

Envoyé en préfecture le 08/10/2026

Reçu en préfecture le 08/10/2026

Publié le

ID : 034-243400520-20261008-1532026-DE



Service Express Régional Métropolitain Montpellier Méditerranée



Résumé pour décideurs

Juin 2026



Envoyé en préfecture le 08/10/2026

Reçu en préfecture le 08/10/2026

Publié le

ID : 034-243400520-20261008-1532026-DE

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 entraînant 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 montpellierains, 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 montpellieraine 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.

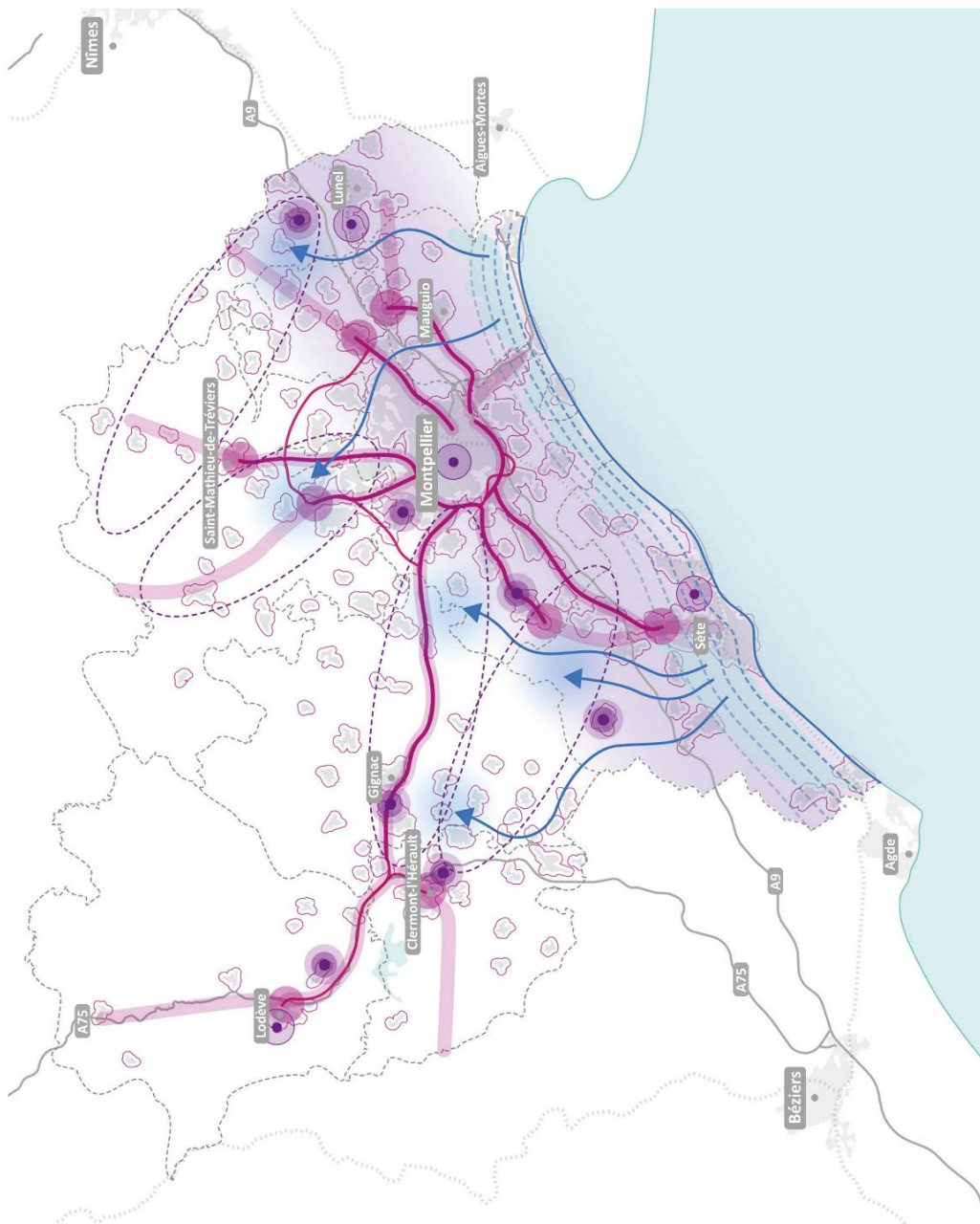
L'enjeu est de **renverser la logique d'aménagement en faisant de l'offre de mobilité structurante la condition d'une urbanisation plus dense, mixte et sobre**, capable de limiter l'étalement urbain et la dépendance à l'autosolisme, tout en maîtrisant les effets de bord (pressions foncières, conflits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

- **1^{ère} bascule** : d'une action de rattrapage de l'urbanisation à une action de régulation de la croissance démographique et de l'emploi ;
- **2^{ème} bascule** : d'une approche foncière du développement économique à l'accompagnement d'un changement de cycle de l'économie métropolitaine ;
- **3^{ème} 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 Trévières, 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 »



S'ENTENDRE POUR RÉGULER NOS LOGIQUES D'URBANISATION

Cartes Stratégiques
Septembre 2025



1/ PARTAGER LA DYNAMIQUE DE CROISSANCE

UNE NOUVELLE RÉPARTITION DE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La "métropole linéaire" saturée ?
Les espaces de forte croissance démographique



PARTAGER LES LEVIERS DE LA CROISSANCE

l'accueil des entreprises
Rééquilibrer l'offre d'enseignement supérieur



2/ RÉGULER L'URBANISATION

ROMPRE AVEC LA LOGIQUE D'ÉTALEMENT URBAIN

Dynamiques de périurbanisation



RE-LIER URBANISME ET POLITIQUE DE TRANSPORTS

Identifier les polarités structurantes
Réseau routier structurant
Le réseau SERM comme armature : lignes de bus express



3/ ANTICIPER LES RISQUES

Anticiper le recul du trait de côte
Planifier les recompositions spatiales rétro-littorales



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.

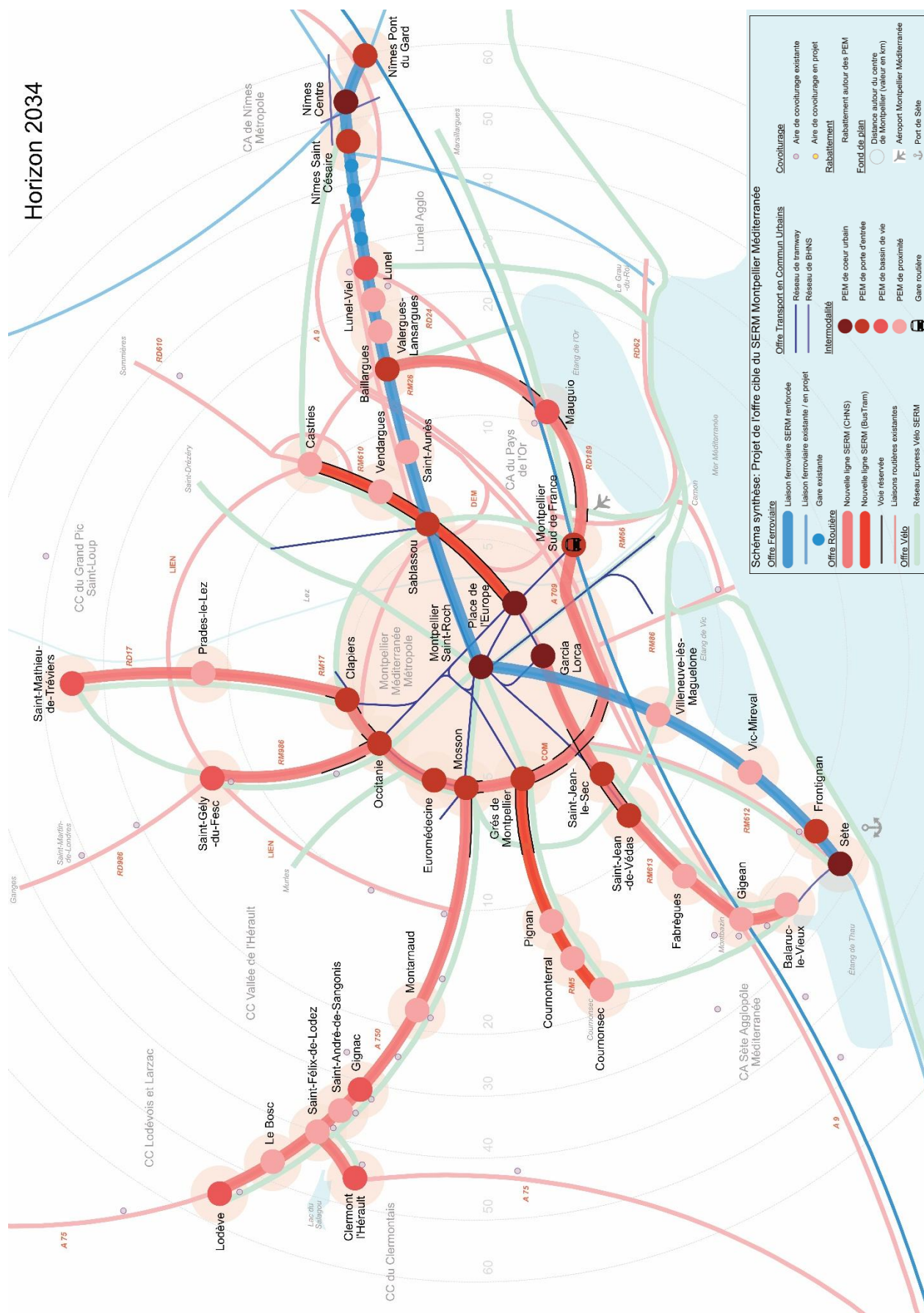
Schéma cible de l'offre du SERM Montpellier Méditerranée à horizon 2034

Envoyé en préfecture le 08/10/2026

Reçu en préfecture le 08/10/2026

Publié le 08/10/2026

ID : 034-243400520-20261008-1532026-DE



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 6 arrêts, desserte des communes de Balaruc-le-Vieux, Gigean, Fabrègues, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier 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 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-Trévièrs – Montpellier Occitanie	18 km, environ 25 minutes 5 arrêts, desserte des communes de Saint-Mathieu-de-Trévièrs, 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 50min), 39 km pour la branche Clermont l'Hérault (environ 40min) 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 pour relier Place de l'Europe (tramways 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 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 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 séquençage 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 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

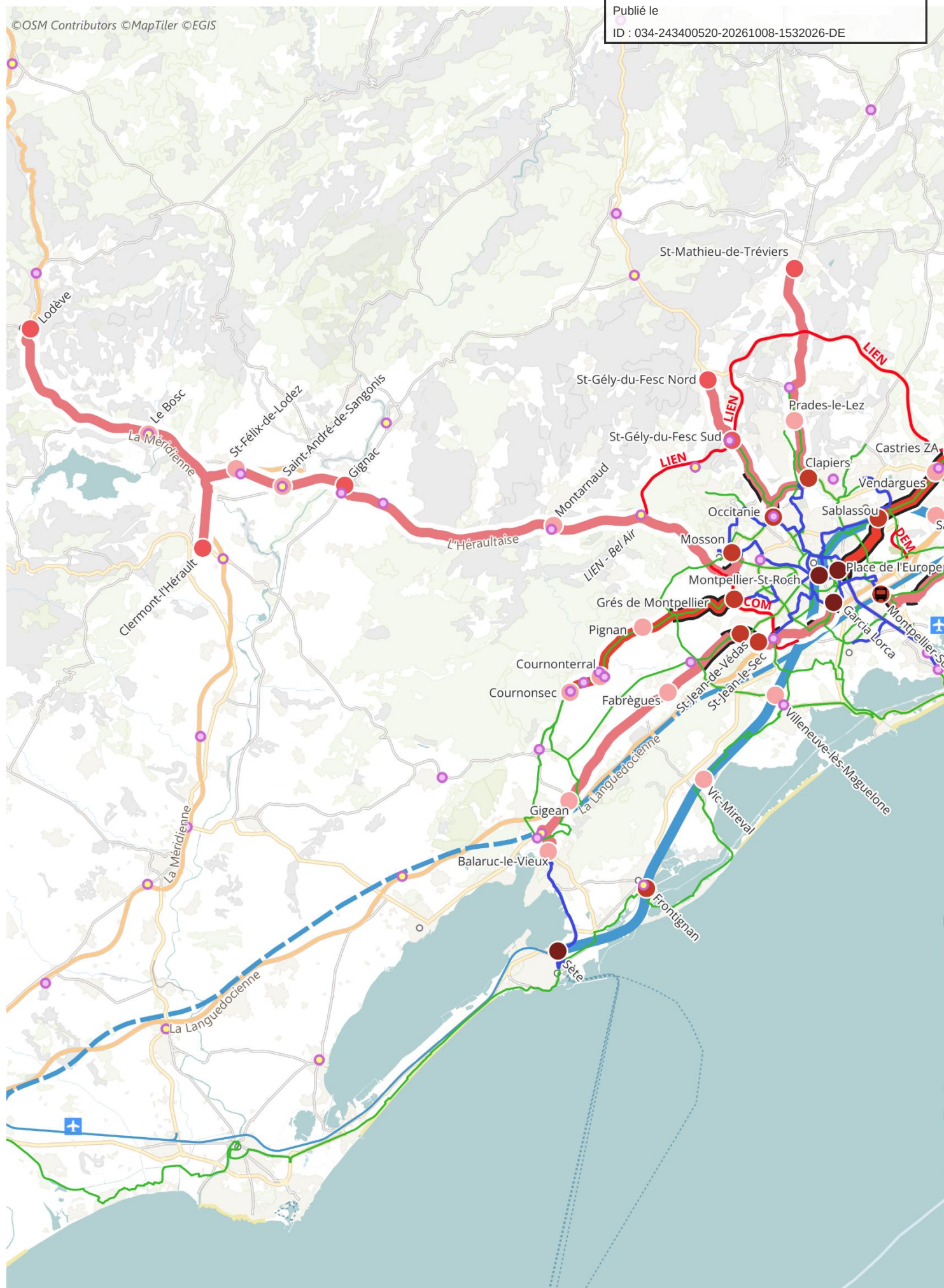
Envoyé en préfecture le 08/10/2026

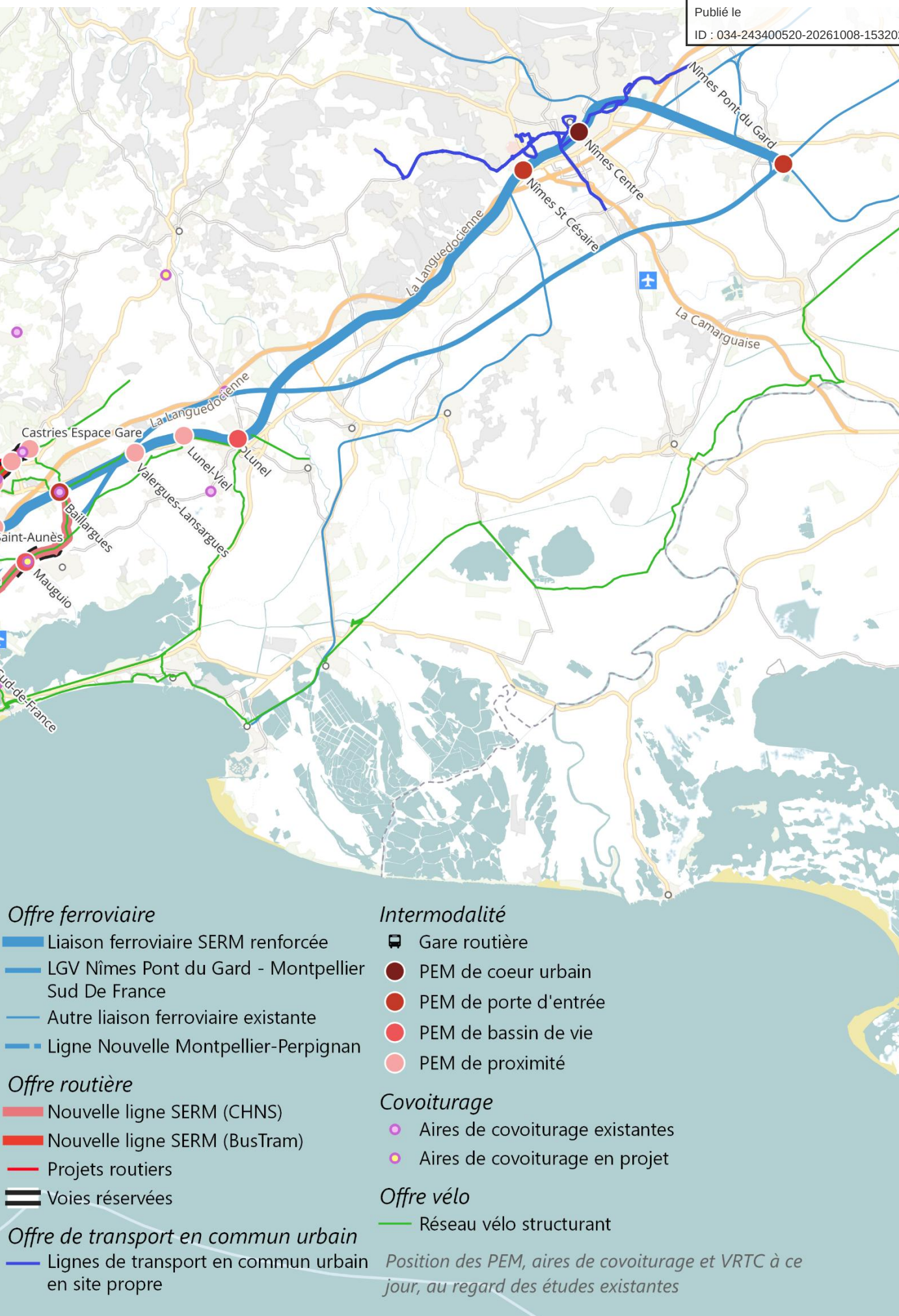
Reçu en préfecture le 08/10/2026

Publié le

ID : 034-243400520-20261008-1532026-DE

©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 **1,22 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€

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

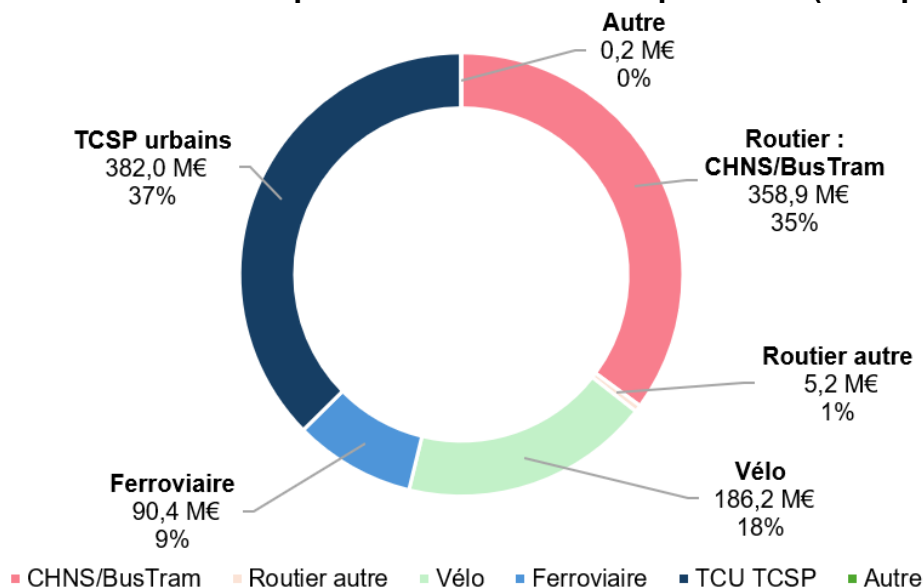
Le coût de la réalisation de la phase 1 de la **LNMP est estimé à 2 Md€₂₀₂₀**. Un protocole d'intention de financement, signé le 22 janvier 2022 entre l'État, les collectivités territoriales concernées par le projet et SNCF Réseau, prévoit la clé de répartition suivante : l'État, à hauteur de 40 %, les 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

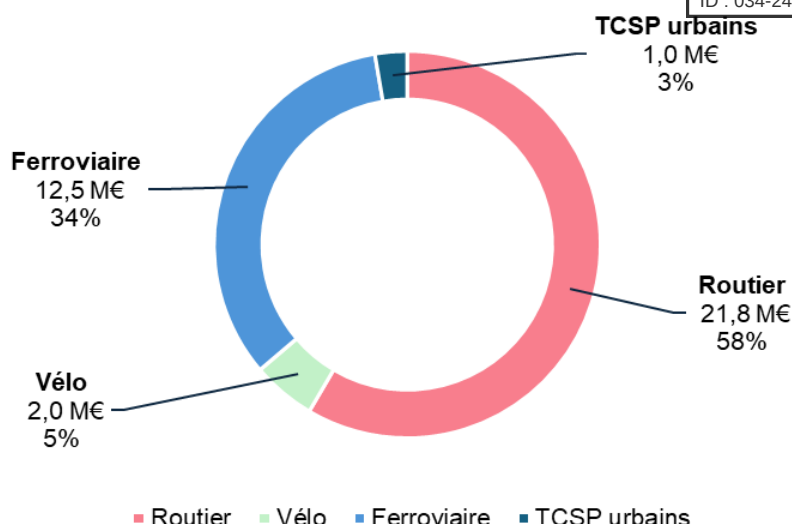
À partir de la priorisation et du phasage retenus par les partenaires du SERM Montpellier Méditerranée, les coûts d'investissement (hors provisions) nécessaires à la réalisation des ambitions des horizons 2028, 2031 et 2034, répartis par type d'opération, sont les suivants :

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	-	-
<i>Total Périmètre fonctionnel « mobilités longues du quotidien »</i>		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
<i>Total Périmètre fonctionnel « cœurs urbains »</i>		-	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, ~ 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 CCI¹, CODEV² 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

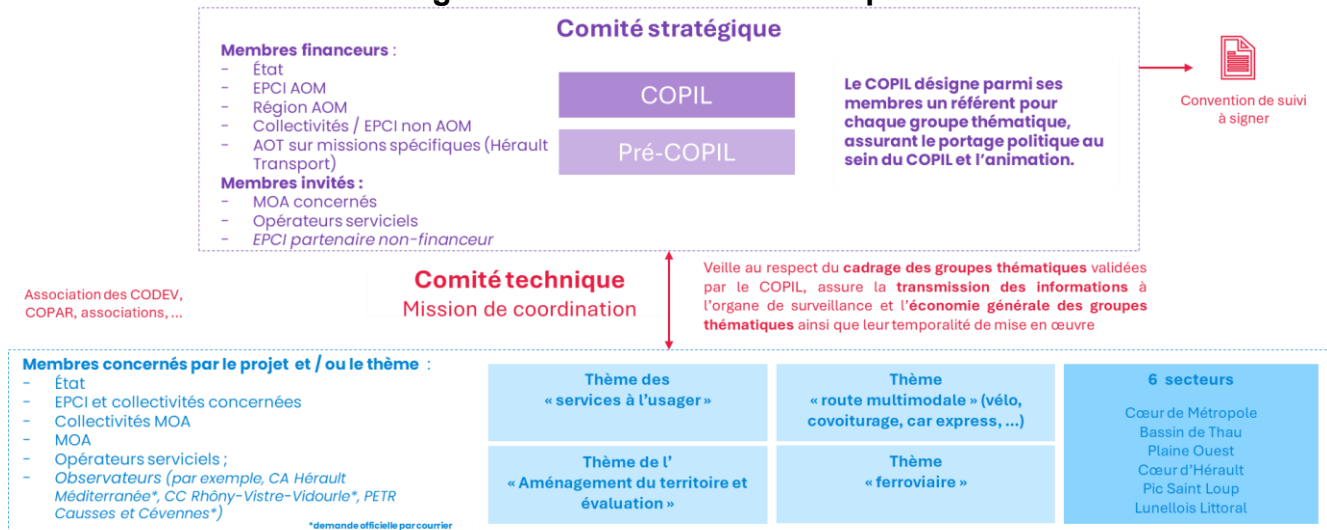
² CODEV du la CC Grand Pic Saint-Loup, CODEV du Pays Coeur d'Hérault, CODEV de Montpellier Méditerranée Métropole, CODEV de Nîmes Métropole, CODEV de la CA Pays de l'Or Agglomération, CODEV de Sète Agglopolè Méditerranée, CODEV du PETR Vidourle Camargue.

- 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.

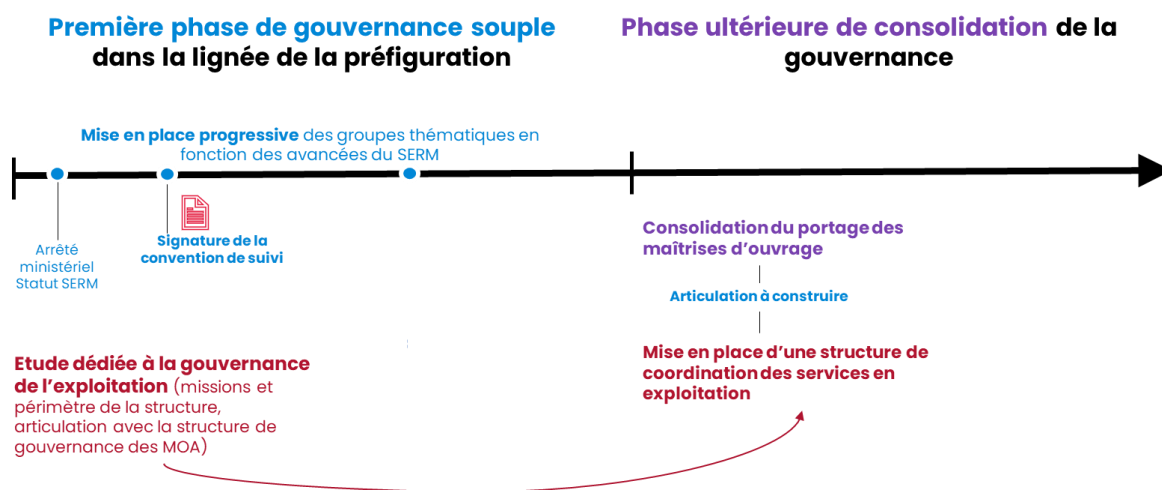
Les partenaires souhaitent affiner leur réflexion en lançant dès maintenant **l'élaboration d'un cahier des charges conjoint et partenarial** pour une étude. Celle-ci vise à analyser et formaliser les conditions d'une coopération renforcée pour l'exploitation des services sur le périmètre du SERM. L'objectif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

Envoyé en préfecture le 08/10/2026

Reçu en préfecture le 08/10/2026

Publié le

ID : 034-243400520-20261008-1532026-DE

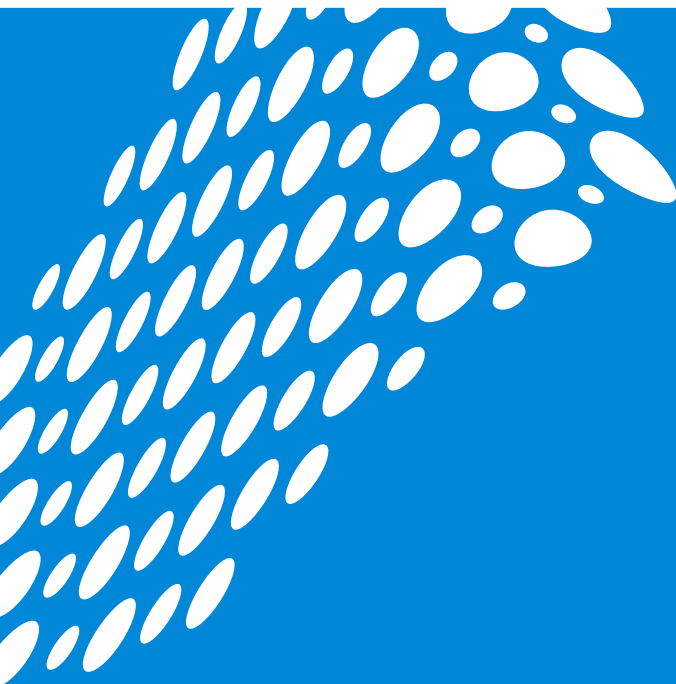


Envoyé en préfecture le 08/10/2026

Reçu en préfecture le 08/10/2026

Publié le

ID : 034-243400520-20261008-1532026-DE



Société
des Grands
Projets