

**BUREAU METROPOLITAIN DU
LUNDI 28 AVRIL 2025**

NOMBRE D'ELUS METROPOLITAINS EN EXERCICE : 16 QUORUM : 9		
PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
15	0	1
OBJET DE LA DECISION N° 25/255 CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LES ETUDES DU DOSSIER DE DEMANDE DE STATUT DES SERVICES EXPRESS REGIONAUX METROPOLITAINS (SERM) DE L'AIRE TOULONNAISE - AUTORISATION DE SIGNATURE		

Le Bureau Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre GIRAN.

PRESENTS :

M. Thierry ALBERTINI, Mme Hélène ARNAUD-BILL, M. Robert BENEVENTI, Mme Nathalie BICAIS, M. Robert CAVANNA, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Arnaud LATIL, Mme Geneviève LEVY, M. Cheikh MANSOUR, Mme Josée MASSI, M. Jean-Louis MASSON, M. Ange MUSSO, M. Francis ROUX, M. Hervé STASSINOS, M. Gilles VINCENT.

ABSENT :

M. Jean-Sébastien VIALATTE.

DÉCISION MÉTROPOLITAINE

N° 25/255

BUREAU DU 28 AVRIL 2025

**O B J E T : CONVENTION DE FINANCEMENT POUR LES ETUDES
DU DOSSIER DE DEMANDE DE STATUT DES
SERVICES EXPRESS REGIONAUX METROPOLITAINS
(SERM) DE L'AIRE TOULONNAISE - AUTORISATION DE
SIGNATURE**

LE BUREAU MÉTROPOLITAIN,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L.5217-1 et L.5211-1,

VU le Code des Transports, et notamment l'article L.1215-6 créé par la loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains,

VU la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités,

VU la loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains,

VU le décret n°2017-1758 en date du 26 décembre 2017 portant création de la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

VU la délibération du Conseil Métropolitain n°23/05/078 du 4 mai 2023 portant délégations au Président et au Bureau,

VU la délibération n°016/12/192 du Conseil Communautaire en date du 16 décembre 2016 relative à l'approbation du Plan de Déplacements Urbains 2015-2025,

VU le courrier du ministre en charge des transports en date du 4 juillet 2024 portant labellisation des 4 projets de service express régional métropolitain de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

VU la délibération CS 2022-09 du Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris en date du 12 mai 2022 portant création d'une filiale de valorisation du patrimoine immatériel de la Société du Grand Paris, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie,

VU les statuts en date du 12 décembre 2022 de la société SGP Développement (SGP Dev), société par actions simplifiées immatriculée au RCS de Bobigny,

VU l'avis du Comité Consultatif des Partenaires des Mobilités réuni le 23 avril 2025,

CONSIDERANT qu'aux termes de l'article L.1215-1 du Code des Transports, modifié par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, la Région est cheffe de file des mobilités et est chargée d'organiser, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité et notamment celle de la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

CONSIDERANT que la loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023 définit les services express régionaux métropolitains comme une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire,

CONSIDERANT que cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport maritime, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux, et la conversion de voies routières en voies réservées, le développement du billet unique,

CONSIDERANT que l'article L.1215-6 du Code des Transports prévoit que "les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'Etat, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné",

CONSIDERANT que ces concertations ont été menées par la Région au niveau régional, ainsi qu'au niveau local en tant qu'autorité locale de substitution,

CONSIDERANT que le calendrier et les différentes étapes de constitution des services express régionaux métropolitains ont été précisés par le ministre chargé des transports lors de la première réunion de pilotage national du 23 avril 2024,

CONSIDERANT que le 1^{er} mars 2024, autour de l'exécutif régional, du Préfet de région, du député Jean-Marc ZULESI, du Président de SNCF Réseau, du Président du directoire de la Société des Grands Projets, des services du Ministère chargé des transports, les opportunités et les dispositions de cette loi ont été examinées et la Métropole Toulon Provence Méditerranée a exprimé son intérêt pour la constitution d'un service express régional métropolitain,

CONSIDERANT que ce consensus relatif à l'inscription du territoire dans la démarche de service express régional métropolitain a fait l'objet d'un dossier de candidature adressés au Ministre chargé des transports,

CONSIDERANT que le service express régional métropolitain de l'aire Toulonnaise a été labellisé par courrier du Ministre en charge des transports le 4 juillet 2024,

CONSIDERANT que le statut de service express régional métropolitain est attribué après analyse d'un dossier de synthèse par arrêté du Ministère en charge des transports,

CONSIDERANT qu'en accord avec l'ensemble des autorités organisatrices des mobilités et partenaires intéressés, il est prévu une première phase d'études et d'analyses réalisée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en sa qualité de cheffe de file des mobilités, via une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage confiée à un bureau d'études externe,

CONSIDERANT que cette première phase a été lancée en décembre 2024 et consiste à recenser les données existantes, à réaliser un diagnostic partagé et esquisser de premiers scénarios de mobilité,

CONSIDERANT qu'une seconde phase d'études complémentaires et d'analyses permettra d'aboutir à la rédaction d'un dossier de synthèse du projet de service express régional métropolitain,

CONSIDERANT que, sur demande de la Région et des autorités organisatrices des mobilités intéressées, le Ministre des Transports, Monsieur Philippe TABAROT a autorisé la mobilisation de la Société des Grands Projets,

CONSIDERANT que la Société des Grands Projets, via sa filiale SGP DEV, intervient en appui pour la réalisation de certaines analyses et études complémentaires ainsi que pour la rédaction des dossiers de synthèse,

CONSIDERANT que les études ferroviaires seront réalisées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions,

CONSIDERANT que le dossier de synthèse doit répondre à une arborescence définie par le Ministère en charge des transports en vue de leur instruction,

CONSIDERANT qu'il est prévu de valider les principes de chaque projet début 2026, avant de solliciter les arrêtés ministériels attribuant les statuts de services express régionaux métropolitains,

CONSIDERANT qu'il convient de valider les plans de financement de ces deux phases d'études, rassemblées dans une phase dite de préfiguration,

CONSIDERANT que l'ensemble des financements et des études et missions attendues au titre de la phase de préfiguration est fixé dans la convention de préfiguration du projet de service express régional métropolitain,

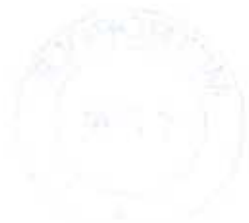
CONSIDERANT que la convention de préfiguration présentée entraîne un engagement financier collectif de 1 millions d'euros dont 150 000 euros pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

Et après en avoir délibéré,

D E C I D E

ARTICLE 1

D'APPROUVER les termes de la convention de préfiguration du projet de services express régionaux métropolitains de l'aire toulonnaise, dont un exemplaire est annexé à la présente délibération.



ARTICLE 2

DE PARTICIPER au financement des Études et Attendus selon la clé de répartition suivante, pour l'ensemble des phases préparatoire et de consolidation :

Financier	Clé de répartition (%)	Montant en Euros Courants
État	50,00 %	500 000,00 €
Région MOA de la phase préparatoire et Financier de la phase de consolidation	25,00 %	250 000,00 €
Métropole	15,00 %	150 000,00 €
Provence Verte	2,00 %	20 000,00 €
Sud Sainte Baume	2,00 %	20 000,00 €
Vallée du Gapeau	2,00 %	20 000,00 €
Coeur du Var	2,00 %	20 000,00 €
Méditerranée Porte des Maures	2,00 %	20 000,00 €
TOTAL	100,00 %	1 000 000,00 €

ARTICLE 3

DE DIRE que les dépenses liées à la mise en œuvre de cette convention seront inscrites au Budget Principal 2025.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à Toulon, le 28 avril 2025

Jean-Pierre GIRAN

Président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée



POUR 15
CONTRE 0
ABSTENTION 0



Communauté de Communes



Convention

Relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du SERM de l'aire toulonnaise

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

L'État (Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation), représenté par Monsieur **Georges-François LECLERC**, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud, préfet des Bouches-du-Rhône ;

Ci-après désigné « **L'État** »,

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont le siège est 27 place Jules-Guesde, 13002 Marseille, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur **Renaud MUSELIER**, dûment habilité par délibération _____ de l'Assemblée plénière du Conseil régional réunie le _____ ;

Ci-après désignée « **La Région** »,

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, dont le siège est 107 boulevard Henri-Fabre, 83041 Toulon, représentée par Monsieur **Jean-Pierre GIRAN**, dûment habilité par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **La Métropole** »,

La Communauté d'Agglomération Provence Verte, dont le siège est Quartier de Paris, 174 route départementale 554 – 83170, représentée par Monsieur **Didier BRÉMOND**, dûment habilité par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **Provence Verte** »,

La Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume, dont le siège est situé au 155 avenue Jansoulin 83740 La Cadière d'Azur représentée par Monsieur **Jean-Paul JOSEPH**, dûment habilité par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **Sud Sainte Baume** »,

La Communauté de communes Vallée du Gapeau, dont le siège est 1193 avenue des Sénès 83210 Solliès-Pont, représentée par Monsieur **André GARRON**, président, dûment habilité par délibération du 20 mars 2025 ;

Ci-après désignée « **Vallée du Gapeau** »,

La Communauté de communes Cœur du Var, dont le siège est quartier Précoumin 83340 Le Luc, représentée par Monsieur **Yannick SIMON**, dûment habilité par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **Cœur du Var** »,

La Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures, dont le siège est situé à l'adresse suivante : Hôtel de ville, place du 11 novembre, 83250 la Londe les Maures, représentée par Monsieur **François de CANSON**, dûment habilité par délibération n° _____ du _____ ;

Ci-après désignée « **Méditerranée Porte des Maures** »,

Et,

SGP DÉVELOPPEMENT, Société par actions simplifiée, au capital de 100.000 euros, ayant son siège à SAINT DENIS (93200), Immeuble Moods, 2-4 mail de la Petite Espagne, immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 918 2006 111, représentée par Monsieur **Bernard CATHELAIN**, président de la SGP DÉVELOPPEMENT ;

Ci-après désignée « **SGP Dev** »,

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621 773 700 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par Monsieur **Karim TOUATI**, Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est à Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Monsieur **Jérôme BINI**, Directeur régional des Gares Sud - Provence Alpes Côte d'Azur, agissant au nom et pour le compte de ladite société, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après désignée « **SNCF Gares & Connexions** ».

L'État, la Région, la Métropole, Provence Verte, Sud Sainte Baume, Vallée du Gapeau, Cœur du Var, **Méditerranée Porte des Maures**, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, étant dénommés ci-après collectivement les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

Par ailleurs, l'État, la Région, la Métropole, Provence Verte, Sud Sainte Baume, Vallée du Gapeau, Cœur du Var, **Méditerranée Porte des Maures**, sont dénommés ci-après collectivement les « **Financeurs** » et individuellement un « **Financeur** ».

VU :

- Le code général des collectivités territoriales, et notamment l'article L1111-10 IV ;
- Le code des transports, et notamment les articles L2111-9 à L2111-9-3 et L2121-3 ;
- Le code de la commande publique ;
- La Loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, notamment son article 7 et son Titre III ;
- La Loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains ;
- La Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- La Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;
- La Loi n° 2022-217, 21 février 2022, relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale ;
- La Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- L'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;
- Le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire ;
- Le décret n°2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions à la société SNCF Réseau ;
- Le décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports (Gares & Connexions) et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;
- Le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- L'arrêté préfectoral du 15 octobre 2019 approuvant le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Le protocole de préfiguration de l'avenant Mobilités 2023-2027 du Contrat de plan Etat-Région 2021-2027 signé le 1^{er} décembre 2023 ;
- La délibération CS 2022-09 du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 12 mai 2022 portant création d'une filiale de valorisation du patrimoine immatériel de la Société du Grand Paris, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie ;
- Les statuts en date du 12 décembre 2022 de la société SGP Développement (SGP Dev), société par actions simplifiée immatriculée au RCS de Bobigny ;
- Le courrier du ministre en date du 4 juillet 2024 portant labellisation du projet de service express régional métropolitain de l'aire toulonnaise ;
- Le courrier du ministre en date du _____ autorisant la SGP à accompagner la préfiguration du projet de service express régional métropolitain de l'aire toulonnaise, conjointement avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;
- Le budget opérationnel 2025 du programme 203 "Infrastructures et services de transports" de l'État en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

SOMMAIRE

ARTICLE 1. DEFINITIONS ET INTERPRÉTATIONS	14
ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION ET PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE PRÉVISIONNEL	14
2.1. OBJET DE LA CONVENTION.....	14
2.2. PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE PRÉVISIONNEL A CONFORTER.....	15
ARTICLE 3. DURÉE DE LA CONVENTION ET DELAIS PRÉVISIONNELS	16
3.1. ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION	16
3.2. CALENDRIER PRÉVISIONNEL.....	16
3.3. ÉTUDES OU ATTENDUS EFFECTUÉS PAR ANTICIPATION A LA DATE DE PRISE D'EFFET DE LA CONVENTION	17
ARTICLE 4. DESCRIPTION DES ÉTUDES ET ATTENDUS	18
4.1. FEUILLE DE ROUTE GLOBALE DE LA PHASE DE PRÉFIGURATION.....	18
4.2. PHASE PRÉPARATOIRE.....	19
4.3. PHASE DE CONSOLIDATION.....	19
4.3.1. Volet 1 : Schéma d'ensemble	20
4.3.2. Volet 2 : Financement	22
4.3.3. Volet 3 : Gouvernance	23
4.3.4. Volet 4 : Élaboration du « Dossier de synthèse ».....	25
ARTICLE 5. RÉPARTITION DES MISSIONS ET CONTRIBUTIONS	25
5.1. PHASE PRÉPARATOIRE.....	27
5.2. PHASE DE CONSOLIDATION.....	27
5.2.1. Au titre de l'animation de la phase de consolidation du projet.....	27
5.2.2. Au titre du volet 1 : Schéma d'ensemble	28
5.2.3. Au titre du volet 2 : Financement.....	30
5.2.4. Au titre du volet 3 : Gouvernance	31
5.2.5. Au titre du volet 4 : Élaboration du « Dossier de synthèse ».....	32
ARTICLE 6. COMITOLOGIE	33
6.1. ARTICULATION AVEC LES COMITOLOGIES EXISTANTES	33
6.2. COMITOLOGIE DE LA PHASE PRÉPARATOIRE	33
6.3. COMITOLOGIE DE LA PHASE DE CONSOLIDATION	33
6.3.1. Comité de pilotage (COPIL)	33
6.3.2. Comité technique (COTEC)	35
6.3.3. L'Équipe de préfiguration.....	35
6.3.4. Modalités d'association des parties prenantes du territoire.....	36
ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION	37
7.1. ASSIETTE DE FINANCEMENT	37
7.1.1. Pour la phase préparatoire.....	38
7.1.2. Pour la phase de consolidation	38

7.2.	PLAN DE FINANCEMENT DES ÉTUDES ET ATTENDUS.....	39
7.3.	GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION	41
ARTICLE 8.	MODALITÉS DE FINANCEMENT	42
8.1.	APPELS DE FONDS.....	42
8.1.1.	Stipulations générales	42
8.1.2.	Informations concernant le financement de l'Etat	42
8.1.3.	Modalités de versement de l'avance	42
8.1.4.	Modalités de versement des appels de fonds.....	42
8.1.5.	Modalités de règlement du Solde ou remboursement du trop-perçu pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.....	43
8.1.6.	Modalités de règlement du Solde pour SGP Dev, la Métropole et la Région	44
8.1.7.	Transmission des appels de fonds.....	45
8.2.	DELAYS DE PAIEMENT	46
8.3.	DOMICILIATION DES VERSEMENTS	46
ARTICLE 9.	MODIFICATIONS DE LA CONVENTION.....	47
ARTICLE 10.	DELAÏ DE CADUCITE.....	47
ARTICLE 11.	COMMUNICATION	48
11.1.	MODALITES GENERALES DE COMMUNICATION	48
11.2.	MODALITES DE COMMUNICATION	48
ARTICLE 12.	DROIT D'AUDIT DES FINANCEURS	49
ARTICLE 13.	CONFIDENTIALITÉ	50
ARTICLE 14.	PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE	52
14.1.	LIBRE USAGE PAR LES PARTIES DES ELEMENTS NON PROTEGES PAR DES DROIT DE PROPRIETE INTELLECTUELLE OU LE SECRET DES AFFAIRES	52
14.2.	PROPRIETE ET LICENCE RELATIVE AUX CONNAISSANCE ANTERIEURES, ÉTUDES REALISEES ET SYNTHESSES DES ÉTUDES REALISEES	52
14.2.1.	Propriété des Connaissances Antérieures, Études Réalisées et Synthèses des Etudes Réalisées	52
14.2.2.	Licence relative aux Études Réalisées transmises à SGP Dev	52
14.2.3.	Licence relative aux Synthèses des Études Réalisées transmises aux Parties autres que SGP Dev	53
14.2.4.	Licence relative aux éléments issus d'une Étude Réalisée ou d'une Synthèse d'une Étude Réalisée incorporés dans les Études et Attendus, les Résultats ou les Synthèses des Résultats	53
14.3.	RÉGIME DE PROPRIETE INTELLECTUELLE DES RESULTATS ET DES SYNTHESSES DES RESULTATS.....	53
14.3.1.	Droit de propriété des Résultats et des Synthèses des Résultats	53
14.3.2.	Droit d'exploitation des Résultats pour SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les Parties déposant le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes .	54
ARTICLE 15.	ENGAGEMENT DÉONTOLOGIQUE DE SGP DEV	54

ARTICLE 16. RÉSILIATION DE LA CONVENTION	54
ARTICLE 17. RÉGLEMENT DES DÉSACCORDS ET DIFFÉRENDS	55
ARTICLE 18. NOTIFICATIONS – CONTACTS	56
ANNEXES	58

PRÉAMBULE

• Contexte et projets en cours

Le Service express régional métropolitain (ci-après « **SERM** ») a pour objectif d'améliorer la qualité des transports du quotidien par une meilleure desserte des territoires urbains et péri-urbains, de réduire la pollution de l'air et de lutter contre l'étalement urbain. Le SERM constitue une opportunité pour à la fois développer et coordonner l'ensemble des réseaux de transport en commun et des modes alternatifs à l'usage de la voiture individuelle, et d'améliorer les services aux usagers en termes de billettique et d'information voyageurs.

Le projet de SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit dans la continuité des démarches engagées sur le territoire de l'aire urbaine de la métropole de Toulon Provence Méditerranée ; qui dépasse son périmètre administratif ; pour accompagner la dynamique de développement de ces territoires, en améliorant les conditions de mobilité autour de ses principaux pôles urbains notamment.

Dès lors le futur SERM de l'aire toulonnaise a vocation à proposer une organisation cohérente et coordonnée des réseaux de transport en commun et des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Cela concerne :

- le réseau TER avec la réalisation de la navette toulonnaise dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- le réseau régional de cars ZOU ! ;
- les réseaux urbains et interurbains dont :
 - o le réseau MISTRAL et des Îles d'Or sur la Métropole Toulon Provence Méditerranée (Bus, bateauxbus et téléphérique) ;
 - o le réseau Mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume ;
 - o le réseau Mouvenbus de l'agglomération Provence verte ;
 - o le Transport à la demande (TAD) et PMR.
- les aménagements et services de covoiturage ;
- les aménagements cyclables et les services vélo ;
- les aménagements à destination des piétons.

Les différentes stratégies de mobilités et Plans de déplacement urbains (ci-après « **PDU** ») désormais Plans de mobilités (ci-après « **PDM** ») des agglomérations concernées, les Schémas de cohérence territoriale (ci-après « **SCOT** »), ou encore les études spécifiques par thématique ou zone géographiques (études de déplacements, étude ferroviaire du nœud ferroviaire toulonnais et de ses gares, projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, l'Enquête ménage déplacement certifiée par le CEREMA / EMC2, évaluation des PDU...), témoignent de cet engagement et de la maturité des acteurs locaux pour faire émerger une vision d'ensemble à l'échelle de la région métropolitaine.

Par ailleurs, le projet s'appuie sur les contrats opérationnels de mobilités (ci-après « **COM** »), construits dans le cadre de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (ci-après « **LOM** ») et en partenariat avec la plupart des signataires de la Convention. Ils constituent la fondation des projets de mobilité SERM. C'est dans cette démarche, et en anticipation de l'exigence de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 1215-6 du code des transports qui imposent la passation des COM dans les six mois suivants l'attribution du statut de SERM, qu'une signature des COM en parallèle de la Convention de financement sera recherchée.

Le projet de SERM sera nécessairement cohérent avec les COM concernés. La gouvernance du SERM sera coordonnée avec celle des COM.

La préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise s'appuie ainsi sur ces éléments, en ouvrant à une vision multimodale.

Le projet de SERM nécessite de conjuguer trois exigences :

- l'adéquation entre l'offre, tous modes, et la demande de déplacement ;
- l'efficacité économique ;
- l'efficacité environnementale.

Autour de ces exigences, le projet de SERM s'articule autour de cinq thématiques :

- la consistance ;
- l'évaluation financière ;
- la gouvernance ;
- l'évaluation des impacts environnementaux ;
- la coordination avec les politiques d'aménagement.

- **Le nouveau cadre mis en place par la loi SERM**

Le premier alinéa de l'article L. 1215-6 du code des transports, dans sa rédaction issue de la loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains (ci-après « **Loi SERM** »), définit un SERM comme étant une « *offre multimodale de services de transports collectifs publics, [appuyée] prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire, [intégrant] le transport routier à haut niveau de service, les réseaux cyclables et, le cas échéant, le transport fluvial, le covoiturage, l'autopartage et les transports guidés, ainsi que la création ou l'adaptation des gares et pôles d'échanges multimodaux.* »

Le troisième alinéa du même article précise les objectifs des SERM comme étant « *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* »

Le quatrième alinéa de l'article L. 1215-6 du code des transports précise « *Les projets [de SERM] prennent en compte les enjeux liés au développement des zones à faibles émissions mobilité mentionnées à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. Ils prennent également en compte les enjeux liés au développement du fret ferroviaire.* »

- **Rôle de la SGP, ou de ses filiales, dans le cadre des projets SERM**

Dans le cadre de la phase d'élaboration de la demande de statut, la Loi SERM a prévu l'intervention de la SGP, ou de l'une de ses filiales, aux côtés de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Ainsi le I. A. de l'article 20-3 de la loi n° 2010-597 prévoit que « *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, à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement de ce service, conjointement avec SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code pour les infrastructures et les ouvrages mentionnés aux 1° et 2° du B du présent I* ».

Ainsi, à la demande de la Région et des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), et sous réserve d'une décision du ministre chargé des transports, la SGP peut participer à l'élaboration de la demande de statut prévue à l'article L. 1215-6 du code des transports.

Cette intervention s'inscrit dans la logique du rôle donné à la SGP par la Loi SERM dans le cadre des projets de SERM. En effet, si le statut de SERM est obtenu, la SGP ou l'une de ses filiales, telles que SGP Dev, peut intervenir à plusieurs titres :

- La SGP ou ses filiales peut être désignée maître d'ouvrage de certaines infrastructures ou ouvrages du projet de SERM, dans les conditions visées au B. de l'article 20-3 précité ;
- La SGP ou ses filiales peut participer au financement des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures de transport au titre du D. de l'article 20-3 précité ;
- Si elle est désignée maître d'ouvrage, la SGP ou ses filiales est membre de la structure locale de coordination dans les conditions visées à l'article L. 1215-8 du code des transports et si elle finance le projet de SERM la SGP ou ses filiales « *veillent au respect des objectifs de coût et du calendrier des projets* » dans les conditions visées à l'article L. 1215-8 du code des transports.

- **La loi SERM appliquée au territoire du bassin de déplacements de l'aire toulonnaise**

Les développements d'une offre multimodale de services de transports collectifs publics, appuyée prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire, intégrant le transport routier à haut niveau de service, les réseaux cyclables et, le cas échéant, le transport fluvial, le covoiturage, l'autopartage et les transports guidés, ainsi que la création ou l'adaptation des gares et pôles d'échanges multimodaux, nécessitent une coordination forte.

Il convient ainsi de s'appuyer sur la dynamique partenariale en place et sur les études réalisées et en cours pour définir une amélioration phasée de l'offre de service sur l'ensemble de ses composantes, c'est-à-dire :

- considérant l'ensemble des modes de déplacement y compris les aménagements ferroviaires, tout en s'assurant que les ambitions de service intermédiaires soient compatibles avec les travaux qui seraient nécessaires pour les phases ultérieures du projet ;
- considérant par ailleurs, au surplus des modes de déplacement, les développements en matière d'information voyageurs, de tarification, ainsi que de billettique.

Dans ce contexte, la Région, la Métropole, les agglomérations Sud Sainte Baume et Provence Verte, en leurs qualités d'AOM, ainsi que les communautés de communes Vallée du Gapeau, Cœur du Var, et Méditerranée Porte des Maures, en application de l'avant dernier alinéa de l'article L.1215-6 précité, ont décidé de formuler une proposition conjointe au Ministre chargé des transports en vue d'obtenir le statut de SERM pour le projet du SERM de l'aire toulonnaise.

Cette démarche s'appuie sur les intentions suivantes partagées entre les partenaires :

- diminuer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie, par des solutions de mobilités durables et décarbonées pour les déplacements du quotidien ;
- conforter le développement de la polarité, et lutter contre l'étalement urbain en favorisant le report modal ;
- consolider la relation entre les politiques d'aménagement du territoire, l'urbanisation et le développement des services de mobilité ;
- prendre en compte la diversité des territoires - urbains et périurbains - et des publics ;

- favoriser l'intermodalité et l'accessibilité aux réseaux de transport et développer les modes alternatifs à l'autosolisme ;
- développer les modes actifs (voies vertes, pistes cyclables) ;
- maîtriser l'usage de la capacité routière ;
- assurer la cohérence, la complémentarité et la visibilité des offres de transport ;
- conforter le maillage et l'articulation des offres et services autour des réseaux structurants, en valorisant tous les modes ;
- renforcer l'attractivité des offres et services : rendre lisible l'ensemble des solutions de mobilité, en proposant un bouquet d'offres et services multimodaux de transports en commun, mobilités partagées ou modes actifs, faciliter les parcours pour les usagers (correspondance, tarification et distribution entre les réseaux) ;
- communiquer sur l'offre multimodale et intermodale et assurer la visibilité des actions favorisant l'intermodalité ;
- accompagner le développement d'une tarification intégrée et assurer l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique ;
- assurer la soutenabilité financière du projet dans la durée, investissement comme fonctionnement, et définir une trajectoire financière cohérente ;
- adapter la gouvernance en tenant compte des espaces de coopération existants, y compris ceux existant en lien avec le SERM ;
- partager l'avancement des projets de mobilité et de transport de marchandises.

Afin de préparer leur proposition conjointe en vue d'obtenir le statut de SERM, les collectivités partenaires ont transmis en juin 2024 à l'État un dossier minute, en vue de l'obtention d'une labellisation SERM.

Le 4 juillet 2024, le Ministère chargé des transports a « labellisé » le projet de de SERM de l'aire toulonnaise.

Cette labellisation a ouvert ainsi la phase suivante dite du « *dossier de synthèse* » qui invite « *les régions et les collectivités des territoires d'Avignon, de Marseille, Nice, et Toulon [...] à poursuivre les travaux d'élaboration de leur SERM en vue de l'obtention du statut par arrêté* ».

La décision accordant au projet le statut de SERM sera prise sur la base de l'analyse d'un dossier de synthèse approfondi, qui devra préciser les objectifs, la feuille de route pour les atteindre, le plan de financement ainsi que la gouvernance du projet.

Il a été décidé par les Financeurs d'organiser la phase devant aboutir à la transmission du dossier de synthèse, dénommée « phase de préfiguration », comme suit :

- Une première phase dite « phase préparatoire » - période de réalisation 1^{er} semestre 2025 :

La Région, en sa qualité de cheffe de file de l'intermodalité a confié, via la conclusion d'un marché subséquent de la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP), au bureau d'études Transitec la réalisation de missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage dénommées Etudes Préparatoires pour :

- établir une base documentaire partagée ;

- construire avec les partenaires de chacun des SERM de la région un diagnostic partagé des mobilités incluant un état initial et une situation de référence de l'offre de mobilité tous modes et des services aux voyageurs, ainsi que selon les SERM, les caractéristiques principales de 3 scénarios d'offre de services contrastés à l'horizon 2050 selon les hypothèses du dossier minute ;
 - préparer et exécuter une phase de transition vers la seconde phase dite de consolidation.
- Une seconde phase dédiée à la production du dossier de synthèse du SERM de l'aire toulonnaise dite « phase de consolidation » - période de réalisation : 2^{ème} semestre 2025 et 1^{er} trimestre 2026 :

Cette seconde phase, qui s'appuie sur les Etudes Préparatoires a pour objectifs :

- de compléter les productions réalisées dans le cadre des Etudes Préparatoires ;
- d'approfondir la caractérisation des trois scénarios issus de la phase préparatoire en vue de les comparer et de préparer le choix de l'un d'entre eux pour le dossier de synthèse ;
- d'élaborer les différentes composantes du projet de SERM tant du point de vue de l'offre multimodale de transports que de celui de la gouvernance, du financement, de l'aménagement du territoire, de l'analyse des impacts environnementaux ou de trafic ;
- de présenter aux Parties le bilan des productions de la phase de consolidation au plus tard en janvier 2026, dans le cadre d'un COPIL permettant de faire le choix d'un scénario et d'acter le lancement de la rédaction du dossier de synthèse de demande du statut de SERM (ci-après « **Dossier de synthèse** ») ;
- de rédiger ledit Dossier de synthèse permettant de candidater à l'obtention du statut SERM.

Afin de permettre à la SGP de contribuer à cette démarche, et dans les conditions prévues par le 18° du II de l'article 4 de la Loi SERM, la Région et la Métropole ont sollicité le ministre délégué en charge des Transports pour que la SGP, au travers de sa filiale SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, soient associés à l'élaboration du Dossier de synthèse.

Le Ministre a autorisé la SGP, au travers de sa filiale SGP Dev, conjointement avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, à participer à la phase de préfiguration pour le SERM de l'aire toulonnaise.

• **Objectif de la Convention**

La Convention porte sur les modalités d'organisation de la phase de préfiguration du SERM. Celle-ci vise l'élaboration concertée du Dossier de synthèse.

Comme indiqué ci-dessus, la phase de préfiguration se décline en deux phases : une phase préparatoire et une phase de consolidation.

Au titre de la phase préparatoire, la Région, les agglomérations Provence Verte et Sud Sainte baume, les communautés de communes Vallée du Gapeau, Cœur du Var et Méditerranée Portes des Maures financent les Études Préparatoires portées par la Région, en sa qualité de maîtrise d'ouvrage. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent à cette phase conformément aux missions décrites à l'Article 5.1.

Au titre de la phase de consolidation, l'Etat, la Région, le Département, la Métropole, les agglomérations Provence Verte et Sud Sainte baume, les communautés de communes Vallée du Gapeau, Cœur du Var et Méditerranée Portes des Maures financent SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions

et la Métropole pour mener à bien la mission d'élaboration du Dossier de synthèse, objet de la Convention.

Pour mener à bien cette phase de consolidation, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Métropole réalisent, chacun sur leur périmètre de compétences, les études et attendus nécessaires à la constitution du Dossier de synthèse en co-construction avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Les Parties se sont ainsi réunies pour définir les modalités de financement de la phase de préfiguration ainsi que le contenu, le déroulement et le rôle de chacun dans le cadre de cette phase. C'est l'objet de la Convention.

CECI EXPOSÉ, IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. DEFINITIONS ET INTERPRÉTATIONS

Les définitions des termes de la Convention sont précisées en Annexe 1. Sauf stipulation expresse contraire, les termes et expressions en majuscule définis dans la Convention auront la signification qui est portée dans cette Annexe. Ils peuvent être utilisés indifféremment au singulier et au pluriel.

Les Annexes font partie intégrante de la Convention et ont la même valeur que les stipulations figurant dans les Articles, sauf stipulation expresse contraire.

Les intitulés des titres, des Articles et le sommaire ont été insérés uniquement pour faciliter les références et ne doivent pas être pris en compte pour l'interprétation de la Convention.

En cas de contradiction entre une stipulation figurant dans un Article et celle d'une Annexe, les stipulations figurant dans les Articles prévalent.

ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION ET PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE PRÉVISIONNEL

2.1. Objet de la Convention

La Convention a pour objet de définir :

- le contenu, le périmètre et le calendrier de réalisation des Études et Attendus, ainsi que le rôle des Parties pour les mener à bien ;
- les conditions et modalités de financement de SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, de la Métropole et de la Région pour la réalisation des Études et Attendus, dans les délais estimés fixés par la Convention et selon le périmètre décrit à l'ARTICLE 5 ;
- les modalités de suivi et de gouvernance de la Convention.

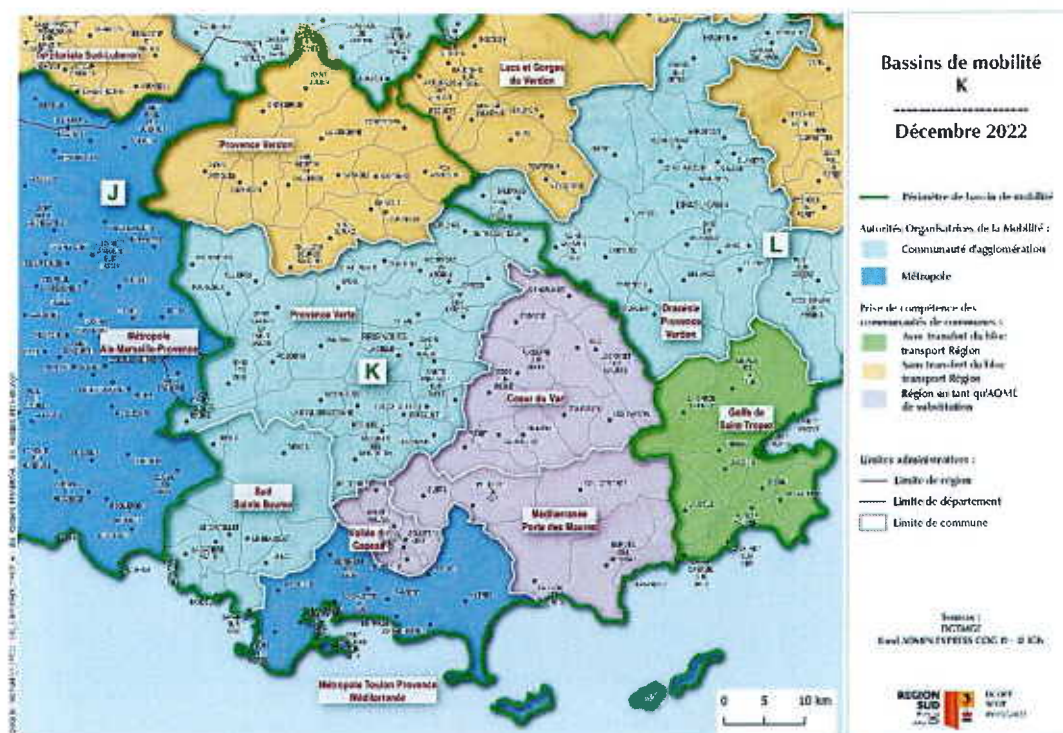
La Convention qui couvre ainsi la préfiguration du SERM se décline en deux phases : une phase préparatoire et une phase de consolidation.

Au titre de la phase préparatoire, la Région, les agglomérations Provence Verte et Sud Sainte baume, les communautés de communes Vallée du Gapeau, Cœur du Var et Méditerranée Portes des Maures financent les Études Préparatoires portées par la Région, en sa qualité de maîtrise d'ouvrage. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent à cette phase conformément aux missions décrites à l'Article 5.1.

Au titre de la phase de consolidation, l'Etat, la Région, la Métropole, les agglomérations Provence Verte et Sud Sainte Baume, les communautés de communes Vallée du Gapeau, Cœur du Var et Méditerranée Portes des Maures financent SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Métropole pour mener à bien la mission d'élaboration du Dossier de synthèse, objet de la Convention.

2.2. Périmètre géographique prévisionnel à conforter

La carte ci-dessous présente le périmètre du bassin de mobilités K au titre de la LOM.



Bassins de mobilité du SERM de l'aire toulonnaise
Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

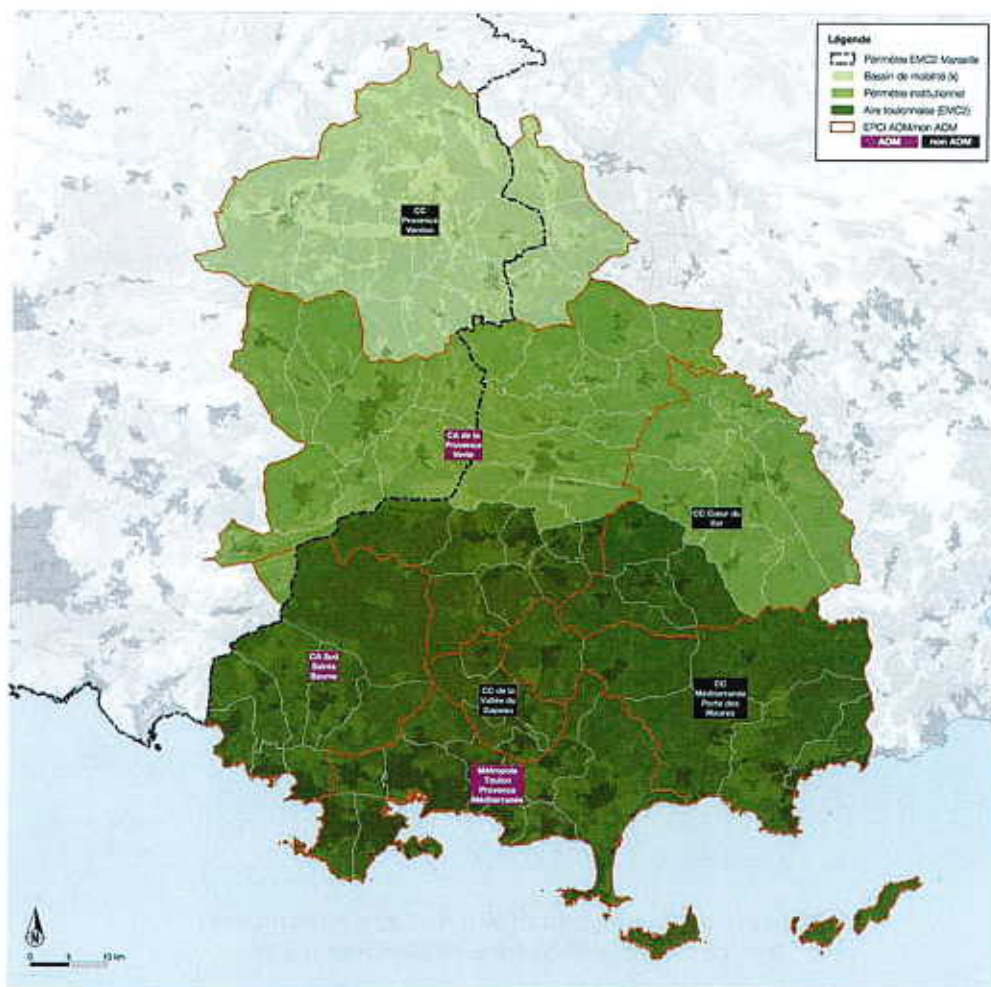
Le périmètre géographique prévisionnel à l'étude pour le SERM de l'aire toulonnaise est présenté dans la carte ci-dessous, et reprend les périmètres administratifs des partenaires locaux de la démarche SERM connus à ce jour.

La définition précise de ce périmètre fait partie des travaux à mener dans le cadre de la phase de préfiguration, prévue par la Convention, en lien avec les territoires concernés.

Elle s'appuie notamment sur les résultats de la phase préparatoire.

Bien qu'absents du périmètre institutionnel à date, le Département du Var et la Communauté de communes Provence Verdon (incluse au bassin de mobilité K), la Métropole Aix-Marseille-Provence seront associés à la démarche SERM tel que prévu à l'Article 6.3.4.

Par ailleurs, la Région est AOM de substitution sur le périmètre de la communauté de communes du Coeur du Var, de la communauté de communes de la Vallée du Gapeau, Communauté de communes de Méditerranée Porte des Maures.



Cette durée s'entend hors période de validation politique des Études et Attendus.

L'objectif des Financeurs est de valider les principes constitutifs du Dossier de synthèse (volets 1 à 3) en début d'année 2026, afin de pouvoir produire ce Dossier de synthèse (volet 4) et le déposer auprès des services de l'État à l'issue.

Un calendrier prévisionnel de la phase de préfiguration est présenté dans l'Annexe 5. Ce calendrier prévisionnel se décompose comme suit :

- la durée de la phase préparatoire est estimée à 6,5 mois pour la durée des Études Préparatoires, incluant une période de transition de deux semaines avec la phase de consolidation ;
- le démarrage de la phase de consolidation est conditionné aux rendus définitifs des Études Préparatoires, conditionné au COPIL concluant la phase préparatoire et validant les trois scénarios (au plus tard le 30 juin 2025) ;
- la réalisation des volets 1 à 3 décrits dans l'Article 4.3 s'effectue en parallèle, sur une durée estimée à 6 mois à compter de la validation par le COPIL des travaux de la phase préparatoire. Les travaux des volets 1 à 3 s'alimentent les uns les autres ;
- la durée du volet 4, dont la période de réalisation intervient à l'issue de celles des volets 1 à 3, est estimée à 3 mois. Le démarrage du volet 4 débutera à l'issue du COPIL de validation du scénario retenu pour le dossier de synthèse (au plus tard en début d'année 2026).

Le calendrier prévisionnel est mis à jour par l'Équipe de préfiguration visée à l'Article 6.3.3 à la suite du rendu définitif des Études Préparatoires réalisées par Transitec.

En cas d'évènement qui aurait une incidence significative sur la tenue des délais visés au présent Article, les Parties s'informent dans le cadre des instances visées à l'ARTICLE 6.

3.3. Études ou Attendus effectués par anticipation à la date de prise d'effet de la Convention

Le montant visé à l'Article 7.1 pour SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région tient compte des dépenses qui seraient effectuées par ces derniers par anticipation à la date de prise d'effet de la Convention au titre de la réalisation de la phase de préfiguration.

Les seules dépenses éligibles à la présente clause sont celles qui sont liées à la conclusion de la Convention ou qui ont un lien direct avec la réalisation des Études et Attendus. Toute autre dépense ne pourra être intégrée au montant visé à l'Article 7.1 et pourra être rejetée par les Financeurs lors des demandes d'appel de fonds réalisées dans le cadre de l'exécution de la Convention.

Pour la Région, ces dépenses sont prises en compte à compter du 17 décembre 2024.

Pour les SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Métropole ces dépenses sont prises en compte à compter du 1^{er} février 2025. Il s'agit notamment des réunions et contributions à la phase préparatoire menées jusqu'à la signature de la Convention, et validées avec les Financeurs.

ARTICLE 4. DESCRIPTION DES ÉTUDES ET ATTENDUS

4.1. Feuille de route globale de la phase de préfiguration

Le contenu de la phase de préfiguration du projet de SERM de l'aire toulonnaise, telle que définie par la Convention, comprend un volet préparatoire et quatre volets principaux aboutissant à la constitution du Dossier de synthèse (volet 4) :

- **Volet préparatoire - Réalisation d'Études Préparatoires avec pour principaux objectifs de :**
 - Synthétiser les études existantes et s'approprier le cas échéant le contrat opérationnel de mobilité du territoire concerné ;
 - Superposer les schémas de desserte par mode, pour mettre en évidence des doublons et des lacunes ;
 - Organiser des ateliers de recueil du besoin de mobilité auprès des parties prenantes du territoire ;
 - Esquisser trois scénarios contrastés de schémas de desserte tout mode.
- **Volet 1 – Schéma d'ensemble :** la définition du schéma d'ensemble du SERM, incluant le périmètre géographique et modal à valider, l'identification de ses composantes avec la caractérisation de l'ambition de niveau de l'offre de service par composante, ainsi que la préfiguration des périmètres d'intervention de chaque maître d'ouvrage. Ce schéma peut être phasé dans le temps et comprendre plusieurs horizons temporels d'augmentation du niveau de service. Son élaboration s'appuie notamment sur les analyses suivantes :
 - Synthèse des enjeux environnementaux du projet de SERM sur l'environnement ;
 - Coordination avec les politiques d'aménagement : qualité de l'insertion du projet de SERM dans les politiques et les outils d'aménagement et d'urbanisme, aux différentes échelles du territoire, ainsi que ses impacts sur ces territoires ;
 - Estimation du potentiel de fréquentation, reposant sur une étude de marché, qui serait générée par le schéma d'ensemble du SERM et identification des éléments préliminaires de socio-économie à approfondir par une étude ultérieure à l'obtention du statut de SERM. Cette étude de marché reposera sur :
 - un travail bibliographique (études déjà réalisées) ;
 - le traitement des données quantitatives existantes, par axe et par mode (statistiques de population, d'emploi et de déplacement, enquêtes mobilités, etc.) ;
 - les dires d'expert.
- **Volet 2 – Financement :** la préparation d'un plan de financement à l'échelle de l'ensemble du projet de SERM, incluant une première évaluation préalable à dire d'expert des coûts en investissement et en fonctionnement et l'exploration de modalités de financement non budgétaires. Ce volet financement s'effectue en itération avec le volet 1 ;
- **Volet 3 – Gouvernance :** l'élaboration du schéma de gouvernance envisagé à la suite de l'obtention du statut de SERM. Ce volet gouvernance s'effectue en itération avec le volet 1 ;

- **Volet 4 – Élaboration du « Dossier de synthèse »** : l'ensemble des premiers volets permet l'élaboration du Dossier de synthèse. Il intègre les éléments demandés par la loi SERM (article L. 1215-6 du code des transports) déclinés par la DGITM en un document d'appui à la réalisation d'un SERM et une check-list détaillée d'obtention du statut de SERM (cf. Annexe 6), ainsi que les spécifications des futurs maîtres d'ouvrage identifiés au stade de la phase de préfiguration dans le cadre de l'exécution de la Convention.

A l'issue de sa présentation et validation en Comité de pilotage dans les conditions visées à l'Article 6.3.1, la Région, la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume, les communautés de communes Vallée du Gapeau, Cœur du Var et Méditerranée Portes des Maures transmettent au Ministre chargé des transports le Dossier de synthèse élaboré dans le cadre de la phase de consolidation encadrée par la Convention en prenant en compte les spécifications des futurs maîtres d'ouvrage identifiés dans le cadre de l'exécution de la Convention.

Par simplicité de présentation, les volets ci-dessus sont présentés de manière thématique, successivement dans la Convention. Dans le déroulé de la phase de consolidation, ces volets sont menés en parallèle, s'appuient sur un dialogue territorial continu et s'alimentent les uns les autres. Par ailleurs, l'avancement sur l'un des volets, hors volet préparatoire, peut venir réinterroger des hypothèses prises sur un ou plusieurs autres volets et nécessiter leur reprise. La réalisation des Études et Attendus de la phase de consolidation des différents volets se fait donc par itération interne au sein de chaque volet et entre les volets.

Les contributions et missions de chacune des Parties pour mener à bien cet objectif sont décrites dans l'ARTICLE 5.

4.2. Phase préparatoire

La Région, avec son prestataire Transitec (voir cahier des charges en Annexe 7) :

- établit un diagnostic partagé des mobilités incluant un état initial et une situation de référence de l'offre de transport tous modes et des services aux voyageurs ;
- construit pour le SERM de l'aire toulonnaise, les caractéristiques principales de 3 scénarios d'offre de services tous modes contrastés à l'horizon 2050 ;
- prépare et exécute une phase de transition vers la phase de consolidation.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent à ce volet préparatoire en ce qui concerne la participation aux réunions et aux groupes de travail :

- Pour SNCF Gares & Connexions, il s'agira d'identifier avec les Financeurs les gares susceptibles d'être fortement développées au regard des enjeux du SERM ;
- Pour SNCF Réseau, ce dernier mettra à disposition les éléments disponibles.

4.3. Phase de consolidation

Cette phase doit permettre la consolidation du projet de SERM à partir des trois scénarios dégagés au terme de la phase préparatoire.

Les trois scénarios caractérisés durant cette phase préparatoire, et validés lors du COPIL programmé en juin 2025, seront étudiés durant la phase de consolidation suivant les volets ci-dessous. Ces trois scénarios seront ainsi comparés de manière à pouvoir éclairer le choix de l'un d'entre eux lors d'un nouveau COPIL en début d'année 2026 conformément à l'Article 3.2.

4.3.1. Volet 1 : Schéma d'ensemble

Ce volet vise à définir les composantes multimodales et servicielles ayant vocation à être intégrées au projet de SERM de l'aire toulonnaise permettant ainsi de constituer le périmètre géographique et fonctionnel du projet –, l'ambition de service associée à chaque composante, et le programme d'opérations nécessaires pour aboutir à cette ambition.

Le schéma d'ensemble proposé dans le dossier de synthèse au titre de ce volet résultera du choix entre les trois scénarios de la phase préparatoire qui seront étudiés dans leur globalité lors de la phase de consolidation.

Il doit concilier à la fois les enjeux identifiés, les priorités en matière de politique de transports, les contraintes et opportunités existantes du réseau ferroviaire et des réseaux des autres modes de transports ainsi que leurs complémentarités. La qualité d'inscription au sein des politiques d'aménagement du territoire est un critère essentiel pour le choix du schéma d'ensemble.

Pour aboutir à un schéma d'ensemble établi sur la base des Études Réalisées ce volet 1 comporte les Études et Attendus suivants :

- une intégration des scénarios retenus de schéma de desserte caractérisant l'évolution de l'offre de transport multimodale, produits par Transitec au titre des Études Préparatoires ;
- l'ajustement, le cas échéant selon les scénarios, du périmètre de services et d'aménagements du SERM ;
- la formalisation de l'ambition de service pour chacune des composantes concernées (composantes par modes, aménagements multimodaux des gares et pôles d'échanges, services aux voyageurs, etc.), et la définition des principales caractéristiques fonctionnelles de chaque composante ;
- l'analyse des enjeux concernant les systèmes de billettique, de tarification et d'information voyageurs et la proposition de recommandations pour assurer ou renforcer leur interopérabilité.

Ce volet s'appuie sur la mise à disposition des éléments disponibles et consolidés par Transitec au titre des Études Préparatoires sous maîtrise d'ouvrage de la Région. Ces éléments incluent :

- les diagnostics du système de transports existant et des freins et obstacles capacitaires (qu'il s'agisse de l'offre de transport collectif ferroviaire, de l'offre routière, du covoiturage, des liaisons cyclables ou encore des facilités intermodales) ;
- l'expression des besoins du territoire vis-à-vis des mobilités ;
- la proposition de périmètres, géographiques et modaux, de services et d'aménagements du SERM ;
- la formalisation et le phasage de trois scénarios contrastés d'évolution de l'offre de mobilité.

Ce schéma d'ensemble vise à formaliser une offre de service multimodale globale à court (horizon prévisionnel 2030), moyen (horizon prévisionnel 2035) et long terme (horizon prévisionnel 2050) et à consolider sa chronique de déploiement aux différents horizons de mises en service considérés (phasage).

L'élaboration du schéma d'ensemble s'appuie notamment sur une estimation du potentiel de fréquentation tous modes. Cette estimation vise à produire les prévisions des flux générés par l'évolution des offres de service du schéma d'ensemble. Elle s'effectue à partir d'une étude de marché sur le territoire concerné par le SERM. Ces estimations de flux sont utilisées pour produire la synthèse des enjeux environnementaux du schéma d'ensemble, et serviront dans une étude ultérieure à l'obtention du statut de SERM pour les éléments de socio-économie du projet.

L'élaboration du schéma d'ensemble tient compte de l'analyse, de l'ordonnancement et des modalités de suivi des études et opérations, en cours et à venir, contribuant à la définition et à la mise en œuvre de l'ambition de service dans une vision globale tous modes de mobilité confondus. Cette approche ensemblière sur les mobilités permet d'apporter aux Parties, d'une part une prise de recul sur l'ordonnancement des aménagements au regard du service apporté aux voyageurs, et d'autre part un éclairage sur le besoin d'articulation entre les différentes grandes composantes de projets d'infrastructures.

Pour le mode ferroviaire, il doit préserver les capacités pour le fret et les liaisons longues distances voyageurs. Pour les autres modes, il doit prendre en compte les infrastructures et services existants.

La proposition du schéma d'ensemble au titre de ce volet est également éclairée par des analyses sur les thématiques suivantes :

- Synthèse des enjeux environnementaux : il s'agit d'identifier et de qualifier les impacts du projet de SERM sur l'environnement. Il convient donc de réaliser une synthèse qualitative des enjeux environnementaux stratégiques du SERM ;
- Coordination avec les politiques d'aménagement : il s'agit d'apprécier la qualité de l'insertion du projet dans les politiques et les outils d'aménagement et d'urbanisme, aux différentes échelles du territoire, ainsi que ses impacts sur ces territoires et de concevoir le schéma d'ensemble en conséquence. Cette analyse porte sur les éléments suivants :
 - Etat des lieux de l'urbanisation autour des axes du SERM ;
 - Etat des lieux des orientations et des outils d'urbanisme (type Orientations d'Aménagement et de Programmation) portées par les documents d'urbanisme et de planification concernant ces secteurs et qui favorisent l'articulation urbanisme / déplacements et d'urbanisation autour des axes du SERM ;
 - Recensement des projets urbains en cours ou envisagés autour des gares hors emprises ferroviaires, des nœuds de connexion entre les services de transport et les besoins, notamment des dessertes des zones d'emploi ;
 - Analyse du potentiel de mutation urbaine/développement urbain/densification urbaine autour des sites de gares, hors emprises ferroviaires, intégrant la question de la dureté foncière (catégorisation du foncier) ;
 - Analyse de la cohérence du dossier de SERM avec les documents d'urbanisme et de planification et les politiques/projets urbains, et leurs adaptations éventuelles ;
 - Mise en avant des bénéfices territoriaux du SERM (accès à des services et équipements structurants, desserte de secteurs à enjeux...) ;
 - Mise en cohérence de la stratégie d'aménagement du territoire et du projet de SERM (ou comment le SERM doit venir servir - et vice versa - un projet d'aménagement du territoire à horizon 2050 à l'échelle du bassin de vie-lien SCoTs) ;
 - Accessibilité et Intermodalité des gares ;
 - Des propositions quant à l'articulation entre l'aménagement et les mobilités, dans l'optique de construire une organisation du territoire renforçant la lutte contre l'étalement urbain et la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.
- Évaluation du potentiel de fréquentation, reposant sur une étude de marché, qui serait généré par le scénario d'évolution de l'offre de transport figurant au schéma d'ensemble. Cette étude reposera sur :

- un travail bibliographique (études déjà réalisées) ;
- le traitement des données quantitatives existantes, par axe et par mode (statistiques de population, d'emploi et de déplacement, enquêtes mobilités, etc.) ;
- les dires d'expert.

Les Parties reconnaissent que les missions prévues au titre de la Convention ne comprennent pas d'évaluation socio-économique permettant de quantifier et monétariser les effets du projet. Il s'agira uniquement d'identifier les éléments préliminaires de socio-économie à approfondir par une étude ultérieure à l'obtention du statut de SERM. Ces approfondissements seront étudiés dans les phases ultérieures, sur la base notamment des éventuels modèles de trafic existant.

Pour chacun des scénarios, la Synthèse des Résultats de ce volet 1 prend la forme d'un rapport présentant l'offre de service multimodale cible ainsi que les coûts associés (investissement en matière d'infrastructures et de matériel roulant et de coûts d'exploitation) et sa planification, pour alimenter le Dossier de synthèse du SERM de l'aire toulonnaise.

4.3.2. Volet 2 : Financement

Il s'agit d'établir un chiffrage des coûts de réalisation et d'exploitation du projet de SERM et de préciser les modalités de leur financement.

Ce volet comprend les éléments suivants :

- la consolidation des coûts, ou l'estimation à dire d'expert en tant que de besoin, par rapport à une situation actuelle et de référence sans projet, des investissements requis pour chacun des modes, par périmètre administratif au sens des compétences des AOM, et par composante du projet (études procédures, travaux, y compris mesures réglementaires, matériel roulant et infrastructures techniques associées), ainsi que les coûts de fonctionnement / d'exploitation annuels en fonction des grandes phases de développement ;
- la planification de ces investissements, par des phases successives, incluant un macro-planning des opérations pour toutes les composantes identifiées, précisant les besoins d'interface par grande phase, et tenant compte des autres opérations éventuelles sur les réseaux de transports concernés, notamment de régénération du réseau ferré national ;
- sur la base a minima des estimations à dire d'expert susmentionnées, ce deuxième volet permet d'identifier d'une part les ressources financières potentiellement mobilisables sur les territoires concernés, en recherchant notamment les pistes de financement au niveau local, national et européen, et d'autre part de déterminer le modèle de financement le plus adapté au projet, pour les phases ultérieures d'études comme de réalisation (investissement et exploitation) ;
- une fois estimés les capacités budgétaires, fiscales et les revenus projetés qui seraient générés par l'exploitation des services du SERM, des propositions de plan de financement des dépenses d'investissement et d'exploitation sont construites à l'échelle de l'ensemble du SERM et pour chaque phase du projet de SERM. Ces propositions feront l'objet d'une validation du COPIL.

L'identification des ressources financières disponibles tient compte des conclusions de la conférence nationale de financement des SERM prévue à l'article 10 de la Loi SERM. Au regard de l'hypothèse d'ordre de grandeur de coût à dire d'expert du projet issue du présent volet de la phase de préfiguration, cette identification se concentre sur un triptyque de ressources potentielles :

- la capacité contributive des différents cofinanceurs par le biais d'une éventuelle participation budgétaire, est analysée dans le cadre d'une étude rétrospective et

prospective des recettes et des dépenses de fonctionnement/exploitation et d'investissement. Les plans de financement simulés veillent à intégrer l'ensemble des cofinancements identifiés (mobilisation des CPER, subventions européennes, etc.). A cette occasion, un *focus* spécifique sur le mode de financement de la compétence « *services de transports* » par les entités est réalisé ;

- la capacité contributive du territoire, par le biais d'un recours à de la fiscalité locale, est également étudiée. Ces bénéfices seront mesurés en considérant l'année 2024 comme situation de référence. A ce titre, la capacité contributive du territoire est analysée au regard de l'incidence d'une modulation des taux sur un panier de fiscalité diversifié (taxe spéciale d'équipement, taxe additionnelle à la taxe de séjour, taxe additionnelle à la taxe d'aménagement, taxe sur les locaux à usages de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockages, taxe sur les surfaces de stationnement, versement mobilité). Ces réflexions prennent en compte les mécanismes fiscaux déjà instaurés ;
- les ressources d'exploitation (tarification, publicités, amendes, redevances, etc.), permettant de minorer le coût net d'exploitation du SERM, font également l'objet d'une attention particulière dans les travaux conduits et intègrent une proposition d'approfondissement de l'intégration tarifaire à une échelle supra intercommunale.

Pour chacune de ces ressources financières potentielles, les résultats de l'analyse menée dans le cadre de ce volet, et uniquement pour ce qui les concernent, sont soumis aux directions des finances des collectivités et structures des territoires concernées avant validation du COPIL. Ces dernières sont associées à la collecte des données nécessaires à la réalisation des Études et Attendus.

D'autres pistes de financement, dégagées à partir des effets induits par le projet de SERM peuvent être étudiées (développement urbain, tourisme, bénéfices environnementaux...).

Elles éclairent le choix du scénario à retenir parmi les scénarios retenus au terme de la phase préparatoire en tenant compte des orientations décidées par le Comité de pilotage tel que défini à l'Article 6.3.1, et de leurs impacts sur la solvabilité des entités concernées, par le biais des ratios de taux d'épargne brute et de capacité de désendettement. Elles sont définies en cohérence avec les équilibres retenus pour la constitution de la structure locale de gouvernance, objet du volet 3 des Études et Attendus.

La Synthèse des Résultats de ce volet 2 prend la forme d'un rapport présentant un plan pluriannuel d'investissement et de fonctionnement du projet de SERM de l'aire toulonnaise.

4.3.3. Volet 3 : Gouvernance

Il s'agit de proposer un schéma de gouvernance pour la mise en œuvre du SERM.

Il convient donc :

- de préciser les partenaires impliqués dans la mise en œuvre du projet postérieurement à l'obtention du statut de SERM (périmètre) et qui ont donc vocation à participer à la structure locale de coordination visée à l'article L. 1215-8 du code des transports ou à conventionner avec elle ;
- d'explicitier la coordination des partenaires impliqués dans la conception, la réalisation et la mise en œuvre des infrastructures constituant le projet de SERM ;
- d'explicitier les modalités d'association des territoires (dans la conception et mise en œuvre des infrastructures inclus dans le projet de SERM).

Ce volet comprend les éléments suivants :

- sur la base des périmètres de maîtrise d'ouvrage identifiés au volet 1, dans le respect des prérogatives de chaque maître d'ouvrage et des possibilités offertes par la loi SERM, ainsi que des différents textes applicables, la définition des entités qui constitueront la future structure locale de coordination et leur rôle dans celle-ci ;
- la proposition, en coopération avec les structures concernées (gestionnaires, syndicats mixtes, etc.) et les Financeurs, d'un schéma de gouvernance et de mise en œuvre opérationnelle des phases ultérieures du SERM. Conformément à la loi SERM, ce schéma de gouvernance s'appuie notamment sur la mise en place d'une structure locale de coordination, pouvant être un groupement d'intérêt public (GIP), par les maîtres d'ouvrage concourant à la réalisation des composantes du projet de SERM, au sens de l'article L. 1215-8 du code des transports, et dont l'objet est de veiller à la bonne articulation des interventions de ses membres ainsi qu'au respect des coûts et du calendrier ;
- la définition de la stratégie de concertation, d'information et d'association des collectivités territoriales, du public et d'autres acteurs locaux, afin d'assurer l'adhésion des territoires lors des phases ultérieures du projet.

Pour ce faire, il est nécessaire de déterminer d'une part le rôle et la composition des instances de gouvernance et d'administration de la structure locale de coordination et d'autre part l'architecture conventionnelle définissant notamment les périmètres d'intervention de chacun des acteurs impliqués sur les composantes du projet de SERM, les objectifs de performance, le calendrier, les objectifs de sécurité de l'exploitation et d'interopérabilité des équipements et services projetés et les coûts de réalisation des projets, en lien avec la proposition de schéma d'ensemble établi au titre du volet 1 et qui seront intégrés à la convention prévue à l'article L. 1215-8 du code des transports.

Cette proposition comprend également des préconisations sur l'articulation entre la gouvernance du projet de SERM et les gouvernances en place ou en projet, notamment sur le nœud ferroviaire toulonnais. Elle tient compte des instances de coopération préexistantes.

Le paramétrage de la structure locale de coordination (au regard notamment de sa forme, ses parties prenantes, ses rôles et moyens et son articulation avec les comitologies existantes) et l'architecture conventionnelle associée aux phases ultérieures du projet de SERM sont réalisés au regard des scénarios étudiés au titre des volets 1 et 2.

Points d'attention :

- il est précisé que la phase de mise en œuvre du SERM après obtention de l'arrêté ministériel conférant le statut fera l'objet d'un conventionnement spécifique ultérieur ;
- il sera recherché, dans le cadre des dispositions prévues par l'article L. 1215-8 du code des transports, des modalités de gouvernance fondées sur les capacités contributives de chaque Financeur (population et potentiel fiscal) et les gains socio-économiques du SERM attendus respectivement par chacun des Financeurs ;

Ainsi les études socio-économiques hors périmètre de la Convention, contribuent à estimer ces gains par acteur et à dresser le tableau des clefs de répartition des financements et des pouvoirs de décision associés au sein de la structure locale de coordination du projet (GIP, comité de pilotage, etc.).

La Synthèse des Résultats de ce volet 3 prend la forme d'un rapport présentant le schéma de gouvernance proposé et le cheminement ayant conduit à retenir cette solution, assorti d'un document venant exposer ses hypothèses, avantages, inconvénients et limites du schéma de gouvernance envisagé. Sur demande des Financeurs, un dossier de création de l'entité de gouvernance du projet peut être proposé, tel que prévu à l'Article 5.2.4.

4.3.4. Volet 4 : Élaboration du « Dossier de synthèse »

L'objectif final de la Convention est l'élaboration, en vue de son dépôt auprès du ministre chargé des transports, du dossier de demande de statut SERM, dit Dossier de synthèse, qui assemble les éléments issus des volets 1 à 3 décrits précédemment et qui fait partie intégrante des Études et Attendus.

Ce volet permet la mise au point finale de la « proposition conjointe de la Région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement » du SERM prévue à l'article L. 1215-6 du code des transports visant l'octroi du statut de SERM de l'aire toulonnaise par le ministre chargé des transports.

Ce volet s'appuie notamment sur la concertation prévue par l'article L. 1215-6 du code des transports. Cette concertation associe l'Etat, la Région, les AOM, le département et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express inclus dans le périmètre du projet de SERM.

La finalisation Dossier de synthèse est conditionnée à la validation en COPIL des principaux éléments constitutifs du projet retenu à l'issue de l'étude des 3 scénarios contrastés (choix de scénario de schéma d'ensemble, plan de financement, schéma de gouvernance).

Le Dossier de synthèse est produit pour couvrir les attendus de la DGITM indiqués dans le document « *Obtention du statut de SERM – Check-list détaillée* » (figurant en Annexe 6) de manière concertée avec la Région et les autorités compétentes en matière de mobilités qui le valident. Ainsi ce Dossier de synthèse doit :

- « énoncer les objectifs assignés au SERM en matière de lutte contre le changement climatique et d'aménagement du territoire, caractériser les offres de services cibles et les aménagements nécessaires, expliciter les démarches entreprises afin de coordonner les services, et maîtriser l'urbanisation ;
- définir le calendrier progressif de déploiement et les investissements associés par phases ;
- formaliser la gouvernance du projet, la structure locale de coordination, les périmètres de maîtrise d'ouvrage et d'intervention des cofinanceurs ;
- expliciter les modalités de financement retenues ».

Si nécessaire, ce volet peut inclure des échanges, postérieurement à la remise du Dossier de synthèse, avec les autorités récipiendaires de ce dossier dans les conditions visées à l'Article 5.2.5.

ARTICLE 5. RÉPARTITION DES MISSIONS ET CONTRIBUTIONS

Les Parties contribuent chacune à chaque volet des Études et Attendus et échangent toutes données produites ou informations nouvelles ou Étude Réalisée ou tout élément réalisé au fur et à mesure de la réalisation des Études et Attendus susceptibles de concourir à cette réalisation, dans les conditions prévues par la Convention.

Au démarrage de la phase de préfiguration, durant la phase préparatoire, chaque Partie fixe la liste :

- des synthèses des Études Réalisées, dont elle dispose et l'adresse à l'ensemble des Parties et en lien avec l'élaboration du SERM ;
- de tout ou partie des Études Réalisées, dont elle dispose, nécessaires à SGP Dev pour l'établissement du Dossier de synthèse et l'adresse à SGP Dev.

Transitec sollicitera par ailleurs les Parties pour identifier les données ou Etudes Réalisées qu'il juge nécessaires pour la réalisation de la phase préparatoire.

Les Parties adressent ensuite, tout au long de la phase de consolidation et dans une temporalité compatible et cohérente avec le bon déroulement des Études et Attendus de la phase de préfiguration :

- les synthèses de leurs Études Réalisées, telles que fixées dans la liste, à SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Région et à la Métropole ;
- les chapitres de leurs Études Réalisées tels que fixés dans la liste, à SGP Dev, nécessaires à l'établissement du Dossier de synthèse.

En cas de demande d'ajout par SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou la Région d'une Étude Réalisée dans la liste :

1. La Partie demanderesse devra en solliciter la communication auprès de la Partie détentrice en justifiant la nécessité de sa communication pour la réalisation des Études et Attendus de la phase de préfiguration ;
2. La Partie détentrice s'engage à rencontrer la Partie demanderesse pour échanger sur cette demande et inscrire l'Étude Réalisée dans la liste si la demande est bien fondée ;
3. Dans le cas où la Partie détentrice considérerait la demande infondée, elle pourra solliciter l'avis de l'Équipe de préfiguration, telle que définie à l'Article 6.3.3.

Les membres de l'Équipe de préfiguration, telle que définie à l'Article 6.3.3, s'engagent à informer de toutes études ou éléments, réalisés en dehors de la Convention, qui intéressent les Études et Attendus en lien avec la phase de préfiguration.

A titre d'information, il est précisé ici les Études Réalisées hors champ de la Convention :

- une Étude Réalisée sous maîtrise d'ouvrage **SNCF Gares & Connexions**, a été financée à 100% par la Région pour un montant de 377 000 €. Il s'agit d'une étude de flux et de mobilités, dite étude d'élasticité, portant sur l'ensemble des gares régionales, à l'exception des gares intégrées au projet LNPCA :
 - cette étude est nécessaire à la poursuite des réflexions à mener dans le cadre de la phase de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise. L'objectif de cette étude est de réaliser un diagnostic prospectif des gares et haltes, et d'y projeter les aménagements nécessaires au regard des nouveaux flux voyageurs attendus et induits par le renforcement du niveau d'offre ferroviaire et de transports en commun connu sur le périmètre du SERM. L'analyse portera également sur les parkings existants des gares en se basant sur les données de fréquentation.
 - Le rendu prévisionnel de l'étude prévoit la réalisation pour chaque gare ou halte d'un diagnostic physique (périmètre autour du bâtiment voyageurs, quais, passage souterrain, passerelle...) et fonctionnel de l'existant (approche capacitaire des quais et identification des équipements intermodaux) ;
 - le livrable final de l'étude attendu pour fin juillet 2025 sera remis sous forme d'un Atlas des gares de la Région comprenant des schémas et cartographies par gare synthétisant les éléments de diagnostic en termes de dimensionnement des ouvrages et équipements en gare, ainsi que les principaux enjeux et risques identifiés. Des mesures correctives sous forme de préconisations seront proposées sur chacun des thèmes abordés (équipements intermodaux, parkings et approche capacitaire des quais et accès aux trains) ;
 - Indépendamment des propres instances relatives à ce cadre conventionnel extérieur, SNCF Gares & Connexions et la Région partagent l'avancement de cette étude dans le cadre du suivi de l'avancement du projet de SERM de l'aire toulonnaise, via l'Équipe de préfiguration.

L'encadrement des droits de propriété intellectuelle relatifs aux Études Réalisées de chaque Partie, aux Résultats et aux Synthèses des Résultats est détaillé à l'ARTICLE 14.

Les missions de la phase de consolidation sont effectuées sous la coordination de l'Équipe de préfiguration, définie à l'Article 6.3.3, dans les conditions d'animation visées à l'Article 5.2.1.

Elles sont réparties entre SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région comme suit.

5.1. Phase préparatoire

Les missions réalisées par le prestataire de la Région, **Transitec**, sont définies en Annexe 7. Elles permettent notamment de proposer 3 scénarios d'offre de services tous modes contrastés à l'horizon 2050.

Au titre de la phase préparatoire, SNCF Réseau fournit des éléments pour permettre à Transitec de réaliser un diagnostic territorial. Cette mission comprenant au besoin :

- une description générale des fonctionnalités du réseau ferré national (RFN) ;
- un état des lieux des projets ferroviaires en cours d'étude ou de réalisation ;
- un état des lieux des plan d'exploitation émergent, plan d'exploitation de référence (PEE/PER) existants ;
- un état des lieux des principaux projets de régénération connus.

Par ailleurs dans le cadre de cette phase préparatoire, **SNCF Gares & Connexions** identifie avec les Financeurs les gares et les pôles d'échanges susceptibles d'être fortement développés au regard des enjeux du SERM, ainsi que les projets de réouverture ou de création de gare.

5.2. Phase de consolidation

Dans un objectif d'agilité et d'efficacité dans les Études et Attendus à mener et en réponse à l'ambition du SERM de l'aire toulonnaise, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Métropole réalisent conjointement les Études et Attendus de la phase de consolidation visés à l'Article 4.3.

L'ensemble des documents et outils de suivi de cette phase de consolidation est déposé sur un espace partagé accessible aux Parties.

Il est entendu par les Parties que l'analyse produite au titre des volets 1, 2 et 3 par SGP Dev, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau pour le schéma d'ensemble du projet de SERM concerne les 3 scénarios contrastés issus de la phase préparatoire. Le projet retenu qui fera l'objet de l'élaboration du dossier de synthèse (volet 4) et sera validé en Comité de pilotage à la suite de l'analyse des 3 scénarios contrastés.

5.2.1. Au titre de l'animation de la phase de consolidation du projet

SGP Dev :

- assure la coordination et le suivi concernant l'avancement des contributions et des productions de l'ensemble des membres de l'Équipe de préfiguration, comme identifiés au point b) de l'Article 6.3.3 et s'assure du respect des objectifs des Études et Attendus et des délais. Pour cela, elle tient à jour un outil d'avancement et de suivi de l'ensemble des actions à conduire sur les volets 1 à 4 visés à l'Article 4.3 ;
- organise et prépare les réunions de l'Équipe de préfiguration sur la base des éléments communiqués par ses membres, anime ces réunions, rédige les comptes-rendus ou les relevés de décisions, validés par lesdits membres conformément au point b) de l'Article 6.3.3, met à jour le tableau de bord des actions et le cas échéant le planning.

La Région assure, le cas échéant, le lien avec Transitec pour les éventuels compléments ou précisions à apporter.

5.2.2. Au titre du volet 1 : Schéma d'ensemble

a) Construire une vision d'ensemble du projet pour le territoire

L'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise et du Var, sous l'égide de la Métropole, réalise une analyse de la qualité de l'insertion du projet dans les politiques et les outils d'aménagement et d'urbanisme, aux différentes échelles du territoire, ainsi que ses impacts sur ces territoires. Cette analyse porte sur les éléments suivants :

- Etat des lieux de l'urbanisation autour des axes du SERM ;
- Etat des lieux des orientations et des outils d'urbanisme (type Orientations d'Aménagement et de Programmation) portées par les documents d'urbanisme et de planification concernant ces secteurs et qui favorisent l'articulation urbanisme / déplacements et d'urbanisation autour de axes du SERM ;
- Recensement des projets urbains en cours ou envisagés autour des gares hors emprises ferroviaires, des nœuds de connexion entre les services de transport et les besoins, notamment des dessertes des zones d'emploi ;
- Analyse du potentiel de mutation urbaine/développement urbain/densification urbaine autour des sites de gares, hors emprises ferroviaires, intégrant la question de la dureté foncière (catégorisation du foncier ; niveau de finesse à préciser) ;
- Analyse de la cohérence du dossier de SERM avec les doc d'urbanisme et de planification et les politiques/projets urbains, et leurs adaptations éventuelles ;
- Mise en avant des bénéfices territoriaux du SERM (accès à des services et équipements structurants, desserte de secteurs à enjeux...) ;
- Mise en cohérence de la stratégie d'aménagement du territoire et du projet de SERM (ou comment le SERM doit venir servir - et vice versa - un projet d'aménagement du territoire à horizon 2050 à l'échelle du bassin de vie-lien SCoTs) ;
- Accessibilité et Intermodalité des gares ;
- Des propositions quant à l'articulation entre l'aménagement et les mobilités, dans l'optique de construire une organisation du territoire renforçant la lutte contre l'étalement urbain et la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

SNCF Gares & Connexions :

- réalise en complément de l'étude « Flux et mobilités, dite étude d'élasticité » sur les gares de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et susmentionnée, un chiffrage à dire d'expert des aménagements induits nécessaires au service ferroviaire et aux transports en commun projetés sur les gares du SERM (évolution des ouvrages ou nouveaux ouvrages, équipements intermodaux et mobiliers...). Ce chiffrage (hors coûts d'exploitation) est réalisé par typologie de gare et à partir de ratios. Il est décliné selon les 3 scénarios élaborés lors de la phase préparatoire. En aucun cas, le chiffrage proposé par typologie de gare ne pourra se substituer à une étude de préfaisabilité qui devra être réalisée ultérieurement pour chaque gare ;

- fournit à la Région, les coûts d'exploitation actuels pour chaque segment de gares, pour l'ensemble des gares du périmètre du SERM, et toutes données bibliographiques à sa disposition le cas échéant. Ces données, communiquées aux Financeurs permettent l'élaboration par la Région d'une méthodologie d'estimation des coûts d'exploitation des gares au titre du projet de SERM, dont les résultats sont ensuite communiqués par la Région à SGP Dev pour la consolidation des coûts d'exploitation projetés ;
- réalise un chiffrage à dire d'expert d'un projet de réouverture de gare qui s'appuiera sur les hypothèses des trois scénarios d'offre de services issus de la phase préparatoire ; le choix de la gare à étudier est fait pendant la phase préparatoire, tel que prévu à l'Article 5.1 ;
- transmet la liste des gares à mettre en accessibilité, ainsi que celles concernées par des Traversées de Voie Piétonne (TVP) à supprimer, compte tenu de l'évolution de la fréquentation et du trafic.

SGP Dev :

- formalise le schéma d'ensemble du projet ;
- propose un phasage du déploiement de l'offre de service multimodale du SERM et des aménagements associés, sur la base des scénarios de schéma de desserte caractérisant l'évolution de l'offre de transport multimodale, produits par Transitec au titre des Études Préparatoires, et en tenant compte des données, projets ou contraintes propres aux AOM et aux gestionnaires d'infrastructures concernés ;
- consolide l'ambition de service et le programme à l'échelle de l'ensemble du SERM en matière d'intermodalité au niveau des pôles d'échanges non ferroviaires, soit en matière de services routiers, de services vélo, et en matière de signalétique et d'information voyageurs. Pour les gares et les PEM du SERM toulonnais, SGP Dev s'appuie sur les résultats de l'étude « Flux et mobilités, dite étude d'élasticité », ainsi que ceux de l'étude visant à classer les gares par typologie selon les aménagements attendus. Ces résultats d'étude seront fournis par SNCF Gares & Connexions.

SNCF Réseau réalise, pour le volet infrastructure ferroviaire, une analyse et une expertise des offres ferroviaires figurant dans les schémas de mobilités proposés au terme de la phase préparatoire, par :

- une présence et analyse critique sur les sujets ferroviaires évoqués au cours des séances de travail ;
- l'identification des études à venir pour les phases suivantes.

La mission de SNCF Réseau sur cette partie comprend les limites suivantes :

- dans le cadre de cette Convention, aucune étude d'exploitation ferroviaire ou technique ne sera réalisée sur les sujets n'ayant fait l'objet d'aucune étude préalable faite par SNCF Réseau ;
- SNCF Réseau ne pourra pas garantir la faisabilité, l'exploitabilité ni les chiffrages associés à des sujets nouveaux (création de nouvelles haltes, renforcement de dessertes ferroviaires, réactivation d'une ligne non circulée ...). L'exploitabilité des scénarios et des premières estimations financières de nouveaux aménagements seront traités ultérieurement.

Les Financeurs :

- dans le cadre de l'animation de la démarche par SGP Dev, réalisent sur leur périmètre de compétences, un état des lieux de la démarche d'interopérabilisation du système de billettique, de tarification et du système d'information voyageurs ;

- définissent l'ambition en matière de services aux usagers, sur les thématiques de la billettique, de la tarification et de l'information voyageurs. En particulier :
 - o **SGP Dev** assure le rôle d'animation et de synthèse de cette démarche des AOM signataires auprès de l'Équipe de préfiguration pour viser les attendus du Dossier de synthèse ;
 - o **SNCF Gares & Connexions**, pour le volet gares et haltes ferroviaires, appuie la Région, les AOM signataires et SGP Dev pour la définition de cette ambition.

b) Déployer les aménagements rendus nécessaires par le projet

SGP Dev réalise, le cas échéant et sur validation de l'Équipe de préfiguration, les études de définition de services complémentaires hors ferroviaires (par exemple, nouvelle ligne de bus, de cars ou de cars express, lignes de covoiturage, transport à la demande...) en lien avec les AOM et gestionnaires de voirie.

SGP Dev, avec l'appui de SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau pour le volet ferroviaire, établit une pré-identification des périmètres de maîtrise d'ouvrage par composante, tenant compte de tous les modes figurant dans le schéma d'ensemble, et tenant compte des besoins en infrastructures, aménagements, équipements et matériel roulant. Ces périmètres sont présentés à l'Équipe de préfiguration et concertés pour convenir d'une répartition de référence en fin de phase de préfiguration.

c) Justifier le projet, évaluer ses bénéfices et ses impacts

SGP Dev synthétise les enjeux environnementaux du territoire et les objectifs environnementaux poursuivis par le projet y compris sur les sujets de résilience au changement climatique et de maîtrise de l'urbanisation et sur les démarches entreprises et les objectifs poursuivis pour décarboner les flottes de matériels roulants (tous modes).

SGP Dev réalise une estimation du potentiel de fréquentation, reposant sur une étude de marché. Cette étude repose sur :

- un travail bibliographique (études déjà conduites sur les projets antérieurs : projets routiers, TCU, BHNS, etc.) ;
- le traitement des données quantitatives existantes, par axe et par mode (données publiques et données qui lui sont mises à disposition par les AOM, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, notamment les enquêtes de déplacements ou les documents d'Études Réalisées) ;
- les dires d'expert.

5.2.3. Au titre du volet 2 : Financement

Sur la base du phasage et de la consolidation des coûts effectués au titre du volet 1, et en étroite collaboration avec les Parties associées tout au long de la mission :

- **SNCF Gares & Connexions** fournit une estimation à dire d'expert des coûts d'investissements par typologie de gare sur le périmètre des gares et haltes ;
- Sur la base des éléments transmis par SNCF Gares & Connexions, **la Région évalue** les coûts d'exploitation à dire d'experts des gares et haltes ;
- **SNCF Réseau** réalise, pour le volet infrastructure ferroviaire, une analyse et une expertise des offres ferroviaires figurant dans les schémas de mobilités proposés au terme de la phase préparatoire, par :

- une présence et analyse critique sur les sujets ferroviaires évoqués au cours des séances de travail ;
- l'identification des études à venir pour les phases suivantes.
- **A la demande de SGP Dev, les AOM** fournissent, chacune sur leur domaine de compétence, les estimations à dire d'expert des coûts d'investissements sur le matériel roulant, ferroviaire et routier ;
- **SGP Dev :**
 - assemble les estimations des coûts d'investissements fournies par chaque **Partie** sur son périmètre, tenant compte de tous les modes figurant dans le schéma d'ensemble, et tenant compte des besoins en infrastructures, aménagements et matériel roulant. Elle s'assure de la cohérence des hypothèses retenues, du niveau de précision des données fournies, et de la complétude au regard des composantes du schéma d'ensemble ;
 - assemble les estimations des coûts d'exploitation par acteur (AOM, gestionnaires d'infrastructures, exploitants, etc.) fournies par chaque **Partie** sur son périmètre, tenant compte de tous les modes figurant dans le schéma d'ensemble. Elle s'assure de la cohérence des hypothèses retenues, du niveau de précision des données fournies, et de la complétude au regard des composantes du schéma d'ensemble ;
 - assure la consolidation et la synthèse des coûts d'investissement et d'exploitation auprès de l'Équipe de préfiguration ;
 - réalise les estimations des recettes prévisionnelles futures des services du SERM aux différents horizons du projet. Elle s'appuie pour cela sur les données et hypothèses fournies par les autres **Parties**, et notamment la **Région** et les **AOM** signataires ;
 - identifie les ressources financières nécessaires pour les investissements ;
 - identifie les ressources financières nécessaires pour l'exploitation ;
 - dresse des pistes de financement au niveau local, national et européen ;
 - réalise des propositions de scénarios de plan de financement, tenant compte d'une part des dépenses d'investissement et d'exploitation/fonctionnement, et d'autre part des capacités contributives des territoires concernés par le projet, en lien avec le Volet 3 sur la gouvernance ;
 - dresse des pistes de mécanismes de refacturation et de péréquation entre AOM du périmètre du SERM au regard des éléments analysés visés à l'Article 4.3.2.

Ces analyses sont conduites dans les conditions visées à l'Article 4.3.2, notamment en ce qui concerne l'association des directions des finances des collectivités et structures du territoire concernées.

5.2.4. Au titre du volet 3 : Gouvernance

Aux vues de présenter à l'ensemble des **Financeurs** des éléments pour discussion :

- **SGP Dev, en coordination avec SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions**, réalise un état des lieux des structures de gouvernance existantes sur le territoire du SERM et des formes de structure locale de coordination pertinentes ;

- **SGP Dev, en coordination avec SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions**, consolide avec la contribution de toutes les parties prenantes un schéma de gouvernance et de mise en œuvre opérationnelle du projet dans les phases ultérieures à la préfiguration. Cette proposition s'intéresse notamment :
 - au choix du cadre juridique de la structure adaptée (GIP ou autre structure locale de coordination) ;
 - à la composition des instances de gouvernance et d'administration ;
 - à l'identification des membres cofinanceurs ;
 - à la définition des périmètres de maîtrise d'ouvrage ;
 - aux relations avec les financeurs dans le cadre de la convention visées à l'article L.1215-8 du code des transports ;
 - à la définition des modalités de coordination d'ensemble et des maîtrises d'ouvrage.
- **SGP Dev, en coordination avec SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions**, pourra, sur demande des Financeurs, constituer le dossier de création de l'entité de gouvernance du projet.

5.2.5. Au titre du volet 4 : Élaboration du « Dossier de synthèse »

SGP Dev produit avec la **contribution de l'Équipe de préfiguration** le Dossier de synthèse, permettant de couvrir les attendus de la DGITM précisé dans le document « Obtention du statut de SERM – Check-list détaillée » (figurant en Annexe 6), de manière concertée avec la **Région et les AOM signataires**.

Pour les missions listées ci-dessus qui sont conduites par les **Parties autres que SGP Dev**, les éléments sont fournis à **SGP Dev** de la manière la plus synthétique possible et prêts à intégration dans le Dossier de synthèse. Ces éléments sont transmis suffisamment en amont de la finalisation du Dossier de synthèse par **SGP Dev**, dans une temporalité validée en Équipe de préfiguration.

La **Région et les AOM signataires** déposent le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes pour le recevoir.

Postérieurement à la remise du Dossier de synthèse, **SGP Dev pourra accompagner la Région et des AOM signataires de la Convention jusqu'à l'obtention du statut de SERM**, et notamment dans le cadre d'échange avec les autorités compétentes. Cette intervention de SGP Dev se fait sur la base d'une demande exprès de la Région et des AOM signataires. Les modalités de financement de cette intervention sont visées à l'Article 7.1.

En dehors des Études Préparatoires réalisées par Transitec, en cas d'absence d'information nécessaire pour engager ou alimenter les autres Études et Attendus, les Parties reconnaissent la nécessité de prendre toute hypothèse dans le but de ne pas impacter les délais de la phase de préfiguration. Dans ce cas, la Partie concernée fait part à l'Équipe de préfiguration de toute difficulté rencontrée et des hypothèses prises en conséquence, et fait remonter si besoin le sujet dans les instances de décision du projet, décrites à l'Article 6.3.

Dans le cas où la phase de préfiguration nécessiterait des éléments non identifiés ci-dessus, dans l'Annexe 7 ou dans les Études Réalisées, les Parties se rencontrent pour envisager les évolutions du contenu des missions ci-dessus et les acter le cas échéant et si nécessaire par avenant ou dans le cadre d'un financement *ad hoc*, avec validation en COPIL.

ARTICLE 6. COMITOLOGIE

Les Parties prennent part au suivi de la Convention lequel porte à la fois sur ses aspects techniques, financiers, sur la concertation et l'association de l'ensemble des territoires concernés, et sur l'avancement de la préfiguration de la gouvernance du SERM.

Il est précisé que L'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise et du Var est conviée à l'ensemble de la comitologie prévue au présent article.

6.1. Articulation avec les comitologies existantes

Au début de l'exécution de la Convention, les Financeurs communiquent à l'Équipe de préfiguration un recensement desdites comitologies existantes. Les Financeurs veillent à la bonne articulation de l'ensemble des démarches en cours, et notamment les démarches projets existantes figurant dans le dossier minute transmis aux services de l'État en juin 2024, dans l'attente d'un accord sur un mode de gouvernance (objet du volet 3 des Études et Attendus) et sa mise en place.

Les Financeurs peuvent inviter SGP Dev, au titre de ses missions visées à l'ARTICLE 5, à participer à certains des comités visés ci-dessus (hors comités projet LNPCA) dans le but de faciliter les démarches en vue de l'obtention du statut de SERM.

6.2. Comitologie de la phase préparatoire

La phase préparatoire fait l'objet d'une comitologie spécifique distincte de la phase de consolidation, à laquelle participent SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau en tant que membres contributeurs de cette phase. Les Financeurs peuvent inviter SGP Dev à toute réunion permettant de faciliter la phase de consolidation ultérieure. Cette comitologie est animée par la Région.

SGP Dev peut être associée à cette comitologie spécifique sur sollicitation de la Région pour le bon déroulement de la phase de préfiguration du SERM.

6.3. Comitologie de la phase de consolidation

6.3.1. Comité de pilotage (COPIL)

Sans préjudice des réunions régulières de l'Équipe de préfiguration et du Comité technique, le suivi de la phase de consolidation et de l'exécution de la Convention est assuré par un Comité de pilotage (COPIL).

Le COPIL est constitué par les représentants des Parties. Le COPIL est co-présidé par l'État, la Région et la Métropole. Les ordres du jour du COPIL sont validés lors des COTEC préalables définis à l'Article 6.3.2.

SGP Dev propose aux membres du Comité technique la programmation des COPIL. Une fois la programmation validée, SGP Dev assiste la Région et l'Etat pour l'envoi des invitations aux membres du COPIL.

Le COPIL prend les décisions ayant un impact sur les objectifs, le coût et le planning de la phase de consolidation et de l'exécution de la Convention, définit et valide les orientations majeures.

Le COPIL a pour mission de :

- veiller au bon déroulement des Études et Attendus ;

- proposer des modifications éventuelles d'ordonnancement des opérations en cours et à venir permettant d'atteindre les objectifs de planning ;
- définir et valider, aux étapes clefs de la phase de préfiguration, les orientations proposées par l'Équipe de préfiguration sur les volets décrits à l'Article 4.3, afin de mener à bien les objectifs de la phase de préfiguration, et jalonner la démarche de concertation ;
- partager régulièrement les informations contenues dans les Annexes et mises à jour le cas échéant par les SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région ;
- veiller à la conformité des délais de réalisation des Études et Attendus tels que définis dans la Convention ;
- valider la complétude de la réalisation des volets définis à l'Article 4.3 et le projet de proposition conjointe pour l'obtention du statut de SERM établi sur ces bases ;
- veiller à la mise en œuvre des stipulations prévues par la Convention ;
- mettre à jour le suivi financier, impliquant éventuellement une actualisation des conditions financières ;
- déterminer si les coûts de réalisation des Études et Attendus sont toujours compatibles avec les financements disponibles en cas de risque de dépassement identifié par l'une des Parties ;
- approuver toute modification de programme demandée par un Financier ou un tiers après analyse de sa faisabilité et de ses impacts.

Il est l'organe clef de la coopération entre les Parties.

Le COPIL se réunit, en tant que de besoin, *a minima*, au début et à la fin de la phase de préfiguration, ainsi qu'en cours de préfiguration, notamment en cas d'arbitrage nécessaire sur les éléments financiers ou de gouvernance résultant des Attendus des volets 2 et 3. Il peut également se réunir au besoin sur demande de l'Équipe de préfiguration, du Comité technique, ou d'une Partie avec un préavis d'information de trente (30) Jours, sauf exception après accord écrit des Parties.

Il se réunira également pour la validation du scénario retenu et qui sera repris dans le dossier de synthèse conformément à l'Article 4.3.4 ci-avant.

Chaque COPIL fait l'objet d'un support de présentation réalisé par SGP Dev sur la base des contributions de l'Équipe de préfiguration et des conclusions du Comité technique. L'animation du COPIL est assurée par la Région.

Un relevé de décisions est produit par SGP Dev et transmis sous deux (2) Jours après la séance aux membres du COPIL qui peuvent faire part de leurs demandes d'amendement / complément dans un délai de quinze (15) Jours après transmission. En l'absence de retour des participants dans ce délai, le relevé de décision est approuvé

En lien avec les modalités d'association des parties prenantes du territoire visées à l'Article 6.3.4, le COPIL peut inviter des parties prenantes extérieures ou être suivi d'instances élargies. Le Comité technique, sur proposition de l'Équipe de préfiguration, statue sur cette organisation.

6.3.2. Comité technique (COTEC)

Le Comité technique est *a minima* composé des représentants techniques de chacun des membres du COPIL. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Parties.

SGP Dev propose aux membres de l'Équipe de préfiguration la programmation des COTEC. Une fois la programmation validée, les membres du COTEC donnent mandat à SGP Dev pour inviter les membres du COTEC.

Ce COTEC a notamment pour objet :

- le suivi de l'avancement technique des Études et Attendus à partir des informations fournies par SGP Dev, SNCF Réseau, la Métropole, SNCF Gares & Connexions et la Région ;
- d'instruire et de préparer les décisions à prendre en COPIL ;
- le suivi des délais de réalisation des Études et Attendus ;
- le suivi de l'évolution des coûts des Études et Attendus ;
- le suivi de la situation en termes de couverture financière et appels de fonds et des paiements réalisés.

Le COTEC se réunit au minimum 2 fois par an, *a minima* pour préparer les COPIL, et en tant que de besoin.

Chaque COTEC fait l'objet d'un support de présentation réalisé par SGP Dev sur la base des contributions de l'Équipe de préfiguration et validé au préalable par celle-ci avant envoi. L'animation du COTEC est assurée par la Région.

Un relevé de décisions est produit par SGP Dev, validé par l'Équipe de préfiguration, et transmis après la séance aux membres du COTEC qui peuvent faire part de leurs demandes d'amendement / complément dans un délai de huit (8) Jours après transmission. En l'absence de retour des participants dans ce délai, le relevé de décision est approuvé.

En lien avec les modalités d'association des parties prenantes du territoire visées à l'Article 6.3.4, le COTEC peut inviter des parties prenantes extérieures ou être suivi d'instances élargies. L'Équipe de préfiguration statue sur cette organisation.

6.3.3. L'Équipe de préfiguration

a) Composition de l'Équipe de préfiguration

L'Équipe de préfiguration est composée des représentants des Parties. Chaque membre désigne les personnes physiques qui les représenteront aux instances de l'Équipe de préfiguration. Elles sont listées à titre indicatif à l'ARTICLE 18.

b) Missions de l'Équipe de préfiguration

L'Équipe de préfiguration a pour objet de coordonner l'ensemble des Études et Attendus et de s'assurer de leur bon avancement.

L'Équipe de préfiguration est chargée de collaborer étroitement pour la réalisation des Études et Attendus. Dans un rôle d'ensemblier, elle est chargée d'assurer la cohérence globale des Études et Attendus et de préparer les COTEC et COPIL. Elle a ainsi pour mission :

- le partage des informations relatives aux actualités des membres en lien avec la préfiguration du SERM ;
- la supervision des éléments produits par les SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région, au fur et à mesure de la réalisation des Études et Attendus ;
- la supervision des ateliers de dialogue territorial visés à l'Article 6.3.4 et des groupes de travail thématiques nécessaires à la réalisation des Études et Attendus ;
- le suivi de l'avancement et des délais de réalisation des Études et Attendus ;
- le suivi de l'évolution des coûts des Études et Attendus ;
- Le suivi de la situation en termes de couverture financière et appels de fonds et des paiements réalisés ;
- La préparation des décisions du COTEC et du COPIL.

L'Équipe de préfiguration prend part à des groupes de travail *ad hoc* pour la réalisation des Études et Attendus, pour tout ou partie de ses membres selon les thématiques. Ces groupes de travail peuvent associer, dans le cadre du dialogue territorial visé à l'Article 6.3.4, des représentants d'autres entités ou organismes. SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région participant à ces groupes de travail thématiques rapportent les conclusions de ces groupes de travail à l'Équipe de préfiguration.

Toute réalisation dans le cadre des Études et Attendus, y compris le Dossier de synthèse, doit être présentée à l'Équipe de préfiguration, préalablement à toute transmission au COTEC.

c) Organisation de l'Équipe de préfiguration

L'Équipe de préfiguration se réunit, en tant que de besoin, de façon hebdomadaire ou bimensuelle, selon l'actualité du projet et le degré d'avancement des Études et Attendus.

L'Équipe de préfiguration peut associer, à la discrétion de ses membres, des représentants d'autres entités ou organismes.

L'organisation, l'animation et le secrétariat de l'Équipe de préfiguration sont confiés à SGP Dev. A ce titre, SGP Dev tient notamment à jour l'avancement du planning des Études et Attendus de la phase de préfiguration, assure le suivi de l'exécution financière de la Convention, le suivi des risques, et formule les alertes utiles.

Un relevé de décision est produit et approuvé pour permettre notamment de répondre aux enjeux de calendrier du projet.

En début de réalisation des Études et Attendus, l'Équipe de préfiguration établit un « mode opératoire » qui détaille notamment son fonctionnement interne entre ses membres, les modalités de suivi et pilotage des Études et Attendus. Il précise le calendrier prévisionnel de production, de pilotage, et de concertation ainsi que l'organisation des outils collaboratifs de partage des données.

6.3.4. Modalités d'association des parties prenantes du territoire

Sur proposition de l'Équipe de préfiguration, les Financeurs sont chargés d'associer largement les parties prenantes du bassin de déplacements de l'aire toulonnaise. Cette association s'articule à deux niveaux, dont les modalités et thématiques abordées découlent de la stratégie de concertation à définir en début de préfiguration, et s'adaptent autant que de besoin en cours de celle-ci.

a) Dialogue territorial institutionnel

Le niveau de dialogue territorial institutionnel comprend les acteurs institutionnels du territoire métropolitain élargi aux acteurs concernés par le sujet des mobilités et qui ne sont pas Parties. Cette association peut comprendre les acteurs suivants :

- AOM et EPCI limitrophes, et notamment : communauté de communes Provence Verdon, Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- le Département du Var ;
- gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné, et notamment : Vinci ;
- Préfecture de département du Var.

Conformément aux Articles 6.3.1 et 6.3.2, ces acteurs peuvent être invités lors des COTEC et COPIL ou être conviés à des instances élargies. L'Équipe de préfiguration statue sur cette organisation.

b) Dialogue territorial élargi

Le niveau de dialogue territorial élargi comprend notamment les acteurs suivants :

- représentants des acteurs économiques et du tourisme ;
- représentants d'associations d'usagers des transports en commun, de cyclistes et de piétons ;
- les conseils de développement des EPCI à fiscalité propre dont le ressort territorial est inclus en tout ou partie dans le projet de SERM conformément à l'article L. 5211-10-1 du code général des collectivités territoriales ;
- représentants des transporteurs locaux, ferroviaires et routiers ;
- et toute autre partie prenante identifiée en cours de préfiguration dont le dialogue est jugé pertinent par les Parties.

A l'issue de la phase préparatoire, l'Équipe de préfiguration détermine les modalités de mise en œuvre de cette association et la prise en compte des principales conclusions permettant d'alimenter la phase de préfiguration du SERM.

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

7.1. Assiette de financement

Le montant indiqué au présent Article en Euros Courants est un montant plafond révisable dans les conditions prévues au présent Article et aux Articles 7.2, 7.3 et ARTICLE 9.

Pour la Région, le besoin de financement est évalué à 126 160,00 € courants.

Pour SGP Dev, le besoin de financement est évalué à 717 764,00 € courants.

Pour SNCF Réseau, le besoin de financement est évalué à 40 000,00 € courants.

Pour SNCF Gares & Connexions, le besoin de financement est évalué à 76 076,00 € courants.

Pour la Métropole, le besoin de financement est évalué à 40 000,00 € courants

Soit un total de 1 000 000,00 € courants.

Ces montants tiennent compte :

- des derniers indices connus de 12/2024 (indice ING pour le coût des études) ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING de 2% en 2025, de 2% en 2026.

7.1.1. Pour la phase préparatoire

Le coût de la phase préparatoire portée par la Région est de 126 160,00 Euros Courants pour des paiements prévus sur 2025

7.1.2. Pour la phase de consolidation

Le coût des Études et Attendus visés par la Convention au titre de la phase de consolidation est fixé à 873 840,00 Euros Courants pour des paiements prévus sur le second semestre 2025 et le premier semestre 2026.

	Périmètre SGP Dev	Périmètre SNCF Réseau	Périmètre SNCF Gares & Connexions	Périmètre Métropole	Total
Missions internalisées, frais de maîtrise d'ouvrage incluant tous droits de propriété intellectuelle ou licences visé(e)s à l'ARTICLE 14 (Euros Courants)	350 000,00 €	40 000,00 €	53 826,00 €	0 €	443 826,00 €
Missions externalisées (bureaux d'études, maîtrise d'œuvre, prestations diverses) (Euros Courants)	367 764,00 €	/	22 250,00 €	40 000,00 €	420 014,00 €
Total (Euros Courants)	717 764,00 €	40 000,00 €	76 076,00 €	40 000,00 €	873 840,00 €

Le montant total des Etudes et Attendus sur le périmètre de SGP Dev ne comprend pas un éventuel accompagnement de la Région et des AOM signataires par SGP Dev postérieurement à la remise du Dossier de synthèse dans le cadre des échanges avec les autorités compétentes en vue de l'obtention du statut. Si le coût de cet accompagnement n'engendre pas de dépassement du montant total des Études et Attendus, il pourra alors être inclus dans les Études et Attendus. Dans le cas, contraire, SGP Dev et les Financeurs se rencontrent pour voir comment le financement de SGP Dev peut être assuré pour permettre l'accompagnement de la Région et des AOM signataires.

Le montant des Études et Attendus internalisés de SGP Dev est forfaitaire.

A la condition expresse que cela n'augmente pas le montant total des Études et Attendus sur le périmètre SGP Dev, les montants des missions internalisées et externalisées de SGP Dev sont considérés comme prévisionnels. A ce titre, ces montants sont fongibles dans les conditions visées à l'ARTICLE 9.

Si les dépenses réellement engagées par SGP Dev (hors Études et Attendus internalisés de SGP Dev), SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou la Région, sont inférieures aux coûts

d'Études et Attendus qui leur sont propres, le financement est adapté en conséquence lors du Solde dans les conditions prévues par les Articles 8.1.5 et 8.1.6, sans qu'un avenant ne soit nécessaire.

En cas de risque de dépassement du montant en Euros Courants identifié au présent Article, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou la Région en informe par écrit les Parties dans les meilleurs délais suivant l'identification de ce risque.

SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou la Région convoqueront un COPIL et fournissent tout élément justificatif et proposent, le cas échéant, des alternatives.

Cette démarche est également conduite dans le cas où SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou la Région doivent déclarer des appels d'offres infructueux.

Il en va de même pour tout dépassement résultant de réclamations présentées par les entreprises titulaires des marchés.

Les Parties conviennent alors, ensemble et à bref délai, de la réponse à apporter, soit par :

- La modification du niveau des prestations ;
- La mobilisation d'autres financements ou révision des financements consentis par les différents partenaires ;
- L'évolution du programme et/ou du calendrier de réalisation ;
- L'abandon du projet.

Un COPIL est convoqué dans les meilleurs délais, et dans les conditions visées à l'Article 6.3.1, suivant cette information par la Partie à l'initiative de l'information.

En cas d'accord des Parties sur l'une des réponses à apporter concernant un risque de dépassement du montant en Euros Courants identifié au présent Article, la Convention est modifiée par avenant.

7.2. Plan de financement des Études et Attendus

Les Financeurs s'engagent à participer au financement des Études et Attendus selon la clé de répartition suivante :

Pour l'ensemble des phases préparatoire et de consolidation :

Financeur	Clé de répartition (%)	Montant en Euros Courants
État	50,00 %	500 000,00 €
Région <i>MOA de la phase préparatoire et Financeur de la phase de consolidation</i>	25,00 %	250 000,00 €
Métropole	15,00 %	150 000,00 €
Provence Verte	2,00 %	20 000,00 €
Sud Sainte Baume	2,00 %	20 000,00 €
Vallée du Gapeau	2,00 %	20 000,00 €
Coeur du Var	2,00 %	20 000,00 €
Méditerranée Porte des Maures	2,00 %	20 000,00 €
TOTAL	100,00 %	1 000 000,00 €

Soit pour la phase préparatoire (périmètre de la Région) :

Financier	Clé de répartition (%)	Montant en Euros Courants
Région	75,00 %	94 620,00 €
Métropole	15,00 %	18 924,00 €
Provence Verte	2,00 %	2 523,00 €
Sud Sainte Baume	2,00 %	2 523,00 €
Vallée du Gapeau	2,00 %	2 523,00 €
Cœur du Var	2,00 %	2 523,00 €
Méditerranée Porte des Maures	2,00 %	2 523,00 €
TOTAL	100,00 %	Toul

Soit pour la phase de consolidation

- Soit en particulier sur le périmètre **SGP Dev** :

Financier	Clé de répartition (%)	Montant en Euros Courants
État	58,79 %	421 962,00 €
Région	16,21 %	116 361,00 €
Métropole	15,00 %	107 664,60 €
Provence Verte	2,00 %	14 355,28 €
Sud Sainte Baume	2,00 %	14 355,28 €
Vallée du Gapeau	2,00 %	14 355,28 €
Cœur du Var	2,00 %	14 355,28 €
Méditerranée Porte des Maures	2,00 %	14 355,28 €
TOTAL	100,00 %	717 764,00 €

- Soit en particulier sur le périmètre **SNCF Réseau** :

Financier	Clé de répartition (%)	Montant en Euros Courants
État	50,00 %	20 000,00 €
Région	25,00 %	10 000,00 €
Métropole	15,00 %	6 000,00 €
Provence Verte	2,00 %	800,00 €
Sud Sainte Baume	2,00 %	800,00 €
Vallée du Gapeau	2,00 %	800,00 €
Cœur du Var	2,00 %	800,00 €
Méditerranée Porte des Maures	2,00 %	800,00 €
TOTAL	100,00 %	40 000,00 €

- Soit sur le périmètre **SNCF Gares & Connexions** :

Financier	Clé de répartition (%)	Montant en Euros Courants
État	50,00 %	38 038,00 €
Région	25,00 %	19 019,00 €
Métropole	15,00 %	11 411,00 €
Provence Verte	2,00 %	1 521,52 €
Sud Sainte Baume	2,00 %	1 521,52 €
Vallée du Gapeau	2,00 %	1 521,52 €
Cœur du Var	2,00 %	1 521,52 €
Méditerranée Porte des Maures	2,00 %	1 521,52 €
TOTAL	100,00 %	76 076,00 €

- Soit sur le périmètre **Métropole** :

Financier	Clé de répartition (%)	Montant en Euros Courants
État	50,00 %	20 000,00 €
Région	25,00 %	10 000,00 €
Métropole	15,00 %	6 000,00 €
Provence Verte	2,00 %	800,00 €
Sud Sainte Baume	2,00 %	800,00 €
Vallée du Gapeau	2,00 %	800,00 €
Cœur du Var	2,00 %	800,00 €
Méditerranée Porte des Maures	2,00 %	800,00 €
TOTAL	100,00 %	40 000,00 €

Par périmètre, ces plans de financement servent aux appels de fonds selon les modalités définies à l'Article 8.1, au prorata des participations de chaque Financier.

Les clés de répartition précitées sont uniquement valables pour la réalisation de la Convention.

La participation d'un ou de plusieurs nouveaux Financeurs portera sur la globalité de la phase de consolidation. Les participations de chacun seront adaptées à due conséquence.

7.3. Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation

Les Parties ne supportent pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence retenus pour actualiser le besoin de financement. A chaque COPIL, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région présentent aux Financeurs un état de l'évolution des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la Convention.

En cas de risque de dépassement du montant en euros courants identifiés à l'Article 7.1 ci-avant, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région en informent par écrit les Parties dans les meilleurs délais suivant l'identification de ce risque et lorsque cela est possible au minimum trois (3) mois avant l'échéance à laquelle ils considèrent que les engagements financiers complémentaires sont nécessaires pour le bon avancement des missions. Un COPIL est convoqué dans les meilleurs délais suivant cette information. Par conséquent, si le coût de réalisation des Études et Attendus se trouve modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention, les Financeurs, après avoir été informés lors du COPIL, peuvent examiner avec SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région selon le périmètre, les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention ou pour en limiter les effets.

A l'issue de ces discussions validées en COPIL, les évolutions de coûts convenues sont prises en charge par les Financeurs au prorata de leur participation. En aucun cas, ces discussions ne peuvent conduire à mettre à la charge de SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et de la Région l'effet de l'évolution des indices d'actualisation.

ARTICLE 8. MODALITÉS DE FINANCEMENT

8.1. Appels de fonds

8.1.1. Stipulations générales

SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région procèdent auprès de chaque Financeur à des appels de fonds en faisant référence à la Convention pour le règlement du montant visé à l'Article 7.1 dans les conditions prévues au présent Article et aux Articles 7.2, 7.3 et ARTICLE 9.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 3.

Les financements sont hors du champ d'application de la Taxe sur la Valeur Ajoutée.

8.1.2. Informations concernant le financement de l'Etat

Pour l'exercice des Etudes et Attendus définis au titre de la Convention, la Métropole, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions percevront un financement de l'État sur le budget du programme 203 (« infrastructures et services de transports »), action 41 (« infrastructures ferroviaires »).

L'opération est financée sur l'activité budgétaire 020341NC13C3.

Le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement est chargé de l'exécution de la Convention pour l'Etat.

Le comptable assignataire est la Directrice Régionale des Finances Publiques de Provence-Alpes-Côte d'Azur - DRFIP 13.

8.1.3. Modalités de versement de l'avance

A la date de prise d'effet de la Convention visée à l'Article 3.1, SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions effectuent un premier appel de fonds sous forme de demande d'avance et sur présentation d'une attestation d'engagement des Études ou des Attendus signée par le représentant de SGP Dev, SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions.

Le montant de cette avance et son échéance prévisionnelle est précisé dans l'Annexe 3.

L'avance consentie au titre du présent Article est intégralement déduite du premier acompte versé dans les conditions prévues par l'Article 8.1.4.

8.1.4. Modalités de versement des appels de fonds

Les appels de fonds sont calculés en multipliant le taux d'avancement des Études et Attendus par le montant de la participation de chaque Financeur en Euros Courants conformément à l'Article 7.2.

SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région procèdent aux appels de fonds auprès des Financeurs, conformément aux clés de répartition visées à l'Article 7.2.

Les appels de fonds sont établis en Euros Courants.

La Région procède aux appels de fonds auprès de chaque Financeur, selon la clé de répartition figurant à l'Article 7.2 et selon les modalités suivantes :

- après le démarrage des études, des acomptes dus par chacun des Financeurs correspondant à un avancement des Études et Attendus à hauteur de 70% sont calculés et appelés. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des Études et Attendus visé par le représentant de la Région.

La Métropole procède aux appels de fonds auprès de chaque Financeur, selon la clé de répartition figurant à l'Article 7.2 en une fois au terme des Etudes et Attendus.

Lorsqu'un avancement de 70% de la mission de préfiguration a été atteint, SGP Dev procède à des appels de fond sous forme de facture. L'échéance prévisionnelle d'atteinte des 70% d'avancement est envisagée à T0+6 mois, selon l'échéancier et le planning prévisionnel figurant dans les Annexes 3 et 5.

Sur leurs périmètres, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions procèdent aux appels de fonds auprès de chaque Financeur, selon la clé de répartition figurant à l'Article 7.2 et selon les modalités suivantes :

- après le démarrage des études, des acomptes dus par chacun des Financeurs correspondant à l'avancement des Études et Attendus sont calculés et appelés en proportion de celui-ci. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des Études et Attendus visé par le représentant de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions. Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 90% du montant de la participation de chaque Financeur en Euros Courants définie à l'Article 7.2 ;
- au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions. Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 95% du montant de la participation de chaque Financeur en Euros Courants définie à l'Article 7.2.

8.1.5. Modalités de règlement du Solde ou remboursement du trop-perçu pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Le Solde est appelé par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sous réserve de la transmission par SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions des éléments suivants :

- le relevé détaillé des dépenses final selon modèle joint en Annexe 2, visé par les représentants de SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ;
- un certificat attestant la conformité des Études et Attendus réalisés aux caractéristiques attendues en application de la Convention et précisant leur date d'achèvement selon le modèle figurant en Annexe 4.

Sur la base de ces pièces, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions procèdent à la présentation d'un appel de fonds pour le règlement du Solde.

Dans l'hypothèse d'un trop-perçu, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau procèdent à la présentation d'un appel de fonds pour remboursement de ce trop-perçu. Dans ce dernier cas, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau procéderont à la liquidation du paiement auprès de :

Titulaire	SIRET	TVA Communautaire
État	130 006 380 00013	/
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Métropole	248300543 00217	FR 35248300543
Provence Verte	200068104 00013	FR43200068104
Sud Sainte Baume	248 300 394 00082	FR 73 248 300 394
Vallée du Gapeau	248 300 410 000 52	1H248300410
Cœur du Var	248 300 550 00030	FR56248300550
Méditerranée Porte des Maures	20002710000011	FR27200027100

8.1.6. Modalités de règlement du Solde pour SGP Dev, la Métropole et la Région

Le versement du Solde du périmètre de la SGP, de la Métropole et de la Région par le présent Article est réglé après l'achèvement de l'intégralité des Études et Attendus. Dans un délai de douze (12) mois à compter de la date d'achèvement des Études et Attendus visée à l'Article 3.2, SGP Dev transmet :

- les documents de synthèse des Études et Attendus dans leur version définitive ;
- un état récapitulatif détaillé et certifié exact par son comptable assignataire ou son commissaire aux comptes des Études et Attendus et dépenses réalisées conformément aux volets visés à l'Article 4.3 ;
- la justification de la totalité des dépenses effectuées avec la copie des factures acquittées et les pièces justificatives non encore produites et la liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

Dans le cas où, postérieurement à la dépose du Dossier de synthèse, SGP Dev est sollicitée pour accompagner la Région et les AOM signataires en vue de l'obtention du statut de SERM dans les conditions visées à l'Article 5.2.5, le délai de 12 mois à compter duquel SGP Dev doit transmettre les informations visées ci-dessus court à compter de la connaissance de la décision du ministre chargé des transports concernant le statut de SERM.

L'ensemble des factures et justificatifs doit être établi au nom de SGP Dev, de la Métropole ou de la Région selon le périmètre.

Le Solde du montant des Études et Attendus visé à l'Article 7.1 a un caractère définitif. Aucune pièce justificative supplémentaire transmise après le versement du Solde ne sera prise en compte et ne donnera lieu à un versement rectificatif du Solde de la subvention.

Sur la base de ces pièces, SGP Dev, la Métropole et la Région procèdent à la présentation d'un appel de fonds pour le règlement du Solde ou le cas échéant au remboursement du trop-perçu. Dans ce dernier cas, le paiement est effectué par virement bancaire à :

Titulaire	SIRET	TVA Communautaire
État	130 006 380 00013	/
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Métropole	248300543 00217	FR 35248300543
Provence Verte	200068104 00013	FR43200068104
Sud Sainte Baume	248 300 394 00082	FR 73 248 300 394
Vallée du Gapeau	248 300 410 000 52	1H248300410
Cœur du Var	248 300 550 00030	FR56248300550
Méditerranée Porte des Maures	20002710000011	FR27200027100

8.1.7. Transmission des appels de fonds

Les documents visés aux Articles 8.1.4, 8.1.5 et 8.1.6 doivent être transmis par adresse électronique par SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région pour permettre aux services des Financeurs de procéder au paiement des financements.

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse	Service administratif responsable du suivi des appels de fonds	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
État	DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur 16, rue Antoine Zattara 13 332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 uppr.stim.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr
Région	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements – Service Infrastructures et Pôles d'Echanges	masalas@maregionsud.fr ltribolo@maregionsud.fr vdemares@maregionsud.fr
Métropole	Métropole Toulon Provence Méditerranée Hôtel de la Métropole 107 Bd Henri Fabre 83000 Toulon	Direction Aménagements, Ports, Mobilités et Energies	Alexis VILLEMIN avillemin@metropoletpm.fr
Provence Verte	Agglomération Provence Verte Quartier de Paris, 174 route départementale 554 – 83170 Brignoles	Direction des Transports et de la Mobilité	Service administratif et financier sroubaud@caprovenceverte.fr
Sud Sainte Baume	155 avenue Jansoulin 83740 La Cadière d'Azur	Direction des Finances	finances@sudsaintebaume.fr 04 94 30 41 61
Vallée du Gapeau	1193 avenue des Sénès 83210 Solliès-Pont	Direction des finances	comptabilite@ccvg.fr 04 94 33 15 21
Cœur du Var	Quartier Précoumin 83340 Le Luc en Provence	Service Mobilité	lplaut@coeurduvar.com 04 98 10 43 82
Méditerranée Porte des Maures	Place du 11 novembre 83250 La Londe les Maures	Service des finances	acsamson@ccmpm.fr finances@ccmpm.fr

SGP Dev	2 Mail de la Petite Espagne, CS10011 - 93212 La Plaine Saint-Denis	-	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares & Connexions Département comptabilité 16 avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Direction Finances, Juridique et Régulation Département Comptabilité	Virginie Puyal 01.80.50.92.07 virginie.puyal@sncf.fr

Les factures d'appels de fonds adressées aux Financeurs sont envoyées par courriel avec accusé de réception aux adresses électroniques indiquées.

En cas de difficulté technique, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou la Région adresseront une facture d'appels de fonds par courrier à l'adresse postale indiquée, sans qu'il soit nécessaire d'en avertir la Partie concernée préalablement.

8.2. Délais de paiement

Les Financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de quarante-cinq (45) Jours à compter de la date d'émission des appels de fonds.

Toute réclamation ou contestation suspend automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les Financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

Le délai de paiement s'arrête alors à la date de notification et le délai restant ne peut reprendre qu'une fois résolu le Différend entre le Financeur concerné et SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou la Région.

En dehors des sommes dues à la Région, toute somme non payée dans les délais impartis porte de plein droit intérêt au taux légal en vigueur à la date prévue du paiement considéré, majoré de deux (2) points de pourcentage.

Les intérêts moratoires ne sont pas assujettis à la Taxe sur la Valeur Ajoutée.

8.3. Domiciliation des versements

Le versement des sommes pour **la Région**, en sa qualité de maître d'ouvrage de la phase préparatoire, est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) sur le compte ouvert à la Banque de France, dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR09	3000	1005	12C1	3200	0000	031	BDFEFRPPCCT

Le versement des sommes pour **SGP Dev** est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) sur le compte ouvert au Crédit Agricole, dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3148	9000	1000	2625	5853	347	BSUIFRPP

Le versement des sommes pour **SNCF Réseau** est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) sur le compte ouvert à la Société Générale dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

Le versement des sommes pour **SNCF Gares & Connexions** est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) sur le compte ouvert chez BNP PARIBAS, dont les références sont les suivantes :

Code banque	Code agence	Numéro de compte	Clé RIB	Agence de domiciliation
30004	01328	00013903694	04	LA DEFENSE ENT (01328)

Le versement des sommes pour **la Métropole** est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) sur le compte dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR90	3000	1008	31C8	3300	0000	027	BDFEFRPPCCT

ARTICLE 9. MODIFICATIONS DE LA CONVENTION

Toute modification de la Convention donne lieu à l'établissement d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des Parties, à l'exception de tout élément indiqué comme prévisionnel ou estimatif dans la Convention. Ces dernières modifications seront présentées *a minima* à l'Équipe de préfiguration.

Par exception, la domiciliation des Parties visée à l'Article 8.1.7, les références bancaires visées à l'Article 8.3, les coordonnées des directions de la communication des Parties visées à l'ARTICLE 11, ainsi que les coordonnées des contacts visées à l'ARTICLE 18 peuvent être modifiées sans avenant. Dans ce cas, la Partie concernée informe les autres de la modification par courrier électronique.

Les délais de caducité évoluent dans les conditions visées à l'ARTICLE 10.

ARTICLE 10. DELAI DE CADUCITE

Les engagements financiers des Financeurs deviennent caducs :

- si, à l'expiration d'un délai de six (6) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou la Région n'ont pas transmis tout document permettant de justifier soit d'un début de réalisation des Etudes et Attendus au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report ;

- si, à l'expiration de trente-six (36) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou la Région n'ont pas effectué une demande de règlement du Solde dû au titre de leurs engagements.

Les délais de caducité précités peuvent être prolongés si un événement imprévu, extérieurs à SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou à la Région (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement des Etudes et Attendus, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification de SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole ou de la Région.

Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des Parties sans qu'il soit nécessaire de conclure un avenant.

ARTICLE 11. COMMUNICATION

11.1. Modalités générales de communication

La communication dans le cadre de la Convention se fait dans le respect des règles de confidentialité et de propriété intellectuelle respectivement visées aux Articles ARTICLE 13 et ARTICLE 14.

Les Parties mentionnent le concours financier des Financeurs et en font état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du financement.

Chaque Partie autorise les autres Parties à utiliser les marques, dénominations sociales et autres signes distinctifs (dont les logotypes) la concernant sur les documents précités et dans les conditions prévues par la Convention.

Les Parties s'engagent par ailleurs à informer les Financeurs dans les meilleurs délais de l'organisation de toute manifestation publique de communication, notamment les représentants des Financeurs dont les contacts sont mentionnés à l'ARTICLE 18.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations et plus généralement à la communication doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre les Parties dans le cadre des instances visées à l'ARTICLE 6 et *a minima* à l'Équipe de préfiguration.

L'obligation de communication doit être maintenue jusqu'à la date de caducité des financements.

11.2. Modalités de communication

S'agissant des supports dématérialisés (site internet notamment), les Parties doivent faire état du financement des Financeurs en apposant leurs logotypes et la mention : « Cette opération bénéficie du soutien financier de [citer les Financeurs] » dans le pied de page de la page d'accueil du site ou au sein d'une page « Financeurs » dédiée.

Le soutien des Financeurs doit également apparaître sur les documents intermédiaires, définitifs et de synthèse relatifs aux Études et Attendus par l'apposition du logotype des Financeurs. Ce financement doit également être mentionné lors de la promotion des Études et Attendus (communiqué de presse, conférence de presse, présentation publique...).

Les Parties se rapprochent de la direction de la communication de chacune des autres Parties afin de disposer des instructions et modalités de communication selon la nature de l'opération et des supports de communication (logotypes, charte graphique, etc.) et s'engagent à respecter strictement ces instructions et modalités.

Financier	Contact
État	Même contact que le contact opérationnel figurant à l'ARTICLE 18
Région	Direction de la Communication et de la Marque Hôtel de Région 27 place Jules Guesde -13481 Marseille cedex 20 Laura DELTOUR, directrice par intérim de la Communication et de la Marque ldeltour@maregionsud.fr Aurélie MARTINOD, cheffe de mission Communication sur les sujets transports amartinod@maregionsud.fr Emeline RUSSO, cheffe de mission Communication sur les sujets transports erusso@maregionsud.fr
Métropole	Même contact que le contact opérationnel figurant à l'ARTICLE 18
Provence Verte	Service promotion du réseau et relations usagers et partenaires transports@caprovenceverte.fr 04 98 05 93 70
Sud Sainte Baume	Service des Transports transports@sudsaintebaume.fr veronique.goube@sudsaintebaume.fr
Vallée du Gapeau	Secrétariat de Direction secretariat.dg@ccvg.fr 04.94.13.84.49
Cœur du Var	Service Mobilité iplaut@coeurduvar.com
Méditerranée Porte des Maures	Même contact que le contact opérationnel figurant à l'ARTICLE 18

ARTICLE 12. DROIT D'AUDIT DES FINANCEURS

Le présent Article ne concerne pas l'ensemble des enquêtes et audits qui pourraient être menés par les juridictions financières ou autorités administratives indépendantes à leur initiative ou sur sollicitation de l'une des Parties.

Les Financeurs disposent d'un droit d'audit et de contrôle relatif à l'exécution de la Convention par SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région qu'ils exercent soit directement soit par l'intermédiaire d'un ou plusieurs organismes extérieurs mandatés à cet effet.

Lorsque SGP Dev, la Métropole ou la Région sont concernées par l'audit, les Financeurs informent de la mise en œuvre du droit d'audit prévu au présent Article au moins sept (7) Jours avant la date de l'audit par lettre recommandée avec avis de réception.

Lorsque SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions sont concernées par l'audit, les Financeurs l'informent de la mise en œuvre du droit d'audit prévu au présent Article au moins vingt (20) Jours avant la date de l'audit par lettre recommandée avec avis de réception.

Dans ce cadre, les Financeurs informent le ou les entités auditée(s) du périmètre de l'audit et de l'identité des personnes habilitées à l'exercer.

L'audit consiste à vérifier, sur pièces et/ou sur place, les documents et informations attestant que le financement versé est utilisé conformément à son objet et dans le respect des obligations résultant de la Convention.

SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région conservent chacun l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la date de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué *a posteriori*.

L'audit ne peut plus débiter :

- un (1) an après le versement du Solde pour SNCF Réseau ;
- dix (10) ans après le versement du Solde pour SGP Dev, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région.

En tout état de cause, le délai de réalisation d'un contrôle intervenant en cours d'exécution de la Convention ne saurait dépasser un délai de quatre (4) mois.

Les Financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de la Convention.

Les résultats envisagés de l'audit sont communiqués à l'entité auditée. Celle-ci dispose d'un délai de trente (30) Jours pour apporter tout élément contradictoire sur des points de non-conformité relevés dans l'audit et susceptible d'emporter la suspension des paiements.

Les conclusions définitives de l'audit sont transmises à l'entité auditée dans un délai de trente (30) Jours.

En cas de non-respect des stipulations du présent Article par l'entité auditée, les Financeurs se réservent la possibilité de suspendre les paiements alloués au titre de la Convention.

Les personnes désignées ou mandatées pour procéder à ces contrôles devront signer un engagement de confidentialité.

Les documents administratifs, comptables et techniques ainsi que toute pièce communiquée aux Financeurs à leur demande constituent des Informations Confidentielles et ne peuvent être utilisées à d'autres fins que celles de l'audit. Toute pièce physique communiquée dans le cadre de l'audit devra être restituée dans un délai de trente (30) Jours et toute pièce communiquée de façon dématérialisée devra être détruite dans un délai de trente (30) Jours.

ARTICLE 13. CONFIDENTIALITÉ

Sans préjudice et sous réserve des dispositions figurant aux Articles ARTICLE 11, ARTICLE 12 et ARTICLE 14, les Parties s'engagent à respecter la confidentialité des Informations Confidentielles dont elles seraient destinataires à l'occasion de la Convention. Elles s'engagent à ne pas les divulguer à des tiers, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la Partie émettrice de l'Information Confidentielle, sauf lorsque cela est autorisé par la Convention ou strictement nécessaire au regard de son objet notamment lorsque la divulgation d'Informations Confidentielles est strictement nécessaire à l'obtention du statut de SERM, à son financement, son développement ou à son exploitation.

Les Prestataires peuvent être destinataires des Informations Confidentielles sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la Partie émettrice sous réserve d'avoir préalablement signé un accord confidentialité prévoyant des modalités de confidentialité *a minima* équivalentes au présent Article.

D'une manière générale, les Parties s'engagent à ce que, pendant la durée de la Convention et les dix (10) années suivant son expiration, les Informations Confidentielles dont elles sont destinataires :

- soient traitées avec la même précaution que les Parties portent à la préservation de leurs propres Informations Confidentielles ;
- ne soient pas divulguées à des tiers lorsqu'elles sont obtenues dans le cadre de l'exécution de la Convention, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la Partie émettrice, sauf lorsque cela est autorisé dans le cadre de la Convention ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de la Convention ou lorsque ce n'est pas strictement nécessaire à l'obtention du statut de SERM, à son financement, son développement ou à son exploitation ;
- soient signalées comme confidentielles lors de toute réunion au cours de laquelle elles seront communiquées.

Les Résultats et les Synthèses des Résultats ne sont pas couverts par la confidentialité sauf mention contraire de la Partie émettrice pour tout ou partie du contenu, dûment justifiée.

Conformément à l'article 1204 du code civil, les Parties se portent fort pour leurs salariés et toutes personnes agissant pour leur compte ou à leur demande du respect de cette obligation de confidentialité.

Il est précisé que ne sont pas considérées comme des Informations Confidentielles les informations tombées officiellement dans le domaine public, diffusées dans le public antérieurement à cette communication, non signalées comme confidentielles par la Partie émettrice ou déjà détenues ou connues par la Partie destinataire, à condition qu'elle puisse en apporter la preuve.

Enfin, les Parties ne seront pas soumises à l'obligation de confidentialité prévue au présent Article en cas d'obligation légale ou de décision de justice de fournir des Informations Confidentielles d'une autre Partie à une autorité publique, ni dans le cadre des échanges avec les services de l'État en charge de la sécurité des transports publics guidés ou des autorités administratives exerçant la tutelle des Parties. Dans cette hypothèse, ils devront informer l'autre Partie de la requête ou de l'injonction de communiquer qui leur a été notifiée, sauf si cette information est interdite par la réglementation.

En cas de demande d'un tiers sur le fondement du CRPA pour obtenir la communication d'une Information Confidentielle, les Parties se rencontrent pour déterminer si cette information relève de l'article L. 311-1 dudit code et convenir des suites à donner à la demande. En cas d'avis de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs, les Parties se rencontrent pour convenir des suites à donner à cet avis. Lorsque l'avis n'est pas contesté par les Parties, celles-ci peuvent alors transmettre l'Information Confidentielle concernée au tiers concerné dans les conditions fixées par les Parties.

Chaque Partie assume, dès la signature de la Convention, la pleine et entière responsabilité de la bonne exécution des obligations mentionnées au présent Article.

En cas de non-respect de la présente clause, chaque Partie se réserve la possibilité d'engager la responsabilité de l'autre sur le fondement du droit commun et notamment les dispositions de l'article 226-13 du code pénal.

ARTICLE 14. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

14.1. Libre usage par les Parties des éléments non protégés par des droits de propriété intellectuelle ou le secret des affaires

Les éléments des Résultats, des Synthèses de Résultats, des Études Réalisées et des Synthèses des Études Réalisées non protégés par des droits de propriété intellectuelle ou par le secret des affaires sont considérés par les Parties comme « libres de droit » et pourront, à ce titre, être librement exploités et utilisés par chacune des Parties.

14.2. Propriété et licence relative aux Connaissances Antérieures, Études Réalisées et Synthèses des Études Réalisées

14.2.1. Propriété des Connaissances Antérieures, Études Réalisées et Synthèses des Études Réalisées

D'une manière générale, pour ce qui concerne les Connaissances Antérieures, les Études Réalisées :

- les Connaissances Antérieures, les Études Réalisées et leurs Synthèses restent la propriété de la Partie qui les partage à une ou plusieurs autres Parties pour les besoins de l'exécution de la Convention ;
- chaque Partie fait son affaire et garantit les autres Parties de l'obtention ou de la détention des droits ou autorisations éventuellement nécessaires pour partager ces Connaissances Antérieures, ces Études réalisées ou leurs Synthèses dans les conditions prévues par la Convention, en particulier si elles sont protégées par des droits de propriété intellectuelle et/ou des clauses de confidentialité impliquant des tiers.

14.2.2. Licence relative aux Études Réalisées transmises à SGP Dev

Conformément à l'ARTICLE 5, les Études Réalisées par les Parties sont transmises à SGP Dev pour les stricts besoins de la réalisation de la phase de préfiguration du SERM objet de la Convention ou de l'exécution de la Convention.

Seuls les membres de SGP Dev et de ses Prestataires travaillant sur les Études et Attendus auront accès à ces Études Réalisées et ces personnes ne pourront réaliser des actes de reproduction, de traduction ou d'adaptation totale ou partielle ou des actes de communication entre elles de tout ou partie de ces Études Réalisées qu'à la stricte condition que ces actes soient strictement nécessaires aux finalités précitées.

Toute communication, reproduction, ou adaptation de ces Études Réalisées par SGP Dev impliquant des tiers autres que les Prestataires ou les autres Parties à la Convention est soumise à l'accord préalable de la Partie émettrice.

Cette licence accordée à SGP Dev par la Partie émettrice est personnelle, non transmissible et sans droit de sous-licence. Elle est accordée pour la durée de la Convention sur le territoire français uniquement.

En cas de non-respect de ces obligations, SGP Dev s'engage à indemniser la Partie émettrice de tous préjudices dont SGP Dev seraient redevable résultant de ce non-respect.

14.2.3. Licence relative aux Synthèses des Études Réalisées transmises aux Parties autres que SGP Dev

Sans préjudice des dispositions concernant SGP Dev visées à l'Article 14.2.2, des Synthèses des Études Réalisées par les Parties sont transmises aux Parties uniquement pour le strict besoin de la réalisation de la phase de préfiguration du SERM objet de la Convention ou de l'exécution de la Convention et sur leur demande expresse.

Seul les membres du personnel des Parties concernées ou leurs Prestataires travaillant sur les Études et Attendus auront accès à ces Synthèses des Études Réalisées et ces personnes ne pourront réaliser des actes de reproduction, de traduction ou d'adaptation totale ou partielle ou des actes de communication entre elles de tout ou partie de ces Synthèses des Études Réalisées qu'à la stricte condition que ces actes soient strictement nécessaires aux finalités précitées.

Toute communication, reproduction, ou adaptation de ces Synthèses des Études Réalisées par une Partie impliquant des tiers autres que les Prestataires est soumise à l'accord préalable de la Partie émettrice. Toute adaptation d'une Synthèse d'une Étude Réalisée partagée initialement par la Partie émettrice est soumise à l'accord préalable de la Partie émettrice.

Cette licence accordée par la Partie émettrice à chaque Partie est personnelle, non transmissible et sans droit de sous-licence. Elle est accordée pour la durée de la Convention sur le territoire français uniquement.

En cas de non-respect de ces obligations par une Partie récipiendaire de la Synthèse des Etudes Réalisées, cette dernière s'engage à indemniser la Partie émettrice des Etudes Réalisées concernées par le non-respect des obligations de tous préjudices dont la Partie émettrice serait redevable résultant de ce non-respect.

14.2.4. Licence relative aux éléments issus d'une Étude Réalisée ou d'une Synthèse d'une Étude Réalisée incorporés dans les Études et Attendus, les Résultats ou les Synthèses des Résultats

Si tout ou partie d'une Étude Réalisée ou d'une Synthèse d'une Étude Réalisée est incorporé(e) dans les Études et Attendus, ou plus généralement dans les Résultats ou dans les Synthèses des Résultats et que la reproduction, l'adaptation ou la communication de ces Études et Attendus, Résultats, Synthèses des Résultats par l'une des Parties à des tiers, dont le ministère en charge des transports, est nécessaire à la phase de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise, à l'obtention du statut de SERM, son financement, son développement ou son exploitation, la Partie titulaire des droits de propriété intellectuelle sur les éléments issus d'une Étude Réalisée ou d'une Synthèse d'une Étude Réalisée octroie par avance une licence relative à ces éléments autorisant la Partie concernée à effectuer lesdits actes de reproduction, adaptation ou communication dans les conditions prévues à l'Article 14.3.

14.3. Régime de propriété intellectuelle des Résultats et des Synthèses des Résultats

14.3.1. Droit de propriété des Résultats et des Synthèses des Résultats

Chaque Partie est par principe séparément titulaire de l'intégralité des droits de propriété intellectuelle des Résultats et de la Synthèse des Résultats correspondante qu'elle aura réalisé ou fait réaliser par un Prestataire dans le cadre de l'exécution de la Convention.

En cas de coréalisation, les Parties concernées sont co-propriétaires des Résultats et de la Synthèse des Résultats correspondante à l'exclusion de ce qui relève des Connaissances Antérieures. Chaque copropriétaire est libre à ce titre d'exploiter et d'utiliser comme il le souhaite lesdits Résultats ou Synthèses des Résultats correspondantes sans en référer ni demander d'autorisation aux autres copropriétaires.

Dans tous les cas, les Parties se partagent la propriété des Synthèses des Résultats correspondants à la réalisation des Études et Attendus, à l'exclusion de ce qui relève des Connaissances Antérieures. Chaque Partie membre de l'Équipe de préfiguration est libre à ce titre d'exploiter et d'utiliser comme elle le souhaite lesdites Synthèses des Résultats sans en référer ni demander d'autorisation aux autres copropriétaires.

14.3.2. Droit d'exploitation des Résultats pour SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les Parties déposant le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes

SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région, en sa qualité de maître d'ouvrage de la phase préparatoire, ainsi que les Parties qui déposent le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes, en ce qu'elles collaborent toutes à la réalisation des Études et Attendus, décident de s'accorder mutuellement des droits de propriété intellectuelle dans les conditions ci-dessous sur les Résultats.

SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région, ainsi que chaque Partie déposant le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes, disposent d'un droit d'exploitation des Résultats sans contrepartie financière aux autres Parties, pour satisfaire ses besoins propres pour l'ensemble des démarches nécessaires à l'obtention du statut de SERM.

Ce droit d'exploitation couvre aussi bien le droit de reproduction, le droit d'adaptation que le droit de communication de ces Résultats, y compris à des tiers, dès lors que ces actes sont nécessaires aux finalités précitées.

Si le statut de SERM est conféré, le droit d'exploitation des Résultats couvrira également l'ensemble des démarches nécessaires à la réalisation du SERM de l'aire toulonnaise, et notamment son financement, son développement, sa réalisation et son exploitation.

Ces droits d'exploitation conférés au présent Article couvrent le territoire français et sont applicables pendant toute la durée de protection des droits de propriété intellectuelle protégeant les Résultats.

ARTICLE 15. ENGAGEMENT DÉONTOLOGIQUE DE SGP DEV

SGP Dev se porte fort pour ses représentants du respect des règles déontologiques qui lui sont applicables.

SGP Dev s'engage à ne pas privilégier un quelconque Financier ou autre Partie dans le cadre des missions prévues au titre de celle-ci, et à appliquer de bonne foi la Convention. En particulier, les missions des volets 2 et 3 visées, aux Articles 5.2.3 et 5.2.4, sont réalisées par SGP Dev en parfaite indépendance vis-à-vis de l'ensemble des Parties.

Sans préjudice des règles de confidentialité et de propriété intellectuelle applicables à la Convention, SGP Dev s'engage à informer les Financeurs de toute sollicitation ou demande d'une autre Partie relative à l'exécution de la Convention dont elle aurait connaissance.

ARTICLE 16. RÉSILIATION DE LA CONVENTION

Les Parties peuvent décider de résilier la Convention d'un commun accord. Cette décision de résiliation est formalisée par un échange de lettres recommandées avec accusés de réception entre les Parties.

La Convention peut également être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de faute grave et répétée d'une Partie relatives aux engagements pris au titre de la Convention.

La résiliation pour faute grave et répétée est précédée d'une mise en demeure adressée aux autres Parties par la Partie qui la décide, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et restée sans effet dans le délai imparti, lequel est fixé en fonction de la gravité de l'événement ou du manquement, étant précisé que ce délai ne pourra en tout état de cause être inférieur à un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la mise en demeure.

La mise en demeure précise la nature de l'événement ou des griefs articulés à l'encontre de l'autre Partie.

Tout désaccord ou Différend né de la résiliation de la Convention est réglé conformément aux stipulations de l'ARTICLE 17

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention, les Financeurs s'acquittent auprès de SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et de la Région, sur la base d'un relevé de dépenses final, de la totalité des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Métropole et la Région présentent un appel de fonds aux Financeurs pour règlement du Solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs). L'Annexe 2 est utilisée à cet effet.

En toute hypothèse, jusqu'à sa date de prise d'effet, la résiliation de la Convention prononcée en application du présent Article est sans effet sur les engagements des Parties au titre de la Convention et les Parties veillent à poursuivre l'exécution de leurs obligations respectives.

ARTICLE 17. RÉGLEMENT DES DÉSACCORDS ET DIFFÉRENDS

En cas de désaccord persistant ou de Différend dans l'interprétation ou l'exécution de la Convention, les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable notamment dans le cadre des instances visées à l'ARTICLE 6 pendant un délai de quatre-vingt-dix (90) Jours à compter de la date à laquelle le désaccord persistant ou le Différend a fait l'objet d'une notification écrite à [aux] autre(s) Partie(s). Pendant ce délai, aucune des Parties ne peut soumettre aux tribunaux un désaccord persistant ou un Différend né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la Convention sauf si ce délai fait obstacle à l'exercice par l'une ou l(es) autre(s) des Parties de ses droits à recours.

En cas d'échec de règlement à l'amiable du désaccord persistant ou du Différend, ce dernier peut être porté devant le tribunal administratif compétent.

ARTICLE 18. NOTIFICATIONS – CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à une autre Partie pour les besoins de la Convention est adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou courrier électronique à :

<p>Pour l'État</p> <p><u>Contact conventionnel/opérationnel</u> Mustapha MAKHLOUFI DREAL Provence Alpes Côte d'Azur 16, rue Zattara - CS 70248 13 331 Marseille CEDEX 3 mustapha.Makhloufi@developpement-durable.gouv.fr</p>	<p>Pour la Région</p> <p><u>Contact conventionnel / contact opérationnel</u> Didier BIAU, Directeur des infrastructures et grands équipements Hôtel de Région - 27 place Jules Guesde -13481 Marseille cedex 20 dbiau@maregionsud.fr</p>
<p>Pour la Métropole</p> <p><u>Contact conventionnel/conventionnel</u> avillemin@metropoletpm.fr</p>	<p>Pour Provence Verte</p> <p><u>Contact conventionnel</u> dgs@caprovenceverte.fr</p> <p><u>Contact opérationnel</u> mdjelouah@caprovenceverte.fr</p>
<p>Pour Sud Sainte Baume</p> <p><u>Contact conventionnel et opérationnel</u> Direction Générale des Services julie.diserio@sudsaintebaume.fr</p> <p>Service des transports veronique.goube@sudsaintebaume.fr</p>	<p>Pour Vallée du Gapeau</p> <p><u>Contact conventionnel et opérationnel</u> Manuel BEDROSSIAN - Directeur Général m.bedrossian@ccvg.fr</p>
<p>Pour la Cœur du Var</p> <p><u>Contact conventionnel</u> caccossano@coeurduvar.com</p> <p><u>Contact opérationnel</u> iplaut@coeurduvar.com</p>	<p>Pour la Méditerranées Porte des Maures</p> <p><u>Contact conventionnel/ opérationnel</u> acsamson@ccmpm.fr finances@ccmpm.fr</p>
<p>Pour SNCF Réseau</p> <p><u>Contact conventionnel et opérationnel</u> SNCF Réseau – Direction Territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur 5, rue de Crimée 13003 Marseille Patrick LARMINAT patrick.larminat@sncf.fr</p>	<p>Pour SNCF Gares & Connexions</p> <p><u>Contact conventionnel</u> Jérôme BINI, Directeur régional des gares Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur jerome.bini@sncf.fr</p> <p><u>Contact opérationnel</u> Céline SIMONIN, Directrice de programme SERM celine.simonin@sncf.fr</p>

<p>Pour SGP Dev</p> <p><u>Contact conventionnel</u> SGP DEVELOPPEMENT Direction du développement des transports territoriaux 2 Mail de la Petite Espagne CS10011 – 93212 La Plaine Saint-Denis comptabilite@sgpdev.fr</p> <p><u>Contact opérationnel</u> Claire Rais Assa claire.raisassa@sgp.fr</p>	
---	--

ANNEXES

Annexe 1 : Définitions ;

Annexe 2 : Modèle d'attestation d'avancement et d'état récapitulatif des dépenses ;

Annexe 3 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds ;

Annexe 4 : Modèle d'attestation de la conformité des Études et des Attendus ;

Annexe 5 : Calendrier prévisionnel de la phase de préfiguration ;

Annexe 6 : Obtention du statut de SERM – Check-list détaillée (Document DGITM) ;

Annexe 7 : Cahier des charges des prestations réalisées par Transitec au titre des Études Préparatoires sous maîtrise d'ouvrage de la Région.

Annexe 8 : Dossier minute du SERM de l'aire toulonnaise

Fait, en onze (11) exemplaires originaux,

Pour l'État,

Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

A Marseille

Le...

Monsieur Georges-François LECLERC

Pour la Région,

Le président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

A...
Le...

Monsieur Renaud MUSELIER

Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

Le président de la Métropole

A...
Le...

Monsieur Jean-Pierre GIRAN

Pour la Communauté d'Agglomération Provence Verte,

Le président

A...
Le...

Monsieur Didier BRÉMOND

Pour la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume,

Le président

A...
Le...

Monsieur Jean-Paul JOSEPH

Pour la Communauté de communes Vallée du Gapeau,

Le président

A...
Le...

Monsieur André GARRON

Pour la Communauté de communes Cœur du Var,

Le président

A...

Le...

Yannick SIMON

Pour la Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures,

Le président

A...
Le...

Monsieur François de CANSON

**Pour SGP Développement,
Le président de SGP Développement**

A...
Le...

Monsieur Bernard CATHELAIN

Pour SNCF Réseau,

Le Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur

A...
Le...

Monsieur Karim TOUATI

Pour SNCF Gares & Connexions,

Le Directeur régional des Gares Sud - Provence Alpes Côte d'Azur

A...
Le...

Monsieur Jérôme BINI

ANNEXE 1 : Définitions

Annexe	Désigne une annexe à la Convention.
Article	Désigne un article de la Convention.
Attendus	Désigne l'ensemble des attendus visés à l'ARTICLE 4.
Convention	Désigne la présente convention, les Articles et les Annexes.
Comité de pilotage ou COPIL	Désigne l'instance visée à l'Article 6.3.1.
Comité technique ou COTEC	Désigne l'instance visée à l'Article 6.3.2
Équipe de préfiguration	Désigne l'instance visée à l'Article 6.3.3.
Connaissance Antérieure	Désigne tous les éléments, quels qu'en soient leur forme, nature et support, qui sont incorporés aux Résultats ou nécessaires à l'élaboration des Études et Attendus mais qui ont été réalisés dans un cadre extérieur et indépendant de la Convention et dont les droits sont détenus par une ou plusieurs des Parties, tels que notamment les œuvres de l'esprit (en ce compris les études, les logiciels et leur documentation), les bases de données, les marques, noms de domaine et autres signes distinctifs, les dessins ou modèles, les inventions brevetables ou non au sens du code de la propriété intellectuelle, les données et les informations, les études (notamment études de trafic et/ou d'exploitation), les données sur l'état du réseau ferroviaire et plus généralement tous les éléments protégés ou non par des droits de propriété intellectuelle ou par tout autre mode de protection, tels que le savoir-faire, le secret des affaires, les algorithmes, les modèles, le droit à l'image ou à la voix des personnes ou le droit à l'image des biens.
Différend	Désigne l'apparition : - soit d'une prise de position écrite, explicite et non équivoque émanant d'une Partie et faisant apparaître le désaccord ; - soit du silence gardé par une Partie à la suite d'une mise en demeure adressée par l'autre Partie l'invitant à prendre position sur le désaccord dans un délai qui ne saurait être inférieur à quinze (15) Jours.
Dossier de synthèse	a le sens indiqué dans le préambule
Étude(s)	Désigne l'ensemble des études visées à l'ARTICLE 4.
Études Préparatoires	Désigne les études réalisées par la Région et son Prestataire Transitec au titre de la phase préparatoire, résultant du cahier des charges en Annexe 9. Les Études Préparatoires constituent une catégorie spécifique des Études et Attendus.
Études Réalisées	Désignent les études protégées ou non par des droits de propriété intellectuelle, que les Parties ont fait réaliser préalablement à l'entrée en vigueur de la présente Convention ou qu'elles ont engagées (autres que celles visées à l'Article 3.3 de la présente Convention) en dehors de la présente Convention et qui sont strictement nécessaires à la réalisation des Études et Attendus. Les Études Réalisées constituent une catégorie spécifique des Connaissances Antérieures.
Euro Courant	Désigne l'unité monétaire constatée au moment des dépenses, intégrant la variation liée à l'inflation ou la déflation.
Financier(s)	Désigne les Parties qui participent au suivi, au processus de définition du projet de SERM et à la prise de décision lors des instances prévues à la Convention. Ils participent financièrement à la réalisation des Études et des Attendus. Ces Parties ont été désignées comme telles dans le Préambule.
Information Confidentielle	Désigne toutes les informations ou données non publiques ou non obtenues par les autres Parties auprès d'un tiers ou non obtenues par les autres Parties en dehors du cadre de la Convention, quelle qu'en soit la nature ou la forme ou le support, écrite ou orale, et plus généralement

	toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés, qui seront transmises entre les Parties dans le cadre de la Convention (dont les Études Réalisées) qui répondent aux conditions prévues à l'ARTICLE 13.
Jour	Désigne un jour calendaire, c'est-à-dire tous les jours du calendrier de l'année, y compris les jours fériés, soit 365 jours par an ou 366 jours les années bissextiles.
Prestataire	Désigne un titulaire de marché de SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou de la Région désigné pour la réalisation de tout ou partie d'un Attendu ou d'une Étude prévu(e) à la Convention.
Résultats	Désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui résultent de l'exécution de la Convention, tels que, notamment, les œuvres, les logiciels, leurs mises à jour ou leurs nouvelles versions, les bases de données, les signes distinctifs, les noms de domaine, les informations, les sites internet, les rapports, les études, les marques, les dessins ou modèles, les inventions brevetables ou non au sens du code de la propriété intellectuelle, et plus généralement tous les éléments protégés ou non par des droits de propriété Intellectuelle ou par tout autre mode de protection, tels que le savoir-faire, le secret des affaires, les algorithmes, les modèles, le droit à l'image ou à la voix des personnes ou le droit à l'image des biens, en ce compris les Études et Attendus.
Solde	Désigne le restant à payer du montant visé à l'ARTICLE 7 pour règlement des Études et Attendus après déduction des appels de fonds déjà versés, dans les conditions prévues par les Articles 8.1.5 et 8.1.6.
Structure locale de coordination	Désigne le groupement d'intérêt public ou toute autre structure visé(e) à l'article L. 1215-8 du code des transports.
Synthèse(s) d'une Étude Réalisée	Désigne un résumé ou un extrait ou les résultats partiels ou complets d'une Étude Réalisée.
Synthèse (s) des Résultats	Désigne tout élément qui vient résumer les Résultats en vue de leur transmission aux Financeurs dans les conditions visées à l'ARTICLE 14. Les Synthèses des Résultats font partie intégrante des Études et Attendus

ANNEXE 2 : Modèle d'attestation d'avancement et d'état récapitulatif des dépenses
--

Attestation d'avancement :

Nom de la convention	
Phase	
N° de la convention	
N° de la délibération	

Je soussigné [à compléter], certifie l'état d'avancement mentionné ci-dessous, concernant la phase [à compléter] de [nom de l'opération].

État d'avancement au [date] :

Désignation de la phase	Taux d'avancement cumulé en %

Fait à

Signature du représentant du maître d'ouvrage :

Modèle d'état récapitulatif détaillé des dépenses pour Gares & Connexions :

Projet :
Période :
Phase :

DECOMPTE GENERAL DEFINITIF			
Convention relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du SERM de l'aire toulonnaise			
Etat du compte rectificatif au			

Nom	Référence	Libellé	Montant €
-----	-----------	---------	-----------

Maitrise d'ouvrage - études internalisées			
SNCF Gares & Connexions		Direction de projet	
Total			0,00 €

Etudes externalisées			
Total			0,00 €

TOTAL			0,00 €
--------------	--	--	--------

0,00%

Fait à , le

Nom et qualité du signataire

Cachet et signature

Tableau à utiliser pour SNCF Réseau

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

Projet : (Code projet)

Période du :

Phase :

(Intitulé du projet)

État récapitulatif des dépenses

Exemple de principe

Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
Production SNCF RESEAU					HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
					HT euros
TOTAL DEPENSES					HT euros

ANNEXE 3 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Calendrier prévisionnel des appels de fonds :

Phase préparatoire :

Pour la Région

	T0	NC	Solde	Total
% du besoin de financement	70 %	/	30 %	100 %
Budget courant Région (€HT)	88 312,00 €	/	37 848,00 €	126 160,00 €

Phase de consolidation :

Pour SGP Dev

	T0	T0 + 6 mois	Solde	Total
% du besoin de financement	30 %	40 %	30 %	100 %
Budget courant SGP Dev (€HT)	215 329,20 €	287 105,60 €	215 329,20 €	717 764,00 €

Pour SNCF Réseau

	T0	/	/	Total
% du besoin de financement	90 %	/	10 %	100 %
Budget courant SNCF Réseau (€HT)	36 000,00 €	/	4 000,00 €	40 000,00 €

Pour SNCF Gares & Connexions

	T0	T0 + 6 mois	Solde	Total
% du besoin de financement	30 %	60 %	10 %	100 %
Budget courant SNCF Gares & Connexions (€HT)	22 822,80 €	45 645,60 €	7 607,60 €	76 076,00 €

Pour la Métropole

	/	/	Solde	Total
% du besoin de financement	/	/	100 %	100 %
Budget courant SNCF Gares & Connexions (€HT)	/	/	40 000,00 €	40 000,00 €

T0 = date de prise d'effet de la Convention

ANNEXE 4 : Modèle d'attestation de la conformité de l'Étude et des Attendus

Dénomination du maître d'ouvrage :

Nom du représentant légal du maître d'ouvrage :

Opération subventionnée : Convention relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du SERM de l'aire toulonnaise.

Numéros des délibérations approuvant la Convention :

- Pour la Région :
- Pour la Métropole :
- Pour la CA Provence Verte :
- Pour la CA Sud Sainte Baume :
- Pour la CC Vallée du Gapeau :
- Pour la CC Cœur du Var :
- Pour la CC Méditerranée Porte des Maures :

Montant définitif des dépenses comptabilisées :

€ HT

J'atteste :

- Que les Études et Attendus réalisés sont conformes à ceux décrites dans la présente Convention ;
- Du commencement de la phase de préfiguration en date du :
- De l'achèvement de la phase de préfiguration en date du :

Fait à _____, en date du _____

Signature du représentant de la Partie :

« certifié sincère et exact »

Cachet :

NB : ce document doit être rempli et signé en original par le représentant légal bénéficiaire

ANNEXE 5 : Calendrier prévisionnel de la phase de préfiguration



ANNEXE 6 : Obtention du statut de SERM – Check-list détaillée (Document DGITM)

La loi relative aux Service Express Régionaux Métropolitains (SERM) prévoit l'obtention du statut de SERM par arrêté du ministre chargé des transports sur proposition des Régions et AOM cofinanceurs, après concertation avec les parties prenantes.

Cette note, expose le déroulé « type » devant conduire à l'obtention du statut de SERM et présente en annexe les différents volets de la démarche d'élaboration d'un projet de SERM dans laquelle les porteurs de projets sont invités à s'inscrire en vue de l'obtention du statut de SERM.

Il est proposé de procéder en deux étapes, pour initier la structuration puis confirmer l'ambition :

- Une première vague de « lettres d'intentions et lancement d'études SERM » suite au dépôt de Dossiers « minute » par les collectivités au printemps 2024 ;
- Dans un deuxième temps, pour chaque SERM, la demande d'arrêté ministériel une fois les études et concertations accomplies, et sur proposition de la Région et des AOM cofinanceurs.

Structuration de la « synthèse du projet » en vue de l'obtention du statut de SERM

Pour la demande d'arrêté ministériel, la Région et les autorités compétentes en matière de mobilité présentent les résultats d'études et éléments détaillés sur l'ensemble des items développés en annexe, sous forme d'une « synthèse du projet ». Cette synthèse doit :

- Énoncer les objectifs assignés au SERM en matière de lutte contre le changement climatique et d'aménagement du territoire, caractériser les offres de services cibles et les aménagements nécessaires, expliciter les démarches entreprises afin de coordonner les services, et maîtriser l'urbanisation ;
- Définir le calendrier progressif de déploiement et les investissements associés par phases ;
- Formaliser la gouvernance du projet, la structure locale de coordination, les périmètres de maîtrise d'ouvrage et d'intervention des cofinanceurs ;
- Expliciter les modalités de financement retenues.

Ci-dessous la définition des sous-jacents par thématiques et avec les précisions des attendus.

Des points intermédiaires entre porteurs de projet, représentants des collectivités, représentants des associations et acteurs économiques et des services de l'Etat ponctuent ce travail.

GUIDE - DÉFINIR ET CONCRÉTISER L'AMBITION DU SERM

ITEMS		
1	Définir un chemin commun	Feuille de route coconstruite entre AOM, collectivités et acteurs locaux
1.1	<u>Expliciter le contexte local et les enjeux du territoire</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Synthèse des défis à relever sur le territoire en matière de mobilité, de transition écologique et d'aménagement durable du territoire en cohérence avec les documents de planification - Définition des objectifs qualitatifs et quantitatifs assignés au SERM <ul style="list-style-type: none"> • objectifs environnementaux et sociaux du projet, notamment réduction de la pollution de l'air, décarbonation, désenclavement des territoires, densification, ... • stratégie de report modal et trajectoire de baisse du trafic routier, • objectifs en matière de temps de parcours, capacité offerte, niveau de desserte, régularité, ... - Identification des vulnérabilités du SERM au changement climatique et mesures d'adaptation envisagées
1.2	<u>Définir un périmètre d'intervention</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Définition des territoires desservis, des services et de leur terminus, des hubs de mobilité / PEM (à créer ou renforcer) - Caractérisation de la population et des emplois desservis, des collectivités associées, ...
1.3	<u>Créer et accompagner le « choc d'offre », tous modes</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Pour chaque développement de service, caractérisation des services cibles en semaine et le week-end (volumétrie, politique d'arrêt, fréquence, amplitude, niveau de confort) et des étapes pour y parvenir - pour le mode fer, la fréquence de desserte recommandée est la 1/2h sur la journée (en semaine). - Mise en regard pour chaque phase de déploiement de nouveaux services, des aménagements et investissements nécessaires par modes
1.3.1	<i>Réussir l'intermodalité et développer la multimodalité</i>	
	❖ Organiser l'intermodalité et la multimodalité, lutter contre l'autosolisme	<ul style="list-style-type: none"> - Identification des principaux pôles d'échanges et précision sur les principes généraux de traitement - Mesures prises pour faciliter le rabattement et garantir l'accessibilité aux PEM : <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de diagnostics d'accessibilité des gares pour la marche et le vélo,

		<ul style="list-style-type: none"> • Dimensionnement des stationnements tous modes en gare, <ul style="list-style-type: none"> - Coordination des horaires entre modes - Stratégie de maîtrise de l'usage de la voiture - Description du réseau cyclable actuel et projeté, son maillage et sa hiérarchisation. - Description de l'offre de car express à haut niveau de services - Description du panel d'offres de mobilités du SERM (offre covoiturage accessible et attractif, VR2+, incitation financière, politique de stationnement, ...) - Articulation et cohérence des dessertes SERM avec l'offre TER interurbaine des villes moyennes - Complémentarité des offres ferroviaires et routières (car express et covoiturage) - Préservation des capacités ferroviaires pour le fret
	❖ Développer l'offre « toutes dessertes »	
1.3.2	<i>Améliorer le service</i>	
	❖ Améliorer la qualité de service	<ul style="list-style-type: none"> - Définition des objectifs de régularité et de fiabilité des services - Amélioration du confort des matériels roulants, de la connectivité offerte au voyageur durant son trajet
	❖ Décarboner les transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - Précisions sur les démarches entreprises et les objectifs poursuivis pour décarboner les flottes de matériels roulants (tous modes)
1.3.3	<i>Faciliter l'accès au service</i>	
	❖ Aller vers une tarification multimodale	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une tarification multimodale - Précision sur le périmètre de l'intégration tarifaire (existante ou à venir)
	❖ Déployer une billettique unifiée -> vers le titre unique ?	<ul style="list-style-type: none"> - Déploiement d'une billettique interopérable (préciser son périmètre) – description de l'état d'avancement de la démarche entre AOM (le cas échéant).
	❖ Déployer une information voyageur temps réel multimodes	<ul style="list-style-type: none"> - Définition d'une stratégie d'information des voyageurs multicanaux (écrans, application) - Précisions sur les coopérations mise en œuvre entre AOM pour y parvenir (partage des données)
1.4	Articuler mobilités et aménagements urbains	<ul style="list-style-type: none"> - Articulation entre projet de mobilités et urbanisme -modalité de coopération entre collectivités retenue-(charte locale, contrat d'axe, ...)
	❖ Densifier autour des gares	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une stratégie de maîtrise foncière (urbanisation et stationnement) - Développement des capacités d'accueil de population et d'emploi autour des gares - Stratégie pour desservir les quartiers d'habitat social, les QPV et les centralités
	❖ Promouvoir la qualité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> - Développement d'espaces publics « accueillants », notamment autour des gares et arrêts. - Renforcement de l'accès aux services et équipements structurants

	❖ Limiter l'étalement urbain et optimiser le foncier et son artificialisation	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à jour des documents de planification en cohérence avec les objectifs de densification, sobriété et efficience (SRADDET, SCOT, plan de mobilité) - Stratégie pour limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers
2	Mettre en place une gouvernance efficiente et pérenne	
2.1	Formaliser la gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> - Constitution de la structure locale de coordination <ul style="list-style-type: none"> • Choix du cadre juridique de la structure adaptée • Identification des membres cofinanceurs • Définition des périmètres de maîtrise d'ouvrage • Définition des modalités de coordination d'ensemble et des maîtrises d'ouvrage
2.2	Construire la trajectoire financière	<ul style="list-style-type: none"> - Définition d'une trajectoire d'investissements progressive pour les aménagements (infrastructures, PEM, ...), les matériels roulants et les applicatifs (information voyageur, application MaaS, ...) - Estimation des coûts d'exploitation du « choc d'offre » tous modes confondus
2.3	Définir les modalités de financement	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilisation d'un plan de financement pour les phases d'investissement et d'exploitation - Précision le cas échéant sur le souhait de recourir à un financement assis sur le recours à l'emprunt et la recherche de ressources pérennes pour en assurer le remboursement sur le long terme (via la SGP)
2.4	Associer les parties prenantes	<ul style="list-style-type: none"> - Synthèse des enseignements de la concertation (article 1 et concertation réglementaire le cas échéant) - Présentation de la démarche de consultation des différents partenaires et de leurs éventuels avis - Installation des structures de coordination

**ANNEXE 7 : Cahier des charges des prestations réalisées par Transitec au titre des
Études Préparatoires sous maîtrise d'ouvrage de la Région**

ANNEXE 8 : Dossier minute du SERM de l'aire toulonnaise

