

# Expression commune des Conseils de développement lorrains

## Projet de SERM Lorraine-Luxembourg

Pour une vision élargie, intermodale, équitable et citoyenne des mobilités

➔ **Une première étape de la consultation des CODEV, un appel à mieux faire : ouvrir un dialogue durable et être dans le débat au moment où les choix structurants sont encore en discussion.**

Les Conseils de développement de Lorraine — instances de participation citoyennes ancrées dans leurs territoires — prennent aujourd’hui la parole de manière collective et inédite sur le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) Lorraine-Luxembourg, un chantier stratégique pour l’avenir des mobilités de notre territoire. Ils rappellent que les mobilités de demain ne peuvent se penser sans les habitant·e·s, ni l’ensemble des territoires.

Ce projet doit répondre aux préconisations du gouvernement déclinées dans son rapport Ambition France Transports

**Pour rappel** les objectifs du SERM définis par le gouvernement dans le cadre du Plan Ambition France Transports.

Ces services contribueront à **transformer en profondeur les mobilités dans les aires urbaines**, en proposant une **offre fiable, fréquente et lisible**, spécifiquement pensée pour **répondre aux besoins des habitants des périphéries métropolitaines**.

Les SERM visent à **renforcer les liaisons entre centres-villes et zones périurbaines**, en s’appuyant sur le **réseau ferroviaire** existant tout en intégrant des **solutions de transport complémentaires** : lignes de cars à haut niveau de service, mobilités partagées, infrastructures cyclables...

Enfin, dans un souci d’équité territoriale, **Ambition France Transports** porte une attention particulière à la **mobilité en milieu rural**, qui reste un enjeu central en matière d’**accessibilité**, de **cohésion sociale** et de **désenclavement des territoires**.

## NOS ALERTES MAJEURES

➔ **Une gouvernance à repenser collectivement**

Le processus actuel souffre d’un déficit de concertation :

- Seuls les conseils de développement métropolitains (Eurométropole de Metz et Grand Nancy) ont été consultés, alors que tous les territoires sont concernés, les nombreux conseils de développement d’agglomérations, périurbains et ruraux ont été ignorés ; Il est de la responsabilité des métropoles de rassembler et fédérer pour aborder des enjeux vitaux pour nos territoires

- La loi impose la consultation des Codev (code général des collectivités territoriales modifiés juin 2023), mais la méthode est imprécise et appliquée à géométrie variable par la Société des Grands Projets, (outil technique sans légitimité territoriale), la SNCF, opérateur concurrentiel et la Région principalement à la manœuvre sur ce grand projet (qui doit faire face à trois projets dans une période de tension budgétaire) ;
- Il est urgent de construire une gouvernance inclusive intégrant systématiquement les Conseils de développement et les intercommunalités dans une logique de dialogue permanent et structuré, depuis la définition des besoins jusqu'au suivi des réalisations et à l'évaluation des impacts d'un tel projet sur l'organisation territoriale.

### → Une spécificité territoriale et transfrontalière à reconnaître pleinement

Le SERM Lorraine-Luxembourg ne peut être appréhendé comme un SERM parmi d'autres. Il se distingue par :

- Une histoire structurant les flux Nord Sud européens, symbole d'une Europe ouverte et pacifiée ; il doit s'inscrire dans la lignée de l'A31, du Métrolor et de la Moselle Canalisée ;
- Sa dimension transfrontalière, avec des flux massifs de travailleurs et travailleuses vers le Luxembourg et un besoin vital de coordination avec les autorités luxembourgeoises ;
- Une imbrication des flux de transit internationaux (fret, vacanciers) et des flux quotidiens infra-métropolitains
- La pluralité des autorités organisatrices de la mobilité, bien plus nombreuses qu'ailleurs : intercommunalités, Départements, Région Grand Est, deux États (France Luxembourg), SNCF, Société des Grands Projets, etc. Cela rend la gouvernance plus complexe, mais aussi plus indispensable ;
- La diversité des territoires concernés, allant des métropoles aux zones rurales enclavées, dont les besoins ne sont pas comparables.

### → Un projet qui doit affirmer une véritable ambition solidaire, un levier pour l'aménagement du territoire

Le SERM ne doit pas être un simple outil de transport ou un simple « RER », mais un levier de transformation territoriale et d'affirmation de l'ambition lorraine :

- Il doit désaturer les axes structurants (notamment l'A31 et la ligne ferroviaire Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg), désenclaver les territoires périurbains et ruraux et améliorer la connexion des zones rurales et périurbaines au sillon lorrain ;
- Il doit irriguer toute la Lorraine, au-delà de l'axe Nancy – Metz - Thionville, jusqu'aux Vosges, à la Meuse, à la vallée de l'Orne ou au Sud de la Moselle, etc. ;
- Il doit structurer l'aménagement du territoire et non seulement répondre à une logique de flux actuels ou d'offre ferroviaire ;
- Il doit créer l'envie de se déplacer autrement dans tous les territoires et plus particulièrement ceux dont le réseau routier est saturé mais aussi s'affirmer comme une

véritable alternative au tout automobile et comme un des modes de transport le moins polluant.

### → Une offre intermodale et multimodale pour améliorer des mobilités du quotidien et la vie au quotidien

Les citoyen·ne·s attendent une amélioration tangible de leur quotidien. Cela implique :

- Une amélioration rapide de l'existant pour tenir compte des difficultés actuelles (saturation pour les travailleurs et travailleuses frontaliers, enclavement pour les habitants du rural...), pas uniquement des investissements à long terme
- Une offre de mobilité, complémentaire, intermodale et accessible : trains, bus, parkings relais, vélo, billettique intégrée, signalétique claire, rabattements bien pensés ;
- Des temps de parcours compétitifs et fiables
- Une attention particulière portée à la qualité du service : proximité, régularité, confort, praticité, accessibilité, fréquence.
- Une offre pour les entreprises, les salarié·e·s, les jeunes, les étudiant·e·s, pour l'accès aux soins, aux loisirs, etc. ;
- Un véritable outil d'évaluation intermodal de l'efficacité du système

### → Un financement garanti, clair, ambitieux, mais respectueux de l'autonomie des intercommunalités

Les investissements nécessaires sont importants, mais :

- Le financement de l'État reste à ce jour très incertain, nous attendons les conclusions des travaux menés dans le cadre d'Ambition France Transports ;
- Il faut garantir aux intercommunalités une capacité de co-construction sans perdre leur autonomie sur leur propre réseau et les ressources pour les renforcer ;
- Le modèle du SERM, et pas seulement l'investissement dans les infrastructures, doit être financé c'est-à-dire le fonctionnement, l'exploitation, la maintenance, les services, **etc.**

### → Un calendrier lisible et des points d'étapes partagés, réguliers

Nous appelons à :

- Un calendrier clair et partagé ;
- Des points d'information réguliers auprès de toutes les parties prenantes et particulièrement les conseils de développement ;
- Une transparence dans les arbitrages entre les différents scénarios, qui ne peuvent se faire sans concertation citoyenne.

## En conséquence

***Le SERM Lorraine-Luxembourg ne peut pas réussir sans la participation active des territoires et des citoyen·ne·s.***

***Il doit être au service des Lorrain·e·s, se projeter à l'horizon 2050 et s'appuyer sur les besoins exprimés localement, pas seulement sur des études techniques.***

***Il ne peut se concevoir qu'au service d'un projet collectif qu'il importe de formaliser en précisant au préalable le périmètre de l'aire métropolitaine concernée.***

***Nous, Conseils de développement lorrains, sommes prêts à contribuer pleinement à ce défi.***

***Sous réserve de disposer des moyens et de la reconnaissance préalable.***

Les signataires de l'expression commune :

Le Conseil de développement de la Communauté de Commune du Pays Orne-Moselle

Le Conseil de développement *Citoyens Cœur des Vosges* PETR Epinal

Le Conseil de développement de L'Eurométropole de Metz

Le Conseil de développement de la Métropole du Grand Nancy

Le Conseil de développement de Pays de Remiremont et de ses vallées

Le Conseil de développement du Pays de la Déodatie

Le Conseil de développement Portes de France Thionville

Le Conseil de développement du Val de Fensch

Le Conseil de développement du Pays Barrois