

Facilitons et accélérons la réalisation de Services Express Régionaux Métropolitains Transfrontaliers, pour répondre aux besoins des citoyens et contribuer à la cohésion européenne par-delà les frontières

Les enjeux transfrontaliers des projets de RER Métropolitains

Alors que le secteur des transports constitue le premier poste émetteur d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, les projets de Réseaux express régionaux métropolitains constituent un axe important pour atteindre les objectifs de réduction de 50% des émissions de GES fixés au niveau européen et national.

En Europe, le mouvement est engagé, souvent depuis longtemps. Près de 70 réseaux express métropolitains existent déjà, desservant 150 millions d'Européens. En France, la loi du 27 décembre 2023 relative aux SERM¹ a mis ce sujet au cœur de l'actualité. Plus d'une vingtaine de projets sont en préparation ou réflexion, parmi lesquels sept d'entre eux sont situés aux frontières françaises.

Toutes les frontières sont concernées (voir la cartographie des projets de RER métropolitains aux frontières françaises en annexe):

- ▶ La frontière franco-belge avec le projet de SERM Hauts-de-France
- ▶ La frontière franco-luxembourgeoise avec le projet de SERM Lorraine-Luxembourg
- ▶ La frontière franco-allemande avec le REME strasbourgeois, en cours de déploiement
- ▶ La frontière franco-germano-suisse avec le SERM bâlois

- ▶ La frontière franco-suisse avec le Léman Express autour de Genève, déjà en service
- ▶ La frontière franco-italienne avec le SERM littoral entre Nice et l'Italie
- ▶ La frontière franco-espagnole avec le projet de RER basco-landais

Les bassins de vie transfrontaliers sont des territoires d'abord caractérisés par l'intensité des flux qui les traversent, qu'ils soient de travail, culturels ou familiaux². **Le déploiement transfrontalier de projets de SERM n'est donc pas une option**, et permettra de favoriser une mobilité décarbonée dans les territoires transfrontaliers et de concourir à la cohésion territoriale par-delà les frontières mais aussi à renforcer leur attractivité et leur croissance³.

Cependant, la plupart des projets en préparation **privé- gient un déploiement de la desserte nationale**, le déploiement transfrontalier n'étant pas systématiquement intégré au cœur du projet, ou repoussé à des phases ultérieures. Cela est en partie dû à un manque de prise en compte de la spécificité et des opportunités offertes par les territoires transfrontaliers, mais aussi, et surtout, aux obstacles (juridiques, financiers, techniques) que pose l'extension transfrontalière des projets de SERM.

¹ La loi pose le cadre nécessaire au développement de projets de réseaux express régionaux métropolitains, renommés Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) dans ce cadre : [Loi SERM RER services express régionaux métropolitains | vie-publique.fr](#)

² Pour plus d'infos, se référer au rapport suivant : ["Expérimentation 'Bassins de vie transfrontaliers' : Connaitre, comprendre et agir à l'échelle des bassins de vie transfrontaliers"](#)

³ D'après la Communication de la Commission Européenne « stimuler la croissance et la cohésion dans les régions frontalières de l'Union Européenne », si 20% des obstacles existants étaient levés, les régions frontalières verraient leur PIB augmenter de 20% ([com_boosting_borders_fr.pdf \(europa.eu\)](#))

Afin que la dimension transfrontalière soit pleinement, systématiquement et immédiatement intégrée dans les projets de SERM concernés, nous plaçons pour que les politiques publiques tiennent compte de 3 dimensions principales dans la conception et le déploiement opérationnel de ces projets, et formulons les propositions suivantes :

I. L'amélioration de l'offre ferroviaire transfrontalière

Considérant que l'intensité de l'offre ferroviaire dans les territoires frontaliers doit être proportionnelle aux besoins des habitants des bassins de vie transfrontaliers qui traversent régulièrement les frontières pour travailler, se loger, consommer, et que pour ce faire, elle doit adopter une vision à 360° des territoires ne se limitant pas au territoire français,

- ▶ Nous demandons une meilleure prise en compte des impacts de la proximité frontalière dans l'architecture des projets de SERM et de leur offre, et insistons pour que ces projets reposent sur des **modèles multimodaux transfrontaliers de mobilité**, à l'instar du MMT du Grand Genève ou encore du modèle MMUST entre France et Luxembourg, afin que les modalités de desserte et d'amplitudes des futurs SERM frontaliers prennent en compte les flux de passagers et de marchandises transfrontaliers actuels et potentiels, et cherchent une meilleure coordination avec les réseaux existants dans les territoires voisins frontaliers.
- ▶ Nous demandons que **les liaisons ferroviaires stratégiques manquantes**⁴ en transfrontalier soient pleinement intégrées aux projets de SERM et que leur réalisation en soit favorisée et facilitée.
- ▶ Nous soulignons que **les obstacles administratifs, juridiques, techniques** constituent toujours des obstacles importants pénalisant la réalisation de projets de SERM transfrontaliers et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires européens, et que **le projet de règlement européen FCBS – Facilitating cross-border solutions**⁵ – soutenu par la France et en cours de négociation au

⁴ [Missing Railway Links: Les liaisons ferroviaires manquantes comme enjeux pour la cohésion et la croissance des régions frontalières \(europa.eu\)](#)

⁵ [JP_23_6463_EN.pdf \(europa.eu\)](#)

niveau européen **doit pouvoir constituer une opportunité** dont la France et ses Pays frontaliers pourraient prochainement se saisir.

II. Le développement d'une offre de transport favorisant l'intermodalité y compris en transfrontalier

Considérant que **les SERM** ne peuvent se résumer à leur seule offre ferroviaire mais **constituent plus globalement une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, favorisant l'intermodalité et la multimodalité** au service des habitants inclus dans les aires d'influence des métropoles :

- ▶ Nous appelons à **faciliter l'articulation**, par-delà la frontière française, entre modes de transports ferroviaires, réseaux de bus, mobilités actives (vélo, marche), notamment **en coordonnant les cadencements** entre autorités de mobilité de tous versants de la frontière, **en développant les pistes cyclables transfrontalières**⁶ et les P+R transfrontaliers en fonction des besoins.
- ▶ Nous soulignons l'importance de **permettre l'accès à l'information multimodale en temps réel à l'échelle transfrontalière** afin de rendre le réseau compréhensible et accessible à tous les utilisateurs, y compris transfrontaliers, en tenant compte des potentielles barrières linguistiques.
- ▶ Nous demandons que soient systématiquement étudiées les possibilités de **déploiement transfrontalier de systèmes attractifs de billetterie intermodale des réseaux transfrontaliers des SERM** (ex : inclusion des territoires frontaliers dans le pass, abonnement transfrontalier, en particulier pour les étudiants⁷), et que soient investigués **tous les outils et technologies en développement pour garantir l'intermodalité et la multimodalité** des transports.

⁶ Exemples de projet concrétisé : [FrancoVéloSuisse | Territoire de Belfort, le Département](#) , [Réseau transfrontalier de pistes cyclables - Interreg \(interreg-rhin-sup.eu\)](#)

⁷ A l'instar de l'Euroregion Ticket Student ([Euregio Ticket Students | Euroregion Euregio - Tirol - Südtirol - Trentino](#)) ou du Léman Pass ([Leman pass](#))

III. Une gouvernance efficace et inclusive essentielle pour la réussite de projets de SERM transfrontaliers

Considérant que la réussite des projets réseaux de transports métropolitains passe nécessairement par un **cadre de dialogue et de travail efficace** et incluant l'ensemble des acteurs concernés en capacité de co-construire de tels projets, et **qu'il doit en être de même à l'échelle transfrontalière**, comme l'ont démontré certains projets transfrontaliers existants (ex : Léman Express, RER Trinational de Bâle...), véritables sources d'inspiration dans l'architecture de gouvernance des projets de SERM frontaliers à venir :

- ▶ Nous encourageons les acteurs aux frontières françaises à **se saisir du nouvel Objectif spécifique « Une meilleure gouvernance de la coopération » figurant dans les programmes européens INTERREG** pour co-financer des études visant à avancer conjointement dans la résolution d'obstacles relatifs à ces services de mobilité transfrontaliers.
- ▶ Nous suggérons aux acteurs concernés de **s'appuyer davantage sur les possibilités d'expérimentation⁸ et de différenciation de l'action publique locale⁹**. Il pourrait s'agir d'expérimenter certains dispositifs sur les lignes transfrontalières des projets de SERM, à l'instar de propositions évoquées dans l'expérimentation « bassins de vie transfrontaliers » menée par la MOT avec ses partenaires locaux et en particulier :

déploiement d'une **offre tarifaire harmonisée transfrontalière**, déploiement d'une **billettique interopérable en transfrontalier**, mise en place de mécanismes de solidarité financière transfrontaliers, afin de permettre un financement équilibré des lignes de transport transfrontalières.

- ▶ Nous appelons également à un **financement ad hoc et substantiel par l'Union Européenne** des projets transfrontaliers de RER Métropolitains. Ce financement se justifierait d'autant que les futurs SERM transfrontaliers contribueront substantiellement à répondre aux objectifs européens de décarbonation du secteur des transports ainsi qu'aux objectifs de décarbonation du transport ambitionnés par le Green Deal Européen¹⁰. Alors que l'engouement suscité par le déploiement de tels projets est fort, leurs ressources financières restent à sécuriser.
- ▶ Nous rappelons que **la Mission Opérationnelle Transfrontalière et Objectif RER Métropolitains constituent des structures et des réseaux indispensables** permettant d'accompagner les acteurs dans leurs projets de SERM transfrontaliers. Elles contribuent à capitaliser sur les bonnes pratiques existantes en la matière (ex : Léman Express, RER Trinational de Bâle...), à nourrir les réflexions en la matière et à accompagner la recherche de solutions, qu'elles soient techniques, juridiques, financières ou organisationnelles.

Plus d'information :

- ▶ www.espaces-transfrontaliers.eu

Annexes :

- ▶ Carte des projets de RER métropolitains aux frontières de la France

Contact MOT :

Raffaele VIAGGI
+33 (0)7 57 81 11 76
raffaele.viaggi@mot.asso.fr

⁸ [Loi 19 avril 2021 expérimentations locales différenciation territoriale | vie-publique.fr](https://www.vie-publique.fr/lois/loi-19-avril-2021-exp%C3%A9rimentations-locales-diff%C3%A9renciation-territoriale)

⁹ Notamment facilitées par la loi dite « 3DS » : [Loi 3DS décentralisation déconcentration collectivités locales | vie-publique.fr](https://www.vie-publique.fr/lois/loi-3ds-d%C3%A9centralisation-d%C3%A9concentration-collectivit%C3%A9s-locales)

¹⁰ [Transport and the Green Deal - European Commission \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/transport-and-the-green-deal/)

