Convention

Relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du Service Express Régional Métropolitain Aix-Marseille-Provence

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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 02 juillet 2021 ;

Ci-après désignée **« La Région »,**

La **Métropole Aix-Marseille-Provence**, dont le siège se situe 58, Boulevard Charles Livon 13007 Marseille, représentée par la Présidente de la Métropole Madame **Martine VASSAL**, dûment habilitée à cet effet par délibération du Bureau de la Métropole n° MOB-013-17608/25/BM en date du 3 avril 2025 ;

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

Et,

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, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, étant dénommés ci-après collectivement les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

Par ailleurs, l'État, la Région, la Métropole, sont dénommés ci-après collectivement les « **Financeurs** » et individuellement un « **Financeur** ».

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

VU :

- Le code général des collectivités territoriales, et notamment l'article L. 1111-10IV ;
- Le code des transports, et notamment les articles L. 2111-9 à L. 2111-9-3 et L. 2121-3 ;
- 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 ;
- 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 1er décembre 2023 ;
- Le budget opérationnel 2025 du programme 203 "Infrastructures et services de transports" de l'État en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

SOMMAIRE

ARTICLE 1. DEFINITIONS ET INTERPRÉTATIONS 11

ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION ET PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE PRÉVISIONNEL 11

2.1 OBJET DE LA CONVENTION 11
2.2 PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE PRÉVISIONNEL À CONFORTER 11

ARTICLE 3. DURÉE DE LA CONVENTION ET DELAIS PREVISIONNELS 13

3.1 ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION 13
3.2 CALENDRIER PRÉVISIONNEL 13
3.3 ÉTUDES OU ATTENDUS EFFECTUÉS PAR ANTICIPATION À LA DATE DE PRISE D'EFFET DE LA CONVENTION 13

ARTICLE 4. DESCRIPTION DES ÉTUDES ET ATTENDUS 14

4.1 FEUILLE DE ROUTE GLOBALE DE LA PHASE DE PRÉFIGURATION 14
4.2 PHASE PRÉPARATOIRE OU VOLET 0 - PRÉPARATOIRE : ÉTABLISSEMENT D'UNE BASE DOCUMENTAIRE, D'UN ÉTAT DES LIEUX, D'UNE SITUATION DE RÉFÉRENCE ET DE SCÉNARIOS DE MOBILITÉS 15
4.3 PHASE DE CONSOLIDATION 15

ARTICLE 5. RÉPARTITION DES MISSIONS ET CONTRIBUTIONS 20

5.1 PHASE PRÉPARATOIRE 22
5.2 PHASE DE CONSOLIDATION 22

ARTICLE 6. COMITOLOGIE 27

6.1 ARTICULATION AVEC LES COMITOLOGIES EXISTANTES 27
6.2 COMITOLOGIE DE LA PHASE PRÉPARATOIRE 27
6.3 COMITOLOGIE DE LA PHASE DE CONSOLIDATION 27
6.4 MODALITÉS D'ASSOCIATION DES PARTIES PRENANTES DU TERRITOIRE 29

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION 30

7.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT 30
7.2 PLAN DE FINANCEMENT DES ÉTUDES ET ATTENDUS 31
7.3 GESTION DES ÉCARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION 33

ARTICLE 8. MODALITÉS DE FINANCEMENT 33

8.1 APPELS DE FONDS 33
8.2 DÉLAIS DE PAIEMENT 36
8.3 DOMICILIATION DES VERSEMENTS 37

ARTICLE 9. MODIFICATIONS DE LA CONVENTION 37

ARTICLE 10. DELAI DE CADUCITE 37

ARTICLE 11. COMMUNICATION 38

11.1 MODALITÉS GÉNÉRALES DE COMMUNICATION 38
11.2 MODALITÉS DE COMMUNICATION 38

ARTICLE 12. DROIT D'AUDIT DES FINANCEURS 39

ARTICLE 13. CONFIDENTIALITÉ 40

ARTICLE 14. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE 41

14.1 LIBRE USAGE PAR LES PARTIES DES ÉLÉMENTS NON PROTÉGÉS PAR DES DROIT DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE OU LE SECRET DES AFFAIRES 41

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

14.2 PROPRIÉTÉ ET LICENCE RELATIVE AUX CONNAISSANCE ANTÉRIEURES, ÉTUDES RÉALISÉES ET SYNTHÈSES DES ÉTUDES RÉALISÉES 41
14.3 RÉGIME DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE DES RÉSULTATS ET DES SYNTHÈSES DES RÉSULTATS 42
ARTICLE 15. RÉSILIATION DE LA CONVENTION 43
ARTICLE 16. RÉGLEMENT DES DÉSACCORDS ET DIFFÉRENDS 44
ARTICLE 17. NOTIFICATIONS – CONTACTS 44
ANNEXES 46

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

PRÉAMBULE

- **Contexte et projets en cours**

Le projet de Service Express Régional Métropolitain Aix-Marseille-Provence s'inscrit dans la continuité des démarches engagées sur le grand territoire de l'aire urbaine de la Métropole de Aix-Marseille-Provence pour accompagner la dynamique de développement du territoire, en améliorant les conditions de mobilité à l'échelle du bassin de vie, notamment autour de ses principaux pôles urbains. Le projet de SERM s'appuie notamment sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 approuvé par le Conseil de la Métropole le 16 décembre 2021 et le schéma de cohérence territoriale (SCoT) 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. Le Plan de mobilité a d'ores et déjà défini le projet structurant la mobilité du territoire métropolitain à travers le Réseau Express Métropolitain : réseau de 27 lignes de cars à haut niveau de service sur autoroutes et voies express et des lignes ferroviaires, adossé à des pôles d'échanges multimodaux à partir desquels une offre multimodale se déploie. Le projet de SCOT métropolitain a été arrêté en juin 2024 et il est prévu de l'approuver en juin 2025.
L'élaboration du schéma d'armature ferroviaire métropolitaine pilotée par la Métropole en partenariat avec l'Etat, la Région, le Département, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions a préfiguré le SERM avant même la loi du 27 décembre 2023, en définissant les services ferroviaires voyageurs en cohérence avec le Réseau Express Métropolitain jusqu'à l'horizon 2050.

Par ailleurs, le projet de Ligne Nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur structure déjà fortement l'armature ferroviaire grâce à des investissements majeurs ; notamment les phases 1 (plateau Saint Charles) & 2 (traversée souterraine de Marseille) qui déterminent le calendrier du déploiement du volet ferroviaire du SERM.
Le projet s'appuie également sur les contrats opérationnels de mobilités (COM), construits dans le cadre de la loi LOM et en partenariat avec la plupart des signataires de la présente convention, qui 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 impose la passation des COM dans les six mois suivants l'attribution du statut de SERM, que les COM seront signés en parallèle de la présente convention de financement.

Le projet de SERM sera nécessairement cohérent avec le COM. La gouvernance du SERM sera coordonnée avec celle du COM.

La préfiguration du SERM Aix-Marseille-Provence 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'efficience économique ;
- L'efficience 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.

La consistance ferroviaire, au regard du Réseau Express Métropolitain, a été définie grâce à l'étude de l'armature ferroviaire métropolitaine, telle que présentée au Comité de pilotage ad hoc du 20 décembre 2024. Il convient ainsi dans le cadre de la présente convention d'articuler le ferroviaire avec les autres modes, sur les fondements définis au plan de mobilité pour la vision à 2030, de compléter et consolider l'évaluation financière en conséquence, de définir la gouvernance du futur SERM, d'en évaluer les impacts environnementaux et de construire une stratégie de maîtrise du risque d'étalement urbain.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

- **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 »*.

- **La loi SERM appliquée au territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence**

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 nécessite 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 et la Métropole, 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 d'Aix-Marseille-Provence.

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 des polarités, 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 ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

- 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 ;
- Mettre en œuvre 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.

De manière générale, le projet de SERM Aix-Marseille-Provence doit permettre de consolider la relation entre les politiques d'aménagement du territoire et le développement des services de transport collectif structurants, dans un objectif – tel que prévu dans les dispositions de la loi SERM, codifié au cinquième alinéa de l'article L. 1215-6 précité, – de « [lutte] *contre l'étalement urbain* [par] *le renouvellement urbain, l'optimisation de l'utilisation de l'espace et la qualité urbaine des projets des gares à proximité des gares du* [SERM] ».

Afin de préparer leur proposition conjointe en vue d'obtenir le statut de SERM, les collectivités partenaires ont transmis le 28 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 SERM Aix-Marseille-Provence.

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 1er semestre 2025**

Cette première phase se déroule en parallèle de la réalisation de l'étude d'armature ferroviaire métropolitaine qui s'achèvera en juin 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 :

  - Prendre en compte les résultats de l'étude d'armature ferroviaire ;
  - Établir une base documentaire partagée ;
  - Penser l'interface avec les territoires contigus (Sud Sainte Baume, Durance Luberon Verdon, Arles Crau Camargue Montagnette). Recenser les projets structurants du territoire et animer un travail de co-construction itératif avec les partenaires pour distinguer ce qui relève de la situation de projet SERM de ce qui relève de la situation de référence ;
  - Préparer et exécuter une phase de transition vers la seconde phase dite de consolidation ;

- **Une seconde phase dédiée à la rédaction du dossier de synthèse du SERM Aix-Marseille-Provence dite « phase de consolidation » -** Période de réalisation : entre le 2ème semestre 2025 et le 1er semestre 2026

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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

- de compléter les productions réalisées dans le cadre des Etudes Préparatoires et du précédent schéma d'armature ferroviaire. En effet, l'étude du schéma d'armature ferroviaire métropolitaine a permis de sélectionner un scénario ferroviaire coordonné avec le volet routier du développement du Réseau Express Métropolitain. Il s'agit ici de compléter ce scénario TER-REM avec l'ensemble des autres modes nécessaires au SERM, et de construire 3 niveaux d'ambition et/ou 3 étapes pour atteindre le niveau d'ambition le plus élevé. Les 3 scénarios ainsi constitués et le niveau d'ambition tiendront compte des résultats de la Conférence nationale de financement ;
- d'approfondir la caractérisation des trois scénarios multimodaux issus de la phase préparatoire et du scénario de l'étude d'armature ferroviaire en vue de les comparer et de préparer le choix de l'un d'entre eux au regard des attendus du 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 socio-économiques ;
- de présenter aux Parties le bilan des productions de la phase de consolidation au 1er trimestre 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 ;
- de rédiger le dossier de synthèse permettant de candidater à l'obtention du statut SERM.

Cette seconde phase nécessite le concours de :

- SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions en leur qualité de gestionnaires d'infrastructures ferroviaires ;

- La Région et la Métropole : en leur qualité d'AOM du SERM de l'aire Aix-Marseille-Provence elles portent les missions relatives :
  - à la réalisation d'études techniques et de missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour affiner le projet de mobilité, en complément des éléments ferroviaires portés par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;
  - au pilotage de la concertation ;
  - à la réalisation d'une évaluation environnementale, dont la résilience au changement climatique et à la maîtrise de l'urbanisation ;
  - à la réalisation d'une évaluation socio-économique et d'un bilan carbone ;
  - à l'analyse du volet juridique du projet de SERM à savoir le montage juridique pour le choix de la « structure locale de coordination » (GIP, syndicat mixte, etc.);
  - à un appui quant aux éléments financiers du SERM, à savoir le montage financier pour la construction du modèle économique du SERM, les ressources financières, la tarification et les flux financiers entre partenaires ;
  - à la rédaction du Dossier de synthèse.

Il est convenu que la Région et la Métropole concluront des marchés couvrant tout ou partie des missions susmentionnées via un groupement de commandes pour lequel la Région est désignée en tant que coordonnateur du groupement, étant entendu que les études seront co-pilotées par la Région et la Métropole.

- **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.

La phase de préfiguration se décline en deux phases : une phase préparatoire et une phase de consolidation.

Au titre de la phase préparatoire, l'Etat, la Région et la Métropole 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Au titre de la phase de consolidation, l'État, la Région, la Métropole financent SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ainsi que les missions réalisées par la Région et la Métropole via notamment les Prestataires pour mener à bien la mission d'élaboration du Dossier de synthèse, objet de la Convention. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions réalisent, chacun sur leur périmètre de compétences, les Etudes et Attendus nécessaires à la constitution du Dossier de synthèse.

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 présente convention.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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

2.0 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 la Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour la réalisation des Études et Attendus, dans les délais estimés fixés par la Convention et selon le périmètre décrit à l'Article 4.0 ;

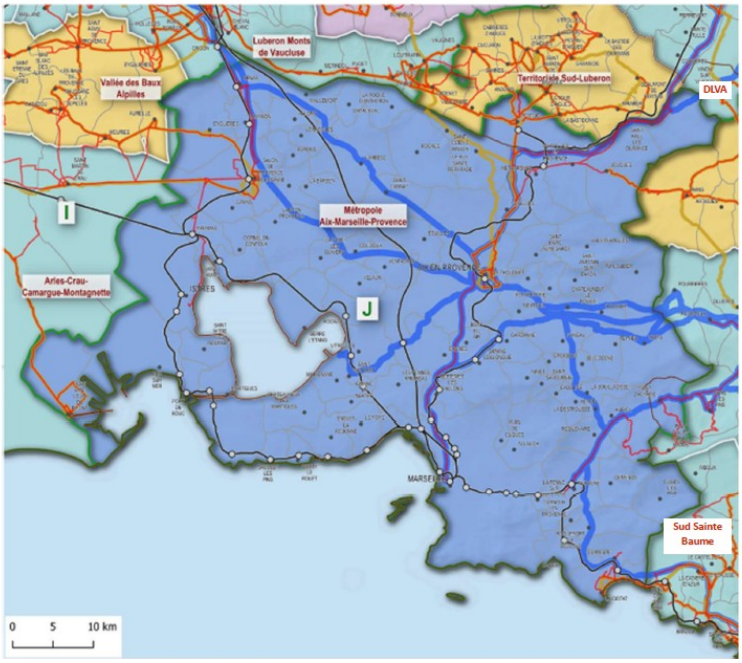
- les modalités de suivi et de gouvernance de la Convention.

2.1 Périmètre géographique prévisionnel à conforter

La carte ci-dessous présente le périmètre du bassin de mobilité J au titre de la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ; le périmètre institutionnel du SERM Aix-Marseille-Provence est fondé sur le périmètre du bassin de mobilité J :

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

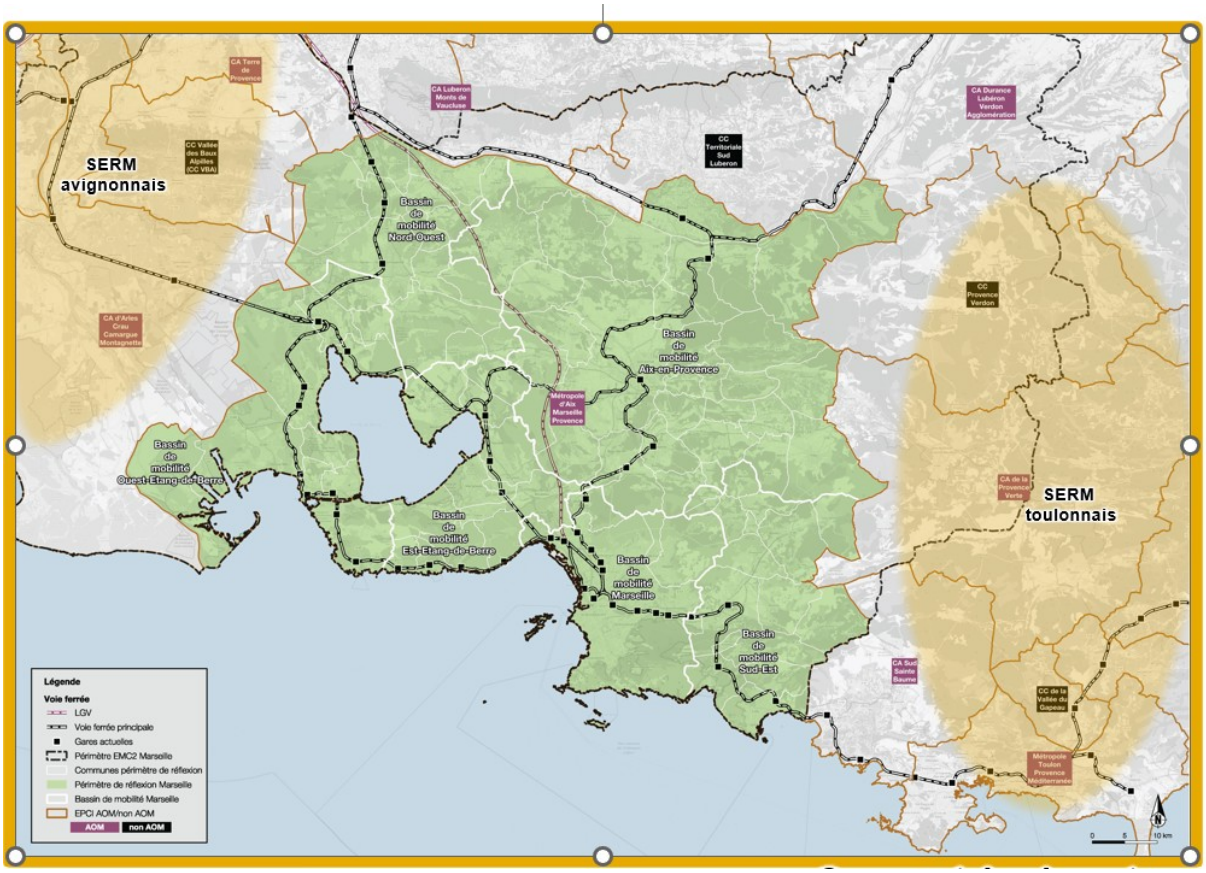
Carte du bassin de mobilité J au titre de la LOM



La définition précise du périmètre du schéma de mobilités 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 et l'étude d'armature ferroviaire métropolitaine.

Carte de réflexion du SERM Aix-Marseille-Provence



Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

ARTICLE 3. DURÉE DE LA CONVENTION ET DELAIS PREVISIONNELS

3.0 Entrée en vigueur de la Convention

La Convention entre en vigueur à compter de la signature de la dernière des Parties, et prend fin à la date de versement effectif du solde conformément l'Article 8 de la Convention.

Par exception, les dispositions relatives à la propriété intellectuelle, à la confidentialité et au droit d'audit des Financeurs demeurent applicables au-delà de l'expiration de la Convention pour les durées qui leur sont propres, stipulées aux Articles 11, 12 et 13.

3.1 Calendrier prévisionnel

La durée prévisionnelle totale de réalisation de la préfiguration est de 18 mois avec :

- Phase préparatoire : 6,5 mois, à partir de mi-décembre 2024
- Phase de consolidation : 12 mois, incluant une transition avec la phase préparatoire.

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 fin d'année 2025, afin de pouvoir produire le Dossier de synthèse 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.

- 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 (2) semaines avec la phase de consolidation.
- Le démarrage de la phase de consolidation est conditionné aux rendus définitifs des Études Préparatoires et au COPIL concluant la phase préparatoire validant les trois scénarios (au plus tard le 30 juin 2025).
- La réalisation de l'ensemble des missions de la phase de consolidation s'effectue en parallèle, sur une durée estimée à 12 mois, ces travaux s'alimentant les uns les autres.
- La durée de la phase de consolidation comprend la durée nécessaire à la mise en œuvre des procédures d'achats par le coordonnateur du Groupement de commandes et l'attribution des marchés aux Prestataires.
- 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, lequel est prévu en juin 2026. La livraison du Dossier de synthèse par les Prestataires est ainsi prévue pour septembre 2026.

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 de la Convention.

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

Le montant visé à l'Article 7.0 pour la Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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 réalisée dans le cadre de l'exécution de la Convention.

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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Pour la phase de consolidation et pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ces dépenses sont prises en compte à compter du 1er 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

4.0 Feuille de route globale de la phase de préfiguration

Le contenu de la phase de préfiguration du projet de SERM Aix-Marseille-Provence, telle que définie par la Convention, comprend une phase préparatoire et une phase de consolidation :

- **Phase préparatoire (ou volet 0 - préparatoire)** : réalisation d'Études Préparatoires avec pour principaux objectifs de :
    - Prendre en compte les résultats de l'étude d'armature ferroviaire ;
    - Établir une base documentaire partagée ;
    - Penser l'interface avec les territoires contigus (Sud Sainte Baume, Durance Luberon Verdon, Arles Crau Camargue Montagnette).
    - Recenser les projets structurants du territoire et animer un travail de co-construction itératif avec les partenaires pour distinguer ce qui relève de la situation de projet SERM de ce qui relève de la situation de référence ;
    - Préparer et exécuter une phase de transition vers la seconde phase dite de consolidation ;
    - Esquisser trois scénarios de schéma de dessertes multimodales sur la base du schéma d'armature ferroviaire métropolitaine.

- **Phase de consolidation :**
    - ***Volet 1 – Schéma d'ensemble :***
        - 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 ;
        - Evaluation des impacts environnementaux : quantification des impacts 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.
        - Socio-économie : prévisions de trafic et étude socio-économique du schéma d'ensemble en s'appuyant sur les études existantes et à réaliser dans le cadre de la préfiguration.

    - ***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 des coûts en investissement et de fonctionnement et l'exploration de modalités de financement non budgétaires. Ce volet financement s'effectue en itération avec le Volet 1 et notamment sa composante socio-économique ;

    - ***Volet 3 – Gouvernance*** : l'élaboration du schéma de gouvernance envisagé à la suite de l'obtention du statut de SERM et le choix de la « structure locale de coordination » (GIP, syndicat mixte, etc.). Ce volet gouvernance s'effectue en itération avec le Volet 1 et notamment sa composante socio-économique ;

    - ***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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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).

L'ensemble de ces cinq volets constitue les Études et Attendus.

A l'issue de sa présentation et validation en Comité de pilotage dans les conditions visées à l'Article 6, la Région et la Métropole transmettent au Ministre chargé des transports le Dossier de synthèse élaboré dans le cadre de la phase de consolidation encadrée par 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. P. 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.

4.1 Phase préparatoire ou volet 0 - préparatoire : Établissement d'une base documentaire, d'un état des lieux, d'une situation de référence et de scénarios de mobilités

Transitec, sous la maîtrise d'ouvrage de la Région et avec les Parties :

- 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 Aix-Marseille-Provence, les caractéristiques principales des trois scénarios d'offre de services multimodales contrastés à l'horizon 2050, fondés sur le scénario du schéma d'armature ferroviaire métropolitaine,(Voir annexe 9).
- prépare et exécute une phase de transition vers la phase de consolidation.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent à ce volet préparatoire en assurant leur participation aux réunions et aux groupes de travail :

- SNCF Gares & Connexions identifie avec les Financeurs les gares susceptibles d'être fortement développées au regard des enjeux du SERM ;
- SNCF Réseau met à disposition les éléments dont elle dispose.

4.2 Phase de consolidation

Les études correspondant à cette phase seront réalisées en copilotage entre la Métropole et la Région. Elle doit permettre la consolidation du projet de SERM à partir des trois scénarios dégagés au terme de la phase préparatoire, sur la base du scenario du schéma d'armature ferroviaire métropolitaine. Ces trois scénarios seront temporels et combinés avec les projets multimodaux annexes, sans toutefois remettre en question le schéma armature ferroviaire tel qu'il a été défini lors du COPIL du 20 décembre 2024,
Les trois scénarios caractérisés durant cette phase préparatoire, et validés lors du COPIL programmé en juin 2025, seront approfondis 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 fin d'année 2025 conformément à l'Article 3.2.

4.2.1 Volet 1 : Schéma d'ensemble

Ce volet vise à définir les composantes multimodales et servicielles ayant vocation à être intégrées au projet de SERM Aix-Marseille-Provence 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Le schéma d'ensemble proposé dans le Dossier de synthèse au titre de ce volet résultera du choix entre les trois scenarios de la phase préparatoire qui seront approfondis 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.

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

- une analyse des scénarios de schéma de desserte caractérisant l'évolution de l'offre de transport multimodale, produit par Transitec au titre des Études Préparatoires, sur la base du scénario du schéma d'armature ferroviaire métropolitaine ;
- l'ajustement, le cas échéant selon les scénarios, du périmètre de services et d'aménagements du SERM et notamment les interactions avec les territoires limitrophes ;
- 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 la Métropole au titre de l'étude du schéma d'armature ferroviaire, des études et schémas directeurs réalisés dans le cadre du Plan de Mobilité métropolitain
- 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 et piétonnes 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 ;
- et la formalisation et le phasage de trois scénarios contrastés d'évolution de l'offre de mobilité, avec la vision multimodale en complément du scénario d'armature ferroviaire métropolitaine.

Ce schéma d'ensemble vise à formaliser une offre de service multimodale globale à court (horizon prévisionnel 2030), moyen (horizon prévisionnel 2035-2040) 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 la caractérisation des trafics tous modes. Cette caractérisation vise à produire les prévisions des flux générés par l'évolution des offres de service du schéma d'ensemble. Elle s'effectue à partir de modélisations de trafic mises à disposition par la Métropole sur le territoire concerné par le SERM. Ces prévisions de flux sont utilisées pour produire l'évaluation des effets socio-économiques et environnementaux du schéma d'ensemble.

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 des services apportés aux voyageurs, et d'autre part un éclairage sur le besoin d'articulation entre les différentes grandes composantes de projets d'infrastructures.

Il doit préserver et prendre en compte les besoins capacitaires du fret et les liaisons longues distances voyageurs.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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

- Evaluation des impacts environnementaux : il s'agit d'identifier et de qualifier les impacts du projet de SERM sur l'environnement. Il convient donc de réaliser une évaluation des enjeux environnementaux stratégiques du SERM, par le recours à une méthode simplifiée en :
    - quantifiant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES),
    - évaluant les impacts sur les ressources et milieux naturels (biodiversité, eau, sols…),
    - appréciant la réduction des pollutions de l'environnement urbain (air, bruit…),
    - explicitant les enjeux d'adaptation au changement climatique et les réponses apportées.

- 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. Cette analyse porte sur les éléments suivants :
    - La proposition de grandes orientations stratégiques, en complément ou ajustement des orientations existantes, pour l'aménagement du territoire et le développement des quartiers de gare en articulation avec l'offre de mobilité.
    - Des priorités en matière d'urbanisme aux alentours des gares, haltes et pôles d'échanges multimodaux.
    - 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 de la socio-économie : cette analyse porte sur une évaluation qualitative et quantitative de la socio-économie du scénario d'évolution de l'offre de transport figurant dans le schéma d'ensemble, en intégrant les analyses sur le bilan carbone évalué à ce stade du projet, et en s'appuyant notamment sur les prévisions de trafic et sur les éléments socio-économiques existants.

Pour chacun des scénarios, la synthèse des Résultats de ce Volet 1 prendra la forme d'un rapport présentant l'offre de service multimodale cible du schéma d'ensemble retenu du projet de SERM Aix-Marseille-Provence 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 Aix-Marseille-Provence.

4.2.2 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, par rapport à une situation actuelle et de référence sans projet, des investissements requis pour chacun des modes et par composante du projet et par périmètre de compétence (études procédures, travaux, y compris mesures réglementaires), 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 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,

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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, en tenant compte des effets socio-économiques attendus du SERM pour chacun des partenaires concernés.

L'identification des ressources financières disponibles tient notamment 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, justifiée par les bénéfices socio-économiques du SERM Aix-Marseille-Provence 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 prendront 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 intègreront une proposition d'approfondissement de l'intégration tarifaire à une échelle supra métropolitaine.

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 du territoire concernées. 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 pourront être étudiées (développement urbain, tourisme, bénéfices environnementaux…).

Elles éclairent le choix du scénario à retenir parmi les trois scenarios proposés au terme de la phase préparatoire, en tenant compte des orientations décidées par le Comité de pilotage tel que défini à l'Article 6, 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 prendra la forme de tableaux financiers au format informatique (permettant notamment d'accéder, d'utiliser et d'adapter les calculs/formules) présentant un plan pluriannuel d'investissement et de fonctionnement du projet de SERM Aix-Marseille-Provence, assorti d'un document venant exposer leurs hypothèses, avantages, inconvénients et limites.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

4.2.3 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 au 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'expliciter la coordination des partenaires impliqués dans la conception, la réalisation et la mise en œuvre des infrastructures constituant le projet de SERM ;
- d'expliciter 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 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 ;
- la proposition, en coopération avec les structures concernées et l'État, 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.

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 l'étoile ferroviaire Aix-Marseille-Provence. Elle tient compte des instances de coopération préexistantes (par exemple le GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités), en définissant leur place dans le schéma de gouvernance à venir, ainsi que des scénarios de financement des dépenses d'investissement, de fonctionnement et de l'exploitation, objet du Volet 2 des Études et Attendus.

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.

Point 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Ainsi les études socio-économiques objet 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 retenu 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. Ce rapport comprend un tableau d'analyse multicritères des solutions juridiques de gouvernances du SERM ainsi qu'un planning prévisionnel de déploiement mettant en avant les principales étapes juridiques à suivre.

4.2.4 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 Aix-Marseille-Provence par le ministre chargé des Transports.

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.* »

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, chaque Partie fixe la liste :

- des synthèses des Études Réalisées, dont elle dispose, et qui sont communicables à l'ensemble des Parties et en lien avec l'élaboration du SERM.
- de tout ou partie des Études Réalisées, dont elle dispose, nécessaires aux Prestataires pour l'établissement du Dossier de synthèse.

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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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

En cas de demande d'ajout par une des Parties d'une Étude Réalisée dans la liste :

1. Le 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 un COTEC, tel que défini à l'Article 6.

Les Parties s'engagent à informer de toutes études ou éléments, réalisés en dehors de la Convention, qui intéressent les Études et Attendus.

Études Réalisées hors champ de la Convention

Hors champ de la Convention, des Études Réalisées ont été financées concernant le périmètre du SERM. Elles sont nécessaires à la réalisation de la phase de préfiguration du SERM. Les Études Réalisées concernées sont les suivantes :

- Une étude du schéma d'armature ferroviaire métropolitaine sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix-Marseille-Provence et co-financée par l'Etat, la Région et le Département des Bouches-du-Rhône dans le cadre d'une convention de financement (675 000 €)
  L'élaboration du schéma d'armature ferroviaire métropolitain lancée en novembre 2021 a plusieurs objectifs :
  - disposer d'une analyse du système ferroviaire actuel ;
  - définir les services ferroviaires voyageur et fret aux horizons 2035 et 2050 ;
  - évaluer et hiérarchiser les investissements à réaliser sur les lignes du ressort territorial métropolitain ;
  - proposer des modalités d'exploitation ;
  - proposer une hiérarchisation des points d'arrêt ;
  - proposer une programmation technique et financière.

  Cette étude s'est décomposée en trois phases :
  - Une 1ère phase de diagnostic problématisé, état des pratiques de déplacements actuelles et projetées, mise en évidences des enjeux, benchmark de territoires comparables ;
  - Une deuxième phase d'étude de propositions de scénarios permettant une approche stratégique et une aide à la décision ;
  - Une troisième phase de finalisation et de programmation du scénario retenu intégrant des propositions de programmation technique, juridique et financière, ainsi qu'un budget pluriannuel d'investissement et d'exploitation aux horizons de l'étude 2035 et 2050. Le livrable final est prévu pour juin 2025.

- Une Étude Réalisée sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, a été financée à 100% par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 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 Aix-Marseille Provence. L'objectif de cette étude est de réaliser un diagnostic prospectif des gares et des haltes et d'y projeter les aménagements nécessaires au regard des nouveaux flux voyageurs attendus et induits par le renforcement du niveau de l'offre ferroviaire et de transports en commun sur le périmètre du SERM. L'analyse portera également sur les parkings existants des gares en se basant sur les données de fréquentation ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

- 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 Provence-Alpes-Côte d'Azur et par SERM 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 les Financeurs partagent l'avancement de ces études ferroviaires dans le cadre du suivi de l'avancement du projet de SERM et notamment en COTEC et COPIL tel que prévu à l'Article 6.

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 14ARTICLE 14 de la Convention.

5.0 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, et conformément à l'étude du schéma d'armature ferroviaire métropolitaine, SNCF Gares & Connexions identifie avec la Région et la Métropole 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.

5.1 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 Aix-Marseille-Provence, la Région et la Métropole via leurs Prestataires, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions réalisent conjointement les Études et Attendus de la phase de consolidation visés à l'Article 4.1.2.

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

5.1.1 Au titre de l'animation de la phase de consolidation du projet

Les missions d'animation sont portées par un des Prestataires de la Région et de la Métropole. Dans l'attente de la notification du marché afférent, il est convenu entre les Parties que ces missions sont

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

réalisées conjointement par la Région et la Métropole et ce jusqu'à la notification dudit marché et de la mise en place du Prestataire concerné.

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** assure le suivi de l'avancement des contributions et des productions des Prestataires de la Région et de la Métropole, de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, et s'assure du respect des objectifs des Études et Attendus et des délais. Pour cela, il 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 ;

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

- **Le Prestataire en charge de cette mission** propose et déploie la stratégie de concertation pour assurer l'adhésion des territoires en vue de l'obtention du statut de SERM.
    - **Ce Prestataire** s'appuie sur les autres Parties pour l'organisation et l'animation des temps forts du dialogue territorial, mettant à profit leur connaissance et leurs liens avec les acteurs locaux des territoires desservis pour faciliter le dialogue territorial.

5.1.2 Au titre du Volet 1 : Schéma d'ensemble

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

- **Le Prestataire en charge de cette mission** 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, pour répondre aux attendus du dossier ministériel.

- **SNCF Gares & Connexions :**

    - Élabore 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 des aménagements induits nécessaires au service ferroviaire et aux transports en commun projetés sur une vingtaine de gares et haltes du SERM (évolution des ouvrages ou nouveaux ouvrages, équipements intermodaux et mobiliers…). Il est décliné selon les 3 scénarios élaborés lors de la phase préparatoire ;

    - Élabore un chiffrage des coûts d'exploitation des gares et haltes définis dans le point ci-avant et déclinés selon les 3 scénarios élaborés lors de la phase préparatoire ;

    - Réalise un chiffrage de projets de réouverture des gares qui s'appuiera sur les hypothèses des trois scénarios d'offre de services issus de la phase préparatoire. Le choix des gares à étudier (6 au maximum) est fait pendant la phase préparatoire, tel que prévu à l'Article 5.1 ;

    - Transmet la liste des gares à mettre en accessibilité (compte tenu de l'évolution de la fréquentation) et des Traversées de Voie Piétonne (TVP) à supprimer ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** analyse les 3 scénarios de schéma de desserte caractérisant l'évolution de l'offre de transport multimodale, en complément du schéma d'armature ferroviaire métropolitaine au titre des Études Préparatoires, les ajuste si nécessaire en lien avec les Parties, et formalise le schéma d'ensemble du projet ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** réalise 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

multimodale, produits par Transitec au titre des Études Préparatoires, et en tenant compte des données, projets ou contraintes propres à la Région, à la Métropole et aux gestionnaires d'infrastructures concernés ;

- **SNCF Réseau** produit, 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, en réalisant :
    - l'analyse et l'expertise des scénarios complets de dessertes (exploitations) et des propositions d'aménagements associés (techniques).
    - l'analyse type second regard sur des études réalisées hors SNCF Réseau pour ce qui concerne les sujets ferroviaires et notamment les études issues du schéma d'armature ferroviaire intégrées dans les scénarios retenus.,
    - l'identification des études à venir pour les phases suivantes ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** 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, en matière de services routiers, de services vélo, et en matière de signalétique et d'information voyageurs. Elle s'appuie sur SNCF Gares & Connexions en charge du déploiement de la politique nationale dans les gares en matière d'intermodalité ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission, avec l'appui de la Région et de la Métropole,** réalise un état des lieux de la démarche d'interopérabilisation du système de billettique et de tarification et du système d'information voyageurs ;

- **La Région et la Métropole** définissent l'ambition en matière de services aux usagers, sur les thématiques de la billettique et de la tarification et l'information voyageurs. En particulier :
    - **Le Prestataire en charge de cette mission,** assure le rôle d'animation et de synthèse de cette démarche de la Région et de la Métropole auprès des autres Parties pour viser les attendus du Dossier de synthèse ;
    - **SNCF Gares & Connexions**, pour le volet gares et haltes ferroviaires appuie la Région, la Métropole et le Prestataire, retenu via la procédure d'achats du Groupement de commandes entre la Région et la Métropole, pour la définition de cette ambition.

b) <u>Déployer les aménagements rendus nécessaires par le projet</u>

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** réalise, le cas échant, les études de définition de services complémentaires hors ferroviaires (par exemple, nouvelle ligne de bus ou de cars express, lignes de covoiturage, transport à la demande…) en lien avec la Métropole et les gestionnaires de voirie ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission, avec l'appui de SNCF Gares & Connexions pour le volet gares et haltes,** 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 et concertés en COTEC pour convenir d'une répartition de référence en fin de phase de préfiguration ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission** réalise une cartographie analytique des potentiels de mutabilité urbaine et de densification à l'échelle du SERM autour des nœuds d'intermodalité. SNCF Gares & Connexions partagera avec le Prestataire les données qui auront été recueillies lors de l'étude RADAR et pouvant contribuer à l'analyse ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** réalise un diagnostic sur la maîtrise du foncier nécessaire au projet et identifie les leviers mobilisables pour assurer la maîtrise du foncier, notamment en lien avec les documents de planification territoriaux ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** identifie, après consolidation des projets et aménagements nécessaires tous modes confondus, les procédures administratives et réglementaires à l'échelle de l'ensemble du SERM, établit une proposition d'ordonnancement de ces procédures en lien avec le phasage du schéma d'ensemble, et propose une stratégie de portage de ces procédures. Elle s'appuie le cas échéant sur les autres Parties en cas de procédures déjà identifiées ou en cours.

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

- **Le Prestataire en charge de cette mission :**
  - Synthétise les enjeux environnementaux du territoire et les objectifs environnementaux poursuivis par le projet ;
  - Réalise une première évaluation des impacts environnementaux associés au scénario d'évolution de l'offre de transport figurant au schéma d'ensemble, y compris sur les sujets de résilience au changement climatique et de maîtrise de l'urbanisation.

- Sur les modélisations de trafic :
  - **La Région et la Métropole** fournissent les résultats de leurs Études Réalisées relatives aux trafics multimodaux en tant que de besoin pour la conduite de la phase de préfiguration, à l'appui des modèles existants. Sont notamment concernés le modèle multimodal régional pour le trafic ferroviaire et le modèle métropolitain pour le trafic urbain et périurbain à l'échelle du bassin de vie et de mobilité ;
  - **SNCF Réseau** fournit les prévisions de trafic réalisées dans le cadre la Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur ;
  - **Le Prestataire en charge de cette mission,** produit les prévisions de trafic du scénario d'évolution de l'offre de transport figurant au schéma d'ensemble. **Il utilise pour cela les modèles existants précités mis à disposition par la Métropole** ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission** réalise une étude socio-économique du scénario d'évolution de l'offre de transport figurant dans le schéma d'ensemble. Il intègre les analyses sur le bilan carbone évalué à ce stade du projet, et s'appuie notamment sur les prévisions de trafic évoquées ci-dessus et sur les éléments socio-économiques de l'étude du schéma d'armature ferroviaire. Dans ce cadre SNCF Réseau contribue à cette évaluation par une analyse et une expertise de l'évaluation socio-économique du SERM sur le volet ferroviaire ;

5.1.3 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 des coûts d'investissements et d'exploitation sur le périmètre des gares et haltes étudiées à l'Article 5.1.2. ;

- **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 ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission** :
  - consolide à partir des données fournies par les AOM, les gestionnaires d'infrastructures, les exploitants, hors périmètre ferroviaire, les estimations des coûts d'investissements et d'exploitation/fonctionnement tous modes figurant dans le schéma d'ensemble,

  - 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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 synthèse des coûts d'investissement et d'exploitation auprès du COTEC ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission** 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 la Métropole** en lien avec les scénarios d'évolution de la tarification multimodale au titre du Volet 1 ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission :**
  - 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.

Ces analyses sont conduites dans les conditions visées à l'Article 4.2.34.2.2, notamment en ce qui concerne l'association des directions des finances des collectivités et structures du territoire concernées.

5.1.4 Au titre du Volet 3 : Gouvernance

En collaboration avec l'ensemble des Parties et notamment SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions :

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** réalise un état des lieux de la gouvernance des projets de mobilités, et des formes de structure locale de coordination pertinentes (par exemple le GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités) ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** propose un schéma de gouvernance et de mise en œuvre opérationnelle des phases du projet avec toutes les parties prenantes 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 ;

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** constitue le cas échéant, sur demande des Financeurs le dossier de création de l'entité de gouvernance du projet.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

5.1.5 Au titre du Volet 4 : Élaboration du « Dossier de synthèse »

- **Le Prestataire en charge de cette mission,** produit 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 autorités compétentes en matière de mobilités qui le valident ;

- **La Région et la Métropole** déposent le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes pour le recevoir.

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 aux autres Parties 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.

Dans le cas où la phase de préfiguration nécessiterait des éléments non identifiés ci-dessus 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.

6.0 Articulation avec les comitologies existantes

Au début de l'exécution de la Convention, les Financeurs établissent un recensement desdites comitologies existantes. Les Financeurs veillent à la bonne articulation de l'ensemble des démarches en cours, dans l'attente d'un accord sur un mode de gouvernance (objet du Volet 3 des Études et Attendus) et sa mise en place.

6.1 Comitologie de la phase préparatoire

La phase préparatoire fait l'objet d'une comitologie spécifique distincte de la phase de consolidation. Cette comitologie est animée par la Région.

6.2 Comitologie de la phase de consolidation

6.2.1 Comité de pilotage (COPIL)

Sans préjudice des réunions régulières des Parties 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.

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 ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

- 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 les différentes Parties sur les volets décrits à l'Article 4, 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 Prestataires, 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 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 Financeur 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 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 scenario retenu conformément à l'Article 4.2 ci-avant.

Il se réunira également pour la validation du scenario 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 le Prestataire sur la base des conclusions du Comité technique.

Un relevé de décisions est produit par le Prestataire et transmis sous deux (2) Jours 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 décisions est approuvé.

Un compte-rendu est ensuite rédigé par le Prestataire concerné qui l'adresse à l'ensemble des participants du COPIL concerné, au plus tard quinze (15) Jours après ladite réunion. Les participants peuvent faire part de leurs demandes d'amendement / complément dans un délai d'un mois après transmission. En l'absence de retour des participants dans ce délai, le compte-rendu est approuvé.

En lien avec les modalités d'association des parties prenantes du territoire visées à l'Article 6.5, le COPIL peut inviter des parties prenantes extérieures ou être suivi d'instances élargies. Le Comité technique statue sur cette organisation.

6.2.2 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.
Ce COTEC a notamment pour objet :

- le suivi de l'avancement technique et financier des Études et Attendus à partir des informations fournies par les Prestataires de la Région et de la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région pour la phase préparatoire ;
- dans un rôle d'ensemblier, d'assurer la cohérence globale des Études et Attendus et de préparer ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

- le partage des informations relatives aux actualités des Parties en lien avec la préfiguration du SERM ;
- la supervision des éléments produits par les Prestataires de la Région et de la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, au fur et à mesure de la réalisation des Études et Attendus ;
- la supervision des ateliers de dialogue territorial visés à l'Article 6.5 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 ;
- d'instruire et de préparer les décisions à prendre en COPIL ;

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

Chaque COTEC fait l'objet d'un support de présentation réalisé par le Prestataire concerné. L'animation du COTEC est assurée par la Région.

Un relevé de décisions est produit par le Prestataire concerné et approuvé sous deux (2) Jours pour permettre de répondre aux enjeux de calendrier du projet, puis diffusé à l'ensemble des membres du COTEC.

Un compte-rendu est ensuite rédigé par ledit Prestataire qui l'adresse à l'ensemble des participants du COTEC concerné, au plus tard quinze (15) Jours après ladite réunion. Les participants peuvent faire part de leurs demandes d'amendement / complément dans un délai d'un mois après transmission. En l'absence de retour des participants dans ce délai, le compte-rendu est approuvé.

En lien avec les modalités d'association des parties prenantes du territoire visées à l'Article 6.56.3, le COTEC peut inviter des parties prenantes extérieures ou être suivi d'instances élargies.

6.3 Modalités d'association des parties prenantes du territoire

La Région et la Métropole sont chargées d'associer largement les parties prenantes du SERM Aix-Marseille-Provence. 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.

6.3.1 Dialogue territorial institutionnel

Le niveau de dialogue territorial institutionnel comprend les acteurs institutionnels en interface du territoire métropolitain et qui ne sont pas Parties. Cette association comprend *a minima* les acteurs suivants :

- La communauté d'agglomération Crau Camargue Montagnette, la communauté d'agglomération Durance Luberon Verdon Agglomération et la communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume
- Départements des Bouches du Rhône ;
- Gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné
- Préfectures de départements des Bouches-du-Rhône

Conformément à l'Article 6.3, ces acteurs peuvent être invités lors des COTEC et COPIL ou être conviés à des instances élargies.

6.3.2 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 ;
- Représentants des transporteurs locaux, ferroviaires et routiers ;

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

- 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, le COTEC 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

7.0 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 9.

Pour la Région, au titre de la phase préparatoire, le besoin de financement est évalué à 76 540,00 € courants.

Pour SNCF Réseau, le besoin de financement est évalué à 200 000,00 € courants.

Pour SNCF Gares & Connexions, le besoin de financement est évalué à 244 500,00 € courants.

Pour les prestations relevant de la Région et la Métropole au titre de la phase de consolidation, le besoin de financement est évalué à 400 000,00 € courants

Soit un total de 921 040,00 € 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.

7.0.1 Pour la phase préparatoire

Le coût de la phase préparatoire portée par la Région est 76 540,00 € Euros Courants pour des paiements prévus sur 2025.
Si les dépenses réellement engagées par 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 8.0.5, sans qu'un avenant ne soit nécessaire.

7.0.2 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 844 500,00 Euros Courants pour des paiements prévus sur le second semestre 2025 et le premier semestre 2026.

	Périmètre Région et Métropole	**Périmètre SNCF Réseau**	**Périmètre SNCF Gares & Connexions**	**Total**
Total (Euros Courants)	400 000,00 €	200 000,00 €	244 500,00 €	844 500,00 €

Si les dépenses réellement engagées par la Région et la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions 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 8.0.4 et 8.0.5, sans qu'un avenant ne soit nécessaire.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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

La Région et la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région au titre de la phase préparatoire convoquent un COPIL et fournissent tout élément justificatif et proposent, le cas échéant, des alternatives.

Cette démarche est également conduite dans le cas où la Région et la Métropole, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ou la Région au titre de la phase préparatoire doivent déclarer des appels d'offres infructueux.

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, 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.

7.1 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	1/3	307 013,33 €
Région *MOA de la phase préparatoire et Financeur de la phase de consolidation*	1/3	307 013,33 €
Métropole	1/3	307 013,33 €
TOTAL	**100,00 %**	**921 040,00€**

Soit pour la phase préparatoire :

Financeur	**Clé de répartition (%)**	**Montant en Euros Courants**
État	0,00 %	0,00 €
Région	2/3	51 026,67 €
Métropole	1/3	25 513,33 €
TOTAL	**100,00 %**	**76 540,00 €**

Soit pour la phase de consolidation

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

- *Soit en particulier sur le périmètre* ***les prestations du périmètre Groupement de commandes de la Région et de la Métropole :***

Financeur	**Clé de répartition (%)**	**Montant en Euros Courants**
État	39,711667 %	158 846,67 €
Région	26,955000 %	107 820,00 €
Métropole	33,333333 %	133 333,33 €
TOTAL	**100,00 %**	**400 000,00 €**

- *Dont en particulier pour la* ***Région :***

Financeur	**Clé de répartition (%)**	**Montant en Euros Courants**
État	39,711667 %	79 423,33 €
Région	29,955000 %	53 910,00 €
Métropole	33,333333 %	66 666,67 €
TOTAL	**100,00 %**	**200 000,00 €**

- *Dont en particulier pour* ***la Métropole :***

Financeur	**Clé de répartition (%)**	**Montant en Euros Courants**
État	39,711667 %	79 423,33 €
Région	29,955000 %	53 910,00 €
Métropole	33,333333 %	66 666,67 €
TOTAL	**100,00 %**	**200 000,00 €**

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

Financeur	**Clé de répartition (%)**	**Montant en Euros Courants**
État	1/3	66 666,67 €
Région	1/3	66 666,67 €
Métropole	1/3	66 666,67 €
TOTAL	**100,00%**	**200 000,00 €**

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

Financeur	**Clé de répartition (%)**	**Montant en Euros Courants**
État	1/3	81 500,00 €
Région	1/3	81 500,00 €
Métropole	1/3	81 500,00 €
TOTAL	**100,00 %**	**244 500,00 €**

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

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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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.

7.2 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, la Région et la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région au titre de phase préparatoire, 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, la Région, la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région seule au titre de la phase préparatoire, 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 la Région, la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région seule au titre de la phase préparatoire, 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. En aucun cas, ces discussions ne peuvent conduire à mettre à la charge de la Région, la Métropole, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région seule pour la phase préparatoire l'effet de l'évolution des indices d'actualisation.

ARTICLE 8. MODALITÉS DE FINANCEMENT

8.0 Appels de fonds

8.0.1 Stipulations générales

La Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions procèdent auprès des Financeurs à des appels de fonds pour le règlement du montant visé à l'Article 7 dans les conditions prévues au présent Article.

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.

Pour l'exercice des Etudes et Attendus définis au titre de la Convention, la Région, la Métropole, SNCF Réseau et 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 020341XX.

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

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

8.0.2 Modalités de versement de l'avance

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

A la date de prise d'effet de la Convention visée à l'Article 3, la Région et la Métropole au titre des prestations relevant du Groupement de commandes, 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 la Région, coordonnateur du Groupement de commandes, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour les études les concernant.

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 8.1.3.

8.0.3 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.

Les appels de fonds sont établis en Euros Courants.

Sur leurs périmètres, la Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions procèdent aux appels de fonds auprès des Financeurs, conformément aux clés de répartition visées à l'Article 7 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 la Région, en sa qualité de coordonnateur du Groupement de commandes et en sa qualité de maître d'ouvrage de la phase préparatoire, de SNCF Réseau et de 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.
- Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par la Région, en sa qualité de coordonnateur du Groupement de commandes et en sa qualité de maître d'ouvrage de la phase préparatoire, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, chacun pour les études les concernant. 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.

8.0.4 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, 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 procèderont 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	20005480700074	FR19 200 054 807

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

8.0.5 Modalités de règlement du Solde pour la Région et la Métropole

Le versement du Solde des périmètres de la Région et de la Métropole 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 4.3, la Région et la Métropole transmettent :

- 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 ;
- 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.

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

Le Solde du montant des Études et Attendus visé à l'Article 7 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 la Région et la Métropole 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	20005480700074	FR19 200 054 807

8.0.6 Transmission des appels de fonds

Les documents visés aux Articles 8.1.3, 8.1.4 et 8.1.5 doivent être transmis par adresse électronique par la Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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'Azu27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements – Service Infrastructures et Pôles d'Echanges	mdeshors@maregionsud.fr 04 91 57 50 57 masalas@maregionsud.fr ltribolo@maregionsud.fr vdemares@maregionsud.fr
Métropole	Métropole Aix-Marseille-Provence BP 48014	DGD Mobilités, Déplacements, Infrastructures et Voirie Direction	Joelle.couturier@ampmetropole.fr celine.bernard@ampmetropole.fr eymen.el-kouki@ampmetropole.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

	13567 MARSEILLE CEDEX 02	Ressources et Coordination	
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, la Région, la Métropole, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions 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.

8.1 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 la Région, la Métropole, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions.

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.

8.2 Domiciliation des versements

Le versement des sommes pour **la Région**, en sa qualité de maître d'ouvrage de la phase préparatoire et de la phase de consolidation, 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**
FR09	3000	1005	12C1	3200	0000	031	BDFEFRPPCCT

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 ouvert au XXX, dont les références sont les suivantes :

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE BUDGET ANNEXE
13007 MARSEILLE

1

Intitulé de la banque: BANQUE DE FRANCE

Code BIC: BDFEFRPPCCT Clé: FR09 Numéro de compte: 3000100512C130000000002

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)

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* en COTEC.

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.

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, la Région, la Métropole, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions 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 du Copil validant les résultats des études, la Région, la Métropole, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions 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 la Région, la Métropole, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions (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 la Région, la Métropole, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions.

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

ARTICLE 11. COMMUNICATION

11.0 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 à l'Article 13 et à l'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 COTEC.

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

11.1 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.

Financeur	Contact
État	Mustapha MAKHLOUFI mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr
Région	Direction de la Communication et de la Marque Laura DELTOUR, directrice par intérim de la Communication et de la Marque ldeltour@maregionsud.fr Aurélie MARTINO, 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	Joëlle COUTURIER

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Financeur	Contact
	Direction Stratégie Etudes et Programmation joelle.couturier@ampmetropole.fr Sophie BRUYERE Direction de la communication Sophie.bruyere@ampmetropole.fr

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 la Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions qu'ils exercent soit directement soit par l'intermédiaire d'un ou plusieurs organismes extérieurs mandatés à cet effet.

Lorsque la Métropole, SNCF Gares & Connexions 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 est concernée 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.

La Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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 débuter :

- Un (1) an après le versement du Solde pour SNCF Réseau,
- Dix (10) ans après le versement du Solde pour la Région, la Métropole et SNCF Gares & Connexions.

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 audité. 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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 à l'Article 11, à l'Article et à l'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.

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 :

- 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 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 ;

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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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

14.0 Libre usage par les Parties des éléments non protégés par des droit 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.

14.1 Propriété et licence relative aux Connaissance Antérieures, Études Réalisées et Synthèses des Études Réalisées

14.1.1 Propriété des Connaissances Antérieures, Études Réalisées et Synthèses des Etudes 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 les 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.

14.1.2 Licence relative aux Études Réalisées transmises à la Région et à la Métropole

Conformément à l'Article 5, les Études Réalisées par les Parties sont transmises à la région et à la Métropole, au titre des missions réalisées par les Prestataires, 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 agents de la Région, de la Métropole et de leurs 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 la Région et la Métropole 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 la Région et la Métropole 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, la Région et la Métropole s'engagent à indemniser la Partie émettrice de tous préjudices dont la Région et la Métropole seraient redevables résultant de ce non-respect.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

14.1.3 Licence relative aux Synthèses des Études Réalisées transmises aux Parties autres que la Région et la Métropole

Sans préjudice des dispositions concernant la Région et la Métropole visées à l'Article14.2.2., 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.

14.1.4 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 Aix-Marseille-Provence, 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.

14.2 Régime de propriété intellectuelle des Résultats et des Synthèses des Résultats

14.2.1 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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 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.

14.2.2 Droit d'exploitation des Résultats pour la Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et les Parties déposant le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes

La Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, 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.

La Région, la Métropole, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ainsi que chaque Partie déposant le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes, dispose 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 Aix-Marseille-Provence, 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. 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'évènement 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 16.

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention, les Financeurs s'acquittent auprès de la Région, la Métropole SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, 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.

La Région, la Métropole SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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 16. 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 17. 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 :

Pour l'État *Contact conventionnel/opérationnel* Mustapha MAKHLOUFI DREAL Provence Alpes Côte d'Azur 16, rue Zattara - CS 70248 13 331 Marseille CEDEX 3 mustapha.Makhloufi@developpement-durable.gouv.fr	**Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur** *Contact conventionnel / opérationnel* Didier BIAU, Directeur des infrastructures et grands équipements Hôtel de Région - 27 place Jules Guesde -13481 Marseille cedex 20 dbiau@maregionsud.fr
Pour la Métropole *Contact conventionnel / opérationnel* Joëlle COUTURIER joelle.couturier@ampmetropole.fr	**Pour SNCF Réseau** SNCF Réseau – Direction Territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur 5, rue de Crimée 13003 Marseille Patrick LARMINAT patrick.larminat@sncf.fr
Pour SNCF Gares & Connexions *Contact conventionnel* Jérôme BINI jerome.bini@sncf.fr *Contact opérationnel* Céline SIMONIN 06 16 38 18 13 celine.simonin@sncf.fr	

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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 : Dossier minute du SERM Aix-Marseille-Provence

Annexe 8 : Schéma d'armature ferroviaire présenté au COPIL du 20 décembre 2024

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Pour l'État,

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

A Marseille
Le…

Monsieur Georges-François LECLERC

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Pour la Région,

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

A…
Le…

Monsieur Renaud MUSELIER

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence
La présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence A… Le… Madame Martine VASSAL

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Pour SNCF Réseau, **Le Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur** A… Le…   Monsieur Karim TOUATI

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Pour SNCF Gares & Connexions, **Le Directeur régional des Gares Sud - Provence Alpes Côte d'Azur** A… Le…   Monsieur Jérôme BINI

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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 6.2.
Comité technique ou COTEC	Désigne l'instance visée à l'Article 6.3
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	Désigne le dossier à constituer au titre du volet 4 visé à l'Article 4.2.5 sur la base duquel la Région et les autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement du SERM formulent une proposition conjointe en vue d'obtenir le statut de SERM dans les conditions prévues à l'article L. 1215-6 du code des transports.
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 Convention ou qu'elles ont engagées (autres que celles visées à l'Article 4.4 de la Convention) en dehors de la 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.
Financeur(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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Groupement de commandes	Groupement de commandes conclu entre la Région et la Métropole pour l'achat en commun de prestations intellectuelles pour la réalisation d'une partie des Etudes et Attendus.
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 le titulaire d'un des marchés passés par la Région et la Métropole dans le cadre du Groupement de commandes 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 8.1.4 et 8.1.5.
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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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 :

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

Modèle d'état récapitulatif détaillé des dépenses pour SNCF 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

<u>Nom et qualité du signataire</u>

Cachet et signature

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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			*HT euros*
Production SNCF RESEAU					
		SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES			*HT euros*
		TOTAL DEPENSES			*HT euros*

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

ANNEXE 3 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds

❖ *Phase préparatoire*

Pour la Région

	T0	/	Solde	Total
% du besoin de financement	**70 %**	**/**	**30 %**	**100 %**
Budget courant Région (€HT)	53 578,00 €	/	22 962,00 €	**76 540,00 €**

❖ *Phase de consolidation*

Pour la Région

	T0 + 4 mois	T0 +7 mois	Solde	Total
% du besoin de financement	**30 %**	**40 %**	**30 %**	**100 %**
Budget courant Région (€HT)	60 000,00 €	80 000,00 €	60 000,00 €	**200 000,00 €**

Pour la Métropole

	T0 + 4 mois	T0 +7 mois	Solde	Total
% du besoin de financement	**30 %**	**40 %**	**30 %**	**100 %**
Budget courant Métropole (€HT)	60 000,00 €	80 000,00 €	60 000,00 €	**200 000,00 €**

Pour SNCF Réseau

	T0	T0 + 6 mois	Solde	Total
% du besoin de financement	**30 %**	**40 %**	**30 %**	**100 %**
Budget courant SNCF Réseau (€HT)	60 000,00 €	80 000,00 €	60 000,00 €	**200 000,00 €**

Pour SNCF Gares & Connexions

	T0	T0 + 6 mois	Solde	Total
% du besoin de financement	**30 %**	**40 %**	**30 %**	**100 %**
Budget courant SNCF Gares & Connexions (€HT)	73 350,00 €	97 800,00 €	73 350,00 €	**244 500,00 €**

T0 = date de prise d'effet de la Convention

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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 Aix-Marseille-Provence

Numéros des délibérations approuvant la convention :

- Pour la Région :
- Pour la Métropole :

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 :

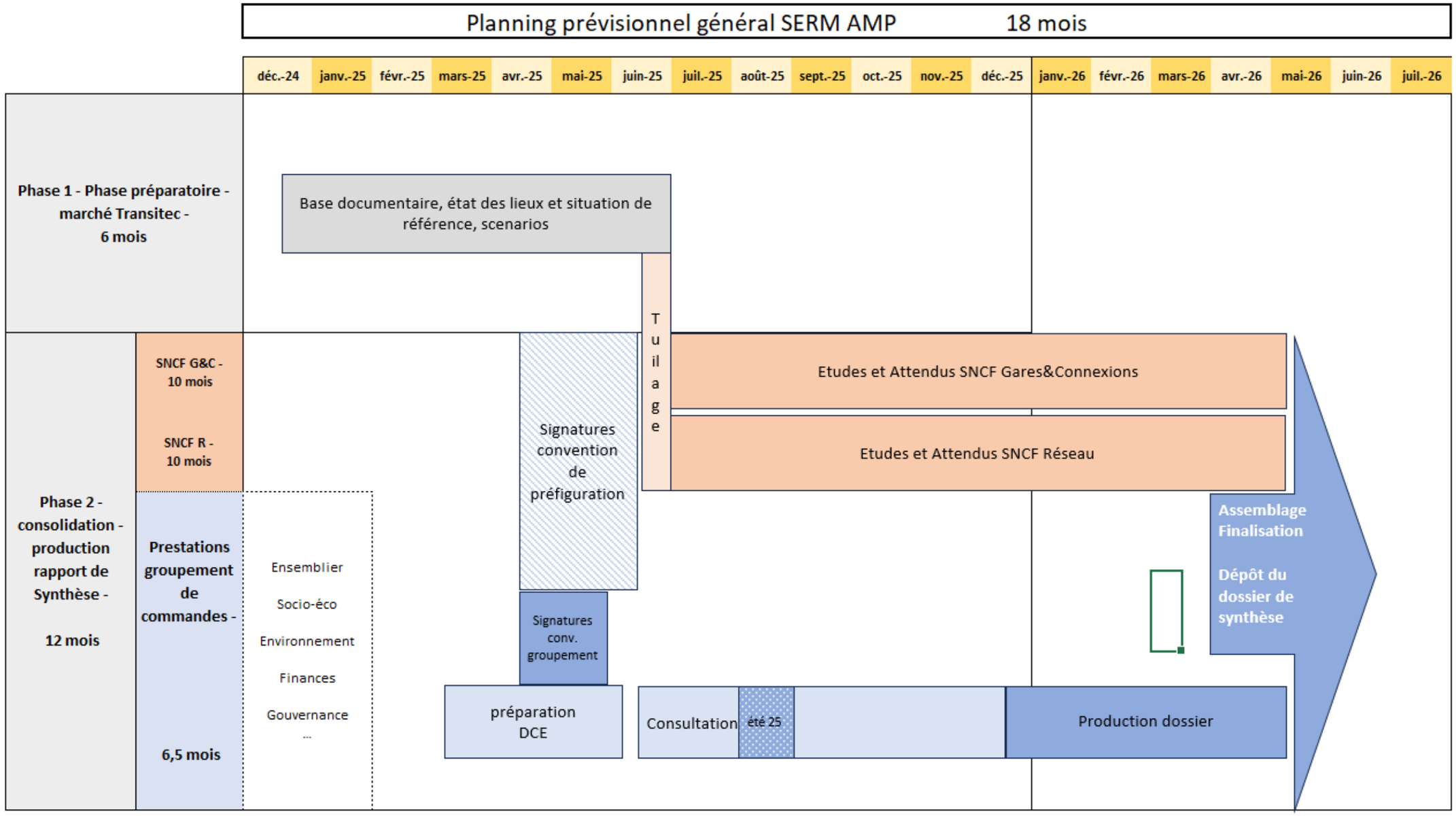
« certifié sincère et exact »

Cachet :

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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

ANNEXE 5 : Calendrier prévisionnel de la phase de préfiguration



Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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.

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

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	Expliciter le contexte local et les enjeux du territoire	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 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	Définir un périmètre d'intervention	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	Créer et accompagner le « choc d'offre », tous modes	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	*Réussir l'intermodalité et développer la multimodalité*	
	Organiser l'intermodalité et la multimodalité, lutter contre l'autosolisme	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 : Réalisation de diagnostics d'accessibilité des gares pour la marche et le vélo Dimensionnement des stationnements tous modes en gare 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, …)

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

	Développer l'offre « toutes dessertes »	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
1.3.2	*Améliorer le service*	
	Améliorer la qualité de service	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	Précisions sur les démarches entreprises et les objectifs poursuivis pour décarboner les flottes de matériels roulants (tous modes)
1.3.3	*Faciliter l'accès au service*	
	Aller vers une tarification multimodale	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 ?	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	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	Articulation entre projet de mobilités et urbanisme -modalité de coopération entre collectivités retenue-(charte locale, contrat d'axe, …)
	Densifier autour des gares	Mise en place d'une stratégie de maitrise 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	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	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	Constitution de la structure locale de coordination 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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

2.2	Construire la trajectoire financière	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	Stabilisation d'un plan de financement pour les phases d'investissements 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	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

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

ANNEXE 7 : Dossier minute du SERM Aix-Marseille-Provence

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025

ANNEXE 8 : Schéma d’armature ferroviaire présenté au COPIL du 20 décembre 2024

Reçu au Contrôle de légalité le 04 avril 2025