



**CONVENTION CONSTITUTIVE D'UN GROUPEMENT DE COMMANDES
ENTRE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR, LA METROPOLE AIX-
MARSEILLE PROVENCE,
SE RAPPORTANT A LA CONSTITUTION DU DOSSIER DE SYNTHESE EN VUE
DE L'OBTENTION DU STATUT DE SERVICE EXPRESS REGIONAL
METROPOLITAIN AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

ENTRE :

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

dont le siège est situé 58, boulevard Charles Livon, 13007 Marseille

Représentée par sa Présidente, Madame Martine VASSAL, dûment habilitée par délibération du Bureau Métropolitain en date du XX/XX/XX,

Ci-après dénommé « la Métropole »

LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

dont le siège est situé xxxxx

Représenté par son Président, Monsieur Renaud MUSELIER, dûment habilité par délibération du Conseil Régional en date du XX/XX/XX,

Ci-après dénommé « la Région »

Sommaire

Article 1. Définitions – Interprétations.3

1.1 . Définitions.....3

1.2 . Interprétations.4

Article 2. Objet de la Convention.4

Article 3. MODALITES DE FONCTIONNEMENT DU GROUPEMENT.....6

3.1 Désignation et Missions du coordonnateur.6

3.2 Obligations à la charge des membres du groupement.7

Article 4. ENTREE EN VIGUEUR ET Durée DE LA CONVENTION.8

ARTICLE 6. RESILIATION.8

Article 7. CAPACITE A ESTER EN JUSTICE.....8

ARTICLE 8. LITIGES relatifs à la Convention.....8

Article 9- Notifications et mises en demeure.9

Article 10 - Election de domicile.9

APRES AVOIR RAPPELE QUE :

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 permet de poursuivre les travaux d'élaboration du 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.

Aussi il convient d'approfondir le projet de SERM Aix-Marseille-Provence et d'organiser la phase devant aboutir à la transmission du dossier de synthèse, dénommée « phase de préfiguration » comme suit :

Il s'agit d'engager les études permettant de constituer le dossier de synthèse du SERM, en complétant les études manquantes, ainsi que les analyses nécessaires à la constitution du dossier.

Ainsi, la Région et la Métropole : en leur qualité d'AOM du SERM de l'aire Aix-Marseille-Provence engageront les études relatives :

- A 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 ;
- A la réalisation d'une évaluation environnementale, dont la résilience au changement climatique et à la maîtrise de l'urbanisation ;
- A la réalisation d'une évaluation socio-économique et d'un bilan carbone ;
- A 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.) ;
- A 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 ;
- A la rédaction du Dossier de synthèse.

Au terme de l'article L. 1215-6 du code des transports, « le statut de service express régional métropolitain est conféré par arrêté du ministre chargé des transports sur la base d'une proposition conjointe de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité ».

Aussi, les missions et études ainsi listées répondent aux besoins conjoints de la Région et de la Métropole.

Dès lors, il est convenu que la Région et la Métropole constituent via la présente convention un groupement de commandes en application des articles L. 2113-6 à L. 2113-8 du code de la commande publique pour l'achat en commun de ces missions et études auprès de tiers.

Il est précisé que cette phase de préfiguration fait l'objet d'une convention de préfiguration portant financement de cette phase par l'Etat, la Région et la Métropole, conclue indépendamment.

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT

ARTICLE 1. DÉFINITIONS – INTERPRÉTATIONS

1.1 Définitions

Dans la Convention, sauf à ce que le contexte requière l'application d'une autre définition, les termes et expressions dont la première lettre est une majuscule auront la signification qui leur est donnée par le présent article :

« **Annexe** » désigne toute annexe à la Convention.

« **Convention** » désigne la présente convention de groupement de commandes.

« **Convention de préfiguration** » désigne la convention de financement et de gouvernance entre les financeurs de l'établissement du dossier de synthèse pour l'attribution du statut de SERM

« **Métropole** » désigne la Métropole Aix-Marseille-Provence, établissement public de coopération intercommunale

« **Région** » désigne la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

« **Groupement** » désigne le groupement de commandes créé par la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et organisé par la Convention.

« **Parties** » désigne la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en tant que parties à la Convention.

« **Service Express Régional Métropolitain (SERM)** » désigne une offre de services de transports de voyageurs cohérente et diversifiée, qui s'appuie sur la coordination, la complémentarité et la consolidation de la desserte ferroviaire avec les services de transports routiers à haut niveau de service (cars express en milieu péri-urbain, tramways et BHNS en milieu urbain), des réseaux cyclables, des services de covoiturage et d'autopartage. Un SERM doit également inclure la gestion de l'intermodalité, par la création ou l'adaptation de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et par la mise en place de services d'information et de billettique interopérables pour les voyageurs.

« **Dossier de synthèse** » désigne le dossier à constituer 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.

1.2 Interprétations

Dans la Convention, sauf stipulation contraire :

- Les titres donnés aux Articles ont pour seul but d'en faciliter la lecture et ne sauraient avoir d'influence sur l'interprétation ou l'application des stipulations de la Convention ;
- Les termes définis à l'Article 1.1 pourront être employés indifféremment au singulier ou au pluriel lorsque le sens ou le contexte l'exigeront ;
- Les renvois à un contrat ou autre document comprennent ses annexes ainsi que les modifications ou avenants dont le Convention ou le document a fait l'objet ;

- Les renvois faits à des Articles ou Titres doivent s'entendre comme des renvois à des Articles ou Titres de la Convention.

La Convention est interprétée à la lumière des règles générales applicables aux contrats administratifs entre personnes publiques.

ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION

La Convention a pour objet :

- De constituer un groupement de commandes temporaire entre la Région et la Métropole en vue de coordonner et mutualiser les achats se rapportant à la constitution du dossier de synthèse pour l'obtention du statut de Service Express Régional Métropolitain, dont l'objectif est de répondre aux attendus de la DGITM (cf annexe 1) ;
- De préciser les modalités de fonctionnement (techniques et financières) du groupement pour la passation des marchés nécessaires à la constitution de ce dossier de synthèse.

ARTICLE 3. NATURE DE LA PRESTATION ET CARACTERISTIQUES DU MARCHE

3.1 Objet des missions et études objet du Groupement

Le périmètre de ce groupement de commande comprend les missions et études permettant d'aboutir au dépôt par la Région et la Métropole du dossier de synthèse auprès de l'Etat, en vue de l'obtention du statut de SERM. Ces études et missions sont présentées ci-après en 4 volets, à savoir :

- Volet 1 – Schéma d'ensemble : la définition du schéma d'ensemble du SERM. Ce schéma peut être phasé dans le temps et comprendre plusieurs horizons temporels d'augmentation du niveau de service. Il comprend également :
 - o Evaluation des impacts environnementaux : quantification des impacts du projet de SERM sur l'environnement ;
 - o 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.
 - o Socio-économie : prévisions de trafic et évaluation qualitative et quantitative de la socio-économie 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 à dire d'expert des coûts en investissement et en fonctionnement et l'exploration de modalités de financement non budgétaires. Ce volet financement s'effectue en itération avec le Volet 1 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. 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 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 1), ainsi que les spécifications des futurs maîtres d'ouvrage identifiés au stade de la phase de préfiguration dans le cadre de l'exécution de la Convention.

3.2 Caractéristique du futur marché

Les études et missions qui seront conclues dans le cadre du Groupement sont évaluées à 400 000 € HT.

ARTICLE 4. MODALITES DE FONCTIONNEMENT DU GROUPEMENT

4.1 Désignation et missions du Coordonnateur

Les Parties désignent la Région comme Coordonnateur du Groupement, pour la durée de la Convention. Le coordinateur a qualité de pouvoir adjudicateur.

Le service opérationnel chargé du suivi de cette Convention au sein de la Région sera la Direction des Infrastructures et des Grands Equipements.

Le Coordonnateur assure, dans le respect de la réglementation en vigueur, au nom et pour le compte des membres du groupement, pour la passation de l'ensemble des marchés relevant de la Convention, notamment les missions suivantes :

- Recensement et définition des besoins des membres du groupement sur le plan quantitatif et qualitatif ;
- Choix de la procédure de consultation, tout type de procédure pouvant être engagée dans le cadre de cette Convention ;
- Rédaction et finalisation des documents de la consultation (DCE), présentation pour validation du DCE au Comité de pilotage ;
- Définition des critères d'analyses des candidatures le cas échéant et des offres ;
- Rédaction et envoi à la publication des avis d'appel public à la concurrence, dématérialisation, réponses aux questions des candidats, réception, ouverture des plis, analyse des candidatures et des offres, et négociations éventuelles ;
- Convocation et conduite des réunions de la commission d'appel d'offres prévue à l'article 1414-2 du Code général des Collectivités territoriales ;
- Attribution du marché et information des candidats du résultat de la mise en concurrence, publication des avis d'attribution ;
- Rédaction du rapport de présentation, signé par le représentant dûment habilité de la collectivité qui assume la fonction de coordonnateur, transmission au contrôle de légalité le cas échéant, archivage des pièces de la procédure et du marché ;
- Signature du marché avec le cocontractant au nom et pour le compte des Parties et notification du marché ;
- Émission des engagements juridiques ; des ordres de services ;
- Agrément des sous-traitants ;
- Représentation du groupement en justice dans le cadre de tout litige relatif à la passation ou à l'exécution des marchés conclus par le Groupement.
- Mise en œuvre d'éventuelles mesures coercitives envers le prestataire (mises en demeure, résiliation), ou conclusion d'éventuels avenants ou de marchés similaires.
- Suivi de l'exécution budgétaire lié au projet, dans le respect de l'enveloppe financière prévue pour le projet

- Organisation des rencontres régulières avec les membres du Groupement, à savoir la Métropole, partie prenante de la constitution du dossier de synthèse du SERM (Métropole Aix-Marseille-Provence)
- Suivi et contrôle des prestations qui relèvent du périmètre de compétence du Coordonnateur ;

4.2 Obligations à la charge des membres du Groupement

La Métropole s'engage à :

- Communiquer au Coordonnateur la définition de ses besoins et leur évaluation sincère et raisonnable dans le cadre de l'élaboration du dossier de consultation selon un planning à fixer entre les Parties
- Participer à la rédaction des cahiers des charges et pièces de marchés
- Relayer les informations de publicité sur son site internet
- Participer à l'analyse des candidatures et des offres ainsi qu'aux éventuelles négociations
- Participer en tant que de besoin à toute réunion contradictoire organisée par le Coordonnateur avec le titulaire d'un marché, notamment aux fins de faire constater les manquements aux obligations du marché.
- Participer aux Comités Technique et de Pilotage.
- Assurer le suivi et le contrôle des prestations qui relèvent de son périmètre de compétence

4.3 Commission d'appel d'offres

Les Parties conviennent que la commission d'appel d'offres est celle du Coordonnateur, conformément à la faculté ouverte par l'article L. 1414-3 du code général des collectivités territoriales. Celle-ci exerce l'intégralité des compétences qui lui sont dévolues par l'article L. 1414-3 du code général des collectivités territoriales.

4.4 Dispositions financières

Les frais liés à la passation dont le Coordonnateur assume la responsabilité sont à sa charge (frais éventuels de fonctionnement, frais de publicité, reprographie).

ARTICLE 5. SUIVI DES ETUDES ET EXECUTION DU MARCHÉ

5.1 Comité de pilotage

Un comité de pilotage sera constitué afin d'assurer la conduite des études, le contrôle régulier de l'exécution des prestations objet du marché, que des éventuels avenants. Il sera présidé par le Coordonnateur. Il intègre dans sa composition les représentants de la Région et de la Métropole, notamment les techniciens en charge du projet SEM des deux collectivités respectives.

De manière générale, le Coordonnateur tiendra le Comité de pilotage informé du suivi et du contrôle des prestations.

Le Comité de pilotage se réunira au moins trois (3) fois au cours de la période de réalisation des études et missions. Il est convoqué par le Coordonnateur, soit à l'initiative de ce dernier, soit à la demande écrite de la Métropole.

Les convocations aux réunions sont adressées aux membres du Groupement quinze (15) jours avant la date de la réunion, sauf situation urgente.

Le Coordonnateur établit et transmet le relevé de décisions de la réunion aux autres membres du groupement dans un délai d'une semaine à compter de la date du Comité de pilotage. A réception, les membres disposent d'une semaine pour faire leurs observations au coordonnateur. Une fois ce délai dépassé, le relevé de décision sera considéré validé par tous.

5.2 Obligations à la charge du/des membre(s) du Groupement

Dans le cadre du suivi des études et missions, chaque Partie s'engage :

- A communiquer au Coordonnateur les documents en sa possession nécessaires à la réalisation de l'étude ;
- A participer autant que de besoin à toute réunion organisée par le Coordonnateur avec le titulaire d'un marché aux fins de l'élaboration des études et missions et à convoquer le personnel des services concernés dont il a la charge ;
- A organiser, à la demande du Coordonnateur, les visites nécessaires à la bonne réalisation des études et missions.

5.3 Modification apportée à la Convention

Toute modification apportée à la Convention devra faire l'objet d'un avenant soumis à l'approbation de chacun des membres du groupement.

ARTICLE 6. ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE ET MODALITES FINANCIERES

Le montant du marché est estimé à 400 000 € HT.

Les paiements se feront sur la base de factures distinctes et établies au nom de chaque membre.

ARTICLE 7. ENTREE EN VIGUEUR ET DURÉE DE LA CONVENTION

Après signature par les Parties et accomplissement des formalités réglementaires, la Convention entre en vigueur à compter de sa notification à toutes les Parties et s'achève après l'exécution totale de tous les marchés passés par le Groupement et nécessaires à la constitution du dossier de synthèse du SERM Aix-Marseille-Provence.

Pour l'accomplissement des formalités réglementaires, les Parties transmettent au Coordonnateur une copie de la délibération, rendue exécutoire, autorisant la signature de la Convention, signé par la personne dûment habilitée à cet effet.

Le Coordonnateur adresse au contrôle de légalité la Convention constitutive du groupement signée par les Parties.

ARTICLE 8. RESILIATION

Chaque membre conserve la pleine faculté de se retirer du groupement de commandes, par décision écrite notifiée à l'autre Partie. Le retrait entraînant la résiliation est constaté par délibération de son assemblée délibérante. Une copie de la délibération ou de la décision est notifiée à l'autre Partie.

Le membre qui se retirera du groupement supportera l'ensemble des conséquences financières liées à son retrait.

Le présent groupement pourra également être dissous par délibérations ou décisions concordantes des instances délibérantes ou décisionnelles de l'ensemble de ses membres : dans cette hypothèse, les conséquences sur les marchés notifiés seront déterminées d'un commun accord.

La Convention pourra enfin être résiliée de plein droit, soit pour motif d'intérêt général, soit en cas de manquement de l'un des membres du groupement à ses engagements conventionnels. Dans ce cas, chaque membre du groupement prendra en charge l'indemnisation du prestataire pour la partie qui le concerne selon les conditions précisées dans le marché. Cette résiliation fera l'objet de l'envoi préalable d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

ARTICLE 9. CAPACITE A ESTER EN JUSTICE

Le Coordonnateur peut agir en justice au nom et pour le compte des membres du groupement pour les procédures dont il a la charge. Il informe et consulte sur sa démarche et son évolution.

En cas de condamnation du Coordonnateur au versement de dommages et intérêts par une décision devenue définitive, le Coordonnateur se réserve la possibilité de diviser la charge financière par le nombre de membres concernés par la consultation ou le marché litigieux et au prorata de leurs besoins respectifs exprimés dans le cadre de la procédure de passation ou du marché en cours d'exécution. Pour ce faire un titre de recettes sera émis par le Coordonnateur.

ARTICLE 10. LITIGES RELATIFS À LA CONVENTION

Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la Convention ressort du tribunal administratif de Marseille.

Les Parties s'engagent à recourir à une tentative d'arbitrage avant d'engager toute procédure contentieuse.

ARTICLE 11. NOTIFICATIONS ET MISES EN DEMEURE

Les notifications et mises en demeure sont valablement effectuées par lettres recommandées avec accusé de réception ou par tout moyen de communication permettant d'assurer une traçabilité.

ARTICLE 12. ELECTION DE DOMICILE

Les Parties élisent respectivement domicile en leurs sièges respectifs figurant en en-tête de la Convention, où seront valablement faites toutes notifications ou mises en demeures.

Fait à Marseille

Le

En X (x) exemplaires originaux

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

La Présidente, Martine VASSAL

Le Président, Renaud MUSELIER

Pour XXX

Pour XXX

Annexe 1 :

**Obtention du statut de SERM – Check-list détaillée
(Document DGITM)**

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

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

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

Une première vague de « lettres d’intentions et lancement d’études SERM » suite au dépôt de Dossiers « minute » par les collectivités au printemps 2024 ;

Dans un deuxième temps, pour chaque SERM, la demande d’arrêté ministériel une fois les études et concertations accomplies, et sur proposition de la Région et des AOM cofinanceurs.

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

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

Énoncer les objectifs assignés au SERM en matière de lutte contre le changement climatique et d’aménagement du territoire, caractériser les offres de services cibles et les aménagements nécessaires, expliciter les démarches entreprises afin de coordonner les services, et maîtriser l’urbanisation ;

Définir le calendrier progressif de déploiement et les investissements associés par phases ;

Formaliser la gouvernance du projet, la structure locale de coordination, les périmètres de maîtrise d’ouvrage et d’intervention des cofinanceurs ;

Expliciter les modalités de financement retenues.

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

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

GUIDE - DÉFINIR ET CONCRÉTISER L'AMBITION DU SERM

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

		<ul style="list-style-type: none"> • Dimensionnement des stationnements tous modes en gare, - 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, ...)
	❖ Développer l'offre « toutes dessertes »	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<i>Améliorer le service</i>	
	❖ Améliorer la qualité de service	<ul style="list-style-type: none"> - Définition des objectifs de régularité et de fiabilité des services - Amélioration du confort des matériels roulants, de la connectivité offerte au voyageur durant son trajet
	❖ Décarboner les transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - Précisions sur les démarches entreprises et les objectifs poursuivis pour décarboner les flottes de matériels roulants (tous modes)
1.3.3	<i>Faciliter l'accès au service</i>	
	❖ Aller vers une tarification multimodale	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une tarification multimodale - Précision sur le périmètre de l'intégration tarifaire (existante ou à venir)
	❖ Déployer une billettique unifiée -> vers le titre unique ?	<ul style="list-style-type: none"> - Déploiement d'une billettique interopérable (préciser son périmètre) – description de l'état d'avancement de la démarche entre AOM (le cas échéant).
	❖ Déployer une information voyageur temps réel multimodes	<ul style="list-style-type: none"> - Définition d'une stratégie d'information des voyageurs multicanaux (écrans, application) - Précisions sur les coopérations mise en œuvre entre AOM pour y parvenir (partage des données)
1.4	Articuler mobilités et aménagements urbains	<ul style="list-style-type: none"> - Articulation entre projet de mobilités et urbanisme -modalité de coopération entre collectivités retenue-(charte locale, contrat d'axe, ...)
	❖ Densifier autour des gares	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une stratégie de maîtrise foncière (urbanisation et stationnement) - Développement des capacités d'accueil de population et d'emploi autour des gares - Stratégie pour desservir les quartiers d'habitat social, les QPV et les centralités
	❖ Promouvoir la qualité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> - Développement d'espaces publics « accueillants », notamment autour des gares et arrêts. - Renforcement de l'accès aux services et équipements structurants
	❖ Limiter l'étalement urbain et optimiser le foncier et son artificialisation	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à jour des documents de planification en cohérence avec les objectifs de densification, sobriété et efficacité (SRADDET, SCOT, plan de mobilité) - Stratégie pour limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers
2	Mettre en place une gouvernance efficiente et pérenne	
2.1	Formaliser la gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> - Constitution de la structure locale de coordination <ul style="list-style-type: none"> • Choix du cadre juridique de la structure adaptée • Identification des membres cofinanceurs • Définition des périmètres de maîtrise d'ouvrage • Définition des modalités de coordination d'ensemble et des maîtrises d'ouvrage
2.2	Construire la trajectoire financière	<ul style="list-style-type: none"> - Définition d'une trajectoire d'investissements progressive pour les aménagements (infrastructures, PEM, ...), les matériels roulants et les applicatifs (information voyageur, application MaaS, ...) - Estimation des coûts d'exploitation du « choc d'offre » tous modes confondus
2.3	Définir les modalités de financement	<ul style="list-style-type: none"> - Stabilisation d'un plan de financement pour les phases d'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	<ul style="list-style-type: none"> - Synthèse des enseignements de la concertation (article 1 et concertation réglementaire le cas échéant) - Présentation de la démarche de consultation des différents partenaires et de leurs éventuels avis - Installation des structures de coordination