| RÉPUBLIQUE FRANÇAISE |
|---|
| DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT |
| CANTON DE LODÈVE |

# COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LODÈVOIS ET LARZAC

---

## EXTRAIT DU REGISTRE DES ACTES CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 29 JUIN 2026

---

| numéro |
|---|
| CC_260629_34 |

L'an deux mil vingt-six, le vingt neuf juin,
Le Conseil communautaire, dûment convoqué le vingt trois juin deux mille vingt-six, s'est réuni en session ordinaire, salle du conseil de l'Espace Marie-Christine-BOUSQUET, sous la Présidence de Frédéric ROIG.

| nombre de membres | |
|---|---|
| en exercice | 57 |
| présents | 50 |
| exprimés | 56 |
| **vote** | |
| pour | 56 |
| contre | 0 |
| abstention | 0 |

Présents :
Michel COMBES, Martine BAÏSSET, Jean-Paul PAILHOUX, Claire VAN DER HORST, Jérôme VALAT, Sonia ROMERO, Anne SENESI, Jean TRINQUIER, Sébastien VIALA, Jean-Marc QUISSOL, Daniel FABRE, Joana SINEGRE, Damien ROUQUETTE, Françoise CAUVY, Frédéric CARO, Noura AIDA, David BOSC, Marie-Pierre CAUMES, Jérôme BROL, Magali STADLER, Florian VIRE, Marie-Hélène CLAYEUX, Nathalie ROCOPLAN, Frédéric ROIG, Antoine GOUTELLE, Félicien VENOT, Cyril BOURGADE, Romain WOUTERS, Anne-Marie FABRE, Mickael GALEOTE, Clément THERY, Sophie PRADEL, Pierre-Paul BOUSQUET, Sandrine TONON, Philippe BERLENDIS, Ludovic CAMPLO, Hélène GASTAND, Marybel THOMAS-MARTINEZ, Daniel VALETTE, Fadilha BENAMMAR-KOLY, Christian BELLAS, Guylène BOYER-ALIBERT, Rahma BENFERHAT, Jean-Luc REQUI, Gilles CASTANIER, Jean-Laurent MERCADIER, Claude LAATEB, Jean-Marc SAUVIER.
M. Vincent COURTEAUX suppléant de M. Tom BRIERE, M. Bertrand SONNET suppléant de M. Christophe ROMO.

Absents avec pouvoirs :
Jean Michel BRAL à Jérôme VALAT, Jérôme CLARISSAC à Jean TRINQUIER, Corinne FRASQUET à Jean-Marc SAUVIER, Stanley GERMANY à Hélène GASTAND, Julien PRADEL à Guylène BOYER-ALIBERT, Mohamed REMMACH à Claude LAATEB.

Absent :
Bertrand CANNEAU.

| OBJET : | **Approbation de la candidature du Service express régional métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée en vue de l'obtention, au dispositif national, du statut de SERM** |
|---|---|

**VU** la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains,

**VU** le Code des transports et notamment les articles L. 1215-6 et L. 1215-8,

**VU** la délibération du Conseil communautaire n°CC_240307_8 en date du 7 mars 2024 relative à la Convention partenariale pour conduire les études multimodales de Montpellier,

**VU** la délibération du Conseil communautaire n°CC_260219_22 en date du 19 février 2026 relative à la déclaration du projet de Pôle d'échanges Multimodal sur la commune de Lodève,

**CONSIDERANT** que 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*

*Je certifie, sous ma responsabilité, le caractère exécutoire du présent acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois, à compter de la notification : le Tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.*

*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. »,*

**CONSIDERANT** que 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,

**CONSIDERANT** que les missions réalisées dans le cadre de cette labellisation dans un espace de dialogue largement ouvert et partagé 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,

**CONSIDERANT** que 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,

**CONSIDÉRANT** le dossier de demande de statut consultable sur le lien suivant :
https://lodevoisetlarzac-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/actes_lodevoisetlarzac_fr/IgBJGUGkJv4dR6P79kP_Zyj9AdPytZRe_22VwzF3dGLIRz0?e=Bp2IYS
dont l'essentiel du projet est résumé dans la note ci-jointe,

**CONSIDERANT** que notre territoire a été intégré à cette démarche dès 2024 et répond aux enjeux métropolitains du SERM Montpellier Méditerranée dans le cadre de la nouvelle ligne CHNS Coeur d'Hérault (car à haut niveau de service) avec la création d'un pôle d'échange multimodal de bassin de vie sur la commune de Lodève, d'un pôle d'échange multimodal de proximité sur la commune du Bosc ainsi que le déploiement d'un réseau cyclable et d'aires de covoiturage,

**CONSIDERANT** que 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,

**Ouï l'exposé de Frédéric ROIG et après en avoir délibéré, le Conseil communautaire :**

**- ARTICLE 1 : APPROUVE** le dossier de demande de statut et le résumé pour décideurs du SERM Montpellier Méditerranée, annexés à la présente délibération,

**- ARTICLE 2 : APPROUVE** la démarche de candidature du SERM Montpellier Méditerranée au dispositif national des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) en vue de l'octroi du statut,

**- ARTICLE 3 : AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant à déposer collégialement le dossier de demande de statut du SERM Montpellier Méditerranée auprès du ministre des Transports,

*Je certifie, sous ma responsabilité, le caractère exécutoire du présent acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois, à compter de la notification : le Tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.*

**- ARTICLE 4 : AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant à signer tous les actes nécessaires relatifs à l'obtention du statut de SERM,

**- ARTICLE 5 : APPROUVE** la poursuite de la mise en œuvre de la démarche SERM et le dialogue partenarial avec l'ensemble des territoires concernés,

**- ARTICLE 6 : DIT** que le présent acte sera transmis au service du contrôle de légalité, notifié aux tiers concernés, publié selon la réglementation en vigueur et inscrit au registre des actes.

Pour extrait certifié conforme au registre des actes.

Accusé de réception en préfecture
34-200017341-20260629-lmc125923-DE-1-1
Date de télétransmission : 03/07/26
Date de publication : 29/06/2026
Date de notification aux tiers :
Moyen de notifications aux tiers :

Le vingt neuf juin deux mille vingt-six
Le Président,
Frédéric ROIG

Signé électroniquement par:

*Je certifie, sous ma responsabilité, le caractère exécutoire du présent acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois, à compter de la notification : le Tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.*

# *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 phase 1 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 Occitanie, le **périmètre du SERM Montpellier Méditerranée** concerne un bassin de vie de **1,2 million d'habitants**, dont 100 000 étudiants mais aussi 500 000 lits touristiques.

Le territoire concerné comprend Montpellier Méditerranée Métropole, Sète Agglopôle Méditerranée, le 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 Coeur d'Hérault) et du Grand Pic Saint-Loup. Les 3 gares nîmoises y sont associées (Nîmes Centre, Nîmes Saint-Césaire et Nîmes Pont du Gard). Sa gouvernance regroupe ainsi 9 intercommunalités, avec Nîmes Métropole.

Le développement urbain s'est historiquement structuré le long des grandes infrastructures languedociennes, avec un **littoral dense formant presque une conurbation**, en contraste avec les **polarités secondaires et les zones rurales**. 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 périurbaines ou rurales. 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, train, vélo), les **communes périurbaines et rurales** 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 ainsi dans un territoire aux **dynamiques contrastées**, marqué par une **forte attractivité métropolitaine** et par des flux de déplacements croissants. Il est aussi caractérisé par une **grande diversité de situations locales** entre le littoral, des polarités secondaires, 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 des polarités secondaires ;
- **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 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.

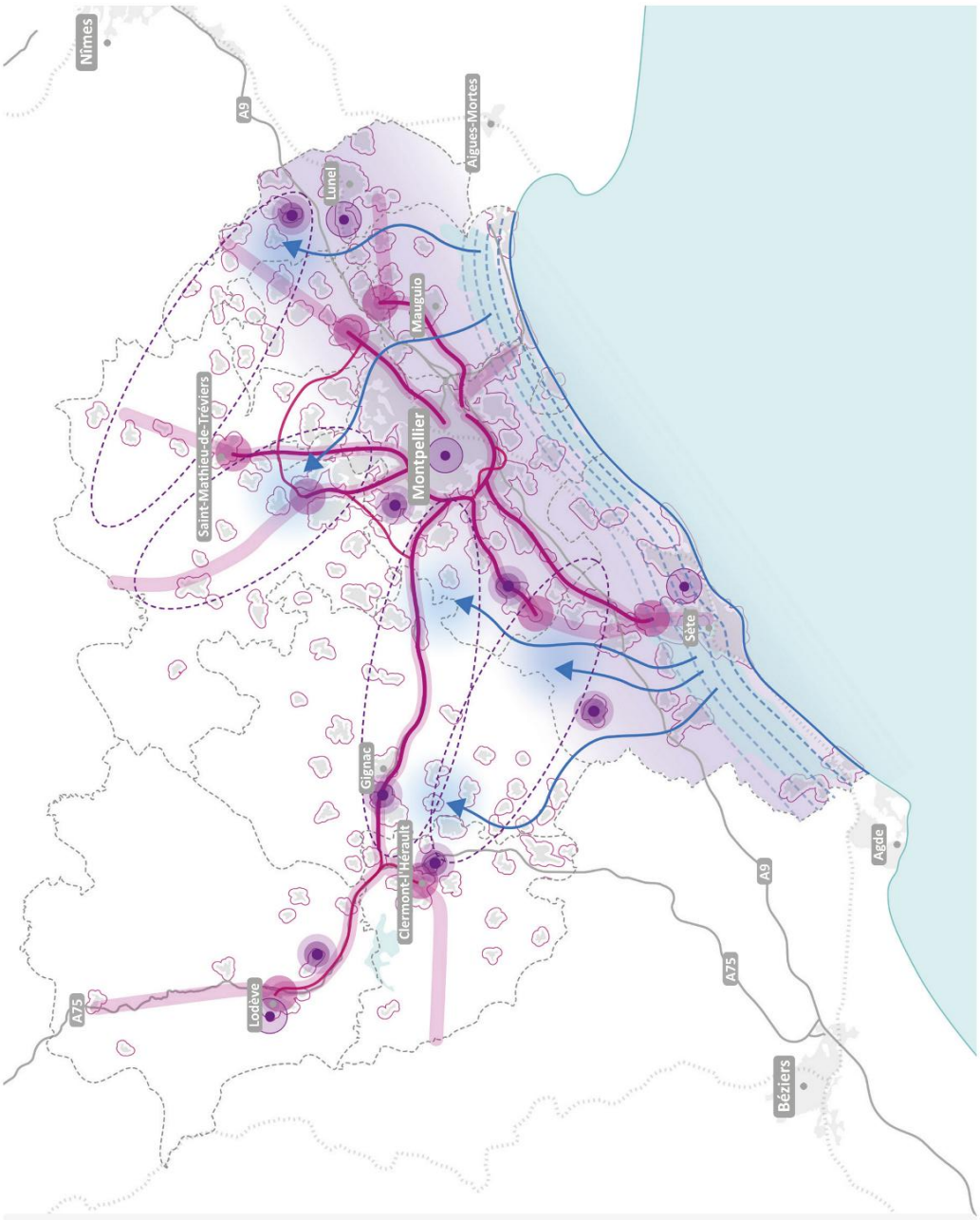
L'enjeu est de **renverser la logique d'aménagement en faisant de l'offre de mobilité structurante la condition d'une urbanisation plus dense, mixte et sobre**, capable de limiter l'étalement urbain et la dépendance à l'autosolisme, tout en maîtrisant les effets de bord (pressions foncières, conflits d'usages, gentrification).

**3 bascules** figurant dans le « projet de Grand Territoire » 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 à développer la **cohésion territoriale** 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 en site propre (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.

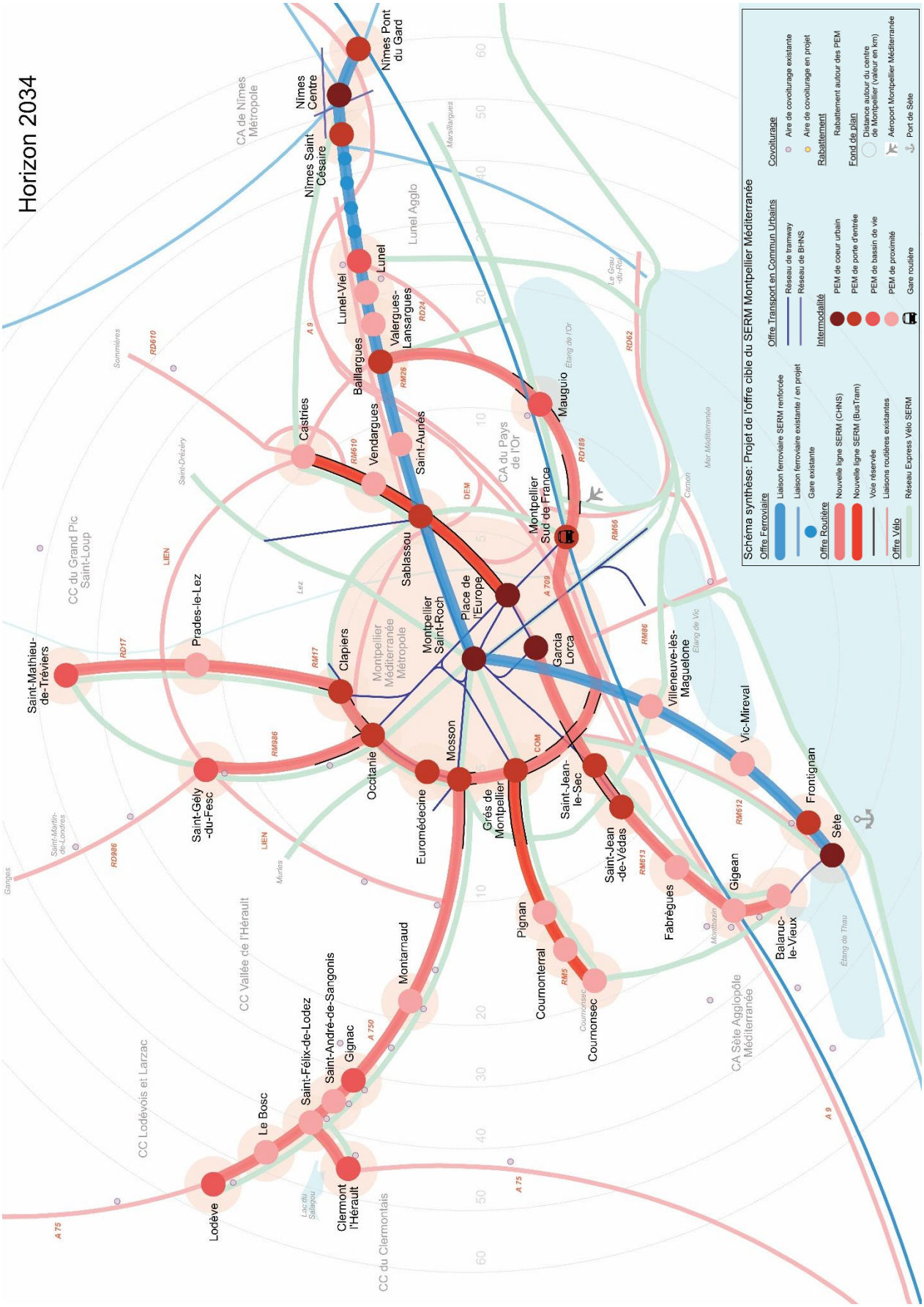
Ces composantes seront accompagnées par le développement de **services à l’usager intégrés** : information voyageurs unifiée, interopérabilité tarifaire confortée et outils de MaaS favorisant la lisibilité de l’offre à l’échelle du SERM Montpellier Méditerranée.

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).

## 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 de la phase 1 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.

## 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<br>6 arrêts, desserte des communes de Balaruc-le-Vieux, Gigean, Fabrègues, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier<br>Interconnexion avec le BHNS de Sète et les tramways 2 et 4 de Montpellier |
| **Car express Baillargues – Montpellier Sud de France** | 12 km, environ 16 minutes<br>4 arrêts, desserte des communes de Baillargues, Mauguio et Montpellier<br>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<br>3 arrêts, desserte des communes de Saint-Gély-du-Fesc et Montpellier<br>Interconnexion avec le tramway 1 de Montpellier |
| **Car express Saint-Mathieu-de-Tréviers – Montpellier Occitanie** | 18 km, environ 25 minutes<br>5 arrêts, desserte des communes de Saint-Mathieu-de-Tréviers, Prades-le-Lez, Clapiers et Montpellier<br>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 50min), 39 km pour la branche Clermont l'Hérault (environ 40min)<br>6 arrêts, desserte des communes de Lodève, Le Bosc, Clermont l'Hérault, Saint-Félix-de-Lodez, Gignac, Montarnaud et Montpellier<br>Interconnexion avec les tramways 1 et 3 de Montpellier |
| **Bustram A** | 11,5 km, environ 37 minutes<br>20 stations pour relier Place de l'Europe (tramways 1 et 4) à Castries.<br>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<br>20 stations pour relier Cournonsec à Grès de Montpellier (tramway 5) |
| **TCSP RD2 SAM** | 10 km dont 6km en site propre, environ 20 minutes<br>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 l'avenir 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 phase 1 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.

Portée 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

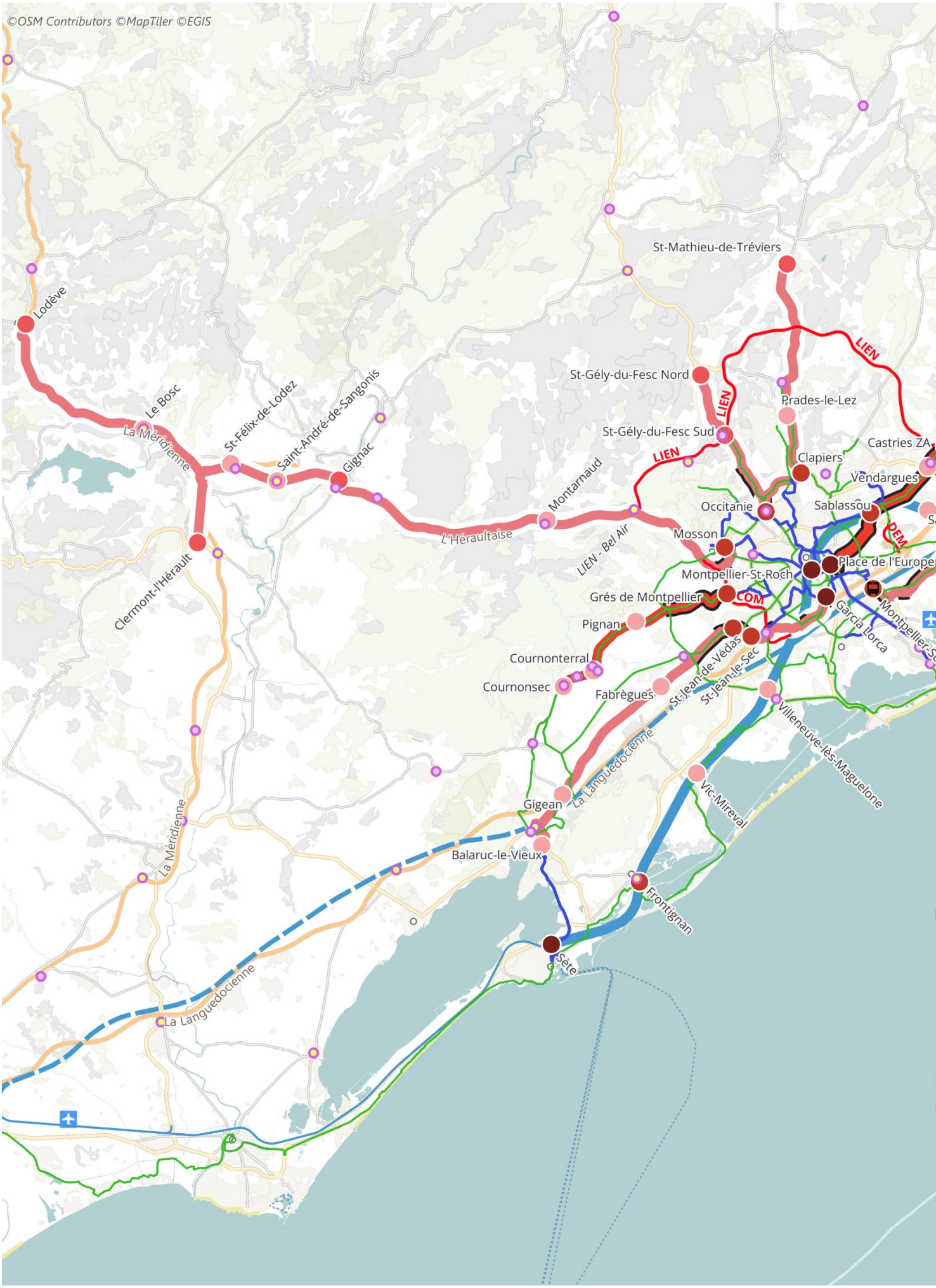
Gains de temps jusqu'à 20 min

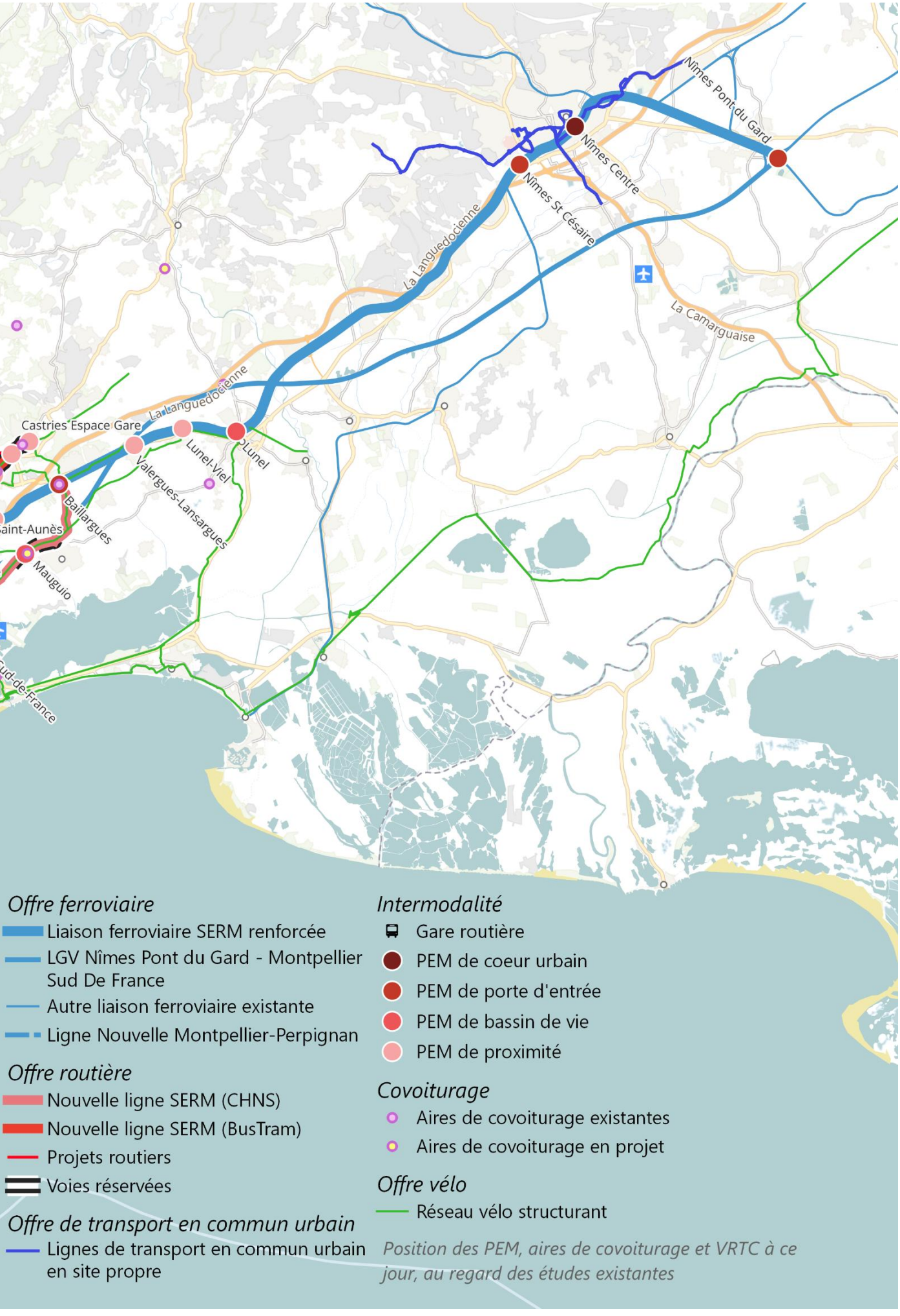
**320 km** d'itinéraires cyclables sur **13** axes structurants et en rabattement sur les PEM

**25** aires de covoiturage

**5 lignes de tramway** à Montpellier et des BHNS

Des infrastructures de **remisage et maintenance** adaptées pour tous les modes


©OSM Contributors ©MapTiler ©EGIS
St-Mathieu-de-Tréviers
Lodève
LIEN
St-Gély-du-Fesc Nord
LIEN
Prades-le-Lez
St-Gély-du-Fesc Sud
Castries ZA
Le Bosc
La Méridienne
St-Félix-de-Lodez
Saint-André-de-Sangonis
Gignac
LIEN
Clapiers
Vendargues
Montarnaud
Occitanie
Sablassou
L'Héraultaise
LIEN - Bel Air
Mosson
DEM
Place de l'Europe
Montpellier-St-Roch
Clermont-l'Hérault
Grés de Montpellier
COM
Garcia Lorca
Pignan
Cournonterral
Cournonsec
Fabrègues
St-Jean-de-Védas
St-Jean-le-Sec
Villeneuve-lès-Maguelone
La Languedocienne
Vic-Mireval
Gigean
La Méridienne
Balaruc-le-Vieux
Frontignan
Sète
La Languedocienne




*Offre ferroviaire*

- Liaison ferroviaire SERM renforcée
- LGV Nîmes Pont du Gard - Montpellier Sud De France
- Autre liaison ferroviaire existante
- Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

*Offre routière*

- Nouvelle ligne SERM (CHNS)
- Nouvelle ligne SERM (BusTram)
- Projets routiers
- Voies réservées

*Offre de transport en commun urbain*

- Lignes de transport en commun urbain en site propre

*Intermodalité*

- Gare routière
- PEM de coeur urbain
- PEM de porte d'entrée
- PEM de bassin de vie
- PEM de proximité

*Covoiturage*

- Aires de covoiturage existantes
- Aires de covoiturage en projet

*Offre vélo*

- Réseau vélo structurant

*Position des PEM, aires de covoiturage et VRTC à ce jour, au regard des études existantes*

# 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 **1,22 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**

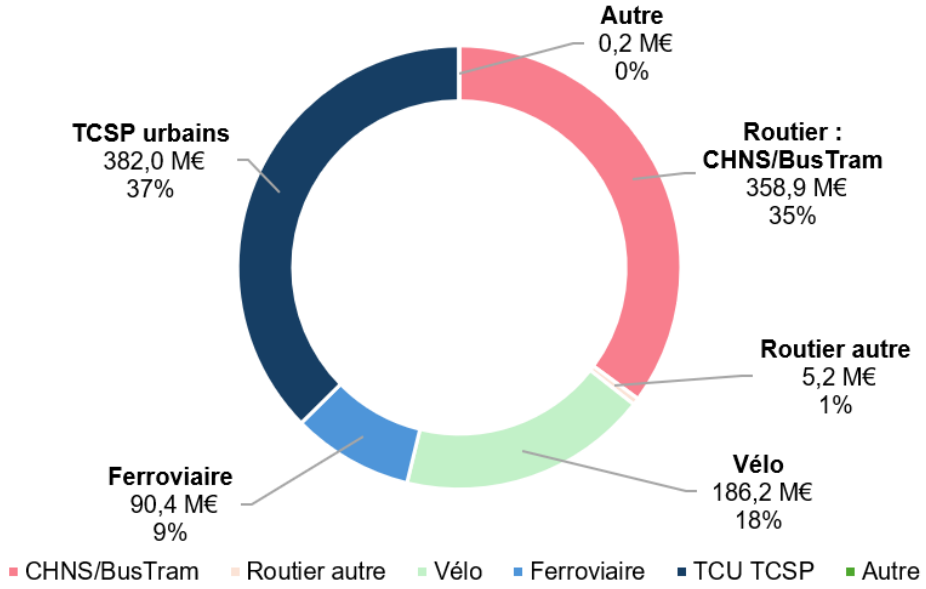
Le coût de la réalisation de la phase 1 de la **LNMP est estimé à 2 Md€$_{2020}$**. Un protocole d'intention de financement, signé le 22 janvier 2022 entre l'État, les collectivités territoriales concernées par le projet et SNCF Réseau, prévoit la clé de répartition suivante : l'État, à hauteur de 40 %, 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 1 191 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** | 113,9 M€$_{2025}$ | 311,7 M€$_{2025}$ | 597,2 M€$_{2025}$ |
| **Coûts déjà financés** | - | 31,8 M€$_{2025}$ | - |
| **Montant restant à financer** | **113,9 M€$_{2025}$** | **279,9 M€$_{2025}$** | **597,2 M€$_{2025}$** |

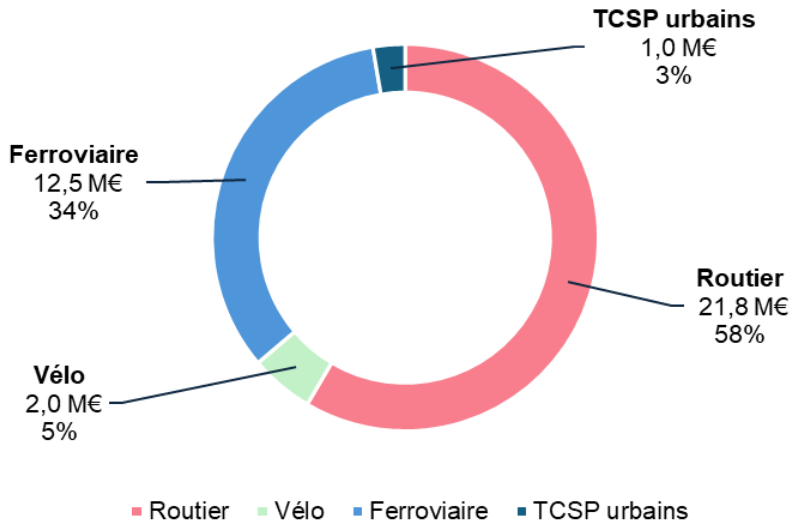
**À partir de la priorisation et du phasage retenus par les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée, les coûts d'investissement (hors provisions) nécessaires à l'atteinte des ambitions des horizons 2028, 2031 et 2034, répartis par type d'opération, sont les suivants :**

| 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€**$_{2025}$ | **147,1 M€**$_{2025}$ | **66,1 M€**$_{2025}$ |
| | PEM routiers | **34,4 M€**$_{2025}$ | **27,3 M€**$_{2025}$ | - |
| | Matériel roulant routier | - | **12,3 M€**$_{2025}$ | - |
| | Aménagements cyclables | **0,1 M€**$_{2025}$ | - | **186,1 M€**$_{2025}$ |
| | Opérations ferroviaires | **1,2 M€**$_{2025}$ | - | **4 M€**$_{2025}$ |
| | PEM ferroviaires | **1,1 M€**$_{2025}$ | **64,1 M€**$_{2025}$ | **20 M€**$_{2025}$ |
| | Autre | **0,2 M€**$_{2025}$ | - | - |
| *Total Périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »* | | ***113,9 M€***$_{2025}$ | ***250,7 M€***$_{2025}$ | ***276,2 M€***$_{2025}$ |
| **Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »** | Voirie TCSP urbains | - | **30 M€**$_{2025}$ | **111 M€**$_{2025}$ |
| | Dépôt TCSP urbains | - | **31 M€**$_{2025}$ | **210 M€**$_{2025}$ |
| *Total Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »* | | - | ***61 M€***$_{2025}$ | ***321 M€***$_{2025}$ |
| ***TOTAL*** | | **113,9 M€**$_{2025}$ | **311,7 M€**$_{2025}$ | **597,2 M€**$_{2025}$ |

## 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,<br>**~ 7,9 M€/an** en 2031,<br>**~ 11,8 M€/an** en 2034 jusqu'en 2074 | **~ 3,3 M€/an** en 2029,<br>**~ 6,6 M€/an** en 2031,<br>**~ 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 dynamiques 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 validés 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.

[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.

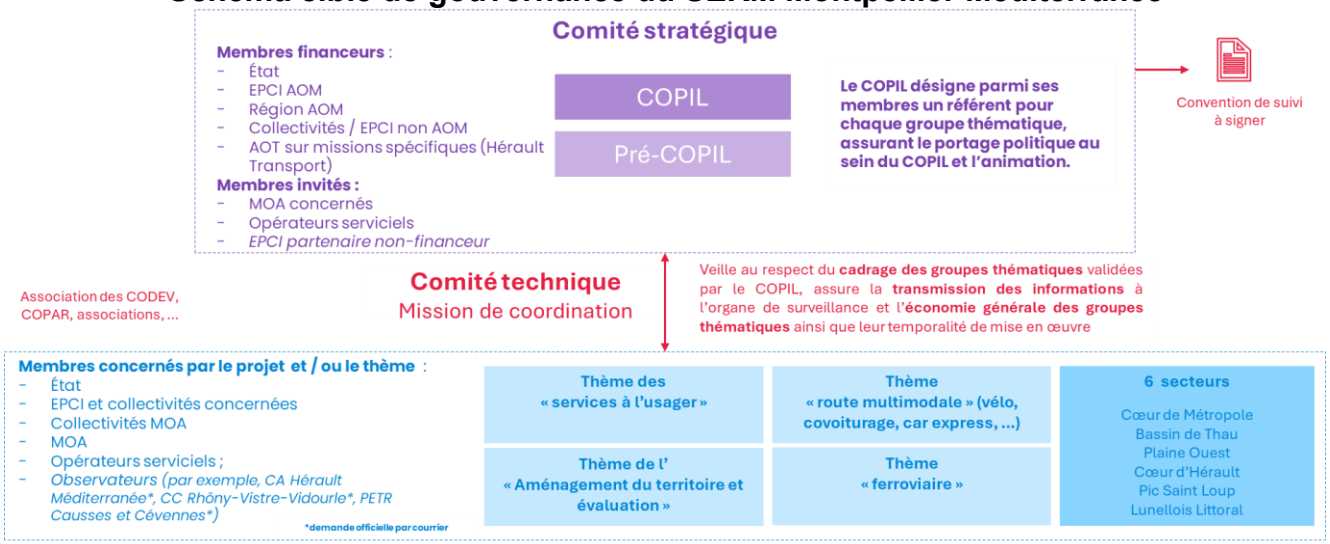
- Les **groupes de travail thématiques** permettront notamment un traitement à l'échelle du SERM dans son ensemble des différentes composantes du projet :
  - ferroviaire (axe Sète-Montpellier-Nîmes, articulation avec LNMP, traitement des passages à niveaux et des pôles d'échange multimodaux ferroviaires) ;
  - 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 - 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.

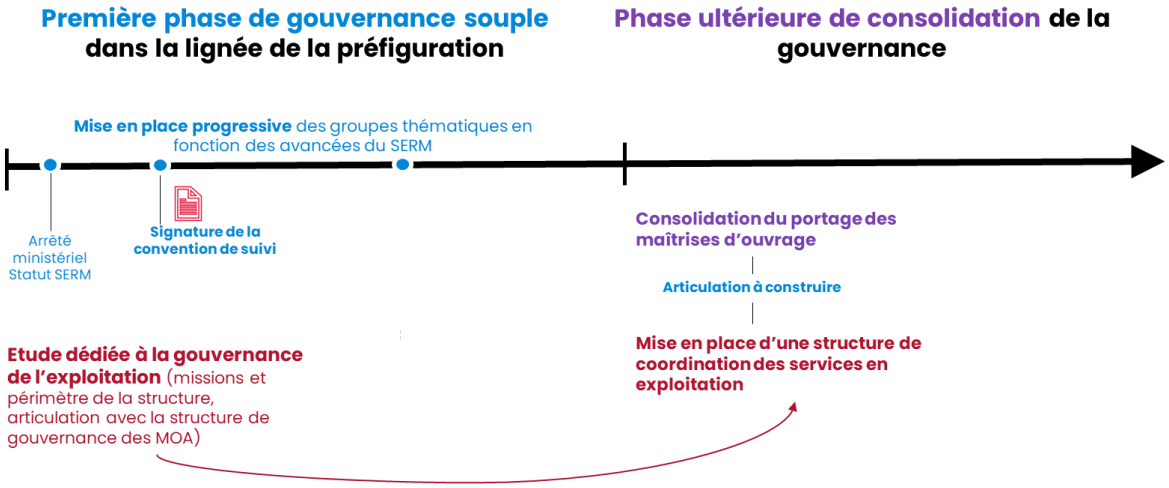
Les partenaires souhaitent affiner leur réflexion en lançant dès maintenant **l'élaboration d'un cahier des charges conjoint et partenarial** pour une étude. Celle-ci vise à analyser et formaliser les conditions d'une coopération renforcée pour l'exploitation des services sur le périmètre du SERM. L'objectif 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 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**

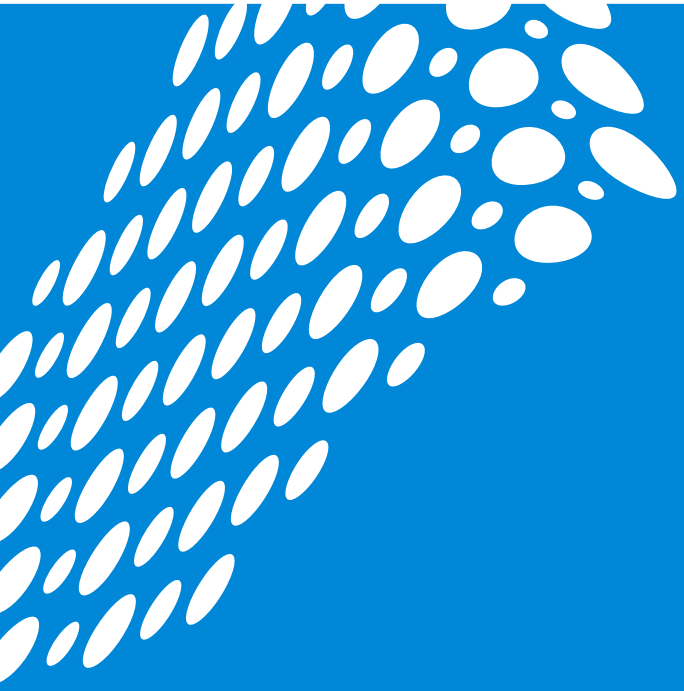


# *Un programme de travail prêt à être engagé dès l'octroi du statut*

## 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 Métropolitain Montpellier Méditerranée**
**Juin 2026**
Crédits photos : Cyril Cornut / Société des grands projets