

N° 1844

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 9 novembre 2023.

N° 85

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 9 novembre 2023.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE <sup>(1)</sup> CHARGÉE DE PROPOSER UN  
TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DE LA PROPOSITION DE LOI  
*relative aux services express régionaux métropolitains*,

PAR M. JEAN-MARC ZULESI  
RAPPORTEUR  
DÉPUTÉ

PAR M. PHILIPPE TABAROT  
RAPPORTEUR  
SÉNATEUR

(1) Cette commission est composée de : Mme Aude Luquet, députée, présidente ; M. Jean-François Longeot, sénateur, vice-président ; M. Jean-Marc Zulesi, député, rapporteur ; M. Philippe Tabarot, sénateur, rapporteur.

Membres titulaires : MM. David Valence, Damien Adam, Mme Mathilde Paris, MM. Sébastien Rome, Pierre Vatin, députés ; MM. Didier Mandelli, Fabien Genet, Hervé Gillé, Simon Uzenat, Mme Nadège Havet, sénateurs.

Membres suppléants : MM. Anthony Brosse, Pierre Meurin, Gérard Leseul, Vincent Thiébaud, Mme Christine Arrighi, M. Guy Bricout, députés ; M. Guillaume Chevrollier, Mme Marta de Cidrac, MM. Franck Dhersin, Gilbert-Luc Devinaz, Pierre Barros, Mme Laure Darcos, M. Jacques Fernique, sénateurs.

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 1166, 1290, 1787 et T.A. 138.

Sénat : 749 (2022-2023), 44, 45 et T.A. 8 (2023-2024).

Commission mixte paritaire : 86 (2023-2024).



**SOMMAIRE**

—

	<b>Pages</b>
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	5
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	27



## TRAVAUX DE LA COMMISSION

*Conformément au deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution et à la demande de Mme la Première ministre, une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains s'est réunie à l'Assemblée nationale le mercredi 8 novembre 2023.*

*Elle a procédé à la désignation de son bureau, qui a été ainsi constitué :*

- Mme Aude Luquet, députée, présidente ;*
- M. Jean-François Longeot, sénateur, vice-président ;*
- M. Jean-Marc Zulesi, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale ;*
- M. Philippe Tabarot, sénateur, rapporteur pour le Sénat.*

\*

\* \*

**Mme Aude Luquet, députée, présidente.** Je souhaite la bienvenue à nos collègues sénateurs pour cette commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains.

Je salue tout d'abord le travail mené par les députés et les sénateurs sur ce texte dont nous mesurons tous l'importance, puisqu'il s'agit d'améliorer concrètement la vie quotidienne de millions de nos concitoyens, avec la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains, les Serm.

Nous partageons tous le même objectif en la matière. Je salue l'initiative du président Jean-Marc Zulesi : en élargissant le champ des compétences de la Société du Grand Paris, devenue Société des grands projets (SGP), la proposition de loi devrait permettre d'agir sur plusieurs fronts.

Il s'agit d'abord de renforcer la décarbonation des transports du quotidien, alors qu'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre est lié à nos déplacements et que le recours à la voiture individuelle est souvent contraint, en raison de l'absence ou de l'insuffisance de solutions alternatives.

Ensuite, la proposition de loi permettra de rééquilibrer l'aménagement de notre territoire par des solutions de desserte afin de lutter à la fois contre

l'enclavement de certains territoires et contre la congestion d'espaces urbains proches de l'asphyxie.

Enfin, le texte offrira, par l'expertise de la SGP, une capacité d'ingénierie précieuse pour les collectivités locales.

Les débats, qu'ils se soient tenus à l'Assemblée nationale ou au Sénat, ont été très constructifs. Le même état d'esprit a prévalu dans les échanges entre les deux rapporteurs, dans la perspective de cette commission mixte paritaire.

**M. Jean-François Longeot, sénateur, vice-président.** Je vous remercie de nous accueillir à l'Assemblée nationale pour cette réunion de commission mixte paritaire, chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains.

Au Sénat, après des discussions nourries, en commission puis en séance publique, le texte a été adopté de façon transpartisane. Je salue à cet égard l'esprit de dialogue et d'ouverture du rapporteur au Sénat, Philippe Tabarot.

L'examen du texte à l'Assemblée nationale puis au Sénat aura permis de l'enrichir, au service de l'accélération des projets de Serm, au bénéfice de tous nos territoires. Si quelques points de divergence sont apparus au cours de la navette, les échanges constructifs et intenses entre les rapporteurs ces derniers jours devraient permettre d'aboutir à un texte équilibré qui conserve de nombreux apports des deux chambres, ce dont je ne peux que me réjouir.

La proposition de loi constitue une première étape indispensable au déploiement rapide des services de transport collectif dans nos territoires et au désenclavement de ces derniers. Je tiens à en remercier son auteur et rapporteur, Jean-Marc Zulesi.

Le texte ne résout toutefois pas l'épineux problème du financement de ces infrastructures et de leur exploitation, question à laquelle le projet de loi de finances pour 2024 ne répond que partiellement. Je forme le vœu que la conférence nationale de financement prévue à l'article 3 *quater* de la proposition de loi permette rapidement d'identifier les modèles de financement de chacun des Serm, avec à la clé de nouvelles sources de financement pour les autorités organisatrices de la mobilité.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** Je salue la qualité des travaux du Sénat sur la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains, qui nous réunit ce soir. Je me réjouis également du travail particulièrement constructif mené avec le rapporteur Philippe Tabarot ces derniers jours, qui nous permettra, je l'espère, d'aboutir à une commission mixte paritaire (CMP) conclusive.

La proposition de loi comportait à l'origine six articles ; elle en compte désormais vingt-cinq. Les travaux de nos deux assemblées ont donc permis

d'enrichir considérablement le texte initial, pour aboutir à une proposition de loi ambitieuse.

À l'Assemblée nationale, a été mené un travail consensuel, transpartisan : nous avons souhaité compléter la définition des services express régionaux métropolitains, grâce à l'adoption de nombreux amendements. Ainsi, les Serm peuvent désormais comporter un service de transport fluvial ou de transport guidé, ainsi que des gares et des pôles d'échange multimodaux.

Des amendements des députés écologistes ont été adoptés afin d'introduire dans cette définition un objectif de diminution de la pollution de l'air et de lutte contre l'autosolisme. Nos collègues du groupe LIOT ont aussi fait adopter un amendement prévoyant que la SGP pourra être désignée maître d'ouvrage, à la demande des collectivités territoriales. Enfin, nous avons avancé ensemble vers une idée chère à la majorité, le titre unique de transport.

Le Sénat a fourni un travail considérable, dont je tiens à saluer la qualité. La définition des Serm a été enrichie grâce à l'ajout des réseaux cyclables ainsi que des services de covoiturage et d'autopartage. L'accessibilité des personnes en situation de handicap a été renforcée. La Chambre haute a aussi élargi la composition des comités des partenaires institués par la loi d'orientation des mobilités (LOM), et renforcé la consultation, en particulier des élus locaux. Elle a également adopté une série de mesures de simplification et d'accélération des procédures tout à fait bienvenues, que nous avons souhaité maintenir en les améliorant.

Quelques dispositions ont fait l'objet de compromis entre les deux chambres.

Nous souhaitons réaffirmer l'indispensable structuration des services express régionaux métropolitains autour d'une colonne vertébrale ferroviaire, en insistant sur la multimodalité. Nous proposons aussi d'inscrire dans le texte la nécessité de déployer systématiquement des cars express et des réseaux cyclables, conformément au souhait du Sénat. Les territoires pourront ainsi bénéficier du nécessaire choc d'offre de service de transports publics.

Par ailleurs, nous souhaitons ajouter que les Serm doivent prendre en compte les enjeux liés au déploiement des zones à faibles émissions mobilité, les ZFE-m. C'est non seulement un enjeu d'acceptabilité pour nos concitoyens, mais aussi une prise en compte des préoccupations exprimées dans les débats au Sénat. Cette disposition ne retire rien à notre volonté de nous appuyer sur les services express régionaux métropolitains pour désenclaver les territoires.

Nous avons aussi trouvé un équilibre quant à la répartition des compétences entre la Société des grands projets (SGP), d'une part, et SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, d'autre part. Le principe est simple : dès lors qu'une gare est en exploitation, elle reste dans le champ d'intervention de SNCF Réseau ou de

SNCF Gares & Connexions. Des précisions sur la répartition des compétences feront l'objet de propositions de rédaction.

Enfin, le Sénat a souhaité mettre en avant la question essentielle du financement, notamment à travers un plan de financement, dès la définition des services express régionaux métropolitains. L'idée est bonne : nous proposons de la garder et de mettre au cœur de la discussion la conférence nationale de financement des services express régionaux métropolitains, un rendez-vous important qui se tiendra en juin 2024 au plus tard.

Pour conclure, j'insiste sur le travail remarquable réalisé avec le rapporteur Philippe Tabarot.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** Je salue l'ensemble des députés, notamment David Valence, président du Conseil d'orientation des infrastructures, avec lequel j'ai mené un travail important dont ont découlé des actions qui nous permettront d'atteindre les objectifs essentiels pour la mobilité dans notre pays. Je me réjouis que nos échanges arrivent à leur fin : c'est une première marche importante pour le déploiement des Serm.

Je souligne la qualité des échanges avec Jean-Marc Zulesi. Notre dialogue a été mené dans une volonté de compromis partagé. Il nous permet d'arriver à un texte qui retient le meilleur des apports des deux chambres.

Au Sénat, notre démarche a suivi plusieurs axes qui sont apparus comme essentiels au fil des travaux. Le premier est de faire en sorte que les Serm soient un outil pensé par les territoires. C'est pourquoi nous avons tenu à renforcer le rôle des collectivités territoriales dans la mise en œuvre des Serm.

Les Serm doivent aussi être déployés au service de tous les territoires, notamment les plus enclavés. C'est la raison pour laquelle il nous paraissait essentiel que les projets incluent systématiquement, en complément du transport ferroviaire, des cars express, à même de desservir des territoires plus éloignés du cœur des métropoles.

L'inclusion de ces cars express dans les Serm répond à une troisième priorité, celle de répondre, par leur déploiement rapide dans des territoires encore mal desservis, à l'urgence du « couperet » des zones à faibles émissions mobilité. Cette prise en compte des enjeux des ZFE-m dans les Serm est centrale, pour assurer leur acceptabilité sociale.

Je me réjouis qu'avec le rapporteur Jean-Marc Zulesi, nous soyons parvenus à trouver des rédactions communes sur ces points majeurs.

Le déploiement des Serm doit en outre être rapide et efficace. Tel est l'objet de nombreuses mesures d'accélération, qui n'ont de sens que si les différents acteurs peuvent réellement travailler de concert et en toute confiance. C'est pourquoi j'ai veillé avec mes collègues, tout au long de nos travaux, à ce que les relations entre



SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, d'une part, et la SGP, d'autre part, demeurent les plus équilibrées possible.

Enfin, le financement des Serm est le « nerf de la guerre » : cela concerne tant les dépenses d'investissement que les coûts de fonctionnement qui en résulteront pour les autorités organisatrices de la mobilité. À cet égard, le précédent du Grand Paris Express est particulièrement éclairant, voire inquiétant, comme l'a rappelé la présidente Valérie Pécresse. Il est donc nécessaire de réunir rapidement une conférence nationale de financement pour identifier collectivement les financements nécessaires. Il est en outre opportun que les Serm bénéficient d'une tarification des péages ferroviaires spécifique. Il ne s'agit pas d'assécher les financements de SNCF Réseau, notamment ceux consacrés à la régénération et à la modernisation du réseau que nous appelons de nos vœux, et qui doivent bien entendu être sanctuarisés et annexés au contrat d'objectifs et de performance conclu entre SNCF Réseau et l'État.

En revanche, il s'agit d'éviter la situation dans laquelle des collectivités menant un choc d'offre en faveur des mobilités décarbonées subiraient une double peine financière, c'est-à-dire qu'elles supporteraient l'essentiel de la charge financière des investissements, puis des dépenses de fonctionnement qu'elles ne pourraient assumer.

Pour conclure, il paraît impératif que la SGP dispose de moyens humains pour mener à bien les missions qui lui seront confiées. Ce coût sera majoritairement financé par les collectivités territoriales. Je prends acte de l'augmentation à venir du plafond d'emplois dans le cadre du projet de loi de finances (PLF) pour 2024 et je forme le vœu que cette évolution se poursuive dans les prochaines lois de finances, en cohérence avec la montée en puissance des nouvelles missions de la SGP, y compris celles qui seront liées aux Serm, au service des territoires.

**M. Jacques Fernique, sénateur.** Le texte qui se profile à l'issue de cette CMP paraît satisfaisant aux yeux des groupes écologistes du Sénat et de l'Assemblée nationale. Il comprend des dispositions intéressantes pour faciliter l'instauration des Serm, leur donner de la cohérence, les amplifier, procéder à des clarifications et sécuriser les financements nécessaires.

La priorité au développement du ferroviaire ne disqualifie pas les autres composantes essentielles du système vertueux d'intermodalité. Supprimer l'expression discriminante « le cas échéant » est une bonne solution : les réseaux cyclables et les cars express, notamment, sont et seront des accélérateurs d'intermodalité et de décarbonation.

En affirmant la nécessité d'aller vers une garantie d'interopérabilité billettique et de l'information aux voyageurs, on renforcera la fluidité à laquelle aspirent les usagers.

Avec ce texte, nous évitons aussi de compromettre la mise en œuvre des ZFE-m, ce qui serait advenu si on avait conditionné les moyens d'assurer leur

efficacité, c'est-à-dire les modalités de leur contrôle, et les sanctions qui y sont attachées au déploiement effectif préalable de Serm. Oui, il faut des alternatives décarbonées, mais sans neutraliser les démarches liées aux ZFE-m, qui ne sont pas faciles.

Notre groupe est en outre très satisfait que l'apport sénatorial de la conférence nationale de financement soit maintenu. Il l'est aussi de la mention claire du caractère gratuit de la remise des nouvelles infrastructures à SNCF Réseau ainsi que du règlement de la question des péages ferroviaires, lesquels ne doivent pas freiner le développement des Serm.

Notre groupe émet toutefois des réserves sur l'article 5 *ter* A, qui aurait pour conséquence d'imputer au forfait national prévu par la loi dans le cadre de l'objectif « ZAN » (zéro artificialisation nette) les consommations foncières des principales nouvelles infrastructures résultant des Serm. Il serait contre-productif que ces projets d'intérêt régional relèvent de ce forfait : les inclure dans le forfait régional serait plus logique, et rendrait plus attentif à la consommation d'espaces.

Hormis cette réserve, nous estimons que les ingrédients d'un bon texte sont réunis.

**M. Pierre Vatin, député.** Le groupe Les Républicains de l'Assemblée nationale est favorable à cette proposition de loi du président Jean-Marc Zulesi, qui soulève un réel espoir d'améliorer enfin l'offre de transport des zones rurales et périurbaines à proximité des métropoles. Nous remercions aussi le rapporteur Philippe Tabarot et les sénateurs pour leur travail qui a utilement amélioré le texte, en répondant à certaines de nos inquiétudes.

En prévoyant une conférence nationale de financement avant la fin du mois de juin 2024, le nouvel article 3 *quater* permettra d'amener l'État à s'engager sur une trajectoire de soutien à ces investissements, ce qui préoccupe chacun d'entre nous. Je l'ai dit en séance publique, la « loi Zulesi » n'existera que si l'État lui en donne les moyens.

L'article 1<sup>er</sup> donne une définition des Serm comprenant à la fois une offre ferroviaire et des cars express. Il serait utile de conserver une rédaction ménageant ces deux types de solutions, l'option du train étant en l'état inexistante dans de nombreux territoires ruraux riverains des métropoles. À l'alinéa 15, j'insiste sur l'idée que j'avais soumise en séance publique de garder certaines facilités, comme des péages adaptés.

À l'article 5 *ter* A, je défends l'exemption des règles du ZAN. Par ailleurs, la réflexion sur les futures recettes d'exploitation aux articles 5 *ter*, 5 *quater* et 5 *quinquies* A devra être menée dans un avenir proche.

Enfin, certaines inconnues devront être réglées en dehors de cette proposition de loi, en premier lieu la question des nœuds ferroviaires saturés que le plan à 100 milliards d'euros du Gouvernement devra traiter préalablement, sous

peine d'aggraver la congestion des gares. Il faudra aussi traiter la capacité à mobiliser du matériel roulant et du personnel, sans lesquels il ne saurait y avoir de Serm de qualité.

**M. Hervé Gillé, sénateur.** Nous sommes très satisfaits du travail accompli tout d'abord au sein de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, avec Philippe Tabarot, puis du dialogue qui s'est établi avec nos collègues de l'Assemblée nationale. Le texte et les compromis discutés semblent particulièrement satisfaisants.

Certes, pour ce qui est de l'interopérabilité et de l'intermodalité, nous n'allons peut-être pas encore suffisamment loin. Or il s'agit bien du nerf de la guerre, pour que ces investissements soient les plus rentables possible et que l'on puisse dessiner une vision globale, qui optimise coûts et investissements.

De même, en matière de planification, quelques éclairages supplémentaires font défaut, notamment pour bien décliner les schémas de mobilité régionaux à tous les échelons. Il serait bon de pouvoir les retrouver dans les documents de planification, tels les SCoT – schémas de cohérence territoriale – ou les PLUI, les plans locaux d'urbanisme intercommunaux.

Nous sommes donc globalement satisfaits du compromis trouvé concernant les déclarations d'utilité publique (DUP) sur les grands projets, qui se répercuteraient sur l'enveloppe ZAN au niveau national, les petits projets impactant l'enveloppe au niveau régional.

**Mme Christine Arrighi, députée.** Les mobilités représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre, voire davantage selon certains scientifiques. Les transports de proximité sont au cœur de la stratégie bas carbone fixée par le Gouvernement : si nous ne les développons pas, nous n'atteindrons pas, ou nous atteindrons difficilement, les objectifs que nous nous sommes fixés. Or les mobilités et les transports de proximité sont un élément essentiel de l'acceptation sociale des ZFE-m car les personnes qui se verront refuser l'utilisation de leur voiture polluante rejeteront le dispositif. Pourtant, nous vivons dans des « ZFP », des zones à forte pollution, et les ZFE-m sont destinées à y remédier.

Nous sommes donc très favorables à cette proposition de loi et remercions les membres du Sénat de l'avoir améliorée. Dans le droit-fil des propos de mon collègue Jacques Fernique, nous nous félicitons particulièrement qu'une conférence nationale de financement se tienne avant juin 2024. Vous le savez, pour l'instant, la proposition de loi n'est accompagnée que de 765 millions d'euros pour cinq ans, dans le cadre des négociations des contrats de plan État-région (CPER). À défaut d'une autre solution, dans cinq ans, on en sera toujours à mener des études : on n'aura pas avancé sur les transports de proximité. J'ai pu demander au ministre M. Clément Beaune s'il avait l'intention d'abonder les CPER, et, le cas échéant, à quelle hauteur, lorsque les premiers Serm auront été labellisés – certains sont

presque prêts. La conférence nationale de financement pourra répondre à cette question.

Le Sénat a par ailleurs amélioré la proposition de loi initiale de l'Assemblée nationale en ce qui concerne la gouvernance du groupement d'intérêt public, le GIP, eu égard aux concurrences, financières ou politiques, ou aux désaccords entre collectivités pouvant exister dans certaines régions. Un directoire exerçant ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance paraît une gouvernance solide pour permettre aux Serm, lorsqu'ils existeront, de perdurer au-delà des mandats électifs de chacun.

S'agissant du ZAN, nous partageons ce qui a été dit : à force de faire peser toutes les évolutions les concernant sur le niveau national, on ne pourra plus le respecter. Or le ZAN est également une des conditions de la stratégie bas-carbone. Nous devons être très vigilants sur ce point.

**M. Sébastien Rome, député.** Notre groupe salue l'intention de la proposition de loi, du moins de ses deux premiers articles : ils indiquent une direction essentielle que nous aurions dû suivre bien plus tôt. Aujourd'hui, les enjeux sont importants : de grandes métropoles rencontrent des difficultés d'accès ; la question des ZFE se pose, ainsi que celle du financement. Ces promesses de grands projets ne doivent pas se décaler dans le temps, ce qui désespérerait nos concitoyens. Il faut donc apporter une amélioration notable à la situation dans les cinq à dix ans qui viennent.

J'appelle votre attention sur les conséquences de ces projets sur l'aménagement du territoire. Aux enjeux de la mobilité s'ajoutent ceux de la relocalisation des activités. Actuellement, l'activité économique se concentre dans les métropoles. Il est à craindre qu'une organisation en étoile ne conduise à une nouvelle concentration de l'activité économique et à un assèchement des territoires. Ce serait une occasion manquée de redéployer l'activité dans les territoires périurbains et ruraux. Le texte est lacunaire à ce sujet.

Nous restons sceptiques, au sein du groupe La France insoumise, sur la différenciation entre la SGP et la SNCF. L'ingénierie devrait être concentrée au sein d'un seul groupe public. Il convient de se prémunir contre les risques de concurrence. Il ne faudrait pas que les services express validés soient uniquement ceux portés par la SGP.

Enfin, il serait préférable de mentionner systématiquement, dans le texte, le GIP et les autres formes d'organisation.

**M. Vincent Thiébaud, député.** Ce texte essentiel concrétise le travail que nous accomplissons depuis 2018 puisque, dès la loi d'orientation des mobilités (LOM), nous avons proposé le déploiement de services express régionaux. Le premier réseau métropolitain express a été développé sur mon territoire. L'expérience montre qu'il faut accompagner les collectivités territoriales face à la

SNCF. Il est essentiel qu'une structure indépendante accompagne la réalisation de ces projets.

Autour de Strasbourg, qui a un taux de chômage supérieur à 11 %, des territoires se développent. Sur le mien, le chômage n'excède pas 4 % et 1 500 emplois industriels devraient y voir le jour dans les prochaines années. Il est donc important de permettre aussi la mobilité de la métropole vers les territoires.

Je regrette qu'un article résultant d'un amendement que nous avons adopté à l'Assemblée nationale sur les lignes à vitesse intermédiaire ait été supprimé, mais je n'en ferai pas un cheval de bataille.

**M. David Valence, député.** Des débats très vifs ont eu lieu au sein du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), y compris sur le nom à donner aux services de transport sur lesquels porte la loi. Outre la définition des Serm, le texte étend le périmètre de la SGP et vise à accélérer les projets. Le compromis que vous avez trouvé sur la définition des services de transport, messieurs les rapporteurs, prend en compte l'intermodalité tout en conservant la colonne vertébrale du mode ferroviaire. Il faut éviter de diluer la notion de Serm dans des projets qui n'ont ni l'ampleur ni la fréquence nécessaires – cette dernière ne devant pas dépasser une demi-heure sur la plupart des axes.

Je me félicite de l'apport du Sénat sur la place des collectivités territoriales dans la définition des projets. Le point de départ d'un projet est la volonté manifestée par les régions et les intercommunalités, même si l'État est pleinement dans son rôle lorsqu'il le met à l'agenda.

S'agissant de la SGP, le « détournage » des attributions des uns et des autres crée les bases d'une relation de confiance avec SNCF Réseau dans l'avancée des projets. Je me réjouis que l'on ait ménagé la possibilité de mobiliser la SGP pour la construction de gares, y compris souterraines. L'extension du périmètre de la société permet d'envisager une relation contractuelle avec SNCF Réseau pour mener à bien des projets exceptionnels, ce qui sera précieux pour les collectivités territoriales.

Concernant la déclaration d'utilité publique (DUP), vous avez fait le choix, messieurs les rapporteurs, de renvoyer la détermination des règles à des dispositions réglementaires. Il faudra veiller à ce que l'exécutif ne soumette pas les DUP en Conseil d'État à des conditions trop strictes, sous peine de ralentir les projets.

Enfin, la tenue de la conférence nationale de financement nous offre la certitude que le sujet sera mis à l'agenda peu après le vote de la loi. Je salue cette initiative sénatoriale très bienvenue.

**M. Gérard Leseul, député.** Nos travaux ont permis d'apporter des améliorations substantielles aux Serm, lesquels sont attendus dans nos territoires. En commission, nous avons souhaité, collectivement, définir les Serm comme des projets structurants qui contribuent à irriguer l'ensemble de nos territoires – pas seulement les centres urbains et les communes limitrophes, mais aussi des territoires

situés en zone périurbaine ou rurale. À plusieurs reprises, le Gouvernement et les rapporteurs ont évoqué une emprise des Serm dans un rayon de 80 kilomètres. C'est une ambition que nous soutenons, à condition que les territoires les plus éloignés bénéficient d'un service de transport de qualité : la fréquence doit être suffisante pour garantir une réelle alternative à la voiture individuelle. Cela suppose la mobilisation de moyens importants.

Nous sommes intimement convaincus que le ferroviaire permettra de désenclaver les territoires les plus éloignés. Le développement des Serm est l'occasion de maintenir ou de rouvrir des lignes, éventuellement d'en construire de nouvelles, et de créer des pôles d'intermodalité qui faciliteront les connexions entre les transports publics.

Les projets de Serm devraient inclure une trajectoire précise de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation à l'horizon 2030 à 2040. Nous soutenons la trajectoire budgétaire proposée, même si elle aurait pu être plus précise : espérons que la conférence nationale de financement permettra de l'affiner.

Enfin, il convient de maintenir une bonne articulation entre les Serm et les ZFE-m afin de développer le service offert aux habitants de nos circonscriptions.

**Mme Mathilde Paris, députée.** Nous sommes très attachés à ce que les Serm soient réellement au service des territoires, notamment en zone rurale. On a parlé d'un périmètre de 80 kilomètres, mais celui-ci n'est pas inscrit dans le texte, ce qui fait naître une petite inquiétude. Il faut éviter de renforcer la métropolisation et privilégier une logique de mobilité au service du développement des territoires. Les Serm doivent non seulement faciliter l'accès des communes rurales aux métropoles, mais aussi favoriser le développement des communes intermédiaires.

On a évoqué la possibilité de réserver des parkings aux automobilistes pratiquant le covoiturage. Cela constituerait à nos yeux un danger pour les territoires ruraux, car des habitants contraints d'utiliser leur voiture mais ne pratiquant pas le covoiturage ne pourraient y accéder.

Plutôt que de parler de lutte contre l'autosolisme, il faudrait plutôt évoquer sa réduction, car on n'a parfois pas d'autre choix, dans les territoires ruraux, que de prendre sa voiture.

Nous sommes aussi attentifs à ce que les Serm n'excluent pas le fret. Le texte ne comporte pas assez de garanties concernant le déploiement du fret.

Vous avez étendu la distance entre deux métropoles pour pouvoir faire entrer Saint-Étienne dans le périmètre du Serm de la métropole lyonnaise. D'autres métropoles, situées au-delà de 100 kilomètres, ne seront pas concernées par ces dispositions : je pense à Tours et à Orléans, distantes de 120 kilomètres, mais aussi à Rennes et à Nantes. Il serait souhaitable d'élargir les périmètres pour favoriser une

vision globale des réseaux et éviter les divergences entre deux métropoles, au sein d'une même région, sur le développement des Serm.

*La commission mixte paritaire a ensuite procédé à l'examen des dispositions restant en discussion.*

## **TITRE I<sup>ER</sup>** **INSTAURATION ET MISE EN ŒUVRE**

### *Article 1<sup>er</sup>*

#### *Proposition commune de rédaction n° 101 des rapporteurs*

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** Cette proposition de rédaction procède à plusieurs modifications de l'article 1<sup>er</sup>. Elle assure une conciliation entre la structuration des Serm autour d'une colonne vertébrale ferroviaire, tel que le prévoit le texte adopté à l'Assemblée nationale, et la nécessité de déployer systématiquement des cars express et des réseaux cyclables, conformément aux apports du Sénat. Ainsi, en complément du renforcement prioritaire de l'offre ferroviaire, les territoires bénéficieront du choc d'offre de service de transports publics, ce qui renforcera le caractère multimodal des Serm.

La suppression de la mention des espaces où peuvent être déployés les Serm vise à clarifier le texte et à ne pas exclure par principe certains territoires. Il appartiendra aux acteurs impliqués d'identifier, au cas par cas, les projets de Serm opportuns.

La question des zones à faible émission mobilité (ZFE-m), initialement introduite par le Sénat à l'article 2 *bis* AB, a été déplacée à l'article 1<sup>er</sup>, qui prévoit que les projets de Serm prennent en compte les enjeux liés au développement des ZFE-m. Il s'agit d'accélérer le déploiement des Serm dans ces zones, afin que les personnes qui ne pourront plus utiliser leur véhicule personnel puissent disposer d'une offre de transports publics performante et fiable.

La rédaction proposée vise aussi à renforcer la rapidité et la collégialité de la procédure de labellisation des Serm, suivant une volonté que Jean-Marc Zulesi et moi-même partageons. Dans une optique de simplification, le texte ne mentionne plus la participation des associations d'usagers à la concertation car ces dernières seront consultées par le biais des comités de partenaires, comme le prévoit l'article 3 *bis*. Les maires des communes concernées par un projet de Serm seront informés avant son déploiement. Pour gagner en souplesse, l'obligation d'étude des conditions de faisabilité et d'opportunité d'une élaboration conjointe d'un Serm

pour des métropoles distantes de moins de 100 kilomètres devient une simple possibilité.

Madame Paris, nous sommes parvenus à la distance de 100 kilomètres à partir du cas de Lyon et de Saint-Étienne. Toutefois, la possibilité qui est offerte à ces métropoles concerne tous les territoires ayant une certaine proximité – ils travaillent d’ailleurs ensemble naturellement.

Par ailleurs, il est proposé de laisser la possibilité aux collectivités territoriales concernées de réaliser leur estimation des coûts d’un projet de Serm sous la forme d’un plan de financement.

En outre, le statut de Serm sera conféré par arrêté du ministre chargé des transports sur proposition des régions et des autorités compétentes pour l’organisation de la mobilité qui contribuent à son financement. Il paraît opportun d’inclure toutes les collectivités qui s’engageront financièrement en faveur du projet.

Afin de concilier fluidité de la procédure et coordination des acteurs compétents en matière de mobilité, cette proposition de rédaction prévoit que le contrat opérationnel de mobilité (COM) soit conclu dans un délai de six mois, plutôt que d’un an, après l’obtention du statut de Serm.

Enfin, plusieurs améliorations rédactionnelles sont proposées.

**M. Simon Uzenat, sénateur.** Je regrette la suppression de l’alinéa 7, qui était issu des travaux de l’Assemblée nationale. Nous souhaitons renommer les Serm : « services express régionaux de mobilité ». Le fait de ne pas limiter ces derniers aux métropoles et de les ouvrir à des territoires d’au moins 100 000 habitants aurait permis de les inscrire dans une dynamique plus large. La rédaction retenue pourrait être source de confusion.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** Nous sommes ouverts à des modifications rédactionnelles sur des points très précis, mais on ne va pas revenir systématiquement sur des dispositions qu’on aurait aimé voir figurer dans le texte. Nous nous sommes efforcés d’aboutir au texte le plus consensuel possible.

**M. Simon Uzenat, sénateur.** Je m’abstiendrai sur l’article 1<sup>er</sup>.

*La proposition de rédaction est **adoptée**.*

*L’article 1<sup>er</sup> est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*



### **Article 1<sup>er</sup> bis A**

*La proposition commune n° 102, rédactionnelle, est **adoptée**.*

*L'article 1<sup>er</sup> bis A est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### **Article 1<sup>er</sup> bis**

*Proposition commune de rédaction n° 103 des rapporteurs*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** Cet article a trait à la convention de suivi de la maîtrise d'ouvrage avec les collectivités territoriales. Le Sénat a proposé de faire figurer dans la convention des objectifs liés à la sécurité de l'exploitation et à l'interopérabilité des équipements. Nous avons accepté cet ajout, qui va dans le bon sens, ainsi que la mention des objectifs d'amélioration du service. En revanche, nous avons supprimé la référence à l'exploitation des Serm afin de ne pas créer de confusion, en particulier sur le champ d'intervention de la SGP.

*La proposition de rédaction est **adoptée**.*

*L'article 1<sup>er</sup> bis est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### **Article 2**

*Proposition commune de rédaction n° 104 des rapporteurs*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** Nous proposons de clarifier le champ d'intervention de la SGP, en particulier concernant les gares connexes ou souterraines. La SGP sera compétente pour les lignes dites « oubliées », pendant cinq ans. De manière générale, la SGP pourra intervenir en présence d'infrastructures nouvelles, sur la base des demandes des collectivités territoriales, mais ne sera pas compétente si l'infrastructure est exploitée.

Nous vous proposons en outre plusieurs modifications rédactionnelles et de précision.

*La proposition de rédaction est **adoptée**.*

*L'article 2 est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### **Article 2 bis AA**

*Proposition commune de rédaction n° 105 des rapporteurs*

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** Il vous est proposé de maintenir l'article 2 bis AA, qui a été introduit par le Sénat. Cette disposition visait initialement à annexer le programme annuel des investissements de SNCF Réseau au contrat de performance conclu entre SNCF Réseau et l'État. La proposition de rédaction de compromis prévoit que soit annexé à ce contrat le programme triennuel, et non plus annuel, des investissements de SNCF Réseau, étant rappelé que le dernier contrat de performance a été conclu pour la période 2021-2030.

*La proposition de rédaction est **adoptée**.*

*L'article 2 bis AA est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### **Article 2 bis AB (supprimé)**

*Proposition commune n° 106 des rapporteurs*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** Nous avons ajouté, à l'article 1<sup>er</sup>, une disposition prévoyant que les projets de Serm prennent en compte les enjeux liés au développement des ZFE-m. En conséquence, nous vous proposons de supprimer l'article 2 bis AB. Il nous faut accompagner nos concitoyens, en particulier les plus modestes d'entre eux, en accélérant le déploiement des Serm dans les ZFE-m.

*La proposition est **adoptée**.*

*En conséquence, l'article 2 bis AB est **supprimé**.*

**Article 2 bis A (supprimé)**

*Proposition commune n° 107 des rapporteurs*

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** Nous proposons de maintenir la suppression de cet article.

*La proposition est adoptée.*

*En conséquence, l'article 2 bis A est supprimé.*

**Article 2 bis (supprimé)**

*Proposition commune n° 108 des rapporteurs*

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** De la même façon, nous proposons de maintenir la suppression de cet article.

**M. Vincent Thiébaud, député.** On parle beaucoup aujourd'hui de planification et de financement, notamment pour investir dans les lignes du quotidien – et ce sont des investissements importants. Il me paraît légitime de s'interroger sur la pertinence de certains projets de ligne à grande vitesse (LGV) : il arrive aujourd'hui de réaliser des lignes où il est possible de rouler à 500 kilomètres à l'heure, mais où les trains rouleront à une vitesse comprise entre 250 et 300 kilomètres et s'arrêteront trois à quatre fois. Tous nos voisins européens ont construit des lignes où les trains peuvent rouler à 250 kilomètres à l'heure, qui coûtent moins cher à construire comme à entretenir – et, pour un train qui s'arrête plusieurs fois, on parle d'un décalage de dix à quinze minutes par rapport à une LGV. Cet article demandait une évaluation de l'intérêt de lignes de vitesse intermédiaire pour tout projet de ligne à grande vitesse : c'est une option qui permettrait de mieux financer les trains du quotidien.

**M. Jacques Fernique, sénateur.** J'irai dans le même sens : choisir en toute connaissance de cause entre deux scénarios, l'un de grande vitesse et l'autre de vitesse intermédiaire, me paraît pertinent.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** Je salue l'engagement de M. Thiébaud sur ce sujet. En tant que député des Bouches-du-Rhône, familier du trajet Marseille-Paris en trois heures, il m'est difficile

d'expliquer à ceux qui n'ont pas cette chance qu'ils ne profiteront jamais d'une ligne à grande vitesse : attention au message que nous envoyons à des territoires où sont absentes les infrastructures ferroviaires de grande qualité dont jouissent le Sud, la région parisienne ou le Grand Est.

C'est la raison pour laquelle j'ai accepté la proposition de suppression de cet article.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** J'entends l'intérêt de la vitesse intermédiaire. De telles études sont déjà conduites, et la SNCF privilégie cette solution pour le projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie ou en Provence-Alpes-Côte d'Azur. À part quelques exceptions qui n'auraient pas dû exister, la politique actuelle va dans le sens que vous souhaitez. Un article de loi n'apparaît donc pas nécessaire.

En outre, le mécanisme de financement proposé par cet article me semble inopérant.

Je comprends que vous voulez faire passer un message. L'annexion du programme triennal d'investissement de SNCF Réseau au contrat de performance devrait permettre de répondre à l'intention de l'article 2 *bis*, qui est de soutenir les investissements en faveur des Serm, mais également des petites lignes et des lignes intermédiaires.

**M. Sébastien Rome, député.** Je plaide aussi pour le maintien de cet article. Ce qui fait perdre du temps, c'est souvent la difficulté d'arriver jusqu'au TGV : il est essentiel de soutenir les lignes intermédiaires. Entre Montpellier et Béziers, construire une ligne où les trains rouleraient à 249 kilomètres à l'heure permettrait d'économiser 1 milliard d'euros, pour huit minutes de trajet supplémentaire ! On trouverait d'autres exemples du côté de Toulouse ou de Bordeaux. Ce n'est pas neutre pour les déplacements du quotidien.

**M. Hervé Gillé, sénateur.** Nous aurions nous aussi souhaité le maintien de cet article. Qui trop embrasse mal étirent : lorsque l'on veut financer de nouvelles infrastructures, il faut établir des priorités. Il est légitime que tous les scénarios soient étudiés et estimés – et plus encore au vu de la situation budgétaire des collectivités territoriales.

Nous ne souhaitons pas en faire un sujet de blocage, mais je tenais à exprimer ce regret. Nous nous abstenons.

**Mme Christine Arrighi, députée.** Moderniser le réseau ferré, trop longtemps abandonné par les gouvernements successifs, impliquera des investissements gigantesques. Or il n'y a pas d'argent magique : il est nécessaire d'établir des priorités. Rappelons que, selon les régions, huit ou neuf passagers sur dix utilisent les trains du quotidien, un ou deux les lignes à grande vitesse. Les trains de proximité sont essentiels pour éviter 50 000 à 80 000 morts par an. Mais si nous ne proposons pas de solution alternative à ceux à qui nous demandons de ne pas

utiliser leur voiture, nous aurons de nouveaux mouvements sociaux et des soulèvements face à l'inaction du politique pour répondre aux questions de pollution et de mobilité.

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) l'a indiqué, nous devons revoir les projets existants, qui remontent souvent à vingt ou trente ans. Cet article oblige à s'interroger à nouveau.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** Pour avoir participé aux travaux du COI, il ne me semble pas qu'il ait expliqué que la grande vitesse était l'avenir du pays. C'est un débat que nous avons eu, et l'une des différences que j'ai avec le président Valence : je suis très favorable aux transports du quotidien et à l'amélioration du réseau ; mais la grande vitesse ne doit pas devenir un tabou.

Nous disposons d'une bible : le rapport du COI. Les deux premiers scénarios ne proposent pas de nouvelle ligne à grande vitesse. Cette feuille de route est claire et va dans votre sens.

Je comprends le message que vous voulez faire passer, mais je le redis, cet article n'a pas sa place ici.

**M. David Valence, député.** Le message central du COI, c'est celui de la sobriété : le rapport ne préconise pas, en effet, la réalisation de nombreuses lignes à grande vitesse ou de lignes supplémentaires. Je nourris les mêmes doutes que Vincent Thiébaud sur certains projets qui ont pu être réactivés ou accélérés.

Le législateur doit se demander si la loi qu'il vote va changer le réel. Ce ne sera pas le cas de cet article 2 *bis*. La réalisation d'études complémentaires peut être imposée aux gestionnaires d'infrastructures, à ceux qui réalisent les travaux, par l'État – et peut-être sous l'impulsion du législateur, mais sans doute pas sous cette forme. Ce n'est pas l'objet de ce texte : cet article est en réalité un cavalier législatif.

Le message est très important, mais votons la loi pour faire des choses.

*La proposition est adoptée.*

*En conséquence, l'article 2 bis est supprimé.*

### **Article 3**

*Proposition commune de rédaction n° 109 des rapporteurs*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** Notre proposition conserve les apports du Sénat et clarifie la rédaction.

*La proposition de rédaction est **adoptée**.*

*L'article 3 est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### **Article 3 quater**

*Proposition commune de rédaction n° 110 des rapporteurs*

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** Cet article est consacré à la conférence nationale de financement, qui semble faire consensus parmi nous. Elle doit se réunir avant le 30 juin 2024 pour débattre des solutions de financement pérenne des dépenses d'investissement et de fonctionnement des Serm, en associant l'ensemble des acteurs concernés.

La proposition de rédaction précise que cette conférence examine notamment les évolutions des ressources fiscales et financières des collectivités territoriales pour assurer le fonctionnement de l'exploitation des Serm. Cette disposition, introduite par le Sénat, figurait à l'article 5 *quinquies* A sous la forme d'une demande de rapport, que nous vous proposerons de supprimer.

Nous vous proposons également de supprimer la disposition, figurant à l'alinéa 2, qui prévoit que cette conférence formule des propositions visant à rendre compatible le contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État avec, d'une part, le maintien en bon état du réseau ferroviaire national et sa modernisation et, d'autre part, les investissements de SNCF Réseau relatifs aux projets de Serm. Le champ de l'alinéa 2 excède celui de la présente proposition de loi, qui concerne les Serm et qui ne doit être confondu ni avec le nécessaire investissement sur le réseau ferroviaire, ni avec la révision dudit contrat de performance. En outre, l'article 2 *bis* AA vise à annexer au contrat de performance le programme d'investissement triennal de SNCF Réseau.

Cette nouvelle rédaction nous semble à la fois cohérente et à même de satisfaire les demandes présentées.

**Mme Christine Arrighi, députée.** Je me félicite de la création de cette conférence de financement. C'est essentiel pour les collectivités qui vont s'engager dans l'élaboration de Serm.

Toutes les collectivités n'en sont pas au même point : il sera sans doute nécessaire de renouveler l'exercice dans quelques années.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** C'est bien noté.

*La proposition de rédaction est **adoptée**.*

*L'article 3 quater est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

## **TITRE II SIMPLIFICATION ET ACCÉLÉRATION**

### **Article 5 ter AA**

*La proposition commune n° 201, rédactionnelle, est **adoptée**.*

*L'article 5 ter AA est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### **Article 5 ter AB**

*La proposition commune n° 202, rédactionnelle, est **adoptée**.*

*L'article 5 ter AB est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### **Article 5 ter A**

*Proposition commune de rédaction n° 203 des rapporteurs*

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** Cette proposition de rédaction maintient le principe d'une déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux prévus dans le cadre des Serms par décret en Conseil d'État, conformément aux travaux du Sénat.

Il ressort des échanges que nous avons eus tant avec le rapporteur de l'Assemblée nationale qu'avec les services de l'État, notamment la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), qu'il est préférable d'éviter que des infrastructures d'ampleur modeste soient concernées par cette disposition : cela pourrait se révéler contre-productif et en freiner le déploiement. Une DUP par décret en Conseil d'État est certes source de sécurité juridique, mais les délais sont plus longs que pour une DUP par arrêté préfectoral. Par ailleurs, le Conseil d'État pourrait ne pas disposer des moyens humains suffisants pour traiter un grand nombre de DUP.

C'est pourquoi il est prévu de limiter le recours à la DUP par décret en Conseil d'État aux créations d'infrastructures les plus importantes. Il reviendra au pouvoir réglementaire de définir les conditions, notamment liées à la nature des travaux et à leur montant, que devront satisfaire ces infrastructures.

*La proposition de rédaction est **adoptée**.*

*L'article 5 ter A est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

### TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES

*La proposition de rédaction commune des rapporteurs n° 300 reprenant l'intitulé du Sénat est **adoptée** et l'intitulé du titre III est **ainsi rédigé**.*

#### **Article 5 ter**

*La proposition commune n° 301, rédactionnelle, est **adoptée**.*

*L'article 5 ter est **adopté** dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*



**Article 5 quinquies A (supprimé)**

*Proposition commune n° 302 des rapporteurs*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** Le sujet du rapport demandé à cet article sera abordé par la conférence nationale de financement. Nous proposons donc de supprimer cet article.

*La proposition est adoptée.*

*En conséquence, l'article 5 quinquies A est supprimé.*

**Article 5 sexies (supprimé)**

*Proposition commune n° 303 des rapporteurs*

**M. Philippe Tabarot, rapporteur pour le Sénat.** Nous proposons de maintenir la suppression de cette énième demande de rapport.

*La proposition est adoptée.*

*En conséquence l'article 5 sexies est supprimé.*

*La commission mixte paritaire adopte, ainsi rédigées, l'ensemble des dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains.*

**Mme la présidente Aude Luquet.** Merci à tous de cet excellent travail.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** Je me réjouis également de la qualité de notre coopération ; ce n'est pas la première fois et je salue le chemin parcouru.

\*

\* \*

*En conséquence, la commission mixte paritaire vous demande d'adopter la proposition de loi dans le texte figurant dans le document annexé au présent rapport.*



## TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains

Proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains

### TITRE I<sup>ER</sup> INSTAURATION ET MISE EN ŒUVRE

### TITRE I<sup>ER</sup> INSTAURATION ET MISE EN ŒUVRE

#### Article 1<sup>er</sup>

#### Article 1<sup>er</sup>

I. – Le chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

I. – Le chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Section 3

« Services express régionaux métropolitains

« Services express régionaux métropolitains

« Art. L. 1215-6. – En dehors de la région d'Île-de-France, un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre, le cas échéant, la mise en place de services de transport routier ou fluvial à haut niveau de service et de services de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos.

« Art. L. 1215-6. – En dehors de la région d'Île-de-France, un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service ainsi que de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès, le déplacement et l'information des personnes en situation de handicap et l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos.

« Le service express régional métropolitain comporte un haut niveau d'intégration avec les autres réseaux de transports sur les territoires concernés, et notamment les réseaux de transports urbains et routiers et les réseaux cyclables. Il comporte également une grande accessibilité piétonne.

①

②

③

④

⑤

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« Le service express régional métropolitain vise 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'auto-solisme, 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.

« Les services express régionaux métropolitains peuvent être déployés dans les métropoles et les groupements d'établissements publics de coopération intercommunale organisés autour d'une ou de plusieurs agglomérations de plus de 100 000 habitants dont le bassin d'usage correspond aux mêmes prérequis que les métropoles, ainsi que dans les agglomérations déjà pourvues d'étoiles ferroviaires.

« Afin de lutter contre l'étalement urbain et de promouvoir le report modal, les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale 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.

« Les services express régionaux métropolitains sont mis en œuvre dans des conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique.

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« Le service express régional métropolitain vise 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'auto-solisme, 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. ⑥

« Les services express régionaux métropolitains peuvent être déployés dans les métropoles et les groupements d'établissements publics de coopération intercommunale organisés autour d'une ou de plusieurs agglomérations de plus de 100 000 habitants dont le bassin d'usage correspond aux mêmes prérequis que les métropoles, ainsi que dans les agglomérations déjà pourvues d'étoiles ferroviaires. ⑦

« Afin de lutter contre l'étalement urbain et de promouvoir le report modal, les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale 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. ⑧

« Les services express régionaux métropolitains sont mis en œuvre dans des conditions permettant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique, suivant les modalités prévues à l'article L. 1213-3. ⑨

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'État, la région, les autorités organisatrices de la mobilité et, le cas échéant, les départements et les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Ces projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation. Cette trajectoire tient compte des capacités d'emport présentes et futures des transports ferroviaires et routiers ainsi que de l'évolution du covoiturage et des mobilités actives. Lorsqu'une section d'autoroute ou de voie express est concernée par un projet de service express régional métropolitain et comporte au moins trois voies, la faisabilité et l'opportunité de la conversion d'une voie en voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs sont obligatoirement examinées au regard de la trajectoire de trafic routier établie.

« Les projets de service express régional métropolitain prennent en compte les enjeux liés au développement du fret ferroviaire.

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'État, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements, les représentants d'associations nationales d'usagers des transports et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Lorsque deux métropoles sont séparées par 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 service express régional métropolitain sont obligatoirement examinées. Ces projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation. Cette trajectoire tient compte des capacités d'emport présentes et futures des transports ferroviaires et routiers ainsi que de l'évolution du covoiturage, notamment par la création de lignes de covoiturage express, et des mobilités actives. Lorsqu'une section d'autoroute ou de voie express est concernée par un projet de service express régional métropolitain et comporte au moins trois voies, la faisabilité et l'opportunité de la conversion d'une voie en voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs sont obligatoirement examinées au regard de la trajectoire de trafic routier établie.

« Les maires des communes concernées par un projet de service express régional métropolitain sont consultés en amont du déploiement du projet de service express régional métropolitain.

« Les projets de service express régional métropolitain prennent en compte les enjeux liés au développement du fret ferroviaire.

⑩

⑪

⑫

### Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Le statut de service express régional métropolitain est conféré par arrêté du ministre chargé des transports, ~~sur la base d'une proposition conjointe de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées.~~ Cette proposition comprend une estimation des coûts d'investissement dans les infrastructures de transport et le matériel roulant et des futurs coûts d'exploitation associés ainsi qu'une présentation des modalités de financement envisagées pour couvrir les dépenses correspondantes. ~~L'obtention du statut de service express régional métropolitain est subordonnée à la présentation d'un contrat opérationnel de mobilité prévu à l'article L. 1215-2. Ce contrat doit permettre~~ une bonne coordination, entre la région et les autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité, des services de transport proposés par le service express régional métropolitain. »

II (nouveau). – La présente loi a pour objectif la mise en place d'au moins dix services express régionaux métropolitains, dans un délai de dix ans à compter de sa promulgation.

### Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Le statut de service express régional métropolitain est conféré par arrêté du ministre chargé des transports, pris après délibération du ou des conseils régionaux concernés. Cette délibération, qui intervient après la concertation prévue au sixième alinéa du présent article, comprend une estimation des coûts d'investissement dans les infrastructures de transport et le matériel roulant et des futurs coûts d'exploitation associés ainsi qu'une présentation des modalités de financement envisagées pour couvrir les dépenses correspondantes. Cette estimation prend la forme d'un plan de financement des dépenses d'investissement, de fonctionnement et d'exploitation de ces services. Sont également étudiées les conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billetterie. Ce plan identifie notamment la part de l'État et des collectivités territoriales dans ces financements. Le contrat opérationnel de mobilité prévu à l'article L. 1215-2, s'il n'a pas été signé à l'obtention du statut de service métropolitain, est conclu dans un délai de douze mois. Ce contrat permet une bonne coordination entre la région et les autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité et des services de transport proposés par le service express régional métropolitain.

« Lorsque le contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports mentionné à l'article L. 1631-4 n'a pas été conclu dans le ou les départements situés à l'intérieur du périmètre d'un service express régional métropolitain à la date de la publication de l'arrêté prévu à l'avant-dernier alinéa du présent article, le représentant de l'État dans le département réunit les autorités organisatrices de transports collectifs terrestres concernées et leurs exploitants, aux fins d'élaborer et de conclure ce contrat dans un délai de douze mois suivant la publication dudit arrêté.

« Art. L. 1215-7 (nouveau). – Les circulations ferroviaires opérées dans le cadre des services express régionaux métropolitains mentionnés à l'article L. 1215-6 font l'objet d'une tarification spécifique s'agissant des redevances d'infrastructures liées à l'utilisation du réseau ferré national mentionnées à l'article L. 2111-24. Cette tarification spécifique est fixée dans le respect des modalités prévues à l'article L. 2111-25. »

II. – (Non modifié)

**Article 1<sup>er</sup> bis (nouveau)**

Pour la mise en œuvre de chaque projet de service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6 ~~du code des transports~~, 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, dans les conditions prévues aux articles 98 à 102 de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, ou une autre structure locale de coordination.

**Article 1<sup>er</sup> bis A (nouveau)**

La deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 1231-5 du code des transports est ainsi rédigée : « Ce comité associe *a minima* des représentants des organisations professionnelles d'employeurs, des représentants des organisations syndicales de salariés, des représentants des associations présentes sur le territoire, notamment les associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort. »

**Article 1<sup>er</sup> bis**

La section 3 du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1215-8 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1215-8.* – Pour la mise en œuvre de chaque projet de service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6, 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, dans les conditions prévues aux articles 98 à 102 de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, ou une autre structure locale de coordination.

« Le groupement d'intérêt public mentionné au premier alinéa du présent article s'assure que les projets de services express régionaux métropolitains s'inscrivent en cohérence avec les schémas de planification territoriale régionaux et locaux mentionnés à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales et à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

« Par dérogation aux articles 105 et 106 de la n° 2011-525 du 17 mai 2011 précitée, le groupement d'intérêt public prévu au premier alinéa du présent article est dirigé par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance. Le directoire comprend trois à cinq membres nommés parmi les représentants des maîtres d'ouvrage. Les membres du conseil de surveillance sont désignés par les personnes morales concourant au financement du projet. L'exercice et l'étendue des fonctions du directoire, du conseil de surveillance et de l'assemblée générale sont fixés par la convention constitutive du groupement d'intérêt public.

①

②

③

④

Ce groupement ou cette structure 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 service express régional métropolitain.

À cet effet, une convention est conclue, pour chaque projet de service express régional métropolitain, entre, d'une part, ce groupement ou cette structure et, d'autre part, l'État, les autorités organisatrices de la mobilité concernées ainsi que, le cas échéant, lorsqu'~~elles~~ participent au financement du projet, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités.

Cette convention est conclue pour une durée de dix ans et peut être renouvelée.

Cette convention vise à assurer le suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de service express régional métropolitain. Elle détermine notamment :

1° Les objectifs de performance et de qualité fixés aux établissements publics, aux sociétés, aux groupements et aux organismes dont l'objet concourt à la réalisation du projet de service express régional métropolitain ;

2° Le calendrier de réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de service express régional métropolitain ;

3° La trajectoire financière des travaux nécessaires à la réalisation des infrastructures et ouvrages mentionnés au 2°.

« Ce groupement ou cette structure 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 service express régional métropolitain. »

« À cet effet, une convention est conclue, pour chaque projet de service express régional métropolitain, entre, d'une part, ce groupement ou cette structure et, d'autre part, l'État, les autorités organisatrices de la mobilité concernées ainsi que, le cas échéant, lorsqu'ils participent au financement du projet, les collectivités territoriales ou les groupements de collectivités. »

« Cette convention est conclue pour une durée de dix ans, actualisée tous les trois ans, et peut être renouvelée. »

« Cette convention vise à assurer le suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de service express régional métropolitain. Elle détermine notamment :

« 1° Les objectifs de performance et de qualité fixés aux établissements publics, aux sociétés, aux groupements et aux organismes dont l'objet concourt à la réalisation du projet de service express régional métropolitain ; »

« 2° Le calendrier de réalisation des infrastructures et ouvrages prévus dans le cadre du projet de service express régional métropolitain ; »

« 3° La trajectoire financière des travaux nécessaires à la réalisation des infrastructures et ouvrages mentionnés au 2° du présent article ; »

« 4° (nouveau) La trajectoire économique et financière projetée sur l'exploitation pour la durée d'amortissement ; »

« 5° (nouveau) Les objectifs d'offre de service des infrastructures et ouvrages réalisés dans le cadre du projet de service express régional métropolitain ; »

« 6° (nouveau) Les objectifs de sécurité de l'exploitation et d'interopérabilité des équipements projetés, ainsi que les moyens mis en œuvre pour atteindre ces objectifs. »

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

⑫

⑬

⑭



Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné au premier alinéa rend compte chaque année, dans un rapport d'activité, du respect des objectifs et des engagements figurant dans la convention mentionnée au ~~troisième~~ alinéa. Ce rapport d'activité est transmis à l'État et aux autorités organisatrices de la mobilité concernées par le projet de service express régional métropolitain ainsi que, le cas échéant, aux collectivités qui participent à son financement.

## Article 2

I. – A. – À la fin de la seconde phrase du second alinéa de l'article L. 2531-17 du code général des collectivités territoriales, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».

B. – Au 1° du I du D du II de l'article 1396, au V de l'article 1599 *quater A bis*, à la seconde phrase du IX de l'article 1599 *quater C* et au premier alinéa de l'article 1609 G du code général des impôts, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».

C. – À la fin du 4° du I de l'article L. 1241-2 et du premier alinéa de l'article L. 1241-4 du code des transports, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».

D. – ~~Au~~ Le k de l'article L. 213-1 et à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 240-2 du code de l'urbanisme, ~~les deux occurrences des mots : « Société du Grand Paris » sont remplacées par les mots : « Société des grands projets ».~~

II. – La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :

1° A (*nouveau*) À la dernière phrase du deuxième alinéa du I, à la fin de la première phrase du premier alinéa et au dernier alinéa du II, au premier alinéa du III et aux première et dernière phrases du second alinéa du V de l'article 3, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

« Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné au premier alinéa rend compte chaque année, dans un rapport d'activité public, du respect des objectifs et des engagements figurant dans la convention mentionnée au cinquième alinéa. Ce rapport d'activité est transmis à l'État et aux autorités organisatrices de la mobilité concernées par le projet de service express régional métropolitain ainsi que, le cas échéant, aux collectivités qui participent à son financement. »

## Article 2

I. – A. – À la fin de la seconde phrase du second alinéa de l'article L. 2531-17 du code général des collectivités territoriales, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».

B. – Au 1° du I du D du II de l'article 1396, au V de l'article 1599 *quater A bis*, à la seconde phrase du IX de l'article 1599 *quater C* et au premier alinéa de l'article 1609 G du code général des impôts, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».

C. – À la fin du 4° du I de l'article L. 1241-2 et du premier alinéa de l'article L. 1241-4 du code des transports, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».

D. – Le k de l'article L. 213-1 et l'avant-dernier alinéa de l'article L. 240-2 du code de l'urbanisme sont ainsi modifiés :

1° La première occurrence des mots : « Société du Grand Paris » est remplacée par les mots : « Société des grands projets » ;

2° (*nouveau*) Les mots : « est confiée à la Société du Grand Paris en application de l'article 20-2 » sont remplacés par les mots : « lui est confiée en application des articles 20-2 et 20-3 ».

II. – La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :

1° A À la dernière phrase du deuxième alinéa du I, à la fin de la première phrase du premier alinéa et au dernier alinéa du II, au premier alinéa du III et aux première et dernière phrases du second alinéa du V de l'article 3, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

⑮

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

1° B (*nouveau*) À la fin de la première phrase des premier et huitième alinéas, à l'avant-dernier alinéa et à la fin de la première phrase du dernier alinéa du III ainsi qu'aux première et seconde phrases du premier alinéa et aux première et dernière phrases du second alinéa du IV de l'article 3-1, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° C (*nouveau*) À l'intitulé du titre II, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° L'article 7 est ainsi modifié :

a) (*nouveau*) À la fin du I, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

b) (*nouveau*) Aux première et seconde phrases du premier alinéa du II, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

c) Le second alinéa du même II est ainsi modifié :

– les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

– après le mot : « réseaux », sont insérés les mots : « et services » ;

– les mots : « en Île-de-France » sont supprimés ;

– les mots : « et 20-2 » sont remplacés par les mots : « à 20-3 » ;

d) (*nouveau*) Aux III et IV, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

e) (*nouveau*) Au premier alinéa, aux première et seconde phrases du deuxième alinéa et aux cinq derniers alinéas du V, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

f) (*nouveau*) Au VI, aux premier et second alinéas du VI *bis*, au premier alinéa du VI *ter*, au VII et à la première phrase du VIII, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° *bis* (*nouveau*) Aux I et IV, à la deuxième phrase du VI et à la fin de la première phrase des premier et avant-dernier alinéas du VIII de l'article 8, les mots :

1° B À la fin de la première phrase des premier et huitième alinéas, à l'avant-dernier alinéa et à la fin de la première phrase du dernier alinéa du III ainsi qu'aux première et seconde phrases du premier alinéa et aux première et dernière phrases du second alinéa du IV de l'article 3-1, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° C À l'intitulé du titre II, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° L'article 7 est ainsi modifié :

a) À la fin du I, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

b) Aux première et seconde phrases du premier alinéa du II, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

c) Le second alinéa du même II est ainsi modifié :

– les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

– après le mot : « réseaux », sont insérés les mots : « et services » ;

– après le mot : « voyageurs », sont insérés les mots : « et de marchandises » ;

– les mots : « en Île-de-France » sont supprimés ;

– les mots : « et 20-2 » sont remplacés par les mots : « à 20-3 » ;

d) Aux III et IV, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

e) Au premier alinéa, aux première et seconde phrases du deuxième alinéa et aux cinq derniers alinéas du V, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

f) Au VI, aux premier et second alinéas du VI *bis*, au premier alinéa du VI *ter*, au VII et à la première phrase du VIII, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° *bis* L'article 8 est ainsi modifié :

a) Aux I et IV, à la deuxième phrase du VI et à la fin de la première phrase des premier et deuxième alinéas du VIII, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

⑨

⑩

⑪

⑫

⑬

⑭

⑮

⑯

⑰

⑱

⑲

⑳

㉑

㉒

㉓

㉔

« Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots :  
« Société des grands projets » ;

1° *ter* (nouveau) Au premier alinéa de l'article 9, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° *quater* (nouveau) Aux premier et dernier alinéas du I, au premier alinéa du II et au III de l'article 12, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° *quinquies* (nouveau) À la fin de la deuxième phrase de l'article 13, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° *sexies* (nouveau) L'article 14 est ainsi modifié :

a) Les mots : « ~~Société du Grand Paris~~ » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

b) Sont ajoutés les mots : « et les titres III et III bis » ;

1° *septies* (nouveau) Au premier alinéa de l'article 15, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° *octies* (nouveau) À l'article 16, les deux occurrences des mots : « Société du Grand Paris » sont remplacées par les mots : « Société des grands projets » ;

1° *nonies* (nouveau) À la fin du I, à la seconde phrase du second alinéa du II, au premier alinéa et à la seconde phrase du second alinéa du III et au IV de l'article 17, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° *decies* (nouveau) À la première phrase des premier, deuxième et dernier alinéas de l'article 18, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

1° *undecies* (nouveau) À la première phrase du premier alinéa de l'article 19, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

b) (nouveau) À la première phrase du dernier alinéa du V, après le mot : « sujet », sont insérés les mots : « relatif au réseau de transport public du Grand Paris » ; (25)

1° *ter* Au premier alinéa de l'article 9, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ; (26)

1° *quater* Aux premier et dernier alinéas du I, au premier alinéa du II et au III de l'article 12, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ; (27)

1° *quinquies* À la fin de la deuxième phrase de l'article 13, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ; (28)

1° *sexies* L'article 14 est ainsi modifié : (29)

a) Les mots : « "~~Société du Grand Paris~~" est dissout » sont remplacés par les mots : « "Société des grands projets" est dissous » ; (30)

b) Sont ajoutés les mots : « et les titres III et III bis » ; (31)

1° *septies* Au premier alinéa de l'article 15, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ; (32)

1° *octies* À l'article 16, les deux occurrences des mots : « Société du Grand Paris » sont remplacées par les mots : « Société des grands projets » ; (33)

1° *nonies* À la fin du I, à la seconde phrase du second alinéa du II, au premier alinéa et à la seconde phrase du second alinéa du III et au IV de l'article 17, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ; (34)

1° *decies* À la première phrase des premier, deuxième et dernier alinéas de l'article 18, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ; (35)

1° *undecies* À la première phrase du premier alinéa de l'article 19, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ; (36)

2° L'article 20 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa du I est ainsi modifié :

– à la première phrase, les mots : « à l'article 7 » sont remplacés par les mots : « au II de l'article 7, à l'exception de ceux résultant des missions exercées au titre de l'article 20-3, » ;

– à la seconde phrase, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

b) (*nouveau*) Au dernier alinéa du même I, à la seconde phrase du premier alinéa et à la première phrase du second alinéa du I *bis*, à la deuxième phrase du premier alinéa et à la première phrase du second alinéa du I *ter* et à la première phrase du II, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

2° *bis* (*nouveau*) Aux premier et avant-dernier alinéas de l'article 20-1, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

2° *ter* (*nouveau*) À la première phrase du premier alinéa, à la seconde phrase du deuxième alinéa, aux deuxième et troisième phrases du troisième alinéa, à la deuxième phrase du quatrième alinéa, à la première phrase de l'avant-dernier alinéa et au dernier alinéa de l'article 20-2, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

3° Le titre III *bis* est complété par un article 20-3 ainsi rédigé :

« Art. 20-3. – I. – A. – L'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent participer à l'élaboration des propositions de service express régional métropolitain mentionné à l'article L. 1215-6 du code des transports, sur décision du ministre chargé des transports, conjointement avec SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code pour les infrastructures et les ouvrages mentionnés aux 1° et 2° du A *bis* du présent ~~article~~.

2° L'article 20 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa du I est ainsi modifié :

– à la première phrase, les mots : « à l'article 7 » sont remplacés par les mots : « au II de l'article 7, à l'exception de ceux résultant des missions exercées au titre de l'article 20-3, » ;

– à la seconde phrase, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

b) Au dernier alinéa du même I, à la seconde phrase du premier alinéa et à la première phrase du second alinéa du I *bis*, à la deuxième phrase du premier alinéa et à la première phrase du second alinéa du I *ter* et à la première phrase du II, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

2° *bis* Aux premier et avant-dernier alinéas de l'article 20-1, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

2° *ter* À la première phrase du premier alinéa, à la seconde phrase du deuxième alinéa, aux deuxième et troisième phrases du troisième alinéa, à la deuxième phrase du quatrième alinéa, à la première phrase de l'avant-dernier alinéa et au dernier alinéa de l'article 20-2, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

3° Le titre III *bis* est complété par un article 20-3 ainsi rédigé :

« Art. 20-3. – I. – A. – L'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent participer à l'élaboration des propositions de service express régional métropolitain mentionné à l'article L. 1215-6 du code des transports, sur décision du ministre chargé des transports, et à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées, conjointement avec SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code pour les infrastructures et les ouvrages mentionnés aux 1° et 2° du A *bis* du présent I.

37

38

39

40

41

42

43

44

45

« A bis (nouveau). – L'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent être désignés maîtres d'ouvrage des infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains et situées à l'intérieur du périmètre de ces services, dans les cas et selon les modalités suivants :

« 1° Par arrêté du ministre chargé des transports, pour des infrastructures nouvelles du réseau ferré national, à l'exclusion des ouvrages portant sur les infrastructures et les installations de service en exploitation, dans les conditions prévues à l'article L. 2111-13 du code des transports ;

« 2° Par arrêté du ministre chargé des transports, pour des lignes ferroviaires ou des sections de ligne ferroviaire sur lesquelles aucun service de fret ou de voyageurs n'a circulé au cours des cinq années précédant la publication de cet arrêté, dans les conditions prévues au même article L. 2111-13 ;

« 3° Par les collectivités territoriales ou leurs groupements compétents, 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 gares ferroviaires situées à l'intérieur du périmètre du service express régional métropolitain-

« A ter (nouveau). – Les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la réalisation des ouvrages pour lesquels l'établissement public Société des grands projets est désigné maître d'ouvrage en application du 1° du A bis sont acquis par l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales au nom et pour le compte de l'État, le cas échéant par voie d'expropriation ou de préemption. Les terrains d'emprise et les biens ainsi acquis sont réputés être remis à l'établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente en vue de l'exercice de leurs missions de maîtrise d'ouvrage.

« A bis. – L'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent être désignés maîtres d'ouvrage des infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains et situées à l'intérieur du périmètre de ces services, dans les cas et selon les modalités suivants :

« 1° Par arrêté du ministre chargé des transports, à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées, pour des infrastructures nouvelles du réseau ferré national et des nouveaux pôles d'échanges multimodaux, gares de voyageurs et ateliers de maintenance du matériel roulant ferroviaire et à l'exclusion des ouvrages portant sur les infrastructures et les installations de service en exploitation y compris des pôles d'échanges multimodaux, gares de voyageurs et ateliers de maintenance du matériel roulant ferroviaire en exploitation, dans les conditions prévues à l'article L. 2111-13 du code des transports ;

« 2° Par arrêté du ministre chargé des transports, à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité concernées, pour des lignes ferroviaires ou des sections de ligne ferroviaire sur lesquelles aucun service de fret ou de voyageurs n'a circulé au cours des cinq années précédant la publication de cet arrêté, dans les conditions prévues au même article L. 2111-13 ;

« 3° Par les collectivités territoriales ou leurs groupements compétents, 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 gares ferroviaires situées à l'intérieur du périmètre du service express régional métropolitain ;

« 4° (nouveau) Par les collectivités territoriales ou leurs groupements compétents, pour les lignes ferroviaires qui leur ont été transférées en propriété en application de l'article L. 3114-1 du code général de la propriété des personnes publiques ou en gestion en application des articles L. 2111-1-1 et L. 2111-9-1 A du code des transports et situées à l'intérieur du périmètre du service express régional métropolitain.

« A ter. – Les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la réalisation des ouvrages pour lesquels l'établissement public Société des grands projets est désigné maître d'ouvrage en application des 1° et 2° du A bis sont acquis par l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales au nom et pour le compte de l'État, le cas échéant par voie d'expropriation ou de préemption. Les terrains d'emprise et les biens ainsi acquis sont réputés être remis à l'établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente en vue de l'exercice de leurs missions de maîtrise d'ouvrage.

46

47

48

49

50

51

« Il en est de même des droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens.

~~« Après leur réception, les infrastructures de lignes, les gares de voyageurs et les pôles d'échange multimodaux sont attribués par l'État à SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports, qui les gèrent dans les conditions prévues au même article L. 2111-9 et aux articles L. 2111-20 à L. 2111-22 du même code, à l'exception du second alinéa du II de l'article L. 2111-20 dudit code. Les lignes supportant les infrastructures créées sont incorporées au réseau ferré national.~~

« Lorsqu'ils ne sont plus nécessaires aux missions de maître d'ouvrage de l'établissement public Société des grands projets ou de ses filiales, l'ensemble des droits et obligations contractés par l'établissement public Société des grands projets ou par ses filiales au titre de la réalisation des biens immobiliers et mobiliers attribués à SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code en application du troisième alinéa du présent *A bis* sont transférés respectivement à SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports, à l'exception :

« 1° Des droits et des obligations liés aux emprunts contractés pour la réalisation des biens concernés ;

« 2° Des droits et des obligations liés aux contrats de travail conclus par l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales ;

« 3° Des contentieux existant à la date du transfert ;

« 4° Des actions en justice exercées après le transfert par les cocontractants de l'établissement public Société des grands projets ou de ses filiales ou par leurs sous-traitants au titre de faits juridiques, d'actes juridiques ou d'événements antérieurs au transfert qui relèvent de l'établissement public Société des grands projets ou de ses filiales.

« Il en est de même des droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens.

« À l'achèvement des ouvrages mentionnés au 2° de l'article L. 2111-13 du code des transports, et dans les conditions définies au même article L. 2111-13, les infrastructures de lignes, les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux ainsi que les biens et droits immobiliers de toute nature identifiés par convention en application du 3° dudit article L. 2111-13 sont attribués par l'État, à titre gratuit, à SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code, qui les gèrent dans les conditions prévues au même article L. 2111-9 et aux articles L. 2111-20 à L. 2111-22 dudit code, à l'exception du second alinéa du II de l'article L. 2111-20 du même code. Les lignes supportant les infrastructures créées sont incorporées au réseau ferré national.

« Lorsqu'ils ne sont plus nécessaires aux missions de maître d'ouvrage de l'établissement public Société des grands projets ou de ses filiales, l'ensemble des droits et obligations contractés par l'établissement public Société des grands projets ou par ses filiales au titre de la réalisation des biens immobiliers et mobiliers attribués à SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code en application du troisième alinéa du présent *A ter* sont transférés respectivement à SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports, à l'exception :

« 1° Des droits et des obligations liés aux emprunts contractés pour la réalisation des biens concernés ;

« 2° Des droits et des obligations liés aux contrats de travail conclus par l'établissement public Société des grands projets ou par ses filiales ;

« 3° Des contentieux existant à la date du transfert ;

« 4° Des réclamations, litiges, garanties sauf décennales, actions amiables ainsi que des actions en justice exercées après le transfert par les cocontractants de l'établissement public Société des grands projets ou de ses filiales ou par leurs sous-traitants au titre de faits juridiques, d'actes juridiques ou d'événements antérieurs au transfert qui relèvent de l'établissement public Société des grands projets ou de ses filiales.

« Les modalités d'intervention de la Société des grands projets sur les infrastructures mentionnées aux 3° et 4° du *A bis* du présent I et les conditions de remise, y compris à titre gratuit, des ouvrages réalisés en application des mêmes 3° et 4° font l'objet d'une convention entre la Société des grands projets et les collectivités territoriales ou leurs groupements qui l'ont désignée maître d'ouvrage.

⑤2

⑤3

⑤4

⑤5

⑤6

⑤7

⑤8

⑤9

« B. – L'établissement public Société des grands projets 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 service express régional métropolitain.

« II. – L'établissement public Société des grands projets ~~peut créer des filiales ou prendre~~ des participations dans des sociétés, des groupements ou des organismes dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies au I ~~du présent article. Dans ce cas, la Société des grands projets~~ peut participer à la coordination d'ensemble de la réalisation des infrastructures mentionnées au même I, selon des modalités définies, pour chaque service express régional métropolitain, ~~par convention avec l'État, les collectivités territoriales et les groupements de collectivités territoriales participants, SNCF Réseau et les autres maîtres d'ouvrage concernés.~~ Lorsque l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales participent au financement des projets mentionnés au B ~~dudit I~~, cet établissement ou ses filiales veillent au respect des objectifs de coût et du calendrier des projets qu'ils financent- » ;

4° Après le même titre III *bis*, il est inséré un titre III *ter* ainsi rédigé :

**« TITRE III TER**

**« RÈGLES DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS**

« Art. 20-4. – I. – Nonobstant toute disposition contraire, la Société des grands projets peut contracter des emprunts: Le produit de ces emprunts est affecté aux dépenses relatives à l'exécution de ses missions.

« II. – Avant le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'évolution des dépenses et des moyens financiers et humains de la Société des grands projets.

« B. – L'établissement public Société des grands projets 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 service express régional métropolitain. (60)

« II. – Lorsque l'établissement public Société des grands projets créé des filiales ou prend des participations dans des sociétés, des groupements ou des organismes dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies au I, il peut participer à la coordination d'ensemble de la réalisation des infrastructures mentionnées au même I, selon des modalités définies, pour chaque service express régional métropolitain, dans les conditions prévues à l'article L. 1215-8 du code des transports. Lorsque l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales participent au financement des projets mentionnés au B du I du présent article, cet établissement ou ses filiales veillent au respect des objectifs de coût et du calendrier des projets qu'ils financent dans les conditions prévues à l'article L. 1215-8 du code des transports. » ; (61)

4° Après le même titre III *bis*, il est inséré un titre III *ter* ainsi rédigé : (62)

**« TITRE III TER**

**« RÈGLES DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS**

« Art. 20-4. – I. – Nonobstant toute disposition contraire, la Société des grands projets peut contracter des emprunts et émettre des titres de créance, y compris des emprunts et titres dont le terme est supérieur à douze mois. Le produit de ces emprunts est affecté aux dépenses relatives à l'exécution de ses missions. (63)

« II. – Avant le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'évolution des dépenses et des moyens financiers et humains de la Société des grands projets. (64)

« II. – Avant le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'évolution des dépenses et des moyens financiers et humains de la Société des grands projets. (65)

« II. – Avant le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif à l'évolution des dépenses et des moyens financiers et humains de la Société des grands projets. (66)

« Au titre des missions de l'établissement public Société des grands projets en Île-de-France, ce rapport détaille notamment les prévisions des coûts de réalisation du projet, des impositions de toutes natures affectées à l'établissement public et plafonnées en application de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 ainsi que de l'encours en principal des emprunts contractés par l'établissement public. Il présente les mesures mises en œuvre afin que cet encours ne dépasse pas un plafond de 35 milliards d'euros. Il rend également compte de l'utilisation par la Société des grands projets des emprunts contractés auprès de la Banque européenne d'investissement et des prêts sur fonds d'épargne de la Caisse des dépôts et consignations. Il présente par ailleurs les évolutions des effectifs propres de la Société des grands projets.

« Au titre des missions de l'établissement public Société des grands projets relatives aux projets de service express régional métropolitain et pour chacun d'entre eux, ce rapport rend également compte de l'exposition financière de la Société des grands projets et du respect de l'échéance de fin de remboursement des éventuels emprunts contractés par la Société des grands projets ou par ses filiales au titre de ces projets, au plus tard cinquante ans après leur mise en service, compte tenu des recettes et des produits supplémentaires correspondants. Il présente, le cas échéant, les mesures mises en œuvre afin que cette échéance soit respectée. ~~Cette condition n'est pas applicable aux emprunts contractés à un terme de moins de douze mois.~~ Le rapport rend également compte de la capacité de la Société des grands projets à conduire les projets de service express régional métropolitain au regard de ses effectifs et du recours à des prestataires externes.

« III. – Toute contribution supplémentaire mise à la charge de la Société des grands projets au titre de l'article 20-1 de la présente loi est compensée par une augmentation des ressources de l'établissement d'un même montant afin de garantir une stricte neutralité sur l'équilibre financier pluriannuel de la Société des grands projets.

« IV. – Le produit des impositions de toutes natures qui sont, à la date de la promulgation de la loi n° du relative aux services express régionaux métropolitains, affectées à la Société des grands projets est exclusivement utilisé par celle-ci pour les dépenses concourant à l'accomplissement de ses missions en Île-de-France, y compris celles exposées pour contracter, rémunérer et amortir les emprunts les finançant, au prorata de leur usage à cet effet.

« V. — (nouveau) (Supprimé) » ;

5° (nouveau) Au dernier alinéa du II de l'article 21, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

« Au titre des missions de l'établissement public Société des grands projets en Île-de-France, ce rapport détaille notamment les prévisions des coûts de réalisation du projet, des impositions de toutes natures affectées à l'établissement public et plafonnées en application de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 ainsi que de l'encours en principal des emprunts contractés par l'établissement public. Il présente les mesures mises en œuvre afin que cet encours ne dépasse pas un plafond de 39 milliards d'euros. Il rend également compte de l'utilisation par la Société des grands projets des emprunts contractés auprès de la Banque européenne d'investissement et des prêts sur fonds d'épargne de la Caisse des dépôts et consignations. Il présente par ailleurs les évolutions des effectifs propres de la Société des grands projets.

« Au titre des missions de l'établissement public Société des grands projets relatives aux projets de services express régionaux métropolitains et pour chacun d'entre eux, ce rapport rend également compte de l'exposition financière de la Société des grands projets et du respect de l'échéance de fin de remboursement des éventuels emprunts contractés par la Société des grands projets ou par ses filiales au titre de ces projets, au plus tard cinquante ans après leur mise en service, compte tenu des recettes et des produits supplémentaires correspondants. Il présente, le cas échéant, les mesures mises en œuvre afin que cette échéance soit respectée. Le rapport rend également compte de la capacité de la Société des grands projets à conduire les projets de services express régionaux métropolitains au regard de ses effectifs et du recours à des prestataires externes.

« III. – Toute contribution supplémentaire mise à la charge de la Société des grands projets au titre de l'article 20-1 de la présente loi est compensée par une augmentation des ressources de l'établissement d'un même montant afin de garantir une stricte neutralité sur l'équilibre financier pluriannuel de la Société des grands projets.

« IV. – Le produit des impositions de toutes natures qui sont, à la date de la promulgation de la loi n° du relative aux services express régionaux métropolitains, affectées à la Société des grands projets est exclusivement utilisé par celle-ci pour les dépenses concourant à l'accomplissement de ses missions en Île-de-France, y compris celles exposées pour contracter, rémunérer et amortir les emprunts les finançant, au prorata de leur usage à cet effet. » ;

5° Au dernier alinéa du II de l'article 21, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets » ;

67

68

69

70

71



6° (*nouveau*) Au dernier alinéa de l'article 22, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».

III (*nouveau*). – Nonobstant toute disposition ou stipulation contraire, les dispositions du présent article modifiant les missions et la dénomination de la Société du Grand Paris sont opposables de plein droit aux tiers, sans qu'il soit besoin d'aucun accord ou formalité. Elles n'entraînent ni la résiliation des contrats conclus par la Société du Grand Paris en cours d'exécution, ni la modification de l'une de leurs clauses, ni, le cas échéant, le remboursement anticipé des obligations ou des autres titres de créance ou de financement qui en sont l'objet.

#### Article 2 bis A (*nouveau*)

~~Après l'article L. 571 10 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 571 10 1 A ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 571 10 1 A. Un décret en Conseil d'État fixe les niveaux sonores maximaux admissibles pour la rénovation ou la création d'une nouvelle infrastructure de transports terrestres dans le cadre du développement des services express régionaux métropolitains. »~~

6° Au dernier alinéa de l'article 22, les mots : « Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « Société des grands projets ».

III. – (*Non modifié*)

IV (*nouveau*). – Les I et II de l'article 167 de la loi n° 2018-1317 du 28 décembre 2018 de finances pour 2019 sont abrogés.

#### Article 2 bis AA (*nouveau*)

Après le 4° de l'article L. 2111-10 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le programme annuel des investissements de SNCF Réseau est annexé au contrat mentionné au premier alinéa du présent article et révisé à chaque actualisation du contrat. Il fixe notamment le programme annuel des investissements consacrés à la régénération du réseau, à sa modernisation et à son développement, dont son électrification, y compris en matière de services express régionaux métropolitains. »

#### Article 2 bis AB (*nouveau*)

Le premier alinéa du II de l'article L. 2213-4-2 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « , en tenant compte du déploiement des services express régionaux métropolitains ».

#### Article 2 bis A (*Supprimé*)

⑦2

⑦3

⑦4

①

②

**Article 2 bis B (nouveau)**

Le premier alinéa du IV de l'article L. 5211-10-1 du code général des collectivités territoriales est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il est aussi consulté sur le projet de service express régional métropolitain lorsqu'il a été mis en place par un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre qui est autorité organisatrice de la mobilité dans son ressort territorial, lorsque son territoire est inclus en tout ou partie dans ce projet. »

**Article 2 bis (nouveau)**

~~Du 1<sup>er</sup> janvier 2024 au 31 décembre 2033, l'étude de tout nouveau projet de ligne ferroviaire à grande vitesse doit comporter un scénario portant sur des infrastructures adaptées à une circulation à vitesse dite intermédiaire, entre 200 et 249 kilomètres par heure, à la vitesse maximale des trains. Les conséquences de ce scénario sont comparées avec celles des scénarios comportant une vitesse supérieure, notamment sur les plans économique et environnemental et sur le temps de trajet. L'éventuel gain sur le plan économique résultant du choix du scénario à vitesse dite intermédiaire en comparaison avec les scénarios à une vitesse supérieure peut être investi dans le financement des services express régionaux métropolitains ou dans la relance de l'exploitation des lignes ferroviaires à faible activité classées de 7 à 9 selon la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer ou des lignes fermées, y compris des lignes déclassées et non déferées.~~

**Article 3**

Après la sous-section 1 de la section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, est insérée une sous-section 1 bis ainsi rédigée :

« *Sous-section 1 bis*

« *Maîtrise d'ouvrage des infrastructures nouvelles nécessaires aux services express régionaux métropolitains*

**Article 2 bis B  
(Conforme)**

**Article 2 bis  
(Supprimé)**

**Article 3**

Après la sous-section 1 de la section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du code des transports, est insérée une sous-section 1 bis ainsi rédigée :

« *Sous-section 1 bis*

« *Maîtrise d'ouvrage des infrastructures nécessaires aux services express régionaux métropolitains*

①

②

③

« Art. L. 2111-13. – Lorsque la maîtrise d’ouvrage d’infrastructures ~~ferroviaires~~ nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains mentionnés à l’article L. 1215-6 est confiée, en application de l’article 20-3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, à l’établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente par le ministre chargé des transports, une convention entre l’établissement public Société des grands projets ou sa filiale compétente et SNCF Réseau et, le cas échéant, sa filiale mentionnée au 5° de l’article L. 2111-9 du présent code détermine :

« 1° Le programme et l’étendue des opérations à réaliser ;

« 2° La liste des ouvrages ~~ferroviaires~~ construits sous la responsabilité de l’établissement public Société des grands projets qui seront remis à SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au même 5° ainsi que les modalités de cette remise ;

« 3° Les spécifications techniques pour la réalisation des ouvrages destinés à être incorporés au réseau ferré national et pour la réalisation des gares de voyageurs et des pôles d’échange multimodaux ;

« 4° Les modalités de coordination des différents maîtres d’ouvrage-

« Cette convention ne peut pas déroger aux règles d’équilibre financier qui sont applicables à ses différents signataires.

« Un décret en Conseil d’État précise les modalités d’application du présent article. »

### **Article 3 bis (nouveau)**

La dernière phrase du premier alinéa de l’article L. 1231-5 du code des transports est complétée par les mots : « , y compris les services express régionaux métropolitains ».

« Art. L. 2111-13. – Lorsque la maîtrise d’ouvrage d’infrastructures destinées à être remises à SNCF Réseau et le cas échéant, à sa filiale mentionnée au 5° de l’article L. 2111-9 et nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains mentionnés à l’article L. 1215-6 est confiée, en application de l’article 20-3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, à l’établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente par le ministre chargé des transports, une convention entre l’établissement public Société des grands projets ou sa filiale compétente et SNCF Réseau et, le cas échéant, sa filiale mentionnée au 5° de l’article L. 2111-9 du présent code détermine :

« 1° Le programme et l’étendue des opérations à réaliser ;

« 2° La liste des ouvrages construits sous la responsabilité de l’établissement public Société des grands projets qui seront remis à SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au même 5° ainsi que les modalités de cette remise ;

« 2° bis (nouveau) La liste des biens et droits immobiliers de toute nature acquis par l’établissement public Société des grands projets et qui seront attribués par l’État à SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée audit 5° ;

« 3° Les spécifications techniques pour la réalisation des ouvrages destinés à être incorporés au réseau ferré national et pour la réalisation des gares de voyageurs et des pôles d’échange multimodaux ;

« 4° Les modalités de coordination des différents maîtres d’ouvrage ;

« 5° (nouveau) Les conditions et les délais dans lesquels les avis de SNCF Réseau ou, le cas échéant, de sa filiale mentionnée au même 5°, futurs exploitants des ouvrages, sont requis avant l’approbation de chaque étape technique du projet.

« Cette convention ne peut pas déroger aux règles d’équilibre financier qui sont applicables à ses différents signataires.

« Un décret en Conseil d’État précise les modalités d’application du présent article. »

### **Articles 3 bis et 3 ter (Conformes)**

**Article 3 ter (nouveau)**

À la première phrase de l'article L. 1272-5 du code des transports, après le mot : « réalisation », sont insérés les mots : « des services express régionaux métropolitains et ».

**TITRE II**

**SIMPLIFICATION ET ACCÉLÉRATION**

**Article 4**

L'article L. 2171-6 du code de la commande publique est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi modifié :

*a)* Au début, les mots : « La Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « L'établissement public Société des grands projets » ;

*b)* Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'établissement public Société des grands projets 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 pour lesquelles l'établissement public ou sa filiale a été désigné maître d'ouvrage en application de l'article 20-3 de la même loi. » ;

*c)* (Supprimé)

**Article 3 quater (nouveau)**

Une conférence nationale de financement des services express régionaux métropolitains est organisée avant le 30 juin 2024, afin de débattre des solutions à mettre en œuvre pour assurer un financement pérenne des dépenses d'investissement, d'une part, et de fonctionnement, d'autre part, de ces services. Y sont notamment représentés l'État, les conseils régionaux, les conseils métropolitains, les associations nationales de collectivités territoriales et de leurs groupements, SNCF Réseau, la Société des grands projets, les entreprises et les opérateurs publics de transport public routier et ferroviaire urbain et interurbain ayant une activité en France, et les associations nationales d'usagers des transports.

①

Préalablement à l'actualisation du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 du code des transports, cette conférence formule des propositions visant à le rendre compatible avec, d'une part, le maintien en bon état du réseau ferroviaire national et sa modernisation et, d'autre part, les investissements de SNCF Réseau relatifs aux projets de services express régionaux métropolitains.

②

**TITRE II**

**SIMPLIFICATION ET ACCÉLÉRATION**

**Articles 4, 5 et 5 bis**

(Conformes)

2° Le II est ainsi modifié :

a) À la première phrase du premier alinéa, la première occurrence des mots : « la Société du Grand Paris » est remplacée par les mots : « l'établissement public Société des grands projets ou de sa filiale compétente » et la seconde occurrence des mots : « la Société du Grand Paris » est remplacée par les mots : « l'établissement public Société des grands projets ou sa filiale compétente » ;

b) À la seconde phrase du second alinéa, les mots : « la Société du Grand Paris » sont remplacés par les mots : « l'établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente ».

### Article 5

Au premier alinéa de l'article L. 522-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, après le mot : « fer, », sont insérés les mots : « d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains mentionnés à l'article L. 1215-6 du code des transports, ».

### Article 5 bis (nouveau)

Après l'article L. 300-6-1 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 300-6-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 300-6-2. – Lorsque la mise en compatibilité des documents mentionnés à l'article L. 300-6-1 est rendue nécessaire par la réalisation d'un projet de service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6 du code des transports, les I et III à VI de l'article L. 300-6-1 du présent code s'appliquent. L'engagement de la procédure intégrée peut être décidé soit par l'État, soit par les collectivités territoriales ou leurs groupements compétents pour élaborer les documents d'urbanisme à mettre en compatibilité ou compétents pour autoriser ou réaliser le projet de service express régional métropolitain. »

### Article 5 ter AA (nouveau)

L'article 3-1 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa du I est ainsi modifié :

a) Après le mot : « territoriales », le signe : « , » est remplacé par le mot : « et » ;

b) Après les mots : « d'aménagement », sont insérés les mots : « dont le territoire est directement concerné par la modification » ;

c) Les mots : « , du syndicat mixte Paris-Métropole, » sont remplacés par le mot : « et » ;

①

②

③

④

⑤

d) Les mots : « et de l'atelier international du Grand Paris » sont supprimés ; ⑥

2° Le III est ainsi modifié : ⑦

a) À la première phrase du huitième alinéa, après le mot : « Île-de-France », sont insérés les mots : « dont le territoire est directement concerné par la modification » ; ⑧

b) La première phrase du dernier alinéa est ainsi modifiée : ⑨

– les mots : « les départements d'Île-de-France, les communes, » sont remplacés par les mots : « les collectivités territoriales et » ; ⑩

– après le mot : « aménagement », le signe : « , » est remplacé par les mots : « dont le territoire est directement concerné par la modification ainsi que » ; ⑪

– les mots : « , le syndicat mixte Paris-Métropole ainsi que l'atelier international du Grand Paris » sont supprimés. ⑫

**Article 5 ter AB (nouveau)**

Au troisième alinéa de l'article 4 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée, après les mots : « le schéma d'ensemble », sont insérés les mots : « ou sa modification ».

**Article 5 ter A (nouveau)**

La section 3 du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1215-9 ainsi rédigé : ①

« Art. L. 1215-9. – Les projets d'infrastructures réalisées dans le cadre des services express régionaux métropolitains sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'État et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1 du code de l'urbanisme. » ②

**TITRE III**  
**TRANSFERT DE LA COMPÉTENCE**  
**D'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA**  
**MOBILITÉ AUX COMMUNAUTÉS DE**  
**COMMUNES**

*(Division nouvelle)*

**Article 5 ter** *(nouveau)*

Avant le 31 décembre 2023, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'application de l'article 8 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités permettant aux communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité.

Ce rapport précise, tant à l'échelon national qu'au niveau de chacune des régions, le nombre de communautés de communes auxquelles la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité a été transférée. Il évalue l'opportunité d'une réouverture temporaire de la possibilité pour les communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, notamment au regard du nombre de communautés de communes qui pourraient vouloir se voir transférer cette compétence.

**Article 5 quater** *(nouveau)*

Le Gouvernement remet au Parlement un rapport annuel faisant état de l'engagement financier de l'État en faveur des projets de services express régionaux métropolitains.

**TITRE III**  
**DISPOSITIONS DIVERSES**

**Article 5 ter**

Avant le 31 décembre 2023, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'application de l'article 8 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités permettant aux communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité. ①

Ce rapport précise, tant à l'échelon national qu'au niveau de chacune des régions, le nombre de communautés de communes auxquelles la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité a été transférée. Il évalue l'opportunité d'une réouverture temporaire de la possibilité pour les communautés de communes de se voir transférer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, notamment au regard du nombre de communautés de communes qui pourraient vouloir se voir transférer cette compétence. ②

Ce rapport recense également les territoires pour lesquels les autorités organisatrices de la mobilité sont dépourvues de versement mobilité afin d'envisager de les doter d'une dotation spécifique pour le financement des mobilités en zone peu dense. ③

**Article 5 quater**

*(Conforme)*

**Article 5 quinquies A** *(nouveau)*

Afin d'assurer le financement des investissements publics et privés dans les infrastructures de transport et notamment ceux des services express régionaux métropolitains prévus par la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai d'un an à compter de sa promulgation, un rapport précisant notamment la part de l'État dans le financement des projets d'infrastructures de transport, au moins pour la période 2023-2032, permettant d'assurer sur le long cours la décarbonation de nos mobilités en donnant aux acteurs la visibilité nécessaire pour la mise en œuvre de la planification écologique. ①

Ce rapport précise également l'ensemble des mesures que l'État est en capacité d'instaurer afin de permettre aux collectivités, et d'abord aux régions, de disposer des ressources fiscales et financières pour assurer le fonctionnement de l'exploitation des services express régionaux métropolitains.

②

**Article 5 quinquies** (nouveau)

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement 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.

**Article 5 sexies** (nouveau)

~~Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le coût de la circulation des trains techniques relatifs au développement des services express régionaux métropolitains, en particulier la nuit, et les alternatives existantes.~~

**Article 6**  
(Supprimé)

**Article 5 quinquies**  
(Conforme)

**Article 5 sexies**  
(Supprimé)

**Article 6**  
(Suppression conforme)