

Contenu de la loi relative aux services express régionaux métropolitains du 28 décembre 2023.

Cette loi vise à mettre en place le cadre permettant de « développer un réseau RER dans dix métropoles ». Le texte révisé à cette occasion le rôle et les missions de la Société du Grand Paris, transformée en « Société des Grands Projets ».

1. L'objectif de mettre en place 10 SERM dans un délai de 10 ans :

- Un SERM est défini comme une offre multimodale de services de transports en commun publics, hors région Île-de-France, s'appuyant prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire et comprenant obligatoirement une offre de cars express "à haut niveau de service" et des réseaux cyclables. Ils peuvent aussi inclure "des services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage" et des services de transports guidés (métros, tramways, téléphériques...).
- Les SERM doivent être mis en œuvre dans des conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billetterie". Ils devront aussi prendre en compte les enjeux liés à la montée en puissance des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et au développement du fret ferroviaire.
- Aussi, les SERM doivent permettre de "lutter contre l'étalement urbain et promouvoir le report modal", à ce que les communes ou EPCI compétents "favorisent le renouvellement urbain, l'optimisation de l'utilisation de l'espace et la qualité urbaine des projets à proximité des gares du service express régional métropolitain, notamment en prévoyant une densité minimale de constructions ainsi que le rabattement vers ces gares".

2. Un statut de SERM délivré par l'Etat sur une proposition conjointe des AOM régionales et locales :

- Le statut de SERM sera conféré par arrêté du ministre chargé des Transports, sur le fondement d'une proposition conjointe de la région et des AOM contribuant au financement de ce service. Les collectivités locales devront présenter un plan financier avec cette proposition (estimation des coûts d'investissement et d'exploitation, modalités de financement envisagées). Le contrat opérationnel de mobilité, s'il n'a pas été signé lors de l'obtention du statut de SERM, devra être conclu dans les six mois.
- Une tarification spécifique des péages ferroviaires sera mise en place pour les circulations réalisées dans le cadre des SERM, afin que le coût élevé de ces péages ne soit pas un frein à leur déploiement.
- Les maires des communes concernées par un projet de SERM devront être informés avant son déploiement.

3. La constitution de Groupements d'Intérêt Public (GIP) pour la mise en œuvre des projets :

- Les collectivités territoriales, les établissements publics, les sociétés, les groupements et les organismes dont l'objet concourant à la réalisation de ce projet de service et qui sont, dans ce cadre, maîtres d'ouvrage, devront constituer un groupement d'intérêt public, ou une autre structure locale de coordination (art.3).
- Ce GIP s'assure de la cohérence des projets de SERM avec les schémas de planification territoriale régionaux et locaux, et "veille à la bonne articulation des interventions de ses membres ainsi qu'au respect des coûts et du calendrier des projets d'infrastructures de transports dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la mise en œuvre du projet de SERM".

4. La Société du Grand Paris devient la Société des Grands Projets :

- La SGP et ses filiales auront la possibilité de participer à l'élaboration des propositions de SERM, sur décision du ministre chargé des Transports, à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement de ce service, conjointement avec SNCF Réseau et sa filiale concernée (Gare & Connexions).

- Elle peut être désignée maître d'ouvrage des infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre des SERM et situées à l'intérieur du périmètre de ces services, "pour des infrastructures nouvelles du réseau ferré national et des nouveaux pôles d'échanges multimodaux et gares de voyageurs", "pour des lignes ferroviaires ou des sections de ligne ferroviaire n'ayant pas été utilisées, sauf à titre occasionnel, par des services de transport de fret ou de voyageurs au cours des cinq années" précédentes, ou encore "pour des projets de création ou d'extension d'infrastructures de transport public urbain ou périurbain de personnes prévoyant au moins une correspondance avec l'une des lignes de transport public du SERM".

- La SGP pourra contracter des emprunts (comme elle l'a fait pour le Grand Paris Express). Une durée d'amortissement de 50 ans maximum est fixée pour chaque projet.

5. Des modifications du code de l'expropriation et de l'urbanisme :

- La loi complète l'article L.522-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pour ajouter les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de SERM à la liste des travaux pouvant faire l'objet d'une expropriation par décret en Conseil d'État (art. 12). Elle étend aussi aux projets de SERM le droit de bénéficier de la **procédure intégrée** prévue par l'article L.300-6-1 du code de l'urbanisme, qui "permet d'adapter les documents d'urbanisme quand cette adaptation est nécessaire à la réalisation de certains projets" (art.13).

- L'article 16 du texte vise à "accélérer la mise en place des SERM en limitant les risques de contentieux portant sur la déclaration d'utilité publique des infrastructures réalisées dans leur cadre", en prévoyant que cette déclaration se fasse par décret en Conseil d'État plutôt que par arrêté préfectoral.

6. Les événements et rapports devant être rendus par le gouvernement au cours de l'année 2024 :

- Avant le 30 juin 2024 :

- Une conférence nationale de financement des SERM devra réunir l'Etat, les Régions, les métropoles, SNCF Réseau et la SGP a minima.

- Le gouvernement devra remettre un rapport sur la réouverture temporaire aux communautés de communes de la possibilité de se saisir de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Il doit également recenser les territoires pour lesquels les AOM sont dépourvues de versement destiné au financement des services de mobilité et évaluer l'opportunité de la création d'une dotation spécifique pour le financement des mobilités en zone peu densément peuplée.

- Avant le 27 décembre 2024 :

- Le gouvernement devra remettre au Parlement un rapport annuel faisant état de l'engagement financier de l'Etat en faveur des projets de SERM ainsi qu'un rapport "sur les évolutions qui pourraient être envisagées en matière de tarification des infrastructures ferroviaires pour rendre celle-ci plus incitative au développement de l'offre ainsi qu'au niveau de la répartition des capacités d'infrastructure en vue d'optimiser l'utilisation du réseau ferré national, au regard du développement des services express régionaux métropolitains".