Un train toutes les 15 à 20 minutes : le RER métropolitain de Rouen (SERM) en passe d’être validé par l’État

Le projet de service express régional métropolitain (Serm), souvent qualifié de « RER métropolitain de Rouen », n’attend plus que son officialisation par l’État. Cinq tronçons ferroviaires sont en jeu. Réponse imminente.

Ouest-France Marc Braun
Publié le 01/11/2026 à 15h54

Comme plusieurs grandes villes de France, Rouen attend avec impatience l’officialisation de son RER métropolitain. | AFP

Le futur service express régional métropolitain rouennais (Serm) comprend cinq tronçons de transport ferroviaire de voyageurs, et à terme des voies de covoiturage, des lignes de bus express. Estimé à 1,6 milliard d’euros d’investissements, il doit faire partie des huit Serm validés par l’État, mais nous attendons la publication de l’arrêté du ministère des Transports, commente jeudi 29 octobre Jean-Louis Dalibert, président de l’association SOS gares, relayé par Mathieu Vilela pour la CGT cheminots Normandie : Aujourd’hui, on est en haut de la pile. C’est quelque chose de positif.

De nombreuses villes reliées en Seine-Maritime et dans l’Eure

Que renferme ce Serm ? Porté conjointement par la Métropole Rouen Normandie et la Région Normandie, il entend proposer une alternative solide à la voiture individuelle pour les 870 000 habitants du bassin de vie, grâce à une cadence accrue (un train toutes les quinze à vingt minutes). Cinq tronçons se dessinent, sur des voies existantes : Rouen-Yvetot passant par Maromme, Le Houlme, Barentin… ; Rouen-Saint-Aubin-lès-Elbeuf passant par Sotteville, Saint-Étienne-du-Rouvray, Oissel ; Rouen-Louviers ; Rouen-Auffay ; Elbeuf-Montérolier-Buchy.

Pour la CGT, l’enjeu est désormais clair : Passer des annonces aux réalisations concrètes. Les habitants de la métropole rouennaise et des territoires voisins ont besoin de trains plus nombreux, plus réguliers, plus fiables et mieux connectés aux autres moyens de transport, commente Mathieu Vilela. Et même si on est en haut de la pile, on reste attentif à ce que la notion service public soit préservée. Le Serm ne peut pas passer par des partenariats publics-privés comme pour les autoroutes. Au demeurant, les 220 millions d’euros que l’État ne positionne plus sur le contournement Est de Rouen avorté, il faut les réorienter sur le ferroviaire.

Un projet partagé financièrement

Cyrille Moreau, vice-président de la Métropole de Rouen en charge des mobilités, se veut optimiste. L’expression du ministre vaut quasi-validation. Maintenant, on est sur de l’application juridique, avec des décrets à signer. L’aspect politique est derrière nous. Qui va financer le Serm ?

L’État interviendrait en soutien à l’investissement, la Région s’occuperait du ferroviaire, les agglomérations des lignes de cars… Et il y aura une maîtrise d’ouvrage collective, poursuit l’élu rouennais. Et pour alimenter les cinq lignes de RER, au quart d’heure ou à la demi-heure selon les capacités des lignes, il faudra évidemment commander et produire des trains, tout en finissant les travaux de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN). La décision du renfort ferroviaire dépendra de la Région.

La LNPN indissociable du projet

Le président de SOS gare rappelle au demeurant que le projet de Serm est indissociable de la future LNPN, projet ferroviaire majeur visant à moderniser et accélérer les liaisons entre Paris et les principales villes de Normandie (Rouen, Le Havre, Évreux, Caen et Cherbourg).

À la clef, une gare Saint-Sever sur la rive gauche de Rouen, constituant le futur nœud du Serm. La difficulté, le débat, portent sur l’opportunité ou non d’un tunnel entre Rouen et Barentin passant sous le Seine, avec de nombreuses oppositions déjà.