

Service Express Régional Métropolitain lyonnais

Comité de pilotage élargi de clôture de la préfiguration

03 février 2026



Propos liminaires

Partenaires de la phase de préfiguration



**Fabrice
ROSAY**

**Préfet, secrétaire
général**
de la préfecture du
Rhône



**Frédéric
AGUILERA**

Vice-Président
Région Auvergne-
Rhône-Alpes



**Jean-Charles
KOHLHAAS**

Vice-Président
Métropole de Lyon
SYTRAL Mobilité

La phase de préfiguration du SERM lyonnais



Jean-François
MONTEILS

Président du Directoire
Société des grands
projets

13 mois d'études pour
constituer le dossier de
synthèse du **SERM lyonnais**

- Assemblage du **schéma d'ensemble** de l'ambition de service multimodale
- Appuyé par des **études techniques** dédiées : études RADAR, trafics, socio-économie, environnement
- **Plan de financement** par horizon
- **Schéma de gouvernance** envisagé pour l'opérationnalisation du projet

UN PROJET COCONSTRUIT



60+ entretiens de
diagnostic



2 ATELIERS de dialogue
territorial



3 RÉUNIONS D'INFORMATION



1 COURRIER à envoyer aux
MAIRES du territoire

Ordre du jour

Schéma d'ensemble

Présentation du **schéma d'offre cible** et de **ses effets sur le territoire** pour intégration dans le dossier de synthèse

Plan de financement

Présentation des **enjeux de financement** des différents horizons pour le dossier de synthèse

Schéma de gouvernance

Présentation des objectifs et enjeux de la **gouvernance SERM**

Vers le dépôt du dossier de synthèse et la poursuite de la démarche de préfiguration

Mise en délibération du dossier de synthèse

Schéma d'ensemble

Présentation du **schéma d'offre cible** et de ses **effets** sur le territoire pour intégration dans le dossier de synthèse

Une ambition commune pour l'offre de mobilité structurante

UN PROJET PHASÉ

Court terme (2030)

Déployer les premiers renforts d'offre dès le court-terme :

- 1^{er} renfort d'offres ferroviaires (fréquences, amplitudes) : **RER N1**
- Poursuite du déploiement des **premiers renforts d'offres routières**
- Premiers aménagements pour l'intermodalité et **le renforcement des équipements & services dans les gares existantes**
- Extension tarification T-Libr

Moyen terme (2030 – 2040)

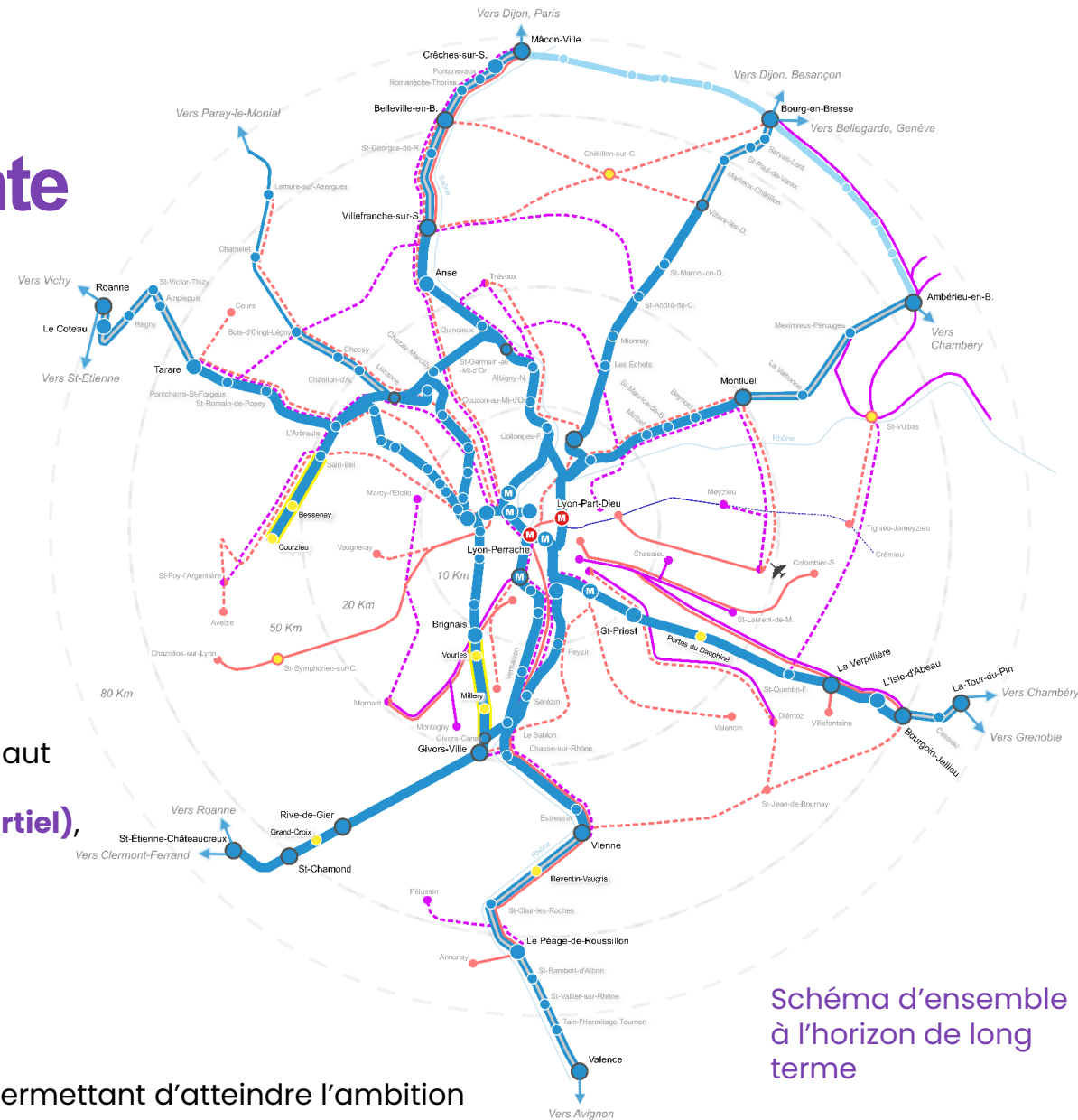
Montée en puissance multimodale :

- Renforts et nouvelles lignes de **cars express** et covoiturage à haut niveau de service pleinement déployés
- Renforts d'offres ferroviaires conséquents dits **RER N2 et N3 (partiel)**, **nouvelles haltes** ferroviaires et **prolongements de lignes**
- Réseau cyclable structurant en place
- Intégration tarifaire (cible)

Long terme (2040 – 2050)

Déploiement de l'ambition ferroviaire cible :

- Renforts d'offre ferroviaires dits **RER N4 et RER N5** permettant d'atteindre l'ambition cible et d'améliorer la **robustesse**



Gares

- Gares principales
- Gares en interconnexion avec le réseau de métro
- Gares secondaires
- Nouvelles gares et haltes
- Gares avec un cadencement supérieur à la branche
- Gares hors EFL

Offre ferroviaire (en heure de pointe)

- Au quart d'heure
- À la demie heure (20min pour la branche de Valence)
- À l'heure
- Prolongement de ligne

Offre routière

- Lignes de cars express renforcées
- Nouvelles lignes de cars express
- Lignes de covoiturage existantes
- Nouvelles lignes de covoiturage
- Nouveaux pôles d'échanges routiers

Offre TCU

- Métro et tramway existants
- Nouvelles lignes

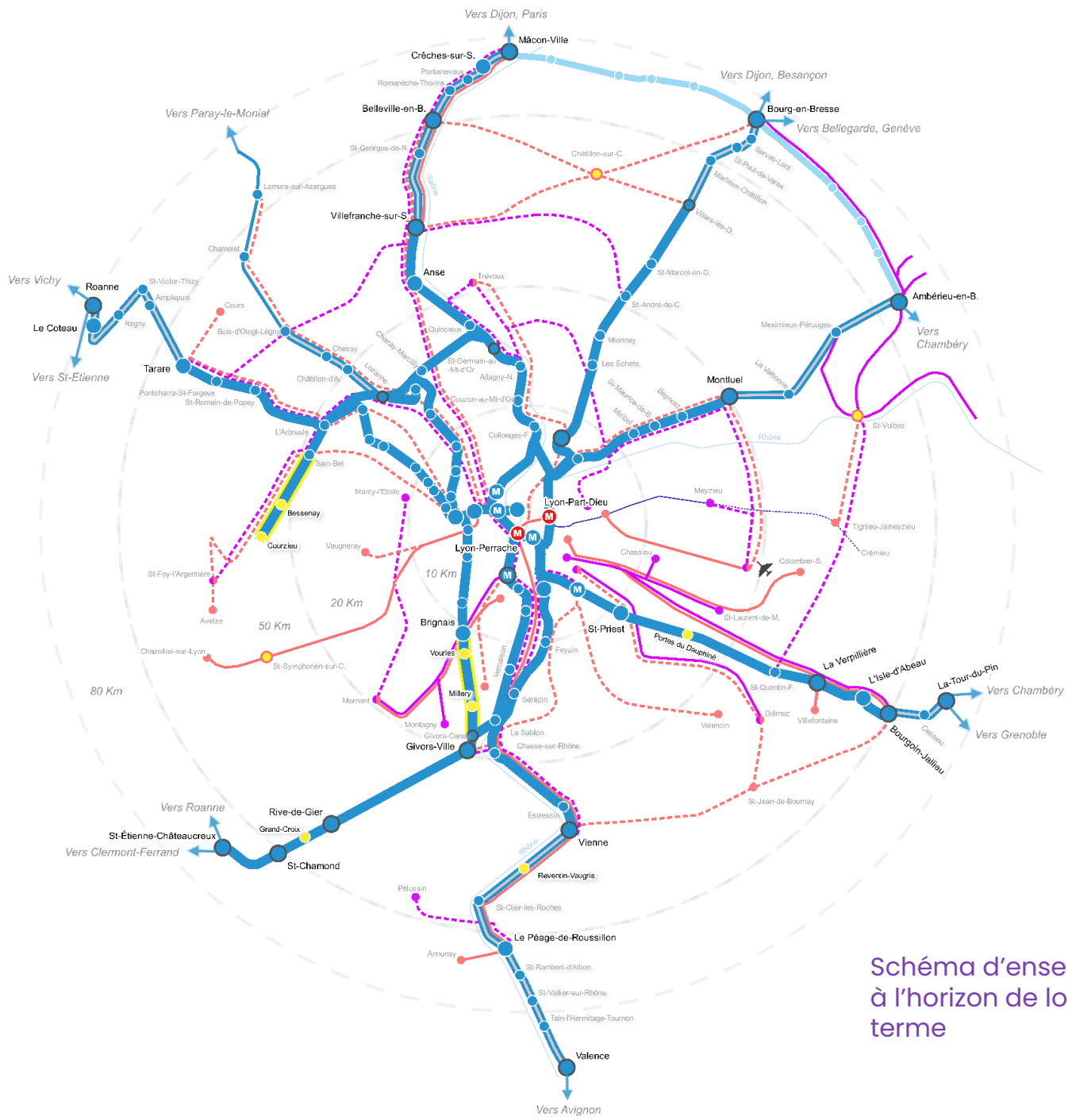


Schéma d'ensemble à l'horizon de long terme

Des renforts d'offres ambitieux

Pour un choc d'offre au bénéfice des trajets longs du quotidien

Une offre ferroviaire plus performante

Des trains toutes les **15 min** en première couronne, en heure de pointe

Des trains toutes les **30 min** en seconde couronne, en heure de pointe

Une **amplitude horaire attractive** : des trains **de 5 h à 23 h**

102 gares existantes concernées par le projet

5 à 6 nouvelles gares

Une nouvelle offre routière cadencée

Un meilleur **maillage régional**

20 lignes de car express créées ou renforcées

Une **amplitude horaire attractive** : pouvant aller de 5h à 23h selon les lignes de car express

13 lignes de covoiturage créées ou renforcées

Offre cible

La réalisation des grands projets ferroviaires

dont la finalité dépasse largement les enjeux du SERM lyonnais, mais qui demeurent un prérequis à la désaturation de l'étoile ferroviaire

Projets nécessaires au RER de niveau 3

- **Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise** (Nord et Sud), **Nouveau Franchissement du Rhône**

→ Pour **sortir le fret** de l'axe Part Dieu

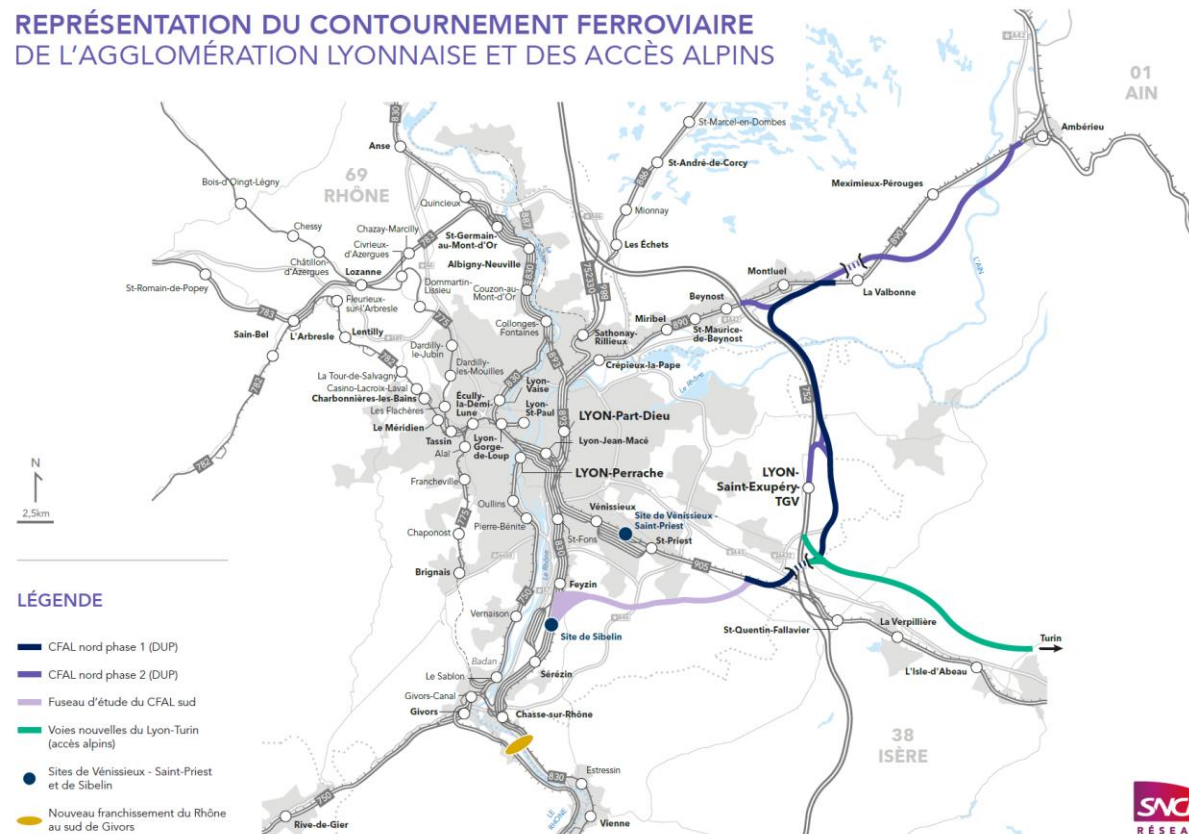
- **Mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay**

→ Nécessaire tant à la grande vitesse qu'aux circulations locales

Des projets nécessaires à la décarbonation des transports de voyageurs longue distance et de marchandises, et **permettant de libérer de la capacité sur l'étoile ferroviaire lyonnaise pour les mobilités du quotidien.**

Nécessité de déterminer les **évolutions progressives d'offre ferroviaire**, en fonction des mises en services des grands projets entre **2035** (CFAL Nord P1) et **2043** (CFAL Sud).

REPRÉSENTATION DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE ET DES ACCÈS ALPINS



Court terme (2030)

Mise en œuvre de premiers renforts ferroviaires et de services routiers à haut niveau de service



Renfort emport et fréquence de la ligne T3



Poursuite de la **montée en gamme des PEM** (sécurisation, capacité, accessibilité, services...)

Poursuite du développement de la **tarification multimodale zonale** (T-libr)



Car express :

- **6** nouvelles lignes
- **9** lignes renforcées

Premiers **aménagements VR2+** sur l'A42, l'A46, l'A43

Nouvelles lignes de **covoiturage** enCovoit



Déployer le **RER NI**, à infrastructure constante et une légère augmentation de matériel roulant

+113 trains par jour du lundi au vendredi sur toutes les branches, soit de +6 à +10 trains selon la branche

+41 circulations sur le TTOL (3 branches)



Poursuite du développement des **Voies Lyonnaises** pour compléter le réseau structurant

Amélioration des services cyclables aux voyageurs et du **rabattement vers les gares principales**

Moyen terme (2030-2040)

Une offre routière à haut niveau de service complète, et des renforts conséquents en matière de services ferroviaires



Mise en service de la liaison Lyon – Crémieu par Meyzieu

Mise en service du tramway express de l'ouest lyonnais



Poursuite de la montée en gamme des PEM ferroviaires (sécurisation, capacité, accessibilité, services...)

Cible de développement d'une tarification intégrée (en cours de réflexion)



Au total, **20** lignes de cars express créées ou renforcées

Au total, **13** lignes de covoiturage créées ou renforcées



RER N2 : nouvelles haltes

Première couronne : ¼ d'heure Givors et Brignais, 3 trains/h/sens Val de Saône // Seconde couronne : 4 trains/h/sens à Ambérieu, 3 trains/heure/sens sur Part-Dieu – St Etienne

RER N3 partiel (à définir) : Offre cible sur de nombreuses branches ¼ h en première couronne ½ h en deuxième couronne (St-Etienne, Valence, Saint-André le Gaz, Bourg-en-Bresse, Mâcon, TTOL)

Prolongements du TTOL, 2 à 3 nouvelles haltes, 3 branches au ¼ d'heure

Des études en cours : ¼ d'heure Belleville-en-Beaujolais – Vienne, réouverture de la rive droite du Rhône au trafic voyageurs



Un réseau cyclable complété :

- Rabattement sur les pôles du territoire, un réseau structurant à une échelle plus globale, résorption des discontinuités liées à des frontières institutionnelles

Long terme (2040-2050)

Mise en œuvre de l'ambition de service cible en matière ferroviaire



Déjà à maturité dès
l'horizon moyen terme



Déjà à maturité dès
l'horizon moyen terme



Déjà à maturité dès
l'horizon moyen terme



Déployer le RER N4 et N5

Développement de l'intégralité de l'offre cible

Offre cadencée au $\frac{1}{4}$ h en première couronne, à la
 $\frac{1}{2}$ h en deuxième couronne (Ambérieu-en-Bugey,
Roanne)



Déjà à maturité dès l'horizon moyen terme

Répondre aux enjeux du territoire

Environnement, accessibilité, aménagement du territoire

Désenclavement et accessibilité

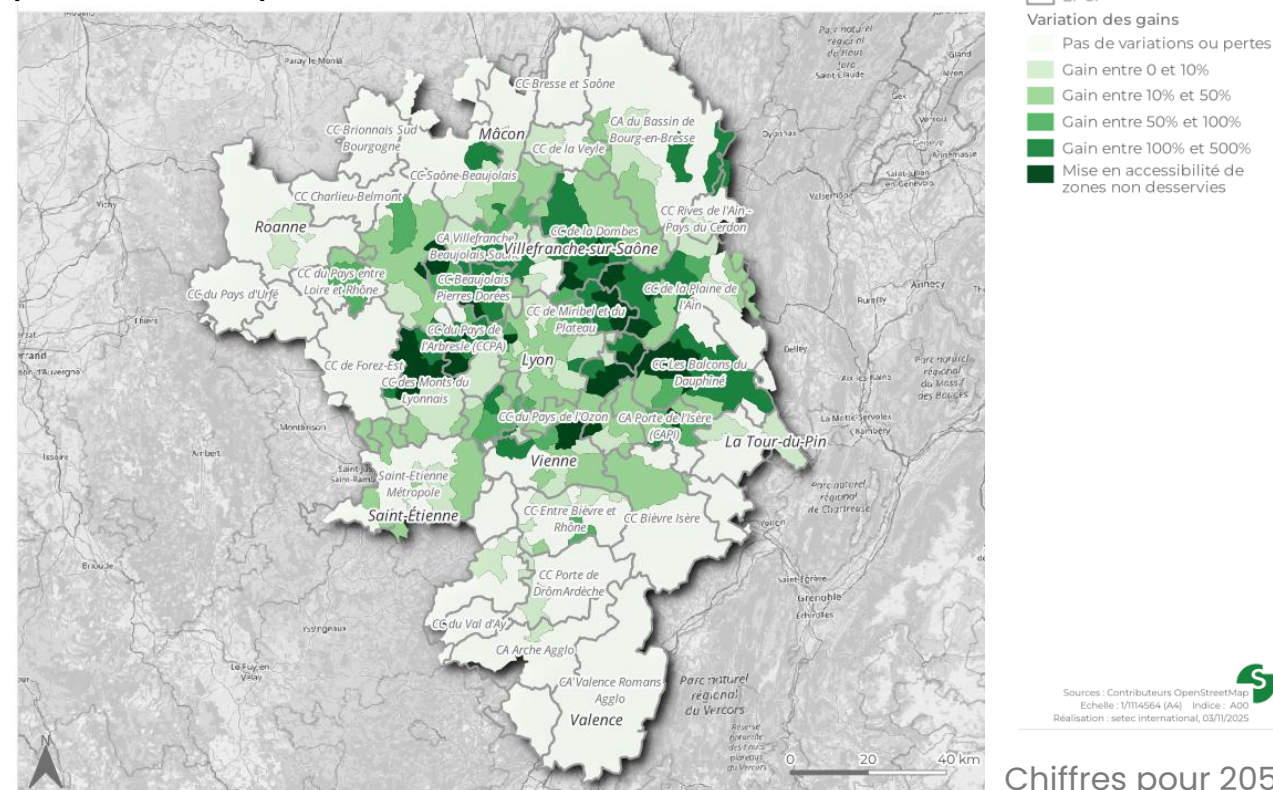
Doublement des surfaces du territoire situées à moins de **15 min à pied** d'une offre TC cadencée au quart d'heure en heure de pointe

+22% de surfaces du territoire situées à moins de **15 min** en voiture d'une offre TC cadencée à la au quart d'heure en heure de pointe

La **population** située à moins de 15 min d'un arrêt desservi au ¼ d'heure en pointe ou à la ½ heure en creux **augmente de 10 à 25%**, selon les périodes et le mode d'accès.

Les **emplois desservis** à proximité immédiate des arrêts (15 min en marche) **augmentent de 15%**.

Variation des emplois accessibles en moins de 1h en transports en commun - Horizon long terme - période de pointe du matin



Chiffres pour 2050

Répondre aux enjeux du territoire

Environnement, accessibilité, aménagement du territoire

Décarbonation des mobilités par une offre de transport massifiée permettant de faciliter le report modal.

Par rapport à une situation sans SERM :

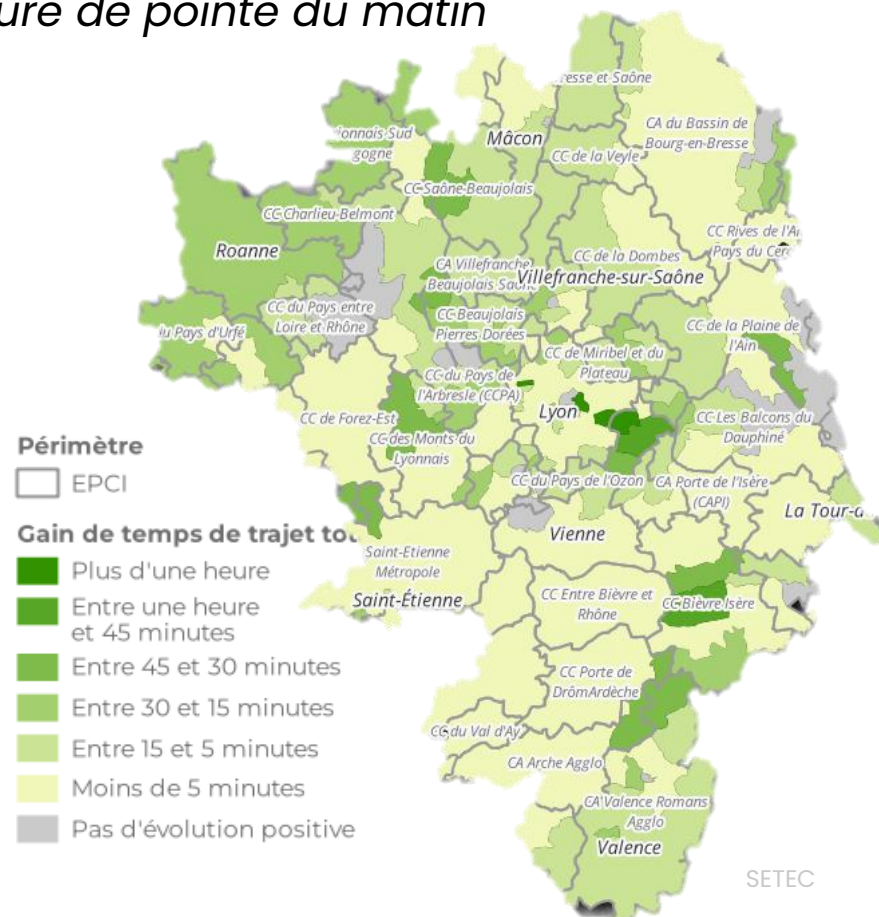
+33 000 voyageurs par jour attendus sur le réseau de transports collectifs

+55% voyageurs en train

1 200 000 km en voiture évités par jour, soit -1.5%

Plus de 63 000 tonnes de CO₂ évitées par an, grâce au report modal

Différence de temps de trajets vers Lyon en transport en commun par rapport à la référence - Horizon long terme -
heure de pointe du matin



Chiffres pour 2050

— ÉCHANGES —

Plan de financement

Présentation des **enjeux de financement**
des différents horizons pour le dossier de
synthèse

Plan de financement

Enseignements des entretiens bilatéraux

Premiers acteurs associés aux entretiens financement et gouvernance

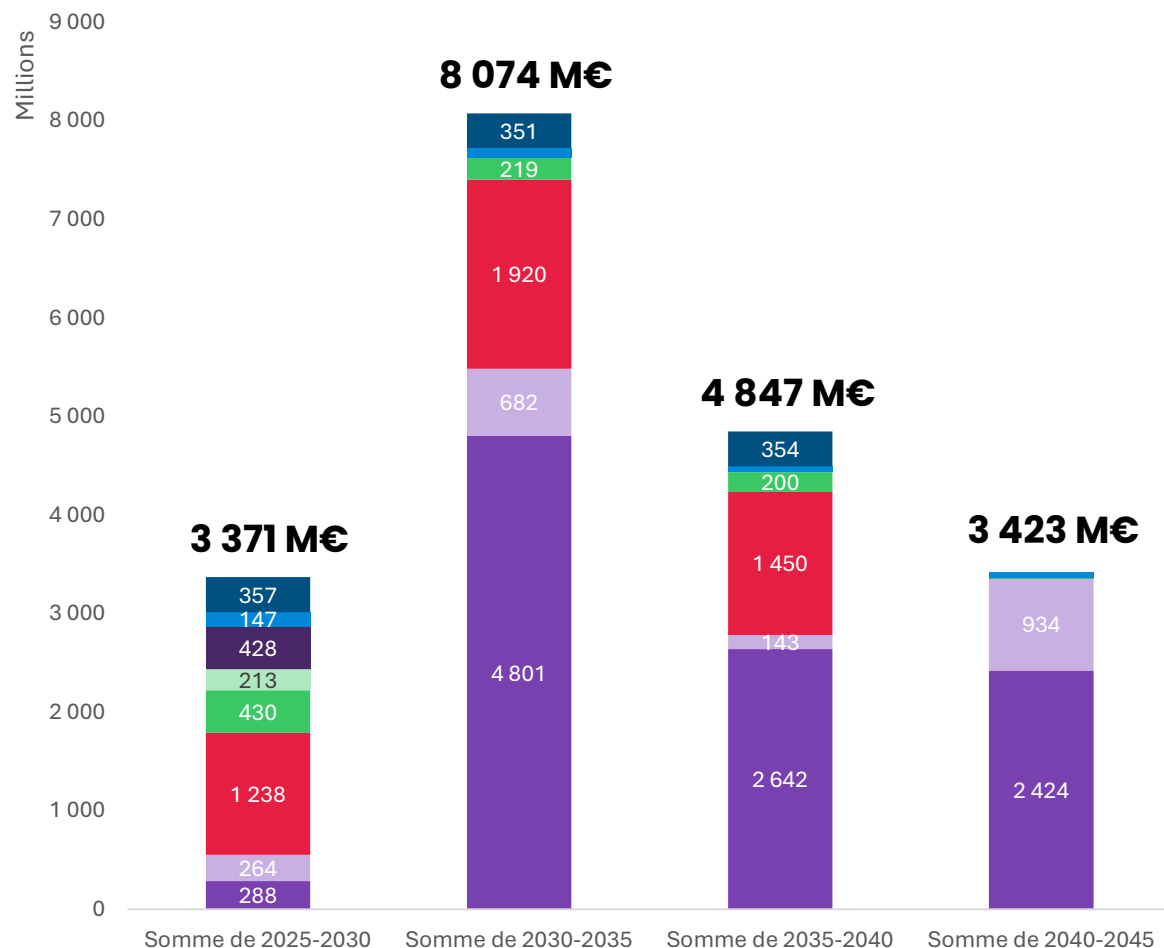
CC du pays de l'Arbresle
CC Saône Beaujolais
CC des Vallons du Lyonnais
CA Vienne Condrieu Agglomération
CC Beaujolais Pierres Dorées
CC Les Balcons du Dauphiné
CC de la Vallée du Garon
CA Villefranche Beaujolais Saône
CC de l'Est Lyonnais
CC Dombes Saône Vallée
CC du Pays Mornantais
CC de la Côtière à Montluel
CA Porte de l'Isère
CC de Miribel et du Plateau
Conseil Départemental de l'Ain
Conseil Départemental de l'Isère

Principes en matière de financement évoqués lors des entretiens :

- A l'exception d'une collectivité, les élus ne sont **pas favorables** en première approche à **un cofinancement des besoins identifiés pour le renforcement de l'offre ferroviaire** (investissement ou exploitation).
- La **mobilisation d'un modèle financier reposant sur une levée de dette remboursée par de la fiscalité affectée semble pertinente à une majorité** d'élus, y compris, dans une certaine mesure et avec la démonstration de gains d'offre et de bénéfices socio-économiques induits, une fiscalité locale. Plusieurs territoires ont exprimé un besoin de démonstration d'une amélioration tangible de l'offre.
- Plusieurs territoires ont indiqué que la mise en œuvre d'un **versement mobilité régional** devrait être réinterrogé, au regard des enjeux financiers du SERM Lyonnais.
- Plusieurs territoires ont indiqué souhaiter qu'une **partie des ressources affectées au SERM lyonnais puissent bénéficier à des projets locaux** nécessaires à la mise en œuvre de l'ambition de service (e.g. traitement de PN), ou accompagnant son déploiement (enveloppe SERM pour participer au financement du dernier kilomètre en territoire peu dense).

Volet investissement – coût total

Coût total du SERM lyonnais par composante (CE 2025)



19,7 Md€ CE 2025
Coût total d'investissement

Ferroviaire : 10,2 Md€ CE 2025 → 52%

Incluant les grands projets ferroviaires qui nécessitent la mise en œuvre d'un **plan de financement *ad hoc*** pouvant s'appuyer sur des ressources nationales et européennes.

Ferroviaire (MR) : 2 Md€ CE 2025 → 10%

Transports guidés : 4,6 Md€ CE 2025 → 23%

Cars express (voirie et MR) : 1,1 Md€ CE 2025 → 5%

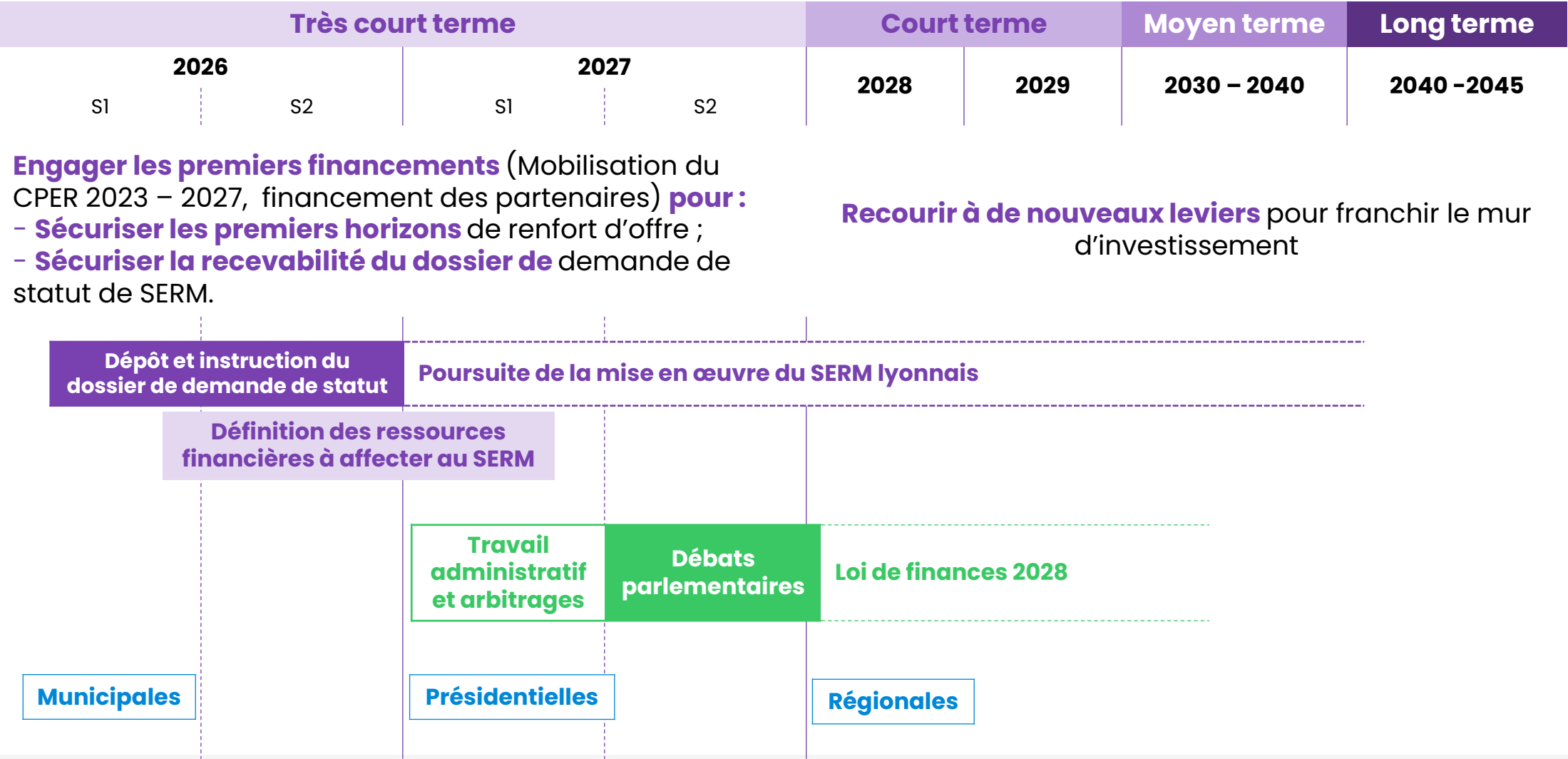
CoHNS : 0,01 Md€ CE 2025 → 0,05%

VR2+ / VRTC : 0,4 Md€ CE 2025 → 2%

PEM : 0,4 Md€ CE 2025 → 2%

Aménagements cyclables : 1,1 Md€ CE 2025 → 5%

Construction du plan de financement des investissements



Coûts très court terme (2026 – 2027)

Un effort mesuré – en investissement et en exploitation – au regard des investissements totaux nécessaires

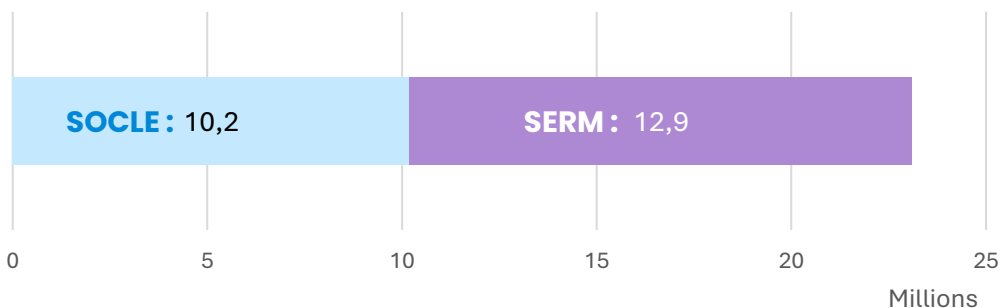
Premiers investissements :

	Besoins d'engagement	Montant réputé financé (Part État CPER 2023 – 2027, hors SDAP)	Reste à financer très court terme 2026 – 2027
Etudes et travaux nécessaires au déploiement du RER niveau 1	13 M€	5 M€	8 M€
Etudes nécessaires au déploiement du RER niveau 2	20 M€	10 M€	10 M€
Etudes nécessaires au déploiement du RER niveau 3	21 M€	10 M€	11 M€
TOTAL	54 M€	25 M€	29 M€

Surcoûts d'exploitation du RER N1 :

Estimation des surcoûts d'exploitation par la
Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Reste à financer au court terme 23 M€ dont :



* Offre théorique du lundi au vendredi sur la base d'hypothèses maximalistes à consolider après validation offre finale ; base 25€/trains.km

* Les coûts d'exploitation présentés sont calculés sur le périmètre SERM avec application d'une clé de répartition pour en prendre en compte que le parcours interne SERM

* Les recettes commerciales seront à déduire (en cours d'estimation) des coûts d'exploitation pour obtenir le reste à financer

Construction du plan de financement des investissements

Reste à financer à compter de 2028 – Périmètre des investissements

~ 19,7 Md€ CE 2025
Coût total des investissements nécessaires au SERM lyonnais

~ 15,4 Md€ CE 2025
Coût total des investissements, **hors grands projets ferroviaires**

~ 4,3 Md€ CE 2025
Grands projets
ferroviaires

**Financement
ad hoc
+ UE (MIE)**

~ 9,4 Md€ CE 2025
Effort financier du territoire

~ 6 Md€ CE 2025
Reste à financer

Matériels roulants ferroviaires, ambitions en matière de car express, adaptation des voiries routières aux nouveaux services ferroviaires et routiers (passages à niveau, voies réservées aux transports en commun ou covoiturage, pôles d'échanges, aménagements cyclables), tramways, adaptation du métro, etc.

À financer par le modèle des sociétés de projet, notamment aménagements ferroviaires (hors CFAL Nord P1, M4VSFG, CFAL Sud, NFR), transports guidés

Construction du plan de financement des investissements

Reste à financer à compter de 2028

~ **9,4 Md€** CE 2025
Effort financier du territoire

~ **6 Md€** CE 2025
Reste à financer

Périmètre des investissements

**Aménagements ferroviaires (hors
CFAL Nord PI, M4VSFG, CFAL Sud, NFR),
transports guidés**

Besoins en recettes nouvelles affectées (paliers) :

- ~ **37 M€/an** entre 2028 et 2035
- ~ **112 M€/an** entre 2035 et 2045,
- ~ **168 M€/an** à partir de 2045,
jusqu'en 2085

Construction du plan de financement des investissements

Leviers de financement

~6 Md€ CE 2025
Reste à financer

Leviers classiques de financement des mobilités

Modulation du VM au taux maximal sur l'ensemble des AOM du territoire du SERM

Instauration d'un VMA sur l'ensemble du territoire du SERM

Déplafonnement du VM sur l'ensemble du territoire du SERM*

Augmentation de la **tarification**

VMR
Hypothèse non portée par la Région

Leviers des sociétés de projet

Taxe sur les bureaux

Taxe additionnelle à la **taxe de séjour** sur l'ensemble du territoire du SERM

Possibilités évoquées dans le rapport de la conférence *Ambition France Transports*

- Évolution du versement mobilité
- Captation de la plus-value foncière
- Redevance locale liée aux mobilités
- Éco-contribution poids-lourds
- Péages urbains
- Ressources issues des concessions autoroutières

Construction du plan de financement des investissements

Financement des grands projets ferroviaires

~ **15,4 Md€** CE 2025
Coût total des investissements, **hors grands projets ferroviaires**

~ **4,3 Md€** CE 2025
Grands projets
ferroviaires

Pour le financement des **grands projets ferroviaires**, le dossier de synthèse fera état des enjeux suivant :

- Les partenaires souhaitent disposer de **visibilité sur le financement** de ces grands projets, notamment sur leur réalisation au terme des études, condition nécessaire à leur mobilisation ;
- Ces grands projets doivent faire l'objet d'un **plan de financement *ad hoc***, dont les ressources (budgétaire, fiscalité affectée) ne pourraient pas être intégralement imputées aux territoires lyonnais ;
- En tant que **grand nœud urbain**, où se concentrent simultanément les **flux de lignes à grande vitesse, de fret ferroviaire et de trains régionaux**, il est nécessaire de s'assurer de l'éligibilité future de ces grands projets aux financements européens, notamment au titre du **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE) ;
- Par ailleurs, des pistes de financements spécifiques doivent être explorées pour le financement des grands projets, notamment en fonction des bénéficiaires *in fine* de ces aménagements (notamment projets destinés au trafic fret).

— ÉCHANGES —

Schéma de gouvernance

Présentation des objectifs et enjeux de la
gouvernance SERM

Schéma de gouvernance

Enseignements des entretiens bilatéraux

Premiers acteurs associés aux entretiens financement et gouvernance

CC du pays de l'Arbresle
CC Saône Beaujolais
CC des Vallons du Lyonnais
CA Vienne Condrieu Agglomération
CC Beaujolais Pierres Dorées
CC Les Balcons du Dauphiné
CC de la Vallée du Garon
CA Villefranche Beaujolais Saône
CC de l'Est Lyonnais
CC Dombes Saône Vallée
CC du Pays Mornantais
CC de la Côtière à Montluel
CA Porte de l'Isère
CC de Miribel et du Plateau
Conseil Départemental de l'Ain
Conseil Départemental de l'Isère

Principes en matière de gouvernance évoqués lors des entretiens :

- De manière unanime, les établissements indiquent une nécessité de **corrélér la participation au financement du projet à une association à la prise de décision dans le cadre de la gouvernance SERM.**
- Dans l'ensemble, les établissements indiquent qu'ils **souhaitent être associés** – sans nécessairement disposer d'un rôle décisionnel – à la gouvernance de la mise en œuvre du SERM (pouvoir suivre l'avancement du projet, et mettre en œuvre, de manière coordonnée, les projets de mobilité ou d'aménagement qui relèvent de leur compétence en accompagnement des renforts d'offre).
- Pour plusieurs établissements membres de SYTRAL Mobilités, **l'établissement SYTRAL constitue la bonne maille de représentation du territoire** dans la future gouvernance SERM.

Enjeux du dispositif de gouvernance de l'infrastructure

Mise en œuvre d'une structure locale de coordination

Répondre à un double enjeu

Pour les grands acteurs publics responsables de la mise en œuvre des opérations les plus structurantes

Etat, Région, Métropole, SYTRAL Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SMT-AML

S'accorder sur les **objectifs**, suivre leur **mise en œuvre** grâce à un travail de coordination et de synthèse à réaliser par certains partenaires désignés pour assurer ce rôle

Pour les territoires concernés par le SERM

Départements, gestionnaires d'infrastructures routières, EPCI, établissements chargés de SCoT

Disposer d'un **interlocuteur unique** pour faciliter la **coordination avec les territoires** (mise en œuvre des opérations sur leur compétence) et les parties prenantes du SERM

Schéma de gouvernance des infrastructures

Déploiement de la structure locale de coordination



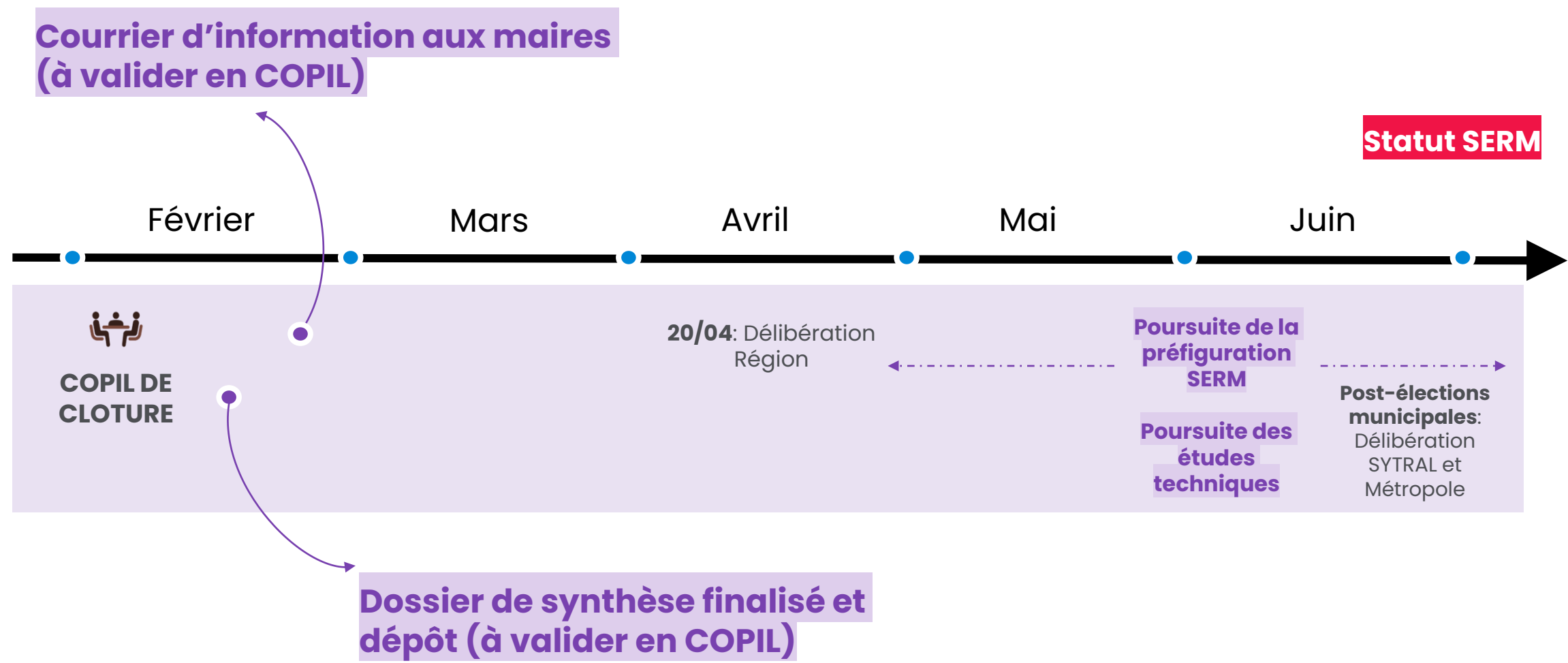
— ÉCHANGES —

Vers le dépôt du dossier de synthèse et la poursuite du travail engagé

Mise en délibération du dossier de synthèse et **information des maires**

Poursuivre la démarche de préfiguration jusqu'à l'obtention du statut de SERM

Calendrier



— ÉCHANGES —

Service express régional métropolitain **lyonnais**



Annexes

Le schéma d'ensemble multimodal

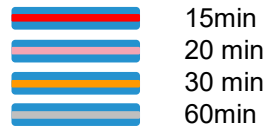
Etoile ferroviaire lyonnaise – Moyen terme (RER N3)

Amplitude horaire : 5h – 23h

Légende

Ferroviaire

Cadencement de la branche en heure de pointe et renfort en heure creuses







(sous réserve d'études à engager pour le TTOL)


Desserte en heure de pointe

- ☐ identique au cadencement de la branche
- ☒ inférieure au cadencement de la branche
- ☐ supérieure au cadencement de la branche

Évolution de la desserte en heure de pointe par rapport à l'horizon précédent

-  Augmentation
-  Baisse
-  Création de la gare
-  Gares en interconnexion avec le réseau de métro
(Perrache, Part-Dieu, Vaise, Jean Macé, Gorge de Loup, Oullins, Vénissieux)

Autres transports guidés

 T3 et Liaison Crémieu – Lyon (CFEL), fréquence au ¼ d'heure en pointe (½ h en heure creuse)



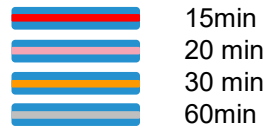
Le schéma d'ensemble multimodal

Etoile ferroviaire lyonnaise – Long terme (RER N5)

Légende

Ferroviaire

Cadencement de la branche en heure de pointe et renfort en heure creuses



(sous réserve d'études à engager pour le TTOL)

Desserte en heure de pointe

- identique au cadencement de la branche
- ⊗ inférieure au cadencement de la branche
- ⊗ supérieure au cadencement de la branche

Évolution de la desserte en heure de pointe par rapport à l'horizon précédent

- Augmentation
- Baisse
- Création de la gare
- Gares en interconnexion avec le réseau de métro (Perrache, Part-Dieu, Vaise, Jean Macé, Gorge de Loup, Oullins, Vénissieux)

Autres transports guidés

- T3 et Liaison Crémieu – Lyon (CFEL), fréquence au ¼ d'heure en pointe (½ h en heure creuse)

Amplitude horaire : 5h – 23h

