

3e concours\_Note de synthèse\_13 (copie 1) \_\_\_\_\_ 2

3e concours\_Note de synthèse\_13 (copie 2) \_\_\_\_\_ 16

3ème Concours d'administrateur territorial

cadmtc note de synthese (9) (Épreuve commune/epreuves écrites)



---

Note de délibération : 13 / 20

Note de correction : 13 / 20

---

Critère	Corr. 1	Corr. 2	Points
cadmtc note de synthese (9) (Épreuve commune/epreuves écrites)	12	14	/ 20

Correction 1 :

Appréciation : bonne première partie avec un cadrage juridique bien compris mais seconde partie décevante avec des redondances entre les avantages et les enjeux et oubliant les autres collectivités dans la gouvernance

Correction 2 :

Appréciation : Une copie intéressante qui positionne bien la région en leadership et priorise dans le temps les actions. La question du financement est ainsi abordée, avec une précaution sur les conséquences possibles d'un nouveau versement transport, ce qui est bien vu. Les propositions sont cohérentes et progressives. Mais il ne manque qu'une chose : la place des élus dans la gouvernance !

Harmonisation :

Appréciation :

Région X

Direction générale

Le Directeur général adjoint en  
charge des transports

X, le 25 juin 2025

NOTE

A l'attention de  
Mme. la Présidente de Région  
S/C M. le Directeur général

OBJET: note sur le cadre et les enjeux du Service Express  
régional métropolitain (SERM) et propositions d'actions

La lutte contre le changement climatique est un des objectifs  
prioritaires au niveau européen par la Commission européenne à travers  
le programme Green Deal, qui implique la neutralité carbone d'ici  
à 2050 des États-membres. Or, au niveau européen, le transport  
est responsable de 32 % des gaz à effet de serre (GES), et  
fait par conséquent l'objet d'une politique dédiée pour  
accompagner sa décarbonation.

La France poursuit les objectifs fixés au niveau européen  
à travers une politique de mobilité durable qui s'inscrit

dans une démarche territorialisée depuis notamment la loi d'orientation de mobilités de 2019 qui consacre le rôle de chef de file des régions en matière de mobilité et d'intermodalité.

Notre Région vient récemment de se voir décerner la délégation du Ministère chargé des Transports pour un projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) dont l'objectif est de lutter contre les problèmes importants de mobilité sur notre territoire rural et urbain, notamment autour de la métropole principale.

Dans ce contexte, la Région peut s'appuyer sur son rôle de chef de file afin de structurer le SERM dans un objectif d'accessibilité, d'inclusivité et de durabilité, tout en restant attractive économiquement.

Par conséquent, la présente note s'attache à :

- 1- rappeler le cadre et les enjeux du SERM
- 2- proposer un plan d'action pour que le SERM devienne un service porté par la Région dans une perspective territorialisée et multimodale au bénéfice des usagers et de la transition écologique.

1/ Le SERM est un projet d'envergure régionale de structuration des mobilités soumis à la réglementation, et qui comporte des enjeux décisifs

A] Le SERM est un projet encadré par la loi

1. Les modalités de mise en place du SERM sont circonscrites par l'article L1215-6 du Code des Transports

1. SERM est, selon cet article, une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire et sur un ensemble de services de mobilité : routiers, fluviaux, grâce à des services tels que les cars à haut niveau de service, le niveau cyclable ou le covoiturage.

Le SERM a été élaboré et soutenu par la loi française afin de apporter une réponse au phénomène de congestion automobile dans les grandes aires urbaines exposées par l'étalement périurbain. Suite à de nombreuses expérimentations ou réflexions faites par les collectivités a été adoptée la loi n° 2023-1263 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains.

Les objectifs poursuivis par le SERM sont multiples :

- amélioration de la qualité des transports du quotidien ;
- réduction de la pollution de l'air et lutte contre l'auto-reliance
- désenclavement des territoires périurbains et ruraux
- meilleure accessibilité
- décarbonation des mobilités.

Dans ce cadre, les projets de SERM s'inscrivent dans les objectifs des zones à forte émission (ZFE)

2. Les modalités de mise en œuvre du SERM sont circonscrites par l'article L1275-8 du Code des transports

Les projets de SERM font l'objet d'une concertation entre l'État, le rijkon, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les départements et gestionnaires éventuellement concernés. Le statut de SERM est conféré par arrêté du ministre des transports.

Afin de mettre en œuvre le SERM, il est nécessaire de constituer un groupement d'intérêt public (GIP) réunissant les collectivités territoriales, les établissements publics, les sociétés, les groupements et organismes, dont l'objet concourt à la réalisation de ce projet. 3.110.

de service et qui sont maîtres d'ouvrage. Le GIP est dirigé par un directeur sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

Suite à la constitution du GIP, une convention est signée entre le GIP et l'état pour une période de dix ans, qui peut être actualisée tous les 3 ans, convention qui vise à assurer la suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de mine ERM.

Enfin, un rapport d'activité annuel devra être produit par le GIP.

3 étapes principales structurent la mine à œuvre de SERM :

- à court-terme: déploiement des services express routiers (SER) composé de lignes de car express et de lignes de covoiturage afin d'apporter rapidement les solutions de mobilité
- à moyen-terme: renforcer le ferroviaire existant
- à long-terme: construire des infrastructures ferroviaires nouvelles.

BT Le SERM doit répondre à 3 objectifs majeurs

1. Permettre à l'origine afin de désenclaver les grandes aires urbaines, le SERM présente de nombreux atouts

En premier lieu, le SERM permet une accessibilité accrue en reliant rapidement et régulièrement les périphéries et centres urbains

En second lieu, le SERM représente une économie pour les usagers car offre des alternatives à la voiture qui sont compétitives.

En troisième lieu, il permet de favoriser la transition écologique en contribuant à la baisse d'émission de CO<sub>2</sub>.

Enfin, le SERM présente l'avantage de désenclaver.

2. Le SERM est une réponse à de nombreux enjeux

En effet, le SERM permet de :

a/ répondre à l'enjeu de transition écologique grâce au développement d'une offre de mobilité moins carbonée;

b/ répondre à un enjeu d'attractivité du territoire, pour les entreprises qui souhaitent s'y installer ou pour attirer de nouveaux habitants. Le Conseil d'analyse économique dans une note sur la mobilité des travailleurs rejoint les conclusions de la Cour des comptes dans son rapport sur la Mobilité et l'accès à l'emploi : améliorer l'offre de mobilité permettrait de réduire le taux de chômage de 1 à 2,5 points.

c/ Rendre un service de qualité aux usagers

d/ désenclaver le territoire

Par conséquent, le SERM est un projet politique global pour la Région ; car en reliant les métropoles entre elles et en mettant en place au bon niveau le bon service, la Région contribue à passer d'une logique de réseau à une logique de service.

x ^  
+

La localisation du projet SERM portée par la Région représente une opportunité pour contribuer à améliorer significativement la qualité de vie sur le territoire régional, à condition

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

d'être soutenue par un plan d'action structuré et impliquant l'adhésion de tous, dont les principes sont présentés dans cette seconde partie.

2/ Le SERM est un service qui s'élabore au niveau de la Région dans une perspective multimodale et au bénéfice des usagers

A) La Région a l'opportunité d'être le chef de file d'un projet de service élaboré de manière inclusive et globale pour le bénéfice de tous.

1/ La loi Notre et la loi d'orientation et de mobilité  
contient le gouvernement du portage du SERM

Afin de mettre en œuvre le SERM, il est nécessaire de se conformer aux dispositions de l'article L 7215-8 du code des transports et de constituer un GIP

Action 1: Constituer un GIP

Acteurs: direction juridique de la Région

Pré-requis: identifier toutes les parties prenantes du SERM

Proposition 1: • mettre en place un chargé de mission SERM qui assure la charge de suivi avec une équipe à constituer le SERM et ses mises en œuvre multimodales.

• mettre en place un comité de pilotage réunissant le chargé de mission SERM, le DA transport de la Région, un représentant de la Direction Régionale de l'environnement et de l'aménagement local (DREAL), un représentant de la Direction

départementales des territoires et des populations (DOTP) de chaque département du territoire, pour assurer un suivi administratif partagé.

• Proposition 1b: Cartographie des acteurs du GIP:

- Région
- Départements - DOTP notamment
- Communes - qui sont AOM ou non car si les communes sont concernées par le SERM, il est nécessaire de les en informer
- EPCI concernés
- établissements publics
- sociétés, groupements et organismes

Exemple: SNCF, réseaux de cars et de métro si existant, gestionnaire autoroutier, Voies Navigables de France (VNF) Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), Office Français de la Biodiversité selon pertinence, associations d'usagers et élus locaux.

Action 2: élaborer un planif

Objectif: positionner le Région comme chef de file et clarifier

Proposition 2: réunir les acteurs concernés pour établir la légitimation SERM et proposer un suivi des travaux au niveau de la région.

- Etablir un acte du jour et organiser un événement festif d'inauguration du SERM

Proposition 2b: concilier le planif du SERM avec tous les partenaires pour un déploiement du SERM:

- 1 - à court-terme: car et voiturette, piste cyclable
- 2 - à moyen-terme: renforcer des réseaux et des modes de multimodalité
- 3 - à long terme: construction de nouvelles voies.

Action 3: Structurer la cohérence de déploiement du SERM

Objectif: travailler sur l'existant et le valoriser.

Proposition 3: - Vérifier la bonne cohérence du SERM avec le Schéma régional d'aménagement durable et du développement environnemental du territoire (SRADDET) au niveau régional; vérifier la bonne cohérence avec le Schéma de Cohérence

territoriale (SCoT) et avec les Plans locaux d'urbanisme et de habitation intercommunale (PLU(i) et PLH(i)).

Proposition 3b : adopter avec le département et EPCI des contrats opérationnels de mobilité (COM)

#### Action 4: Mobiliser des financements

Les Régions consacrent 32 % de leur budget de fonctionnement aux mobilités, et 33 % de leurs dépenses d'investissement. Bien que la situation des Régions soit globalement saine, il reste difficile de déléguer de nouveaux fonds pour faire face au surcoût d'investissement que représente le SERM. Or, la loi de finances 2025 autorise les Régions par le souhait de prélever un versement mobilité à un taux de 0,15 % de la masse salariale des entreprises de plus de 17 salariés, versement territorialisé et modulable par les EPCI, sous condition notamment de développer des services.

Proposition 4 : instaurer la taxe mobilité sous réserve des recommandations de la direction régionale chargée de l'attractivité économique.

- Identifier des leviers de financements nationaux
- identifier des leviers de financements européens : Interreg si possible, ou FEDER et Smart Cities.

3) Il est souhaitable d'étaler un projet qui réponde aux besoins des usagers dans une perspective inclusive et durable

#### Action 5: agir vite dans un premier temps

Proposition 5: à court-terme et pour éviter l'effet d'annonce sans service, élaborer un service express routier ou ligne de cars express à haut niveau de service pour offrir une première alternative crédible à la voiture et montrer l'engagement de la Région.

Action 6: Inscrire le besoin des usagers au cœur du projet

Proposition 6: - élaborer une convention avec les voyageurs qui recense les besoins des usagers, en s'appuyant sur le conseil éditorial, social et éditorial régional (CESER)  
- élaborer une charte de qualité du S&RM.

Exemple: Dans le cadre du S&RM, il faudrait veiller à :

- a/ rendre accessible l'ensemble de l'information sur son trajet en un seul lieu multi-système
- b/ rendre identifiable partout toutes les correspondances
- c/ transporter son vélo dans des conditions clairement définies
- d/ faciliter l'utilisation des billets uniques et au tarif clair.

Action 7: Anticiper et communiquer

Proposition 7: - en partenariat avec la direction de la communication, élaborer un plan de communication multicanal de présentation du S&RM, du plan de rétroaction.

Proposition 7b: Anticiper les désagréments subis par les usagers, et voyageurs prévoir une solution alternative en cas de rupture du réseau

Proposition 7c: constituer un club à l'interface de l'opérationnel et de la communication pour répondre aux questions des usagers et prévenir les ruptures de réseau par l'identification de solutions alternatives.

x +  
x

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

Le projet SERM représente pour la Région un investissement d'avenir au service de son attractivité, de son dynamisme, de la valorisation de ses territoires et ce que fait de la préoccupation de la Région pour la qualité du service rendu aux usagers.

Afin de poursuivre l'accomplissement de ce projet, nous restons, Madame la Présidente, mon équipe et moi-même à votre disposition.





Critère	Corr. 1	Corr. 2	Points
cadmtc note de synthese (9) (Épreuve commune/epreuves écrites)	12	14	/ 20

Correction 1 :

Appréciation : cadrage juridique succinct absence de différenciation entre service de mobilité et infrastructures de mobilité pour structurer le plan d'action.

Correction 2 :

Appréciation : Une copie intéressante en particulier par les actions progressives prévues dans la seconde partie, qui répondent bien à la commande. De même; les multiples solutions de financement (et pas seulement le versement mobilité régional) sont envisagées. Les enjeux sont également bien analysés. Il ne manque qu'une gouvernance un peu plus détaillée, ainsi que l'organisation interne à la région pour atteindre ces objectifs.

Harmonisation :

Appréciation :

(Remplir cette partie à l'aide de la notice)

Concours / Examen : ADMINISTRATEUR TERRITORIAL

Epreuve : N.º 9 NDS OGCT

Session : JUIN 2025

CONSIGNES

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numéroté chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

Région X

Directeur/ice Général/ice Adjoint/ice en charge des transports.

À 4, le 25 juin 2025

NOTE

à l'attention de Madame la Présidente de Région  
s/c Directeur Général des Services.

Objet: Cadre et enjeux d'un SERM, et propositions opérationnelles relative à la prise de leadership sur le projet.

16% des émissions de gaz à effet de serre (GES) sont causées par l'usage des voitures individuelles. Dans un contexte de changement climatique, la transition écologique doit également impliquer les mobilités. Aller vers davantage de mobilités douces et n'utiliser la voiture que dans les cas d'absence d'alternative est un objectif structurant pour la politique régionale, enthousiasmant et qui nous oblige.

Dans ce cadre, le territoire a récemment obtenu la labellisation du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM). Son objectif est double : contribuer à la transition énergétique et accompagner le phénomène de métropolisation en reliant les axes de métropole à leur périphérie et polarités secondaires afin d'avoir le bon mode de transport au bon endroit.

Ainsi, le projet de SERM du territoire est une véritable opportunité sur de nombreux plans (écologique, économique, territorial...). Le succès de cette initiative régionale repose sur une gouvernance forte et multipartenariale et sur une vision engagée et partagée du

1 / 8.

territoire et de ses mobilités à court, moyen et long terme.

Dans ce cadre, la présente note vise à :

- Présenter le cadre et les enjeux liés au projet de SERM (I) ;
- Proposer une méthodologie et une feuille de route pour le mener à bien sur le long terme (II).

\*

I. Le SERM est un projet politique commun d'organisation des mobilités sur le territoire.

A. La Région, du fait de ses compétences, <sup>légalement attribuées</sup> est un acteur naturel pour prendre le leadership sur le projet de SERM.

Tout d'abord, la loi LOM (loi d'orientation des mobilités, 2019) consacre le rôle de cheffe de file de la région en matière de mobilité et d'intermodalité, déjà consacré par les lois MAPTAM (Modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles, 2014) et NOTRE (Nouvelle organisation territoriale de la République, 2015). Elle est autorité organisatrice de transports.

Cette loi est par ailleurs complétée par la loi du 27 décembre 2023 relative aux SERM. Cette dernière modifie le Code des Transports et en particulier crée les articles L1215-6 et L1215-8 précisent le cadre législatif des SERM. En substance ces articles précisent que le SERM est une offre multimodale s'appuyant prioritairement sur les dessertes ferroviaires mais également sur les autres modes de mobilités complémentaires (réseaux cyclable, covoiturage et auto-partage, création et adaptation de gare et de pôles d'échanges multimodaux). Le projet de SERM doit faire l'objet d'une concertation entre toutes les parties prenantes (Région, intercommunalités, Etat, 2.1.8.

départements, etc. Ces articles précisent également les obligations relatives à la mise en œuvre d'un projet de SERM. Il est nécessaire de constituer un GIP (groupement d'intérêt public) pour la gestion et coordination du projet sur le territoire. Il est également nécessaire de conclure une convention entre le GIP, l'Etat et les AOT concernées ainsi que les collectivités ou groupements de collectivités qui participent au projet. Enfin, un rapport d'activité annuel doit également être produit.

Enfin, des schémas complètent ces dispositions au niveau régional comme intercommunal (Schéma directeur des infrastructures de transport notamment).

## B. Les enjeux liés aux mobilités et au projet de SERM sur le territoire justifient l'implication régionale sur le projet.

Tout d'abord, l'enjeu en matière environnementale et de qualité de vie est particulièrement structurant. Il s'agit de privilégier et inciter à l'usage des mobilités douces afin de décarboner nos mobilités. Cela permettra une hausse de la qualité de vie en local (hausse du bruit lié au trafic, hausse de la qualité de l'air...).

De plus, ce projet comporte un enjeu fort d'égalité territoriale afin de désenclaver les territoires ruraux, de relier plus fortement la ruralité à l'urbain et de travailler tout particulièrement les mobilités autour de la métropole principale.

Par ailleurs, des enjeux économiques et sociaux sont particulièrement importants. En effet, la Loi prévoit des dispositions de mobilités solidaires qui tiennent compte de la situation locale. Cela s'exprime en matière d'accessibilité et d'une attention particulière aux publics fragiles par, par exemple, un accompagnement et une tarification sociale adéquate. Le pouvoir d'achat des plus fragiles est en effet fortement amputé par les coûts liés à la voiture (250€ par mois en moyenne). L'enjeu économique d'affaiblissement entre offre et demande de travail est également très fort sur le territoire et le SERM pourrait être une réponse.

En outre, des enjeux internes techniques, organisationnels

et budgétaires sont à noter. En matière organisationnelle, le SERM implique une gestion opérationnelle qui doit être attribuée à une personne (enjeu ressources humaines). En termes techniques, il conviendra également, lors du déploiement du projet, de rester vigilant sur un enjeu d'interopérabilité des systèmes de transports à l'échelle régionale. En fin, sur le plan budgétaire, il conviendra de border avec précision le coût de l'un tel projet, dans un contexte budgétaire très contraignant (gel de la TVA et Dilico / LF2025).

Enfin, un enjeu politique doit être mis en évidence. Les élections régionales auront lieu en 2028, il convient donc de profiter de cette labélisation et de la prise de leadership sur le projet pour les valoriser à cette échelle temporelle.

Ainsi, le cadre juridique naissant le projet de SERM de certaines obligations qui, conjuguées aux enjeux locaux régionaux, permettent de proposer un plan d'action.

II - Un plan d'action fondé sur une gouvernance multipartenaire et une vision forte des mobilités régionales à moyen et long terme permettra d'installer le leadership de la Région sur le projet de SERM.

A - La gouvernance du projet de SERM doit permettre son lancement sur des bases de travail solide, partagées et en concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Tout d'abord, comme la loi y enjoint, il convient de créer un groupement d'intérêt public afin de coordonner le projet avec l'ensemble des parties prenantes et de s'assurer de la cohérence du SERM avec les schémas régionaux et locaux de planification des mobilités. Les acteurs à convoquer au sein de ce GIP sont les exécutifs régionaux et locaux (intercommunalités AOM) ainsi que du département et le représentant de l'Etat. Ce GIP exercera un contrôle opérationnel sur le respect des coûts et du calendrier.

En outre, une comitologie doit être mise en place

(Remplir cette partie à l'aide de la notice)

Concours / Examen : ADMINISTRATEUR TERRITORIAL

Epreuve : N°9 NDS OGCT

Session : JUIN 2025

**CONSIGNES**

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numéroté chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

afin de coordonner les visions et les besoins différenciés des territoires de la région. Il sera nécessaire de veiller à la présence des associations représentatives des usagers (Fédération des usagers de la bicyclette par exemple). En interne à la DGA transports, il conviendra de nommer ou recruter un chargé de mission.

Ensuite, une étape essentielle est la réalisation d'un diagnostic des mobilités au niveau régional. Pour cela, il conviendra de prendre attache avec la société Orange afin de pouvoir utiliser les données téléphoniques des usagers et cartographier leurs déplacements. Cette mission peut être confiée au chargé de mission, et peut être réalisée à faible coût dans un délai restreint. Ce diagnostic devra s'accompagner d'une phase de concertation avec la population et les associations d'usagers afin de les faire pleinement participer au projet et de proposer des solutions de mobilités adéquates (fréquences, horaires, lieux de descente etc.).

Une fois ce diagnostic établi et les solutions de mobilités décidées, il conviendra de s'inspirer de l'initiative Nantaise et de signer un Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) avec les autres AOM du territoire (Métropole et intercommunalités en ayant fait la demande) ainsi que les entreprises parties prenantes au projet.

Enfin, afin de financer ce projet coûteux, il est nécessaire de sécuriser des ressources, dans un contexte budgétaire très contraint. Pour cela, il peut être une piste intéressante de prendre attache avec le représentant de l'Etat dans l'optique d'une signature de Contrat de plan Etat-Région permettant un co-financement. Il conviendrait également de faire participer l'ensemble des AOM et d'activer le levier du versement mobilité régional auprès des entreprises

du territoire. La partie non couverte par ses différentes possibilités devront l'être par l'après.

### B. Le projet de PERM nécessite une vision partagée du futur souhaitable des mobilités.

La puissance publique a réussi à créer un système de mobilité autour de la voiture : voies, parkings, échangeurs... Il convient d'imaginer au niveau régional un système alternatif de mobilités douces. Cette vision systémique doit être tournée vers l'efficacité (un système aussi efficace que celui de la voiture), tout en étant inclusif, et cela à différentes échelles temporelles.

A court terme, trois actions peuvent être menées :

① Déployer un service express routes, à l'image de ce qui a été fait par Bordeaux. Cela nécessite l'achat ou le redéploiement de cars, ainsi qu'une réflexion sur les itinéraires et la fréquence en accord avec le diagnostic réalisé. Ces cars peuvent être complétés d'une offre de co-voiturage et la mise en place de voies dédiées sur des voies déjà existante à l'image de ce qui est mis en place à la Métropole de Lyon ou l'Évroméropole de Strasbourg. Cette action doit être portée conjointement par les AOM, la région, les entreprises d'exploitation des cars. Elle peut être mise en place rapidement après le diagnostic. Une budgétisation relative à l'achat des cars doit être précisée.

② Un système d'incitation aux mobilités douces doit être mis en place. Le système du péage inverse peut être mis en œuvre à moyen terme. Il s'agit d'une initiative venant des Pays-Bas et permettent une rémunération des habitants lorsqu'ils n'utilisent pas leur voiture aux heures de pointe. Certaines villes de France ont mis en œuvre cette initiative. Une autre solution

consiste à sensibiliser les employeurs de la région à la possibilité de mise en place du forfait mobilité pour les personnes venant au travail en transports doux ou carottage.

③ Une tarification sociale doit être mise en place afin de permettre aux plus fragiles d'utiliser les transports proposés.

À moyen terme, trois actions peuvent être mises en œuvre :

① Renforcer l'offre ferroviaire sur les lignes existantes. Pour cela il convient de prendre attache avec SNCF Gares et Connexions afin d'organiser plus de dessertes et éventuellement rouvrir des gares qui ont été fermées en ruralité. Cela peut être mis en place à l'horizon 2028, pour le prochain mandat.

② Mettre en place un schéma directeur cyclable en coordination avec les ADM interterritoriales. Il convient de les inciter à mettre en place des plans vélos ambitieux, à l'image de ce qui a été fait à Nantes et sa métropole : plus de 800km de voies vélo ont été aménagées en axes majeurs et secondaires.

③ Mettre en œuvre l'interopérabilité du système des mobilités SERM au niveau régional. Pour cela, il conviendrait de penser à la mise en place d'une application multiopérateurs permettant à l'utilisateur de trouver les informations sur son trajet en un seul lieu. Ce projet peut être porté en interne par les SI avec la collaboration des ADM concernées et des sociétés de transport

et budget  
Enfin, à plus long terme, il doit être pensé la réalisation d'infrastructures ferroviaires supplémentaires, en collaboration avec SNCF Réseau afin de densifier l'offre et les dessertes.

\*

En conclusion, le projet de SERM s'inscrit dans un cadre légal particulièrement riche et revêt de nombreux enjeux ... 71 §.

pour le territoire. La région peut prendre le leadership sur ce projet en tant qu'ADM à condition d'organiser une gouvernance forte et de mettre en place une vision partagée des mobilités de demain.