La gouvernance de l'exploitation

Compte-tenu de l'organisation de la compétence mobilités sur le territoire, la gouvernance de l'exploitation revêt un enjeu stratégique majeur : il s'agit de bâtir un modèle de gouvernance de l'exploitation adapté à ce territoire, articulant les compétences régionales et locales avec une structure existante telle qu'Hérault Transport, et offrant un cadre durable à la coopération entre acteurs. Ainsi, les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée affirment leur volonté de définir une stratégie commune d'exploitation pour assurer la continuité des offres à l'échelle du périmètre du SERM Montpellier Méditerranée.

Aussi, cette gouvernance de l'exploitation est nécessaire compte-tenu de la nature du SERM Montpellier Méditerranée, composé de nouveaux services routiers interurbains pour lesquels les partenaires souhaitent identifier des modalités communes de gouvernance et de financement.

La mise en place d'une instance dédiée à la gouvernance de l'exploitation requiert un périmètre géographique aligné sur les enjeux du SERM montpelliérain ; elle a vocation à couvrir, à terme, l'ensemble des EPCI du périmètre. Les partenaires souhaitent ainsi faire de cette configuration l'enceinte de coordination politique privilégiée pour la gestion et le financement des services routiers du SERM. Elle permettra en outre d'apporter aux EPCI un appui en ingénierie et, le cas échéant, en maîtrise d'ouvrage pour les actions locales d'intermodalité.

Sur le territoire héraultais, l'existence du syndicat mixte SRU (SM SRU) Hérault Transport peut constituer une base de réflexion. En effet, si aujourd'hui le périmètre d'Hérault Transport ne se calque pas parfaitement sur le périmètre du SERM, le SM SRU dispose d'ores et déjà de compétences (bien qu'incomplètes au regard des composantes SERM et des acteurs associés ou pas totalement assurées), à la fois obligatoires et optionnelles :

- Compétences obligatoires :
    - Coordonner l'ensemble des services organisés par les collectivités membres à destination des usagers de transport collectif

- Mettre en place un système d'information à destination des usagers
- Rechercher la création d'une tarification coordonnée ainsi que des titres de transport uniques ou unifiés

- Compétences optionnelles, qui lui ont été transférées :
  - L'organisation des transports publics non urbains de voyageurs et l'organisation du transport scolaire (transféré de la Région à Hérault Transport)
  - Le transfert de la compétence du transport scolaire par les AOM locales à Hérault Transport.

En outre, selon son objet statutaire, « le Syndicat Mixte peut réaliser toute concertation, étude, action de promotion, de communication et d'amélioration des services publics des transports concourant au développement de l'intermodalité ».

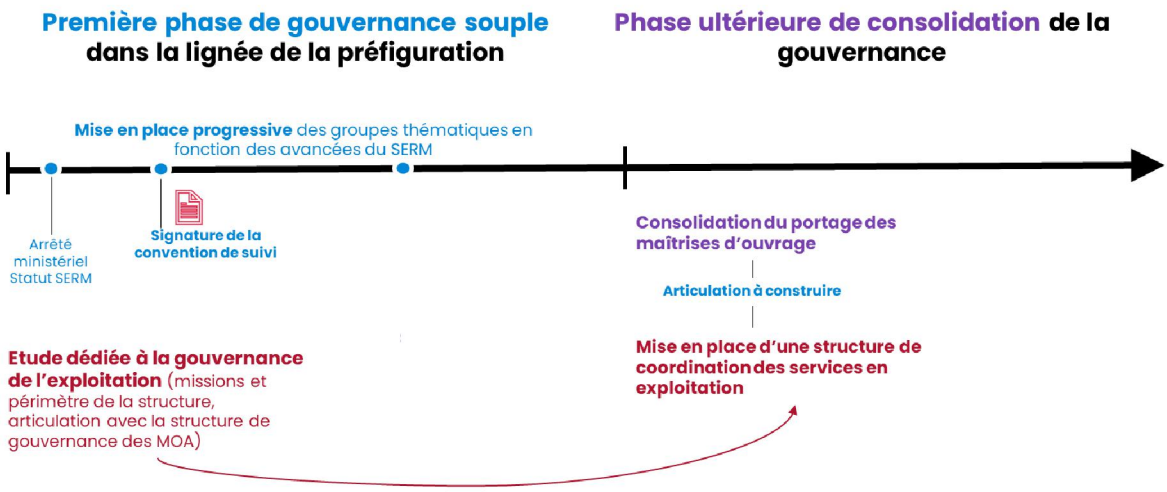
Dans une réflexion qui élargirait le champ d'action du SM SRU, les compétences qui pourraient être ajoutées "à la carte" tant sur le périmètre que sur la nature des missions, concernent notamment l'intermodalité, la gestion des PEM, les CHNS.

Les partenaires souhaitent affiner leur réflexion en lançant dès maintenant l'élaboration d'un cahier des charges conjoint et partenarial pour une étude visant à analyser et formaliser les conditions d'une coopération renforcée sur le périmètre du SERM concernant le volet exploitation. L'objectif est d'apporter une aide à la décision aux élus pour arrêter les modalités de gouvernance des mobilités interterritoriales, à partir d'une analyse croisée des formes de coopération possibles. L'étude a vocation à conclure sur la nécessité et la configuration d'une gouvernance de l'exploitation à l'échelle du SERM Montpellier Méditerranée, en identifiant les dispositifs les plus pertinents pour coordonner et suivre les services routiers de mobilité intercommunaux à l'échelle du bassin de mobilité de Montpellier.

L'articulation des gouvernances

La structure locale de coordination de la maîtrise d'ouvrage du SERM et la structure de gouvernance de l'exploitation constituent deux dispositifs complémentaires mais distincts. La première assure la coordination opérationnelle des maîtres d'ouvrage et le suivi du déploiement opérationnel lié à la réalisation du SERM ; la seconde incarne une enceinte de coordination politique, responsable de l'organisation du service, de la planification de l'offre et de la supervision de son exploitation. Cette structure pourra également coordonner les politiques de tarification, de billettique et d'information voyageur.

Afin de garantir un déploiement rapide et cohérent du choc d'offre prévu dans le cadre du SERM, une articulation étroite entre ces deux structures devra être envisagée, selon des modalités adaptées.



Une comitologie dédiée pourra être instaurée pour formaliser cette articulation, sans interférer avec le corpus conventionnel prévu par la loi relative aux SERM.

Enfin, la structure chargée de la gouvernance de l'exploitation pourrait, le cas échéant, assurer directement la maîtrise d'ouvrage ou l'exploitation de certaines composantes du SERM hors ferroviaires, notamment servicielles, en vertu des compétences qui lui seraient attribuées.

Les principes de gouvernance partagés apparaissent comme un levier essentiel pour déployer cette feuille de route des mobilités qu'est le SERM. Réunir l'ensemble des acteurs aux compétences et périmètres distincts autour d'une ambition commune et coordonner la réalisation des projets y concourant, dans une logique de convergence des stratégies territoriales et de mise en cohérence des orientations.

Le dispositif proposé s'appuie sur une organisation souple, permettant de poursuivre la comitologie mise en place durant la phase de préfiguration, et de construire un cadre partenarial neutre et de confiance pour assurer le suivi des opérations du SERM et garantir la transparence des échanges et le partage d'informations entre les partenaires.

En parallèle de la coordination des projets d'infrastructures, la gouvernance intègre également la poursuite des réflexions sur l'articulation des compétences des acteurs en matière d'exploitation, pour assurer la continuité des services de mobilité et la cohérence de l'offre à l'échelle du périmètre. Cette organisation permet ainsi d'accompagner de manière structurée et progressive la mise en œuvre du SERM, afin d'atteindre, dans la durée, l'ambition collective portée par les acteurs du territoire.

Table des illustrations

Figure 1 : Schéma de l'étoile montpelliéraine à long terme issu de l'étude étoile 7
Figure 2 : Périmètre institutionnel du SERM Montpellier Méditerranée (Source : SGP) 9
Figure 3 : Carte de synthèse des objectifs du SRADDET (source : SRADDET Occitanie 2040) 11
Figure 4 : Carte de synthèse des enjeux des SCoT sur le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée (Source : SGP / Egis) 13
Figure 5: Composition des instances de gouvernance du projet 16
Figure 6 : Poids des EPCI en termes de Population et d'Emplois (Source : Insee, 2021) 21
Figure 7 : Densité de population (Source : Insee, 2021) 22
Figure 8 : Evolution de la population dans les grands ensembles du territoire (Source : Insee) 23
Figure 9 : Pôles générateurs touristiques (Source : Atlas cartographique Grand projet de territoire) 25
Figure 10 : Polarité de service (Source : https://diagnostic-mobilite.fr – INSEE 2022) 26
Figure 11 : Population active (Source : https://diagnostic-mobilite.fr – INSEE 2022) 27
Figure 12 : Personnes au chômage (Source : https://diagnostic-mobilite.fr – INSEE 2022) .. 28
Figure 13 : Cadres et professions intellectuelles supérieures (Source : https://diagnostic-mobilite.fr) 28
Figure 14 : Ouvriers et employés (Source : https://diagnostic-mobilite.fr) 29
Figure 15 : Niveau de vie médian (Source : https://diagnostic-mobilite.fr) 30
Figure 16 : Précarité énergétique liée à la mobilité en voiture (Source : https://diagnostic-mobilite.fr) 30
Figure 17 : Déplacements Domicile – Lieu de Travail (Source : INSEE, 2021) 31
Figure 18 : Déplacements Domicile – Lieu de Travail et part modale par quadrant (Source : Etude étoile, INSEE, 2015) 32
Figure 19 : Part des ménages disposant au moins d'un véhicule (Source : https://diagnostic-mobilite.fr) 33
Figure 20 : Véhicules classés Crit'Air 4, 5 ou non classés (Source : https://diagnostic-mobilite.fr) 33
Figure 21 : Axes routiers structurants et en projet dans la métropole de Montpellier (Source : 3M) 35
Figure 22 : Réseau de tramway de Montpellier (Source : TAM) 36
Figure 23 : Connexion entre les lignes de tramway et les lignes Hérault Transport et Pays de l'Or (Source : Hérault Transport et Pays de l'Or) 37
Figure 24 : Chaines intermodales - Trajet jusqu'à Montpellier Saint-Roch à l'heure de pointe (estimation des temps de trajet via : Google Maps, fiches horaires des exploitants TAM et Hérault Transport, site interne Oui SNCF, 2019) (Source : étude étoile) 38
Figure 25 : Carte de synthèse des infrastructures existantes et en projet (Source : Atlas cartographique Grand projet de territoire) 39
Figure 26 : Evolution des surfaces urbanisées (Source : Atlas cartographique Grand projet de territoire) 42
Figure 27 : Occupation du sol (Source : BD TOPO) 44
Figure 28 : Cartes des émissions en O3, PM10 et PM2.5 en 2023 sur le département de l'Hérault (Source : ATMO Occitanie) 45
Figure 30 : Trame verte et bleue & corridors écologiques (Source : Atlas cartographique Grand projet de territoire) 46
Figure 30 : Enjeux de protection écologique (Source : Atlas cartographique Grand projet de territoire) 47
Figure 31 : Carte de vulnérabilité au risque inondation sur le territoire du SERM Montpellier Méditerranée (Source : Data Gouv, SGP / Egis) 48

Figure 32 : Part de la population exposée au risque de submersion marine (Source : SRADDET, Dynamiques d'Occitanie, Regards croisés des agences d'urbanisme, Juin 2017) 50
Figure 33 : Aléa feu de forêt sur le département de l'Hérault (Source : DDT34) 51
Figure 34 : Carte de vulnérabilité au risque mouvement de terrain sur le territoire du SERM Montpellier Méditerranée (Source : Data Gouv, SGP / Egis) 52
Figure 35 : Evolution des températures moyennes annuelles (Source : Observatoire du climat en Occitanie) 53
Figure 36 : Carte des sites et sols pollués sur le périmètre du SERM Montpellier Méditerranée (source : BD CASIAS et BASOL, SGP / Egis) 54
Figure 37 : Carte de synthèse de risques (Source : Atlas cartographique Grand prcjet de territoire) 55
Figure 38 : Atelier de dialogue territorial, Crédits : Société des grands prcjets 60
Figure 39 : Schéma d'offre cible du SERM Montpellier Méditerranée 70
Figure 40 : Lignes régulières du périmètre SERM exploitées par Hérault Transport (Source : Hérault Transport) 74
Figure 41 : *Fréquentation annuelle 2022 des lignes sur des futurs axes de CHNS du SERM, nombre d'allers-retours et dernier départ en 2026 (Source : Hérault Transport)* 75
Figure 42 : les principes du car express (source : SGP) 76
Figure 43 : Opportunités indicatives de dessertes complémentaires ouvertes par l'évolution de l'armature routière dans une logique multimodale 78
Figure 44 : Planning type (Source : Egis) 80
Figure 45 : Car express Balaruc-le-Vieux - Montpellier Garcia Lorca - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis) 81
Figure 46 : Car express Baillargues - Montpellier Sud-de-France - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis) 82
Figure 47 : Car express Saint-Gély-du-Fesc - Montpellier Occitanie - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis) 83
Figure 48 : Car express Saint-Mathieu-de-Tréviers - Montpellier Occitanie - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis) 84
Figure 49 : Car express Cœur d'Hérault - Montpellier Mosson - Arrêts envisagés (Source : SGP / Egis) 85
Figure 50 : BusTram A (Source : SGP / Egis) 86
Figure 51 : BusTram B (Source : SGP / Egis) 87
Figure 52 : Extrait de carte du réseau ferré en Occitanie (Source : Interne SNCF Réseau). 90
Figure 53 : Présentation de l'impact d'une mixité des trafics (Source : Recommandations du conseil scientifique des observatoires de la saturation ferroviaire – « kit pédagogique »). 98
Figure 54 : Présentation des deux phases du Prcjet LNMP (Source : Interne SNCF Réseau). 104
Figure 55 : Haltes et gares à l'horizon cible. 108
Figure 56 : Ambition cible 2040+ souhaitée par la Région en heures de pointe 108
Figure 57 : Schéma des fonctions d'un réseau vélo SERM (Source : SGP) 111
Figure 58 : Etude du réseau cyclable SERM théorique (Source : Egis) 112
Figure 59 : Carte de recollement du réseau cyclable théorique avec le réseau actuel et prcjeté du territoire (Source : Egis) 113
Figure 60 : Réseau Express Vélo (REV) (Source : Plan de Mobilité 2032 3M) 114
Figure 61 : Prcjets retenus dans le cadre du SERM (Source : Egis) 115
Figure 62 : Réseau cyclable SERM – Détail des lignes 116
Figure 63 : Réseau cyclable SERM (Source : Egis) 117
Figure 64 : Stations Vélomagg (Source : PDM 3M) 119
Figure 65 : Stationnement vélo identifié autour des PEM du SERM (Source : Egis) 121
Figure 66 : Schéma d'offre cible du SERM Montpellier Méditerranée et classification des PEM 130

Figure 67 : Illustration de la trɛjectoire vers l'offre cible MaaS du SERM 145
Figure 68 : Aires de covoiturage existantes au niveau de la métropole de Montpellier (Source : PDM 3M) 147
Figure 69 : Evolution du nombre de trɛjets cofinancés par mois par 3M (source : 3M) 147
Figure 70 : Aires de covoiturage existantes sur le périmètre SERM (Source : Plan Hérault Covoiturage) 148
Figure 71 : Nombre de places de stationnement sur Montpellier (Source : PDM 3M) 149
Figure 72 : Hiérarchisation des parkings-relais de 3M à l'horizon 2032 (Source : PDM 3M) 150
Figure 73 : Véhicules autorisés et périmètres d'application de la ZFE-m dans la métropole de Montpellier par phases (Source : PDM 3M) 151
Figure 74 : Périmètre de la ZFE-m de 3M et des axes dérogatoires (Source : PDM 3M) ... 151
Figure 75 : Véhicules concernés par la ZFE-m de Nîmes Métropole (Source : Nîmes Métropole) 152
Figure 76 : Périmètre de la ZFE-m de Nîmes et itinéraires dérogatoires (Source : Nîmes Métropole) 152
Figure 77 : Extrait du réticulaire du PER Perpignan – Narbonne – Marseille. 177
Figure 78 : Ambition cible souhaitée par la Région en heures de pointe (Source : Région Occitanie). 181
Figure 79 : Ambition cible souhaitée par la Région en heures creuses (Source : Région Occitanie). 181
Figure 80 : Projet de grand territoire de Montpellier – 1ère bascule : S'étendre pour réguler nos logiques d'urbanisation (Source : Acadie – Caudex) 191
Figure 82: Tableau des QPV sur le territoire du SERM (Source : INSEE, Egis) 193
Figure 82 : Quartiers de gare et QPV (Source : Egis) 195
Figure 83 : Desserte des zones d'activité et d'intérêt (Source : BD TOPO IGN, Egis) 196
Figure 84 : Desserte des zones d'activité et d'intérêt par famille (Source : BD TOPO, IGN, Egis) 196
Figure 85 : Opérations de la SERM-SA3M à Montpellier (Source : SERM-SA3M) 198
Figure 86 : Evolution de la population et des emplois desservis par un mode structurant, avant et après le SERM (Source : Egis) 202
Figure 87 Évolution des zones desservies par une desserte continue toute la journée (jamais plus d'une heure entre deux passages), avant et après le SERM, avec un rabattement en voiture. 203
Figure 88 Évolution des zones desservies par une desserte continue toute la journée (jamais plus d'une heure entre deux passages), avant et après le SERM, avec un rabattement en vélo. 203
Figure 89 : Évolution des zones desservies par une desserte continue toute la journée (jamais plus d'une heure entre deux passages), avant et après le SERM, avec un rabattement à pied. 204
Figure 90 : Population desservie en continu toute la journée 204
Figure 91 : Population desservie en soirée 205
Figure 92 Évolution des zones desservies en soirée, avant et après le SERM, avec un rabattement vers les arrêts en un maximum de 15 minutes en voiture. 205
Figure 93 Évolution des zones desservies en soirée, avant et après le SERM, avec un rabattement vers les arrêts en un maximum de 15 minutes en vélo. 206
Figure 94 Évolution des zones desservies en soirée, avant et après le SERM, avec un rabattement vers les arrêts en un maximum de 15 minutes de marche à pied. 206
Figure 95 : Potentiel de Population et d'Emplois à 800m et 3 000m par branche (Source : SGP et Egis) 208
Figure 96 : Navettes domicile-travail et domicile-étude dans les corridors de Cars Express(Source : SGP-Egis) 209


La Région
Occitanie
Pyrénées - Méditerranée

Montpellier
méditerranée
métropole

Département
Hérault

Sète
AGGLOPÔLE
méditerranée

pays de l'or
AGGLOMÉRATION

Lunel
agglo
UNE TERRE DE LIENS

nîmes
métropole

Hérault
Transport

Salagou
Cœur d'Hérault
Communauté de communes du
CLERMONTAIS

Lodévois
& Larzac
Communauté de Communes

VALLÉE DE L'HÉRAULT
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

grand
pic
saint
loup

Pays Cœur
d'Hérault

Société
des Grands
Projets

SNCF
RÉSEAU

SNCF
GARES
& CONNEXIONS

Service Express Régional Métropolitain
Montpellier Méditerranée



Résumé pour décideurs

Juin 2026

Le SERM Montpellier Méditerranée : levier de rééquilibrage du territoire

Une feuille de route des mobilités intégrée et adaptée aux dynamiques du territoire.

La démarche fructueuse portée par l'ensemble des partenaires pour le SERM Montpellier Méditerranée consolide une dynamique engagée entre des collectivités aux compétences différentes et aux réalités diverses, pour améliorer concrètement les mobilités sur ce territoire et répondre à ses déséquilibres socio-économiques et géographiques.

Le SERM Montpellier Méditerranée constitue désormais la feuille de route des mobilités visant à proposer aux habitants du territoire de nouveaux services répondant aux enjeux des mobilités longues du quotidien et anticipant les évolutions démographiques et climatiques du territoire. Le SERM s'articule pleinement avec le SRADDET Occitanie 2040 et le projet d'aménagement de « Grand Territoire » porté par les partenaires pour répondre aux enjeux d'urbanisme et rééquilibrer le territoire.

Entre 2026 et 2034, c'est une étoile multimodale complète, articulant des services routiers performants (car express, bustram, vélo, covoiturage) et une offre ferroviaire renforcée, en lien avec la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, qui sera progressivement déployée.

La poursuite de la mobilisation des partenaires de façon coordonnée et transparente sera un levier décisif pour le déploiement opérationnel du SERM Montpellier Méditerranée.

SOMMAIRE

1. *Le SERM Montpellier Méditerranée : levier essentiel de rééquilibrage du territoire et de l'articulation entre urbanisme et mobilités.*
2. *L'ambition : une étoile multimodale prête à se déployer dès 2026 et jusqu'à l'horizon 2034*
3. *La trajectoire financière prévisionnelle du SERM Montpellier Méditerranée : l'assurance de déployer rapidement une étoile multimodale structurante avec un ensemble de nouveaux services fonctionnels à horizon 2034*
4. *Vers une gouvernance des investissements et de l'exploitation pour assurer la coordination et la transparence au service de l'ensemble des partenaires*

1. Le SERM : levier essentiel de rééquilibrage du territoire et de l'articulation entre urbanisme et mobilités

Au sein de la région occitane, le **périmètre du SERM Montpellier Méditerranée** concerne un bassin de vie de **1,2 million d'habitant, dont 100.000 étudiants mais aussi 500.000 lits touristiques)**et regroupe 9 intercommunalités organisées autour des 3 pôles de **Montpellier** et de sa métropole, **Nîmes** et **Sète** et de leurs communautés d'agglomération. Le territoire concerné, à cheval sur les départements de l'Hérault et du Gard, comprend également **Pays de l'Or** Agglomération et **Lunel** Agglomération, les communautés de communes du **Lodévois et Larzac**, du **Clermontais**, de la **Vallée de l'Hérault** (réunies au sein du **Pays Cœur d'Hérault**) et du **Grand Pic Saint-Loup.** La partie héraultaise du périmètre est couverte par Hérault Transport, syndicat mixte SRU en charge de l'organisation des transports interurbains et scolaires.

Le développement urbain s'est historiquement structuré le long des grandes infrastructures languedociennes, avec un **littoral dense formant presque une conurbation**, en contraste avec un **arrière-pays plus rural**. Le territoire se caractérise par sa **forte croissance démographique** (+ 12 000 habitants par an en moyenne depuis 10 ans) et son **dynamisme économique affirmé** (**365 000 emplois**). Toutefois, cette dynamique masque des fragilités structurelles entrainant des **déséquilibres** : un taux de chômage élevé et une part importante de population en situation de précarité, notamment dans certains quartiers prioritaires et communes du périurbain éloigné. La croissance démographique a entraîné le développement de couronnes périurbaines avec en conséquence l'allongement des temps de déplacements domicile-travail et de la dépendance à la voiture.

Périmètre institutionnel du SERM Montpellier Méditerranée



Des flux de mobilités longues du quotidien structurants entre les cœurs urbains de Montpellier, Nîmes et Sète, et des besoins manifestes avec les autres polarités.

Les flux de **mobilité**, notamment pour les déplacements domicile-travail, se structurent principalement autour de Montpellier : parmi les **200 000 navetteurs** du périmètre, près de la moitié (95 000) travaillent dans la métropole. Nîmes constitue la seconde polarité, attirant 14 % des actifs.

Si les **cœurs urbains montpelliérains, nîmois et sétois** bénéficient d'une **offre dense et diversifiée** (tramway, bus, ferroviaire, vélo), les **zones périphériques** demeurent **insuffisamment desservies**, en dépit d'un réseau interurbain parmi les plus denses d'Occitanie, géré en partie par Hérault Transport, avec des temps de parcours, des fréquences et des amplitudes horaires qui demeurent peu compétitifs face à l'automobile.

Cette situation entraîne une forte dépendance à la voiture (**taux de motorisation supérieur à 90 %** dans la plupart des intercommunalités hors métropole), générant des externalités négatives : pollution atmosphérique et sonore, congestion (73 heures perdues par automobiliste en 2023) et enjeux de sécurité routière, vulnérabilité des ménages sur leur budget dédié aux transports (20 à 30% des ménages en précarité énergétique « voiture » sur la couronne éloignée du territoire) et pression foncière accrue. Dans les zones desservies par le train, l'ambition est de pouvoir encore faire progresser le report modal et de lutter contre l'autosolisme.

Une convergence politique sur l'utilité et la nécessité du SERM, levier stratégique pour organiser un changement d'échelle de l'offre de transport, au service de l'équité territoriale, de la transition écologique et de la performance économique.

Le SERM Montpellier Méditerranée s'inscrit dans un territoire aux **dynamiques contrastées**, marqué par une **forte attractivité métropolitaine**, des flux de déplacements croissants. Il est aussi caractérisé par une **grande diversité de situations locales** entre le littoral, l'arrière-pays, les zones rurales et les grands centres urbains. Dans ce contexte, la réussite de la démarche repose autant sur la **pertinence des solutions de mobilité proposées** que sur leur articulation à la bonne échelle.

Le **dialogue territorial élargi** mené dans le cadre de la mission de préfiguration a permis de croiser les usages du quotidien, les expertises techniques et les visions politiques du développement du territoire. Alors que les partenaires, constitués d'une diversité d'acteurs, Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) et non AOM, sont tous convaincus de la nécessité de la démarche SERM, **l'objectif est de faire du SERM non seulement un projet de transport, mais aussi l'armature d'un véritable projet de territoire**, ayant vocation à être appréhendé par l'ensemble des habitants du bassin de mobilité.

Le SERM Montpellier Méditerranée, une réponse sobre s'appuyant sur les infrastructures existantes pour déployer dès 2026 une offre multimodale performante et fiable.

Le diagnostic territorial confirme la nécessité d'un **choc d'offre coordonné**, porté par les partenaires de l'aire d'attraction montpelliéraine et soutenu par Nîmes Métropole, pour répondre à la demande croissante de mobilités durables :

- **Développer l'attractivité du territoire** en renforçant la compétitivité de la métropole et de ses bassins de vie, pour soutenir l'emploi et les activités dans les pôles de la couronne ;
- **Rééquilibrer le territoire** entre le cœur de la métropole, les pôles relais et l'arrière-pays ;
- **Répondre aux difficultés de mobilité des habitants** en offrant des trajets rapides, fiables et sûrs qui s'affranchissent de la congestion routière ;
- **Décarboner les mobilités** en proposant une alternative efficace à l'autosolisme pour les mobilités du quotidien.

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, un projet phare comme socle du SERM

Le projet de **nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan (LNMP)** consiste à déployer une liaison ferroviaire moderne (haute capacité, haute qualité, haute vitesse) pour répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen et long terme de l'unique axe ferroviaire de la façade méditerranéenne de la région Occitanie. Les travaux de la première phase entre Montpellier et Béziers (52,3 km) doivent démarrer en 2029.

Dans son **avis rendu en avril 2026**, le **Conseil d'Orientation des Infrastructures** « *considère que le projet répond de toute évidence à l'objectif de désaturation du réseau existant, plus particulièrement dans sa phase 1. Exploité en doublet de lignes avec la ligne historique, il offre des perspectives de développement pour tous les types de trafic et notamment de fret. En outre, il est une* ***condition indispensable à l'amélioration de la desserte et au cadencement envisagés dans le cadre du projet de SERM de Montpellier*** » et « *recommande de lancer sans attendre et donc dès 2026 la conception-réalisation de la phase 1 Montpellier-Béziers, en cohérence avec l'objectif d'engagement des travaux en 2029* ».

L'horizon de mise en service en **2034** constitue ainsi l'**horizon cible du SERM Montpellier Méditerranée**. Cette échéance représente un **changement d'échelle majeur** pour le système de mobilités du territoire : la ligne nouvelle supportera la grande majorité du trafic fret et grande vitesse, libérant des sillons pour les mobilités longues du quotidien sur la ligne actuelle.

Le SERM en articulation avec le projet de « Grand Territoire » : pérenniser le dialogue entre les territoires de l'aire d'attraction de Montpellier pour accompagner la croissance démographique et intégrer les impératifs de transition écologique.

Le SERM Montpellier Méditerranée est une réponse systémique à un **territoire sous double tension** : **croissance urbaine rapide** et **vulnérabilités environnementales** (artificialisation, pollution de l'air, risques climatiques – inondations, submersion, feux). Le SERM doit concrétiser la décarbonation des mobilités et l'amélioration de la qualité de l'air grâce au report modal, tout en prenant en compte les périmètres de protection (Natura 2000, zones humides) et la résilience face aux risques climatiques.

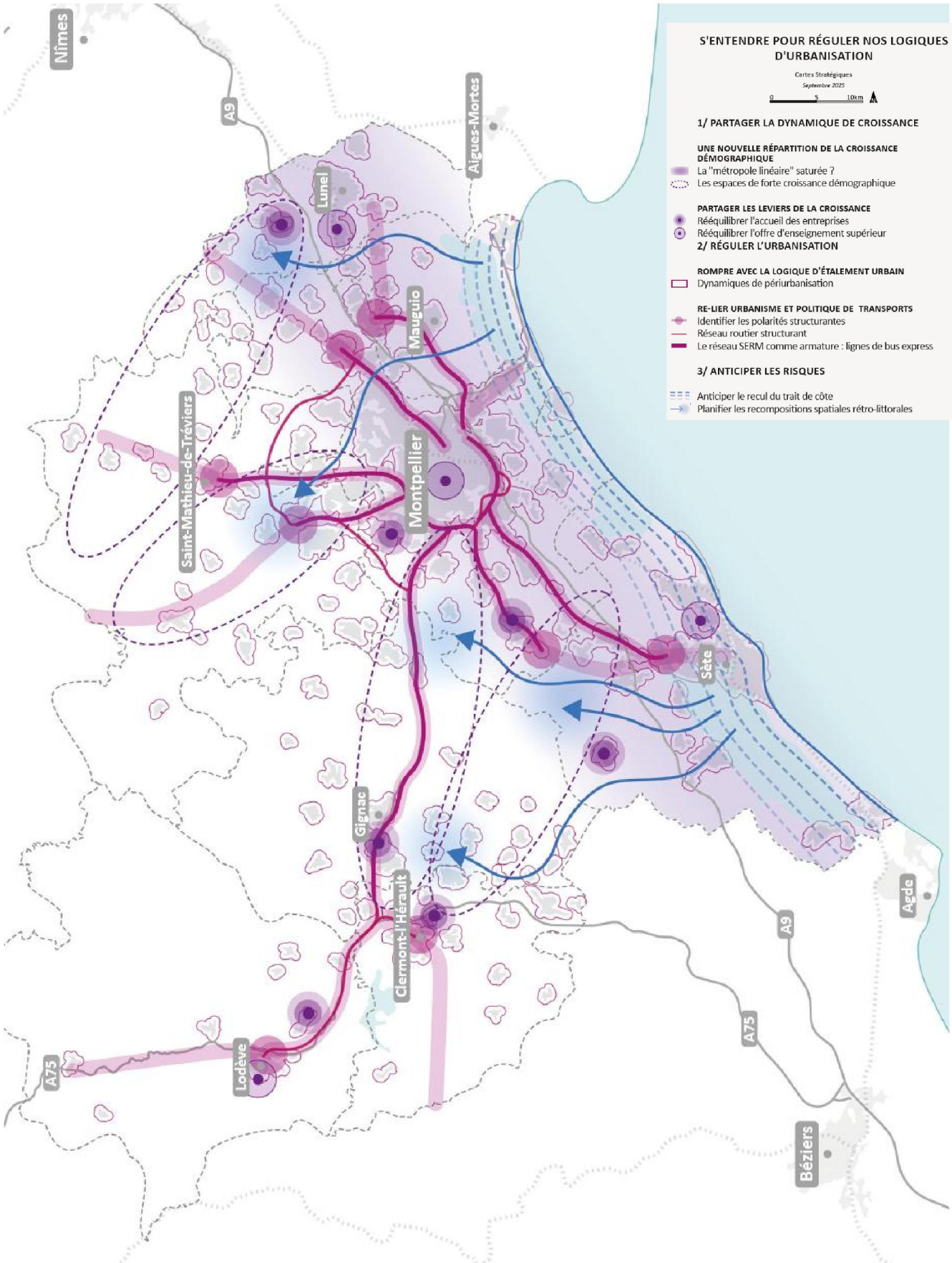
L'enjeu est de **renverser la logique d'aménagement en faisant de l'offre de mobilité structurante la condition d'une urbanisation plus dense, mixte et sobre**, capable de limiter l'étalement urbain et la dépendance à l'autosolisme, tout en maîtrisant les effets de bord (pressions foncières, conflits d'usages, gentrification).

3 bascules sont proposées pour l'action métropolitaine et interterritoriale afin de préparer le territoire aux défis et transitions qui s'annoncent. Ces dernières intègrent et s'appuient sur le SERM.

- ***1ère bascule*** : D'une action de rattrapage de l'urbanisation à une action de régulation de la croissance démographique et de l'emploi.
- ***2ème bascule*** : D'une approche foncière du développement économique à l'accompagnement d'un changement de cycle de l'économie métropolitaine
- ***3ème bascule*** : D'une appréhension technique et morcelée à une stratégie de résilience et d'adaptation climatique partagée

Le SERM cherche aussi à développer la **cohésion interterritoriale** en faisant converger les stratégies locales des collectivités. Le SERM porte également un **enjeu de justice sociale** et d'égalité d'accès. En reconnectant les **quartiers populaires** (les quartiers prioritaires de la politique de la ville sont situés notamment à Montpellier, Nîmes, Sète, Frontignan, Lunel, Clermont-l'Hérault et Lodève), les **centralités secondaires** (Lodève, Clermont l'Hérault, Gignac-St André de Sangonis, Saint-Gély du Fesc, Saint-Mathieu de Tréviers, Lunel, Baillargues, Mauguio), les **zones d'emplois et les équipements** (par exemple autour du Port Sud de France ou de l'Aéroport, ou encore le futur Pics Studio à Saint-Gély-du-Fesc), le SERM agit comme un levier de rééquilibrage du territoire et transforme l'accessibilité quotidienne en facteur de pouvoir d'achat, d'insertion et de qualité de vie.

Articulation entre le projet d'aménagement de Grand Territoire montpelliérain et l'offre de mobilité ciblée par le SERM Montpellier Méditerranée : la première bascule « s'entendre pour réguler nos logiques d'urbanisation »



2. L'ambition : une étoile multimodale prête à se déployer dès 2026 et jusqu'à l'horizon 2034

Répondre aux besoins de mobilité longue du quotidien dans un territoire en forte croissance démographique et économique, marqué par une dépendance élevée à la voiture individuelle et des déséquilibres territoriaux persistants.

Cette ambition repose sur une **complémentarité assumée entre les modes ferroviaires, routiers, urbains et actifs**, articulée autour de **pôles d'échanges multimodaux renforcés**, et sur une montée en puissance progressive de l'offre de service. Le SERM vise ainsi à constituer une alternative crédible à l'autosolisme, en garantissant des **temps de parcours compétitifs**, une **fiabilité accrue**, des **fréquences élevées** et des **amplitudes horaires étendues**, adaptées à la diversité des usages et des territoires, du littoral aux autres polarités du SERM. À horizon 2034, l'étoile multimodale du SERM offrira aux usagers :

- **4 trains par heure et par sens en heure de pointe sur les 2 axes ferroviaires structurants** (ligne actuelle et ligne nouvelle), renforcés en fréquence et en capacité ;
- **Des services express routiers toutes les 10 à 15 minutes en pointe et 20 à 30 minutes en heures creuses** grâce à 5 lignes de cars express et 3 lignes de Bustram ou TCSP (sur les périmètres de 3M et SAM) offrant un haut niveau de service sur les principaux corridors périurbains ;
- **1 réseau cyclable structurant** permettant un rabattement efficace vers les gares et les pôles d'échanges.

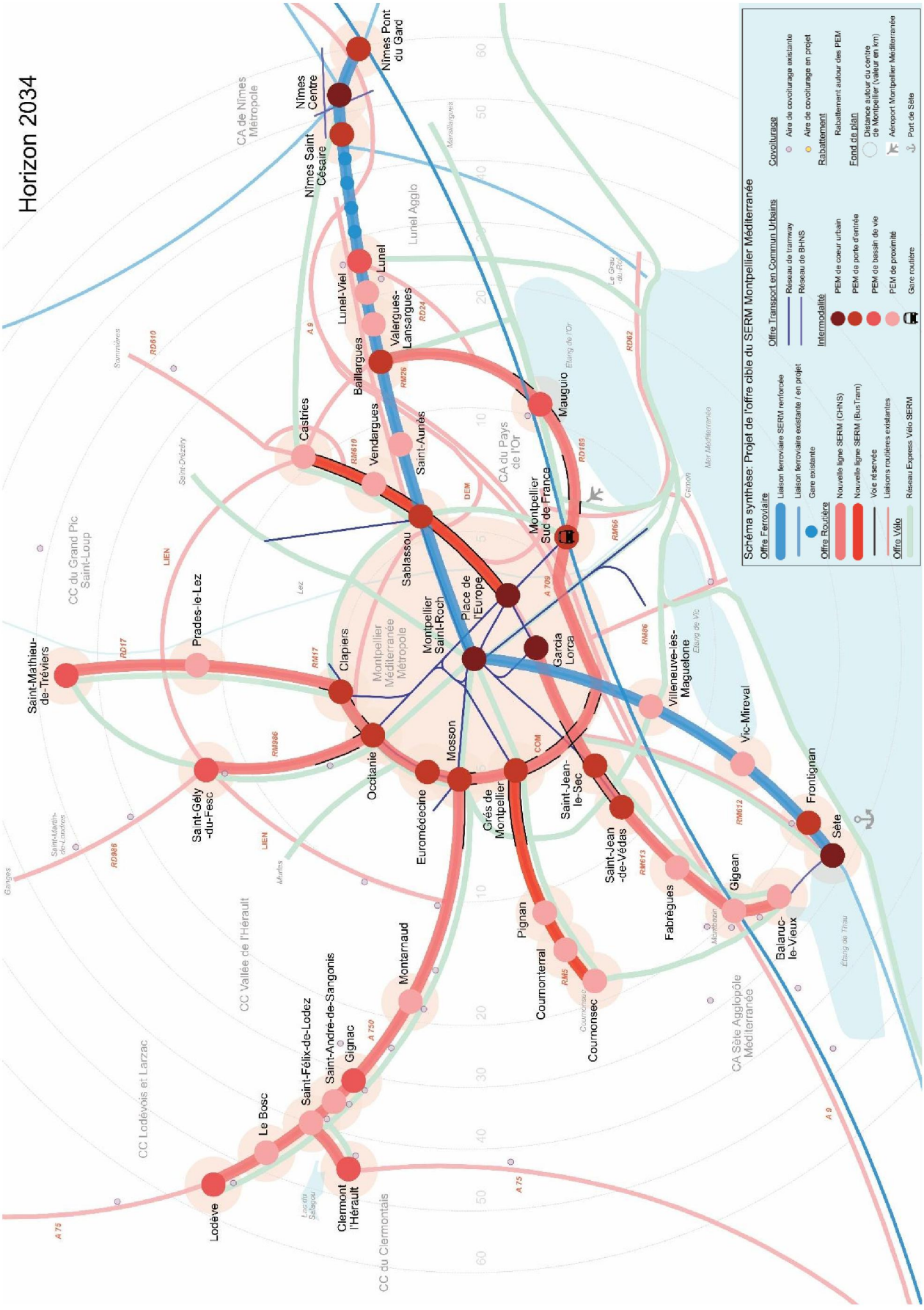
Ces composantes seront accompagnées par le développement de services à l'usager intégrés : information voyageurs unifiée, interopérabilité tarifaire confortée et outils de MaaS favorisant la lisibilité de l'offre à l'échelle du SERM Montpellier Méditerranée.

L'ambition cible du SERM s'inscrit dans une **trajectoire phasée**, permettant des améliorations visibles et concrètes dès les premières années, notamment par le renforcement des offres de transport en heures creuses et le déploiement de services routiers express. Ces améliorations sont permises par des grands projets d'infrastructures ferroviaires et routières soutenant le déploiement de nouveaux services.

Elle repose sur une **démarche de co-construction étroite avec l'ensemble des partenaires du territoire**, associant collectivités, autorités organisatrices de la mobilité et gestionnaires d'infrastructures, afin d'adapter l'ambition cible aux réalités locales et aux enjeux spécifiques de chaque polarité.

En structurant progressivement une étoile multimodale cohérente, le SERM Montpellier Méditerranée constitue ainsi un **levier majeur de transition écologique, de cohésion territoriale et d'attractivité**, au service d'une mobilité plus durable, plus équitable et plus résiliente à l'échelle de la grande aire montpelliéraine.

Schéma cible de l'offre du SERM Montpellier Méditerranée à horizon 2034



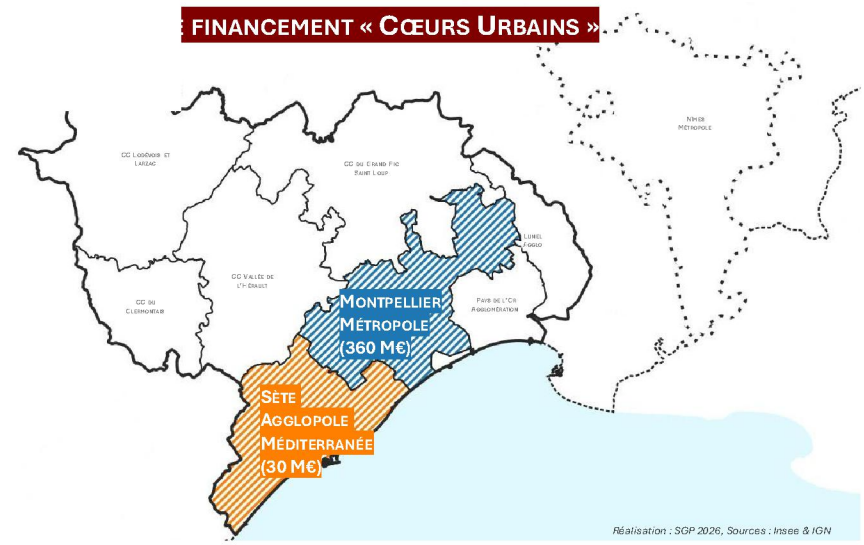
Le schéma d'offre cible du SERM Montpellier Méditerranée ambitionne de renforcer l'existant par de l'offre supplémentaire sur une armature d'infrastructures.

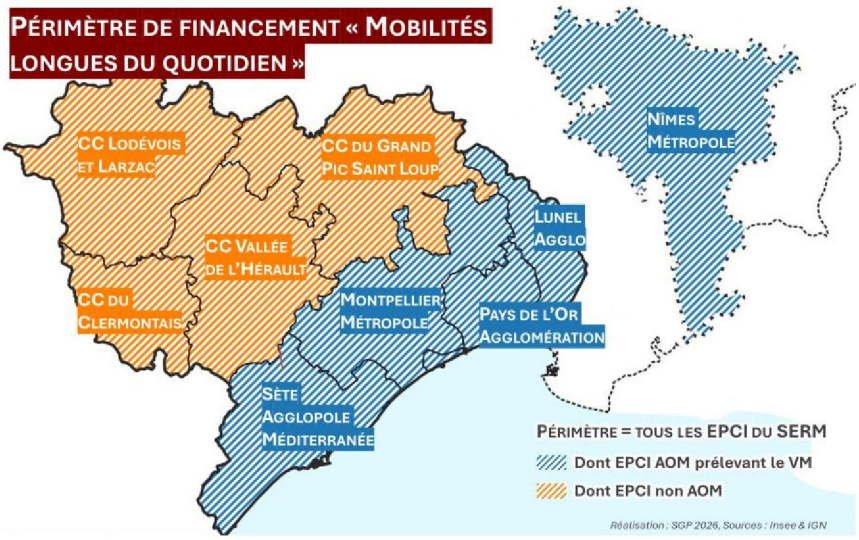
Le schéma d'offre cible repose sur **deux périmètres fonctionnels distincts et complémentaires** :

1/ les projets de mobilité longue du quotidien pour une **amélioration de l'offre multimodale au service de l'ensemble du territoire du SERM**, reposant notamment sur le développement de services routiers entre la métropole montpelliéraine et les autres centralités du territoire : cela représente +60 % des besoins en investissements (environ 650 M€) ;

2/ les projets de cœur urbain pour un **renforcement des transports collectifs en site propre dans les cœurs urbains** montpelliérain et sétois pour un montant d'environ 390 M€ (40 % du besoin en investissement).

Les deux périmètres fonctionnels du SERM Montpellier Méditerranée





Un phasage entre 2026 et 2034 pour une amélioration continue des services express routiers en s'appuyant sur les infrastructures routières réalisées ou à venir

A terme, ce seront **5 lignes de cars express** et **2 lignes de Bustram** qui composeront l'étoile routière du SERM Montpellier Méditerranée, cadencées toutes les 10 à 15 minutes en heures de pointe et toutes les 20 à 30 minutes en heures creuses :

Car express Balaruc-le-Vieux – Montpellier Garcia Lorca	24 km, environ 38 minutes 6 arrêts, desserte des communes de Balaruc-le-Vieux, Gigean, Fabrègues, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier Interconnexion avec le BHNS de Sète et les tramway 2 et 4 de Montpellier
Car express Baillargues – Montpellier Sud de France	12 km, environ 16 minutes 4 arrêts, desserte des communes de Baillargues, Mauguio et Montpellier Interconnexion avec le TER, la ligne 2 du réseau Transp'Or & Mobilités et le tramway 1 de Montpellier
Car express Saint-Gély-du-Fesc – Montpellier Occitanie	9 km, environ 15 minutes 3 arrêts, desserte des communes de Saint-Gély-du-Fesc et Montpellier Interconnexion avec le tramway 1 de Montpellier
Car express Saint-Mathieu-de-Tréviers – Montpellier Occitanie	18 km, environ 25 minutes 5 arrêts, desserte des communes de Saint-Mathieu-de-Tréviers, Prades-le-Lez, Clapiers et Montpellier Interconnexion avec les tramways 1 et 5 de Montpellier
Car express Lodève / Clermont-l'Hérault - Gignac – Montpellier Mosson / Occitanie	50 km pour la branche Lodève (environ 50mn), 39 km pour la branche Clermont l'Hérault (environ 40mn) 6 arrêts, desserte des communes de Lodève, Le Bosc, Clermont l'Hérault, Saint-Félix-de-Lodez, Gignac, Montarnaud et Montpellier Interconnexion avec les tramways 1 et 3 de Montpellier
Bustram A	11,5 km, environ 37 minutes 20 stations au total pour relier Place de l'Europe (tramway 1 et 4) à Castries. La première section a été inaugurée en mai 2025 jusqu'à Notre-Dame de Sablassou (tramway 2)
Bustram B	12 km dont 4,5km en site propre, environ 25 minutes 20 stations au total pour relier Cournonsec à Grès de Montpellier (tramway 5)
TCSP RD2 SAM	10 km dont 6km en site propre, environ 20 minutes 10 stations pour relier le centre-ville de Sète au centre commercial de Balaruc-le-Vieux (correspondances avec lignes urbaines SAM et interurbaines liO Hérault Transport)

Le territoire a engagé la réalisation de plusieurs infrastructures routières majeures qui seront le support de services express du SERM Montpellier Méditerranée.

Les **horizons de réalisation** de **création et de requalification des grands projets d'infrastructures routières** sont pris en compte pour étudier l'opportunité d'y déployer des prolongements de services express :

- La Liaison Intercantonale d'Evitement du Nord (LIEN), dont la mise en service est prévue en 2028 ;
- Le Contournement Ouest de Montpellier (COM), dont la mise en service est prévue en 2031 ;
- La Déviation Est de Montpellier (DEM), dont la réalisation est dépendante de la requalification de l'A709 ;
- L'avenir de l'A709 : une réflexion partenariale prospective est portée dans le contexte de l'anticipation du renouvellement de la concession en 2036 pour y prévoir la circulation de services express routiers.

Afin d'améliorer progressivement l'offre, un principe de phasage des aménagements a été retenu pour chaque branche.

- **2026 – 2028 : augmenter l'amplitude de l'offre existante en heures creuses sur les principaux axes du SERM et mettre en service le bustram A jusqu'à Castries.** Sans aménagements spécifiques, cette phase de court terme permet d'améliorer la fréquence sur les axes concernés grâce à un renforcement des services existants.
- **2029 – 2031 : réaliser les premiers aménagements de voies réservées pour fluidifier la circulation et déployer les cars express et mettre en service le bustram B.**
- **2032 – 2034 : une étoile multimodale pour circuler en transports en commun depuis et vers Montpellier et ses centralités, en expérimentant des solutions sur l'A709.**

A horizon cible, l'objectif est d'aboutir à une étoile complète, avec la mise en service d'un réseau structurant et optimisé, intégrant l'ensemble des aménagements réalisés et des extensions d'offre, pour une couverture maximale du bassin de mobilité. Ce séquencement permet de calibrer les dépenses publiques, de lisser les investissements et d'adapter les mises en service à l'évolution des besoins.

La montée en puissance du doublet ferroviaire, une colonne vertébrale pour la plaine littorale

D'ici à 2034, **15 gares et haltes** intégrant la création d'une nouvelle halte (Sablassou) seront desservies par une offre renforcée avec la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan.

L'offre ferroviaire régionale SERM sera proche de **4 trains par heure et par sens aux heures de pointe** : 2 services semi-accélérés (dit de maillage régional) desservant les principales gares de la ligne et pouvant poursuivre leur trajet au-delà de Sète et Nîmes et 2 services périurbains desservant l'ensemble des gares et haltes. En heures creuses, 2 trains par heure et par sens pourront circuler. L'amplitude de l'offre sera de 5h à 23h.

A horizon **long terme 2040+**, et sous réserve d'études complémentaires, l'offre ferroviaire régionale sur le SERM pourrait atteindre **6 trains par heure et par sens aux heures de pointe**.

Les pôles d'échanges ferroviaires et routiers en porte d'accès à l'étoile multimodale du SERM

La clé de l'intégration **« sans couture »** réside dans la transformation d'une multimodalité apparente, issue de la superposition de réseaux, de compétences et d'offres hétérogènes, en une intermodalité pleinement maîtrisée, intégrée et perceptible.

Les points de correspondance et les différentes fonctionnalités de l'offre de transport ont permis de classer les pôles d'échanges contribuant à rendre l'étoile multimodale de Montpellier plus attractive et efficace en **4 catégories de PEM** : le « cœur urbain », la « porte d'entrée urbaine », le « bassin de vie » et celui de « proximité ». Cette classification permet, dans le cadre de l'opérationnalisation du SERM :

- d'identifier les fonctionnalités respectives de chaque PEM dans le parcours de mobilité et les transformations nécessaires du territoire pour accompagner la montée en puissance du SERM ;
- d'organiser le phasage et la priorisation des interventions, en tenant compte des potentiels de fréquentation attendue, du niveau d'avancement des projets et du rôle conféré au PEM dans la structuration de l'offre cible SERM.

Le réseau cyclable du SERM Montpellier Méditerranée pourra être réalisé en grande partie via la consolidation des projets et des infrastructures existantes.

Porté par les partenaires locaux du SERM, la **mise en œuvre du volet cyclable du SERM est phasée**, en s'appuyant à court terme sur la réalisation des projets en cours notamment le Réseau Express Vélo porté par Montpellier Méditerranée Métropole, et les schémas cyclables portés par les collectivités partenaires.

Cette offre d'infrastructures cyclables est enrichie par la volonté des partenaires d'inscrire une **ambition de mutualisation de services** liés au développement de la pratique du vélo.

En complément, des initiatives en faveur du covoiturage

Les partenaires soutiennent le **déploiement du covoiturage** par la création d'aires dédiées et leur soutien financier à des dispositifs d'incitation au covoiturage. Dans le cadre du déploiement du SERM, la réflexion portera sur l'harmonisation des dispositifs afin d'en fluidifier la lecture pour les usagers.

A terme, le SERM Montpellier Méditerranée :

2 axes ferroviaires

Jusqu'à **4 trains/heure** cadencés en heure de pointe et 2 trains/heure en heures creuses et doublet de ligne LNMP

15 gares desservies dont **6 nouveaux PEM ferroviaires**

5 lignes de car express, 2 lignes bustram et **le TCSP de Sète, avec 28 PEM routiers**

Toutes les 10-15 min en heure de pointe et 20-30 min en heures creuses

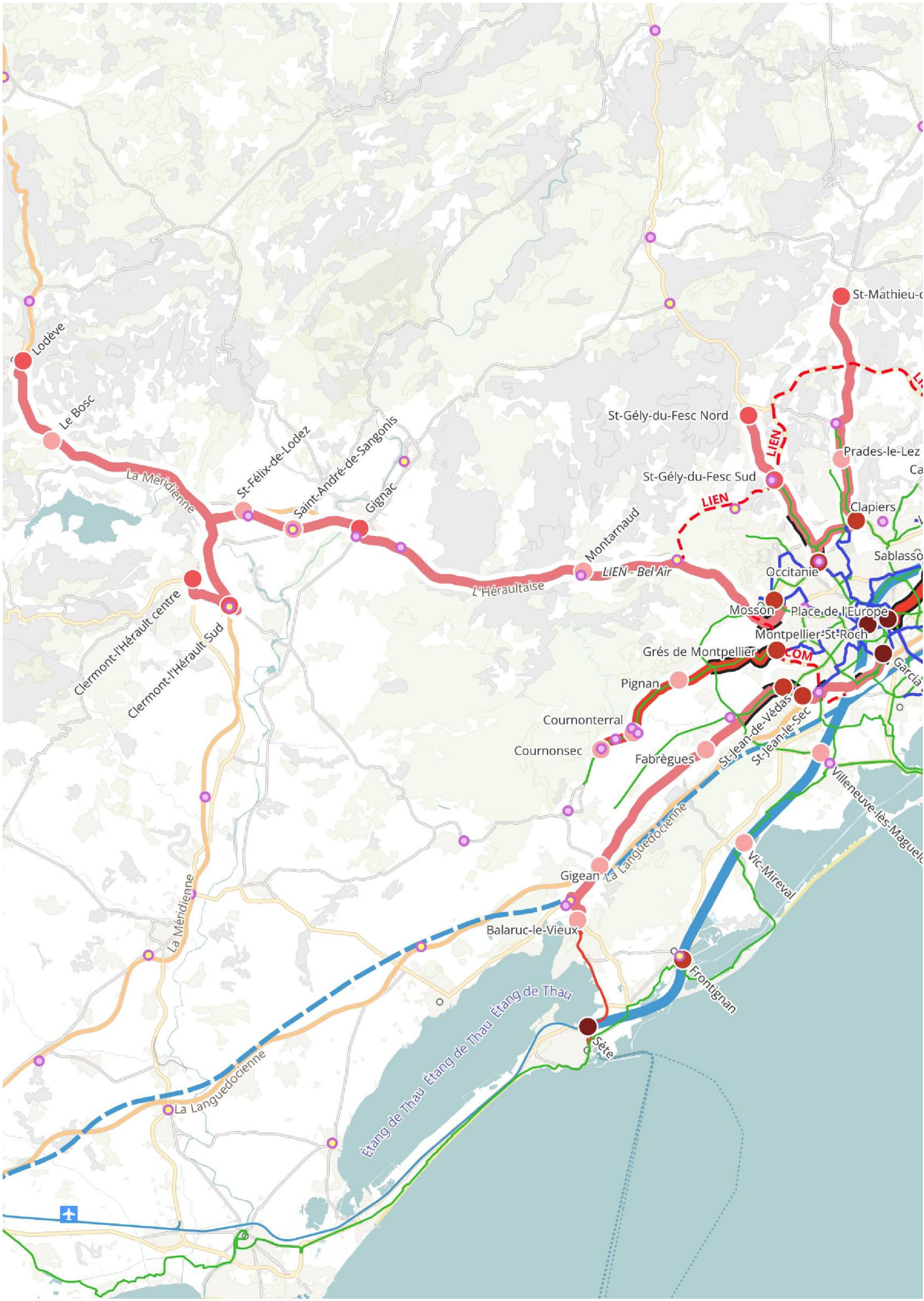
Gains de temps jusqu'à 20 min

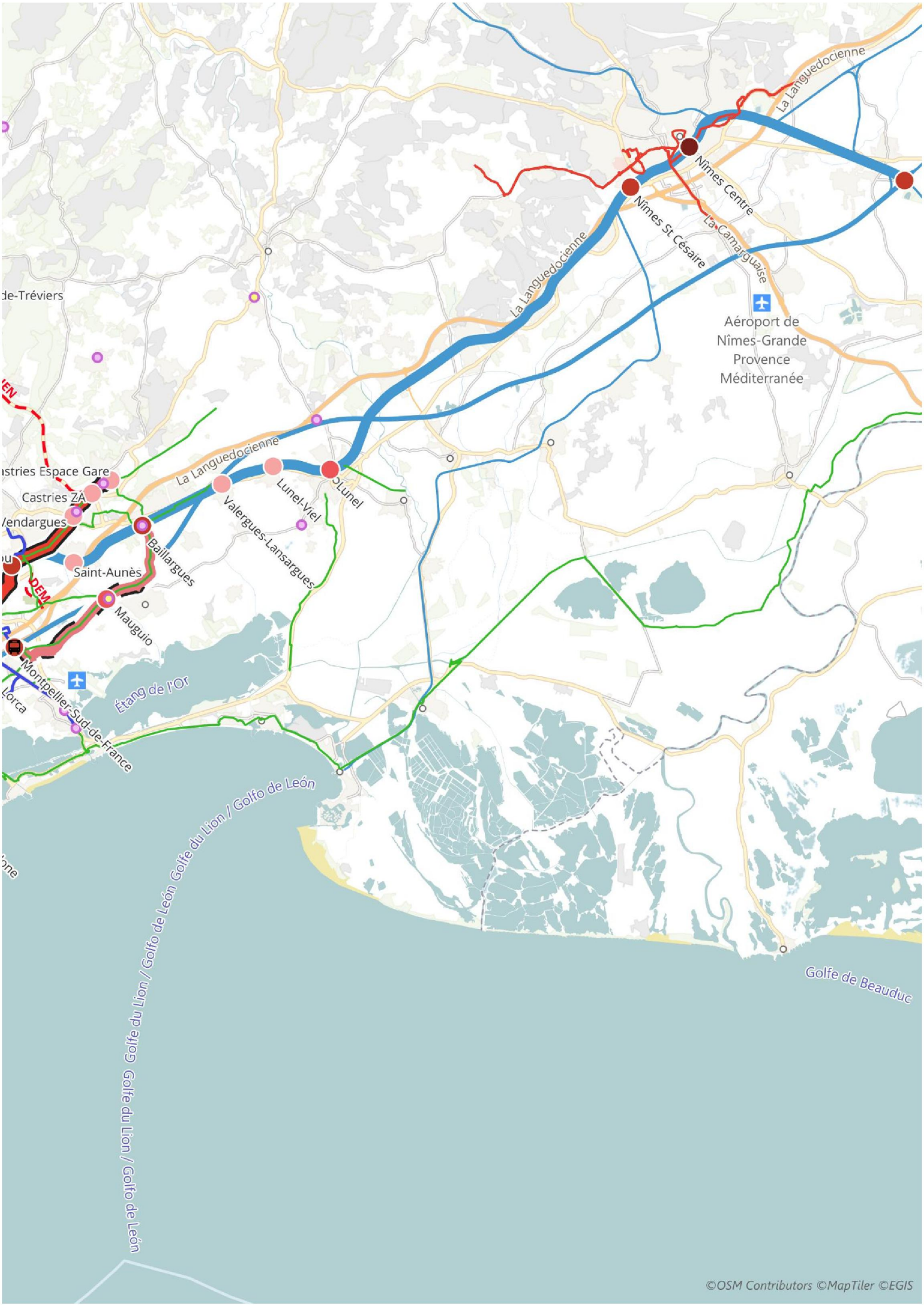
320 km d'itinéraires cyclables sur **13** axes structurants et en rabattement sur les PEM

25 aires de covoiturage

5 lignes de tramway à Montpellier et des BHNS

Des infrastructures de **remisage et maintenance** adaptées pour tous les modes


Lodève
Le Bosc
La Méridienne
St-Félix-de-Lodez
Saint-André-de-Sangonis
Gignac
L'Héraultaise
Montarnaud
LIEN - Bel Air
St-Gély-du-Fesc Nord
LIEN
St-Gély-du-Fesc Sud
LIEN
Prades-le-Lez
Clapiers
Occitanie
Sablasso
Mosson
Place de l'Europe
Montpellier St-Roch
Grés de Montpellier
COM
Garcia
Pignan
Cournonterral
Cournonsec
Fabrègues
St-Jean-de-Védas
St-Jean-le-Sec
Villeneuve-lès-Maguelo
Vic-Mireval
La Languedocienne
Gigean
Balaruc-le-Vieux
Frontignan
Sète
Étang de Thau
Étang de Thau
Étang de Thau
La Méridienne
Clermont-l'Hérault centre
Clermont-l'Hérault Sud
La Languedocienne


La Languedocienne
Nîmes Centre
Nîmes St Césaire
La Camarguaise
Aéroport de Nîmes-Grande Provence Méditerranée
La Languedocienne
St Lunel
Lunel-Viel
Valergues-Lansargues
Baillargues
Saint-Aunès
Mauguio
Castries ZA
Étang de l'Or
Golfe du Lion / Golfo de León
Golfe de Beauduc
©OSM Contributors ©MapTiler ©EGIS

3. La trajectoire financière prévisionnelle du SERM Montpellier Méditerranée : l'assurance de déployer rapidement une étoile multimodale structurante avec un ensemble de nouveaux services fonctionnels à horizon 2034

A horizon 2034, les investissements requis pour assurer le déploiement du SERM Montpellier Méditerranée s'élèvent à **1,23 Md€$_{2025}$** (acquisition de matériel roulant et provisions comprises). Ils sont associés, à terme, à **37,2 M€$_{2025}$ de surcoûts d'exploitation bruts par an** pour atteindre l'offre de service cible pour l'ensemble des modes concernés.

Un **socle de projets** déjà réalisés, pour un montant total d'investissements de plus de **2,3 Md€ depuis 2020** (voir tableau ci-dessous), concourt déjà concrètement à la construction d'une armature de services de mobilités robuste sur le territoire, tous modes confondus.

Cette **trajectoire financière** est **strictement dimensionnée** aux besoins de mobilité du territoire. Elle est **phasée** entre différents horizons (2028, 2031, 2034) pour répondre aux enjeux locaux de façon prioritaire et améliorer rapidement l'offre de transport. Pour assurer son financement, les partenaires du SERM ont étudié l'ensemble des leviers et des ressources à leur disposition, dont celui du modèle d'ingénierie financière des sociétés de projet reposant sur le recours à un emprunt de long terme.

+ de 2,3 Md€ depuis 2020 déjà engagés sur le territoire par l'ensemble des partenaires.

Mode	Projet	Coût
Routier	Contournement ouest de Montpellier (COM)	300 M€
	Liaison intercantonale d'évitement nord (LIEN)	100 M€
	PEM routier de Gignac	3,5 M€
	Politique de covoiturage (aires de covoiturage, services de mise en relation)	2,6 M€ d'investissements (CD34), puis 1,2 M€ / an (3M, Région Occitanie et CA Pays de l'Or)
Pôles d'échange multimodaux (PEM)	PEM de Sablassou (phase 1)	5 M€
	PEM de Genneveaux (T5)	5 M€
	PEM de Clapiers (T5)	5 M€

	PEM de la Place de l'Europe (phase 1)	1,5 M€
Vélo	Réseau express vélo et voies vertes	17,1 M€
Transports collectifs urbains	Montpellier : mise en service de la ligne 5 du tramway	514 M€
	Montpellier : prolongement de la ligne 1 du tramway à la Gare Sud de France	54 M€
	Montpellier : phase 1 du BusTram A	54 M€
	Sète : phase 1 de la ligne A du BHNS	12 M€
Tous modes	Études financées au titre du CPER (PEM, BHNS, cars express, haltes ferroviaires, modélisation, *etc.*)	0,5 M€
Ferroviaire	Travaux de renouvellement de la voie entre Nîmes et Sète, achevés en 2020 – Amélioration de la fiabilité et de l'offre ferroviaires (SA 2020)	600 M€ (hors contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier – CNM)
	Modernisation lourde à mi-vie des rames AGC utilisées sur les trains liO	383 M€
	Acquisition de nouvelles rames Régio2N (mises en service à partir de l'été 2027)	223 M€
	PEM ferroviaire de Sète (dont mise en accessibilité de la gare)	20 M€
	PEM ferroviaire de Baillargues	20 M€
	PEM ferroviaire de Lunel	11,1 M€
	Mise en accessibilité de la gare de Nîmes Centre	8 M€
	Études sur les PEM ferroviaires de Villeneuve-lès-Maguelone, Vic-Mireval et Frontignan	1,9 M€
	Études sur les haltes et les gares : Frontignan, Vic-Mireval, Villeneuve-lès-Maguelone, Montpellier Sud de France, Nîmes Saint-Césaire, études relatives à l'allongement des quais entre Nîmes et Montpellier	1,7 M€

Des partenaires déjà mobilisés pour le financement de la LNMP

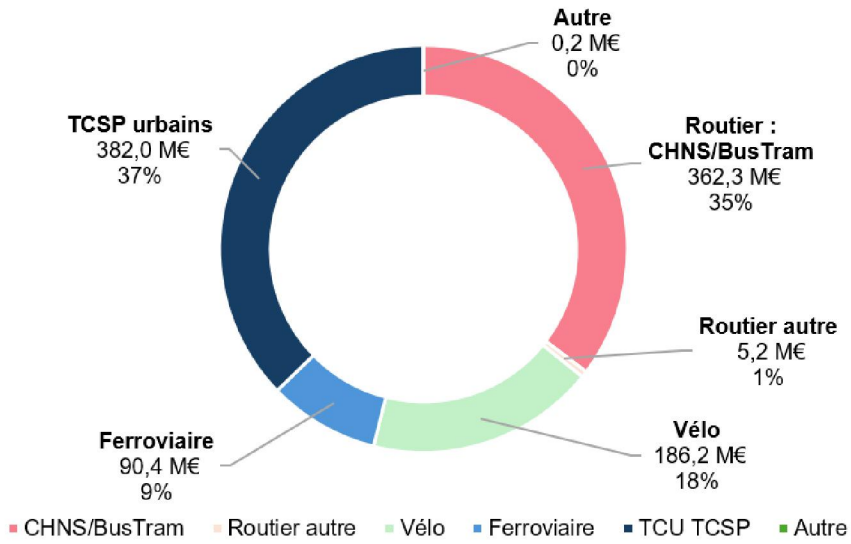
Le coût de la réalisation de la phase 1 de la **LNMP est estimé à 2 Md€$_{2020}$**. Un protocole d'intention de financement, signé le 22 janvier 2022 entre l'État, les collectivités territoriales concernées par le projet et SNCF Réseau, prévoit la clé de répartition suivante : l'État, à hauteur de 40 %, les collectivités territoriales, à hauteur de 40 % et l'Union européenne (UE), à hauteur de 20 %.

Sur le territoire, les partenaires ont décidé l'affectation de recettes d'une **taxe additionnelle à la taxe de séjour (TA-TS) de 34 %** à l'établissement public local Société de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (SLNMP), pour lever un emprunt pour le financement du projet.

Le programme d'investissements du projet est dimensionné par des aménagements routiers à l'échelle du SERM et par le renforcement des transports collectifs dans les cœurs urbains.

La répartition des investissements prévisionnels nécessaires (1,2 Md€$_{2025}$) au déploiement du SERM Montpellier Méditerranée par mode de transport démontre la prédominance à horizon 2034 de la composante routière et urbaine de l'étoile multimodale du SERM Montpellier Méditerranée.

Répartition des investissements prévisionnels du SERM par mode (hors provisions)



A date, le montant total réputé financé par les partenaires du SERM est aujourd'hui évalué à près de 31,8 M€$_{2025}$. Le reste à financer (dont provisions) total s'élève donc à 1 194,4 M€$_{2025}$ sur l'ensemble de la trajectoire financière prévisionnelle du SERM.

Les montants d'investissement (hors provisions) restant à financer pour atteindre les ambitions des trois horizons du SERM sont les suivants :

Horizon	Ambition de l'horizon 2028	Ambition de l'horizon 2031	Ambition de l'horizon 2034
Montant total d'investissements	117,3 M€$_{2025}$	311,7 M€$_{2025}$	597,2 M€$_{2025}$
Coûts déjà financés	-	31,8 M€$_{2025}$	-
Montant restant à financer	**117,3 M€$_{2025}$**	**279,9 M€$_{2025}$**	**597,2 M€$_{2025}$**

À partir de la priorisation et du phasage retenus par les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée, les coûts d'investissement (hors provisions) nécessaires à l'atteinte des ambitions des horizons 2028, 2031 et 2034, répartis par type d'opération, sont les suivants :

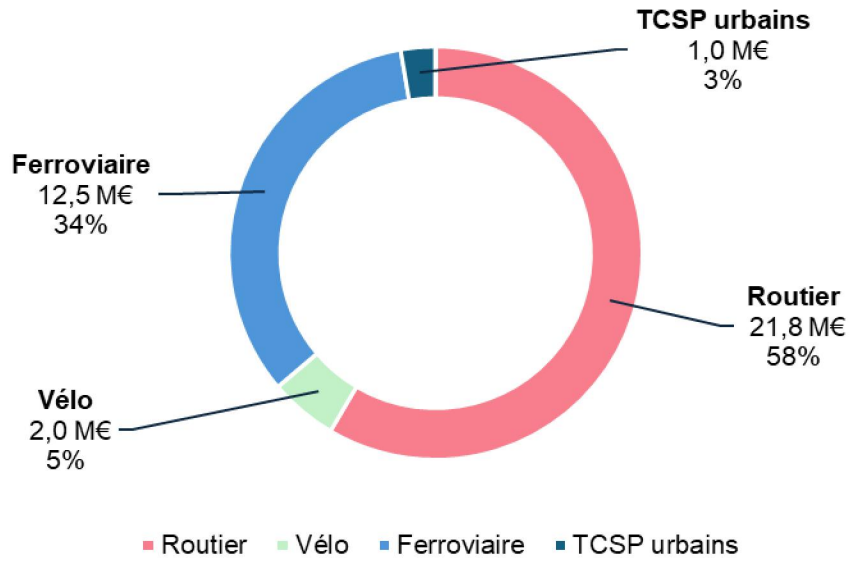
Périmètre fonctionnel	Type d'opération	Ambition de l'horizon 2028	Ambition de l'horizon 2031	Ambition de l'horizon 2034
Périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »	Voirie routière	**76,9 M€**$_{2025}$ **80 M€**$_{courants}$	**147,1 M€**$_{2025}$ **161,1 M€**$_{courants}$	**66,1 M€**$_{2025}$ **76,5 M€**$_{courants}$
	PEM routiers	**37,9 M€**$_{2025}$ **39,9 M€**$_{courants}$	**27,3 M€**$_{2025}$ **30,0 M€**$_{courants}$	-
	Matériel roulant routier	-	**12,3 M€**$_{2025}$ **13,7 M€**$_{courants}$	-
	Aménagements cyclables	**0,1 M€**$_{2025}$ **0,1 M€**$_{courants}$	-	**186,1 M€**$_{2025}$ **205,8 M€**$_{courants}$
	Opérations ferroviaires	**1,2 M€**$_{2025}$ **1,3 M€**$_{courants}$	-	**4 M€**$_{2025}$ **4,4 M€**$_{courants}$
	PEM ferroviaires	**1,1 M€**$_{2025}$ **1,1 M€**$_{courants}$	**64,1 M€**$_{2025}$ **70 M€**$_{courants}$	**20 M€**$_{2025}$ **23,4 M€**$_{courants}$
	Autre	**0,2 M€**$_{2025}$ **0,2 M€**$_{courants}$	-	-
Total Périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »		***117,3 M€***$_{2025}$ ***122,6 M€***$_{courants}$	***250,7 M€***$_{2025}$ ***274,8 M€***$_{courants}$	***276,2 M€***$_{2025}$ ***310 M€***$_{courants}$
Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »	Voirie TCSP urbains	-	**30 M€**$_{2025}$ **32,3 M€**$_{courants}$	**111 M€**$_{2025}$ **127,7 M€**$_{courants}$
	Dépôt TCSP urbains	-	**31 M€**$_{2025}$	**210 M€**$_{2025}$

			32,3 M€courants	**231 M€courants**
Total Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »		-	***61 M€2025*** ***64,5 M€courants***	***321 M€2025*** ***358,7 M€courants***
TOTAL		**117,3 M€2025** **122,6 M€courants**	**311,7 M€2025** **339,3 M€courants**	**597,2 M€2025** **668,7 M€courants**

Les renforts d'offre nécessaires à l'atteinte de l'ambition de service cible du SERM engendrent des surcoûts d'exploitation progressifs dont le financement est à répartir entre les partenaires.

Les renforts d'offre permettant d'atteindre l'ambition de service cible du SERM Montpellier Méditerranée engendreront des surcoûts annuels d'exploitation. Ils sont évalués, pour l'ensemble des modes, à 7,4 M€2025 en 2028, à 21,7 M€2025 en 2031 et à 37,2 M€2025 par an à terme à partir de 2034. Ils se répartissent de la façon suivante :

Répartition des surcoûts d'exploitation bruts prévisionnels du SERM par mode



Plusieurs scénarios théoriques de financement ont été étudiés à titre exploratoire par les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée.

Dans le cadre de l'étude du modèle de financement des sociétés de projet par les partenaires du SERM, des modélisations théoriques fondées sur le recours à l'emprunt ont été menées pour évaluer le besoin en ressources nouvelles à affecter à son remboursement.

Les résultats des modélisations sont présentés dans le tableau ci-dessous et exprimés en $€_{2025}$:

Périmètre d'investissement	Périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »	Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »
Montant total d'investissement entre 2029 et 2034	**~ 386,9 M€** d'investissements	**~ 319,2 M€** d'investissements
Besoin en recettes nouvelles affectées au remboursement de l'emprunt (linéaire)	**~ 11,1 M€/an** en 2029 jusqu'en 2074	**~ 9,2 M€/an** en 2029 jusqu'en 2074
Besoin en recettes nouvelles affectées au remboursement de l'emprunt (paliers)	**~ 3,9 M€/an** en 2029, **~ 7,9 M€/an** en 2031, **~ 11,8 M€/an** en 2034 jusqu'en 2074	**~ 3,3 M€/an** en 2029, **~ 6,6 M€/an** en 2031, **~ 9,9 M€/an** en 2034 jusqu'en 2074

Ces modalités de financement des investissements et des surcoûts d'exploitation du SERM n'engagent nullement l'ensemble des parties prenantes au projet et ne préjugent pas des mécanismes de financement susceptibles d'être instaurés en loi de finances et des éventuels engagements de l'État.

4. Vers une gouvernance des investissements et de l'exploitation pour assurer la coordination et la transparence au service de l'ensemble des partenaires

La réflexion des partenaires sur la gouvernance du SERM s'inscrit dans leur volonté de **poursuivre les démarches engagées sur le territoire** dans une logique de cohérence d'ensemble. La gouvernance doit permettre **d'associer *a minima* les partenaires du périmètre du SERM (dont les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et routières)** et **d'impliquer d'autres partenaires** qui ont fait part de leur volonté de pouvoir être associés à la démarche (collectivités, acteurs économiques majeurs du territoire comme les gestionnaires routiers et autoroutiers, le Port Sud de France et l'Aéroport Montpellier Méditerranée, représentants du MEDEF et des CCI[1], CODEV[2] et associations telles que la FUB, la FNAUT).

Le dispositif de gouvernance doit permettre **d'assurer la coordination, la transparence et le partage d'informations** à l'ensemble des partenaires du SERM, durant les travaux liés au déploiement du SERM et à terme pour en assurer l'exploitation.

Le SERM Montpellier Méditerranée, une opportunité pour concrétiser durablement des habitudes de coopération au sein d'une structure locale de coordination souple

Dès l'octroi du statut, le schéma de gouvernance défini et retenu par les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée s'appuie sur les dispositifs prévus par la loi relative aux SERM (mise en place d'une structure locale de coordination au sens de l'article L. 1215-8 du code des Transports). Ce schéma est compatible avec le projet de loi-cadre relatif aux transports. Les partenaires ont fait le choix de retenir à ce stade la forme d'une **comitologie souple** sans personnalité juridique morale, se composant :

- d'un **comité stratégique (COSTRAT)**, rassemblant les financeurs au sein d'un espace dédié aux échanges et arbitrages entre élus. Une convention de suivi doit être signée entre les membres du COSTRAT. Le comité désigne parmi ses membres un référent pour chaque groupe thématique, assurant le portage politique et l'animation générale de la démarche ;
- d'un **comité technique (COTEC)**, assurant la coordination de différents groupes de travail thématiques et sectoriels, à mobiliser dans le temps quand cela est nécessaire. Le COTEC veille au respect du cadrage des groupes thématiques validées par le COSTRAT, assure la transmission des informations au comité stratégique et l'économie générale des groupes de travail thématiques ainsi que leur temporalité de mise en œuvre.
    - Les **groupes de travail thématiques** permettront notamment un traitement à l'échelle du SERM dans son ensemble des différentes composantes du projet :

[1] CCI Occitanie, CCI Hérault, CCI Gard

[2] CODEV du la CC Grand Pic Saint-Loup, CODEV du Pays Coeur d'Hérault, CODEV de Montpellier Méditerranée Métropole, CODEV de Nîmes Métropole, CODEV de la CA Pays de l'Or Agglomération, CODEV de Sète Agglopôle Méditerranée, CODEV du PETR Vidourle Camargue.

- Ferroviaire (axe Sète-Montpellier-Nîmes, articulation avec LNMP, traitement des passages à niveaux et des pôles d'échange multimodaux ferroviaires) ;
- Route multimodale (services routiers et car express, vélo, covoiturage) ;
- Services à l'usager (billettique, information voyageurs, services à déployer à l'échelle du SERM comme le vélo libre-service) ;
- Aménagement du territoire et évaluation (articulation entre les politiques d'aménagement du territoire et de mobilités, modélisation du SERM, …).

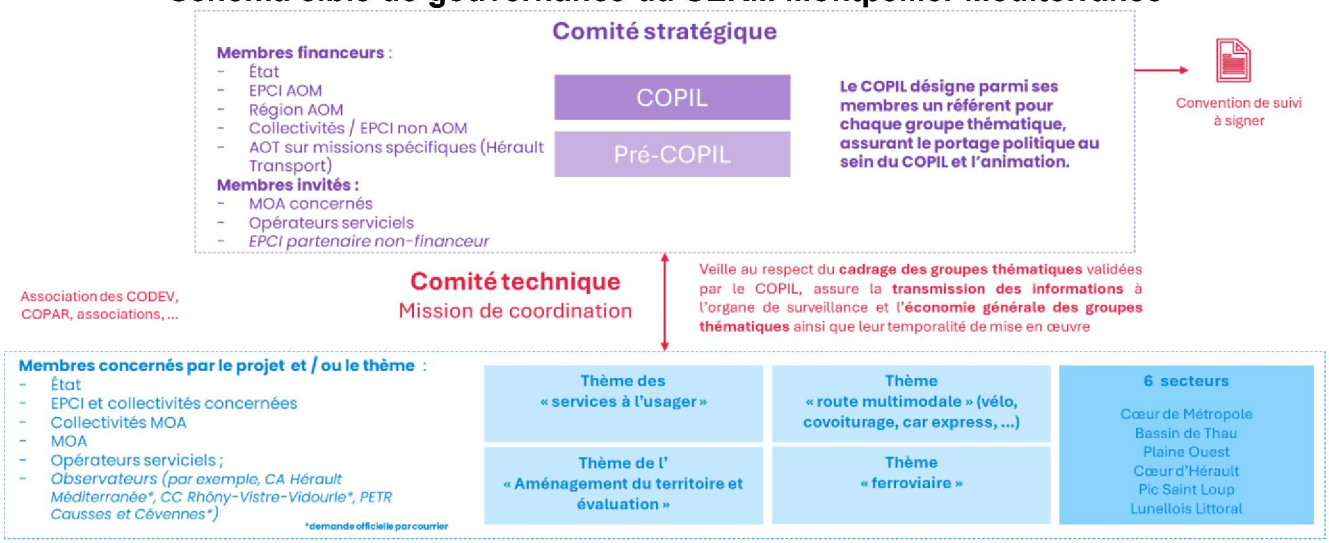
- Les **groupes de travail par secteur géographique** permettront notamment de faire des zooms sur certains territoires en s'assurant de la cohérence des opérations entre elles :

  - Cœur de Métropole ;
  - Bassin de Thau ;
  - Plaine Ouest ;
  - Cœur d'Hérault ;
  - Pic Saint Loup ;
  - Lunellois Littoral.

Un **statut d'observateur** est créé pour les acteurs souhaitant participer à la démarche, comme le PETR Causses et Cévennes, la CA Hérault Méditerranée, et les CC Rhôny Vistre Vidourle et des Cévennes Gangeoises et Suménoises par exemple. Le statut d'observateur devra être sollicité par courrier aux partenaires du SERM et sera validé par le comité stratégique. Les membres observateurs pourront participer aux travaux et débat des groupes de travail thématiques, sans droit de décision au comité stratégique.

Les **COPAR** des AOM, les **CODEV** du périmètre du SERM, les **associations** et autres acteurs institutionnels pourront bien sûr être associés en tant que de besoin dans le cadre du déploiement de cette gouvernance.

Schéma cible de gouvernance du SERM Montpellier Méditerranée



A mesure de la **montée en puissance du déploiement du SERM**, et en lien avec l'évolution des enjeux par rapport à la phase d'élaboration du dossier de statut SERM, la forme juridique de la structure locale de coordination pourrait évoluer d'une forme de type « comitologie » à une forme dotée de personnalité morale, si les parties prenantes le jugent pertinent.

La gouvernance de l'exploitation : une coopération renforcée sur le périmètre du SERM

Compte-tenu de l'organisation de la compétence mobilités sur le territoire, la gouvernance de l'exploitation revêt un enjeu stratégique majeur : il s'agit de **bâtir un modèle de gouvernance de l'exploitation des services routiers du SERM adapté à ce territoire**, articulant les compétences régionales et locales avec une structure existante telle qu'Hérault Transport, syndicat mixte SRU, et offrant un cadre durable à la coopération entre acteurs.

Ainsi, les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée affirment leur volonté de définir une **stratégie commune d'exploitation** permettant la continuité des offres à l'échelle du périmètre du SERM Montpellier Méditerranée.

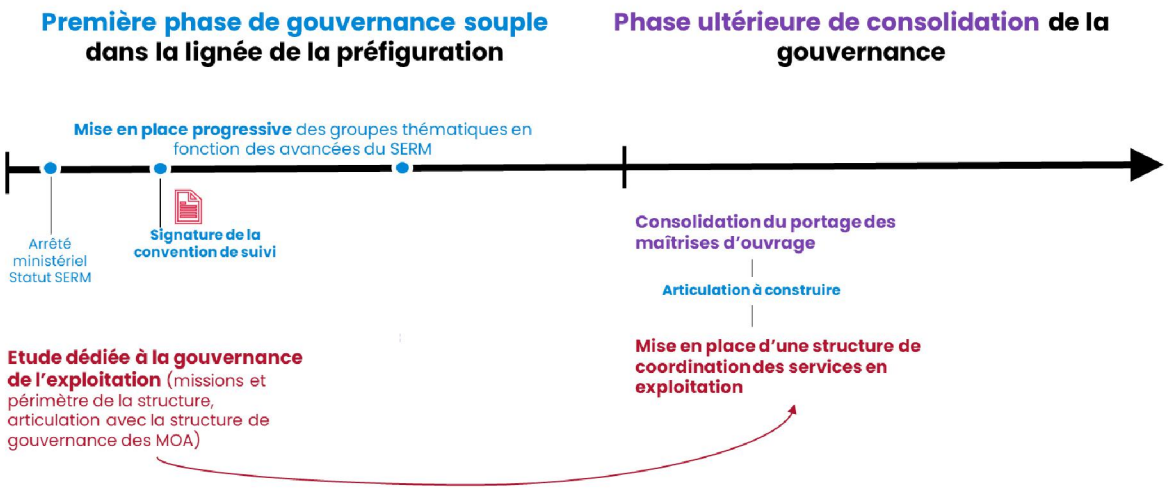
Les partenaires souhaitent affiner leur réflexion en lançant dès maintenant **l'élaboration d'un cahier des charges conjoint et partenarial** pour une étude. Celle-ci vise à analyser et formaliser les conditions d'une coopération renforcée pour l'exploitation des services sur le périmètre du SERM. L'objectif est d'apporter une aide à la décision aux élus pour arrêter les modalités de gouvernance des mobilités interterritoriales, à partir d'une analyse croisée des formes de coopération possibles. L'étude a vocation à conclure sur la nécessité et la configuration d'une gouvernance de l'exploitation à l'échelle du SERM Montpellier Méditerranée, en identifiant les dispositifs les plus pertinents pour coordonner et suivre les services routiers de mobilité intercommunaux.

Une mise en place articulée et phasée des gouvernances

La structure locale de coordination de la maîtrise d'ouvrage du SERM et la structure de gouvernance de l'exploitation constituent **deux dispositifs complémentaires et distincts**. La première assure la coordination opérationnelle des maîtres d'ouvrage et le suivi du déploiement opérationnel lié à la réalisation du SERM ; la seconde incarne une enceinte de coordination politique, responsable de l'organisation du service, de la planification de l'offre et de la supervision de son exploitation. Cette structure pourrait également coordonner les politiques de tarification, de billettique et d'information voyageur.

Afin de **garantir un déploiement rapide et cohérent** du choc d'offre prévu dans le cadre du SERM, une articulation étroite entre ces deux volets de la gouvernance du SERM devra être envisagée, selon des modalités et un phasage adaptés.

Déploiement prévisionnel des gouvernances du SERM Montpellier Méditerranée



Un programme de travail prêt à être engagé dès l'octroi du statut

Les partenaires ont réaffirmé leurs priorités politiques pour concrétiser à très court terme le SERM Montpellier Méditerranée pour les habitants du territoire

La préfiguration constituait le point de départ de la démarche pour concrétiser le projet du SERM Montpellier Méditerranée.

Désormais dotés d'une feuille de route commune, à l'échelle d'un périmètre faisant sens pour envisager l'avenir, les partenaires – associant les financeurs, et également des observateurs et parties intéressées pour renforcer l'appropriation du projet par l'ensemble du territoire – s'engagent à déployer l'ensemble des composantes du SERM.

Avec le soutien de l'Etat, un programme de travail précis rassemblant des études et travaux à réaliser dès l'octroi du statut est établi pour améliorer significativement les mobilités du territoire et réussir, ensemble, le SERM Montpellier Méditerranée.

Service Express Régional Métropolitains Montpellier Méditerranée
Juin 2026
Crédits photos : XXX / Société des grands projets

