

RER métropolitains : ce que contient la loi

Publié le 12 janvier 2024 par [Anne Lenormand](#), Localtis
Transport mobilité durable

Publiée au Journal officiel du 28 décembre 2023, la loi "relative aux services express régionaux métropolitains" (SERM) vise à mettre en place le cadre permettant de concrétiser les annonces faites par Emmanuel Macron en novembre 2022 de "développer un réseau RER" "dans dix métropoles". Pour ce faire, le texte révisé notamment le rôle et les missions de la Société du Grand Paris, transformée en "Société des grands projets".



Fin novembre 2022, le président de la République a relancé l'idée de développer des réseaux express régionaux (RER) métropolitains dans dix grandes agglomérations ([lire notre article](#)). En février 2023, Elisabeth Borne, alors Première ministre, a confirmé ce projet lors de la remise du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures et de la présentation d'un [plan de développement du ferroviaire](#) doté de 100 milliards d'euros d'ici 2040. Encore fallait-il poser le cadre juridique et opérationnel permettant de concrétiser ces annonces, ce qui a été fait via une proposition de loi présentée par le député Renaissance des Bouches-du-Rhône Jean-Marc

Zulesi au printemps dernier et définitivement adoptée par le Parlement le 18 décembre.

Une offre multimodale de services de transport

Publié au Journal officiel du 28 décembre, le [texte](#) ([Lien sortant, nouvelle fenêtre](#)) vise d'abord "la mise en place d'au moins dix services express régionaux métropolitains [SERM], dans un délai de dix ans à compter de sa promulgation", soit d'ici le 28 décembre 2033, et insère également un nouvel article dans le code des transports, afin de définir ces services (art.1^{er}). Cette offre multimodale de services de transports en commun publics, hors région Île-de-France, s'appuiera prioritairement sur un **renforcement de la desserte ferroviaire** et comprendra obligatoirement une **offre de cars express "à haut niveau de service"** et des **réseaux cyclables**. Les SERM pourront aussi inclure "des services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage" et des services de transports guidés (métros, tramways, téléphériques...). Les **gares ou pôles d'échanges multimodaux existants** seront adaptés. D'autres seront créés. Ils devront offrir des voies et des aires réservées au covoiturage, des parkings pour vélos... Ils devront aussi être **accessibles aux voyageurs handicapés** et "mis en œuvre dans des conditions garantissant **l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique**", indique le texte. Les projets de SERM 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**.

Les SERM se voient assigner **plusieurs objectifs** : "une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'autosolisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités".

L'article 1er prévoit également, pour "lutter contre l'étalement urbain et promouvoir le report modal", 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".

Concertation Etat-collectivités territoriales

Les projets de SERM font l'objet d'une **concertation** entre l'État, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Lorsque deux métropoles sont situées à moins de 100

kilomètres de distance, la faisabilité et l'opportunité d'une élaboration et d'une mise en œuvre conjointes d'un projet de SERM peuvent être examinées.

Les maires des communes concernées par un projet de SERM devront être informés avant son déploiement. **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 devra être 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.

Groupements d'intérêt public pour la mise en oeuvre des projets

Pour la mise en œuvre de chaque projet de SERM, les collectivités territoriales, les établissements publics, les sociétés, les groupements et les organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ce projet de service et qui sont, dans ce cadre, maîtres d'ouvrage, constituent un **groupement d'intérêt public**, ou une autre structure locale de coordination (art.3). Cette dernière ou 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".

Nouvelles missions pour la SGP devenue Société des grands projets

L'article 4 de la loi transforme la "Société du Grand Paris" (SGP), chargée en 2010 de la réalisation du Grand Paris Express, en "Société des grands projets", avec des missions étendues. 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). En outre, la SGP ou ses filiales peuvent être désignées **maîtres d'ouvrage des infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre des SERM** et situées à l'intérieur du périmètre de ces services. C'est le cas notamment, "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".

Ce même article 4 détaille en outre les **modalités techniques d'intervention de la SGP sur le réseau ferré national et les gares**, pour le compte de l'État, jusqu'à réception des ouvrages, ainsi que les conditions d'attribution, par l'État, de ces ouvrages à SNCF Réseau ou à sa filiale Gare & connexions. La SGP ou ses filiales "peuvent également participer au financement des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures de transport entrant dans le périmètre d'un SERM". Pour financer les projets de 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.**

L'article 7 de la loi prévoit l'organisation par convention des relations entre SNCF Réseau et la SGP pour les projets de SERM. Le contenu de cette convention est listé dans l'article, dont les modalités d'application devront être précisées par un décret en Conseil d'État.

Une conférence nationale de financement des SERM, qui devra réunir l'État, les régions, les métropoles, SNCF Réseau, la SGP..., devra être organisée **avant le 30 juin 2024** (art.10).

L'article 11 modifie quant à lui l'article L.2171-6 du code de la commande publique, afin notamment de prévoir que la SGP ou sa filiale compétente peut confier à un opérateur économique une mission globale portant sur tout ou partie de la conception, de la construction et de l'aménagement des infrastructures relatives aux SERM pour lesquelles l'établissement public ou sa filiale a été désigné maître d'ouvrage.

Modifications du code de l'expropriation et du code de l'urbanisme

Par ailleurs, 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).

Elle actualise le processus de consultation en cas de modification du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (art.14) et apporte une précision sur le délai de réalisation des enquêtes publiques des déclarations d'utilité publique en cas de modification de ce schéma (art. 15). 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.

Demande de rapports au gouvernement

Enfin, plusieurs rapports sont demandés au gouvernement : l'un, attendu avant le 30 juin 2024, porte 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. Le gouvernement devra aussi remettre au Parlement un **rapport annuel faisant état de l'engagement financier de l'Etat en faveur des projets de SERM**. Avant le 27 décembre prochain est aussi attendu 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".