



Convention

Relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du Service Express Régional Métropolitain du bassin de vie d'Avignon

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

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

Ci-après désigné « **L'État** »,

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

Ci-après désignée « **La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur** »,

Le Département du Vaucluse, dont le siège est rue Viala, 84909 Avignon Cedex 09, représenté par la Présidente du Conseil Départemental, Madame **Dominique SANTONI**, dûment habilitée par délibération du _____ ;

Ci-après désigné « **Le Département du Vaucluse** »,

Le Département du Gard dont le siège est 3 rue Guillemette - 30044 Nîmes Cedex 9, représenté par la Présidente du Conseil Départemental, Madame **Françoise LAURENT-PERRIGOT**, dûment habilitée par délibération du _____ ;

Ci-après désigné « **Le Département du Gard** »,

La Communauté d'Agglomération du Grand Avignon, dont le siège social est 320, chemin des Meinajariès, 84911 Avignon cedex 9, représentée par le Président de l'exécutif communautaire, Monsieur **Joël GUIN**, dûment habilité par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **Le Grand Avignon** »,

La Communauté d'Agglomération Ventoux Comtat Venaissin, dont le siège est 1171 avenue du Mont-Ventoux, 84203 Carpentras, représentée par la Présidente de l'exécutif communautaire, Madame **Jacqueline BOUYAC**, dûment habilitée par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **La COVE** »,

La Communauté d'Agglomération des Sorgues du Comtat, dont le siège est 340 boulevard d'Avignon, 84170 Monteux, représentée par le Président de l'exécutif communautaire, Monsieur **Christian GROS**, dûment habilité par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **Les Sorgues du Comtat** »,

La Communauté d'Agglomération Luberon Monts de Vaucluse dont le siège est 315 avenue Saint Baldou, 84300 Cavaillon, représentée par le Président de l'exécutif communautaire, Monsieur **Gérard DAUDET**, dûment habilité par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **Luberon Monts de Vaucluse Agglomération** »,

La **Communauté d'Agglomération Terre de Provence** dont le siège est 5, place du docteur Marius Chabrand, 13630 Eyragues, représentée par la Présidente de l'exécutif communautaire, Madame **Corinne CHABAUD**, dûment habilitée par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **Terre de Provence Agglomération** »,

La **Communauté de communes du Pays des Sorgues Monts de Vaucluse** dont le siège est 350 Avenue de la Petite Marine, 84800 L'Isle sur la Sorgue, représentée par le Président de l'exécutif communautaire, Monsieur **Pierre GONZALVEZ** dûment habilité par délibération du _____ ;

Ci-après désignée « **Pays des Sorgues Monts de Vaucluse** »,

La **Ville d'Avignon**, dont le siège est Place de l'Horloge, 84 000 Avignon, représentée par la Maire, Madame **Cécile HELLE**, agissant en vertu de la délibération n° _____ en date du _____ ;

Ci-après désignée « **La Ville d'Avignon** »,

Et,

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

Ci-après désignée « **SGP Dev** »,

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

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

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

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

Et en présence de la Région Occitanie, dont le siège est 22, boulevard du maréchal Juin, 31406 Toulouse Cedex 9, représentée par la Présidente du Conseil Régional, Madame **Carole DELGA**, dûment habilitée par délibération _____ de l'Assemblée plénière du Conseil régional réunie le _____ ;

Ci-après désignée « **La Région Occitanie** »,

L'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Région Occitanie, le Département du Vaucluse, le Département du Gard, le Grand Avignon, la COVE, les Sorgues du Comtat, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération, Terre de Provence Agglomération, Pays des Sorgues, la Ville d'Avignon, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Par ailleurs, l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département du Vaucluse, le Département du Gard, le Grand Avignon, la COVE, les Sorgues du Comtat, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération, Terre de Provence Agglomération, Pays des Sorgues, la Ville d'Avignon sont dénommés ci-après collectivement les « **Financeurs** » et individuellement un « **Financeur** ».

VU :

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

SOMMAIRE

ARTICLE 1. DEFINITIONS ET INTERPRÉTATIONS.....	15
ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION ET PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE PRÉVISIONNEL.....	15
2.1. OBJET DE LA CONVENTION	15
2.2. PERIMETRE GEOGRAPHIQUE PREVISIONNEL A CONFORTER	16
ARTICLE 3. DURÉE DE LA CONVENTION ET DELAIS PREVISIONNELS	17
3.1. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION.....	17
3.2. CALENDRIER PREVISIONNEL	17
3.3. ÉTUDES OU ATTENDUS EFFECTUES PAR ANTICIPATION A LA DATE DE PRISE D'EFFET DE LA CONVENTION	18
ARTICLE 4. DESCRIPTION DES ÉTUDES ET ATTENDUS	19
4.1. FEUILLE DE ROUTE GLOBALE DE LA PHASE DE PREFIGURATION	19
4.2. PHASE PREPARATOIRE.....	20
4.3. PHASE DE CONSOLIDATION	20
4.3.1. Volet 1 : Schéma d'ensemble	20
4.3.2. Volet 2 : Financement	23
4.3.3. Volet 3 : Gouvernance	24
4.3.4. Volet 4 : Élaboration du « Dossier de synthèse ».....	25
ARTICLE 5. RÉPARTITION DES MISSIONS ET CONTRIBUTIONS	26
5.1. PHASE PREPARATOIRE.....	28
5.2. PHASE DE CONSOLIDATION	29
5.2.1. Au titre de l'animation de la phase de consolidation du projet.....	29
5.2.2. Au titre du volet 1 : Schéma d'ensemble	30
5.2.3. Au titre du volet 2 : Financement.....	32
5.2.4. Au titre du volet 3 : Gouvernance	34
5.2.5. Au titre du volet 4 : Élaboration du « Dossier de synthèse »	34
5.2.6. Intervention de SGP Dev après le dépôt du dossier de statut et jusqu'à l'obtention du statut de SERM	35
ARTICLE 6. COMITOLOGIE	35
6.1. ARTICULATION AVEC LES COMITOLOGIES EXISTANTES	35
6.2. COMITOLOGIE DE LA PHASE PREPARATOIRE.....	35
6.3. COMITOLOGIE DE LA PHASE DE CONSOLIDATION	35
6.3.1. Comité de pilotage (COPIL)	35
6.3.2. Comité technique (COTEC)	37
6.3.3. L'Équipe de préfiguration	38
6.3.4. Modalités d'association des parties prenantes du territoire.....	39
ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION	40
7.1. ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	40
7.1.1. Pour la phase préparatoire.....	40
7.1.2. Pour la phase de consolidation.....	40

7.2. PLAN DE FINANCEMENT DES ÉTUDES ET ATTENDUS	41
7.3. GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION	43
7.4. DOTATION FORFAITAIRE DE SGP DEV	44
ARTICLE 8. MODALITÉS DE FINANCEMENT.....	44
8.1. APPELS DE FONDS	44
8.1.1. Stipulations générales	44
8.1.2. Informations concernant le financement de l'Etat	44
8.1.3. Modalités de versement de l'avance	44
8.1.4. Modalités de versement des appels de fonds.....	45
8.1.5. Modalités de règlement du solde ou remboursement du trop-perçu pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.....	45
8.1.6. Modalités de règlement du solde pour le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	46
8.1.7. Transmission des appels de fonds	47
8.2. DELAIS DE PAIEMENT	49
8.3. DOMICILIATION DES VERSEMENTS.....	49
ARTICLE 9. MODALITES DE VERSEMENT DE LA DOTATION FORFAITAIRE DE L'ETAT A SGP DEV.....	50
ARTICLE 10. MODIFICATIONS DE LA CONVENTION.....	50
ARTICLE 11. DELAI DE CADUCITE.....	50
ARTICLE 12. COMMUNICATION	51
12.1. MODALITES GENERALES DE COMMUNICATION	51
12.2. MODALITES DE COMMUNICATION	51
ARTICLE 13. DROIT D'AUDIT DES FINANCEURS	53
ARTICLE 14. CONFIDENTIALITÉ	54
ARTICLE 15. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE.....	55
15.1. LIBRE USAGE PAR LES PARTIES DES ELEMENTS NON PROTEGES PAR DES DROIT DE PROPRIETE INTELLECTUELLE OU LE SECRET DES AFFAIRES	55
15.2. PROPRIETE ET LICENCE RELATIVE AUX CONNAISSANCE ANTERIEURES, ÉTUDES REALISEES ET SYNTHESSES DES ÉTUDES REALISEES.....	55
15.2.1. Propriété des Connaissances Antérieures, Études Réalisées et Synthèses des Etudes Réalisées	55
15.2.2. Licence relative aux Études Réalisées transmises à SGP Dev	55
15.2.3. Licence relative aux Synthèses des Études Réalisées transmises aux Parties autres que SGP Dev	56
15.2.4. Licence relative aux éléments issus d'une Étude Réalisée ou d'une Synthèse d'une Étude Réalisée incorporés dans les Études et Attendus, les Résultats ou les Synthèses des Résultats	56
15.3. REGIME DE PROPRIETE INTELLECTUELLE DES RESULTATS ET DES SYNTHESSES DES RESULTATS.....	57
15.3.1. Droit de propriété des Résultats et des Synthèses des Résultats	57

15.3.2. Droit d'exploitation des Résultats pour SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les Parties déposant le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes . 57

ARTICLE 16. ENGAGEMENT DÉONTOLOGIQUE DE SGP DEV	58
ARTICLE 17. RÉSILIATION DE LA CONVENTION	58
ARTICLE 18. RÉGLEMENT DES DÉSACCORDS ET DIFFÉRENDS	58
ARTICLE 19. NOTIFICATIONS – CONTACTS	59
ANNEXES	62

PRÉAMBULE

• Contexte et projets en cours

Le projet de service express régional métropolitain (ci-après « **SERM** ») du bassin de vie d'Avignon s'inscrit dans la continuité des démarches engagées sur le grand territoire de l'aire urbaine d'Avignon 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.

Les différentes stratégies de mobilités et plans de déplacement urbains (désormais plans de mobilités) des agglomérations concernées, les schémas de cohérence territoriale (ci-après les « **SCOT** »), ou encore les études spécifiques par thématique ou zone géographiques (études de déplacements, étude du nœud ferroviaire d'Avignon centre et de ses gares), témoignent de cet engagement et de la maturité des acteurs locaux rassemblés dans une gouvernance de projets dénommée « *Conférence des territoires* », pour faire émerger une vision d'ensemble à l'échelle du grand bassin de vie d'Avignon.

Par ailleurs, le projet s'appuie sur les contrats opérationnels de mobilités (ci-après les « **COM** »), construits dans le cadre de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (ci-après « **LOM** ») et en partenariat avec la plupart des signataires de la Convention, 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 imposent la passation des COM dans les six mois suivants l'attribution du statut de SERM, qu'une signature des COM en parallèle de la Convention de financement sera recherchée.

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

La préfiguration du SERM du bassin de vie d'Avignon s'appuie ainsi sur ces éléments, en ouvrant à une vision multimodale.

Le projet de SERM nécessite de conjuguer trois exigences :

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

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

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

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

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

Le troisième alinéa du même article précise les objectifs des SERM comme étant « *une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'auto-solisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités* »

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

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

Dans le cadre de la phase d'élaboration de la demande de statut, la Loi SERM a prévu l'intervention de la SGP, ou de l'une de ses filiales, aux côtés de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Ainsi le I. A. de l'article 20-3 de la loi n° 2010-597 prévoit que « *l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent participer à l'élaboration des propositions de service express régional métropolitain mentionné à l'article L. 1215-6 du code des transports, sur décision du ministre chargé des transports, à la demande de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement de ce service, conjointement avec SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du même code pour les infrastructures et les ouvrages mentionnés aux 1° et 2° du B du présent I* ».

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

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

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

- **Groupes de travail SGP, SNCF Réseau, et SNCF Gares & Connexions pour anticiper les besoins des SERM et notamment le SERM avignonnais**

La SGP, SNCF Réseau, et SNCF Gares & Connexions accomplissent un travail au niveau national afin de préparer différents outils à l'ensemble des SERM. A ce titre, SGP, SNCF Réseau, et SNCF Gares & Connexions travaillent notamment à différents outils de gouvernance afin de répondre aux ambitions de la structure locale de gouvernance visée à l'article L. 1215-8 du code des transports.

L'ensemble de ce travail sera mis à disposition des acteurs du SERM avignonnais afin de faciliter son déploiement.

- **La loi SERM appliquée au territoire du bassin de déplacements d'Avignon**

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 ;
- S'interroger par ailleurs, au surplus des modes de déplacement, les développements en matière d'information voyageurs, de tarification et de billettique.

Dans ce contexte, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département du Vaucluse, le Département du Gard, le Grand Avignon, la COVE, les communautés d'agglomération Sorgues du Comtat, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération, Terre de Provence Agglomération, la communauté de communes Pays des Sorgues Monts de Vaucluse et la Ville d'Avignon, en application de l'avant dernier alinéa de l'article L.1215-6 précité, ont décidé de formuler une proposition conjointe au Ministre chargé des transports en vue d'obtenir le statut de SERM pour le projet du bassin de vie d'Avignon.

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

- Diminuer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie, par des solutions de mobilités durables et décarbonées pour les déplacements du quotidien ;
- Conforter le développement de la polarité, 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 ;
- Simplifier les usages des transports publics, des solutions de mobilité et de l'intermodalité ;
- Favoriser l'intermodalité et l'accessibilité aux réseaux de transport et développer les modes alternatifs à l'autosolisme ;
- Développer les modes actifs (voies vertes, pistes cyclables) ;
- Maîtriser l'usage de la capacité routière ;

- Assurer la cohérence, la complémentarité et la visibilité des offres de transport ;
- Conforter le maillage et l'articulation des offres et services autour des réseaux structurants, en valorisant tous les modes ;
- Renforcer l'attractivité des offres et services : rendre lisible l'ensemble des solutions de mobilité, en proposant un bouquet d'offres et services multimodaux de transports en commun, mobilités partagées ou modes actifs, faciliter les parcours pour les usagers (correspondance, tarification et distribution entre les réseaux) ;
- Communiquer sur l'offre multimodale et intermodale et assurer la visibilité des actions favorisant l'intermodalité ;
- Accompagner le développement d'une tarification intégrée et assurer l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique ;
- Assurer la soutenabilité financière du projet dans la durée, investissement comme fonctionnement, et définir une trajectoire financière cohérente ;
- Adapter la gouvernance en tenant compte des espaces de coopération existants, y compris ceux existant en lien avec le SERM ;
- Partager l'avancement des projets de mobilité et de transport de marchandises.

Afin de préparer leur proposition conjointe en vue d'obtenir le statut de SERM, les collectivités partenaires ont transmis le 27 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 du bassin de vie d'Avignon.

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

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

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

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

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

- Établir une base documentaire partagée ;
- Construire avec les partenaires de chacun des SERM de la région un diagnostic partagé des mobilités incluant un état initial et une situation de référence de l'offre de mobilité tous modes et des services aux voyageurs, ainsi que selon les SERM, les caractéristiques principales de 3 scénarios d'offre de services contrastés à l'horizon 2050 selon les hypothèses du dossier minute ;
- Préparer et exécuter une phase de transition vers la seconde phase dite de consolidation.

- Une seconde phase dédiée à la production du dossier de synthèse du SERM du bassin de vie d'Avignon dite « phase de consolidation » - période de réalisation : 2^{ème} semestre 2025 et 1^{er} trimestre 2026 :

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

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

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

Le Ministre a autorisé la SGP, au travers de sa filiale SGP Dev, conjointement avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, à participer à la phase de préfiguration pour le SERM du bassin de vie d'Avignon.

- **Objectif de la convention**

La Convention porte sur les modalités d'organisation de la phase de préfiguration du SERM du bassin de vie d'Avignon. 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, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département du Vaucluse, le Département du Gard, le Grand Avignon, la COVE, les Sorgues du Comtat, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération, Terre de Provence Agglomération, Pays des Sorgues Monts de Vaucluse et la Ville d'Avignon financent les Études Préparatoires portées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 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.

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

Dans un contexte de volonté réaffirmée de renforcer sa politique de développement des mobilités durables au service des usagers, le ministre des transports a indiqué à l'occasion de la clôture de la conférence « Ambition France Transports » que l'État prendrait en charge financièrement les études et attendus de son établissement public, la Société des grands projets au travers de sa filiale SGP Dev, pour la phase de préfiguration des SERM.

Ainsi, l'Etat souhaite que la participation aux études et attendus de la préfiguration par la SGP Dev, soit réalisée sans contrepartie des collectivités qui ont fait le choix de s'engager dans la mise en œuvre d'un projet de SERM.

Ces modalités de financement facilitées pour la phase de préfiguration permettront à l'ensemble des Parties de concentrer leurs capacités de financement sur les phases ultérieures d'opérationnalisation du SERM du bassin de vie d'Avignon.

Par ailleurs, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département du Vaucluse, le Département du Gard, le Grand Avignon, la COVE, les communautés d'agglomération Sorgues du Comtat, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération, Terre de Provence Agglomération, la communauté de communes Pays des Sorgues Monts de Vaucluse et la Ville d'Avignon sont résolus à cofinancer conjointement avec l'État, la contribution de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, afin de mener à bien la phase de préfiguration du SERM.

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

CECI EXPOSÉ, IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. DEFINITIONS ET INTERPRÉTATIONS

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

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

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

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

ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION ET PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE PRÉVISIONNEL

2.1. Objet de la Convention

La Convention a pour objet de définir :

- Le contenu, le périmètre et le calendrier de réalisation des Études et Attendus, ainsi que le rôle des Parties pour les mener à bien ;
- Les conditions et modalités de financement de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour la réalisation des Études et Attendus, dans les délais estimés fixés par la Convention et selon le périmètre décrit à l'ARTICLE 5 ;
- le fait que la participation de SGP Dev à l'élaboration du statut de SERM fait l'objet d'une dotation forfaitaire de l'Etat et les modalités de versement de cette dotation ;
- Les modalités de suivi et de gouvernance de la Convention.

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

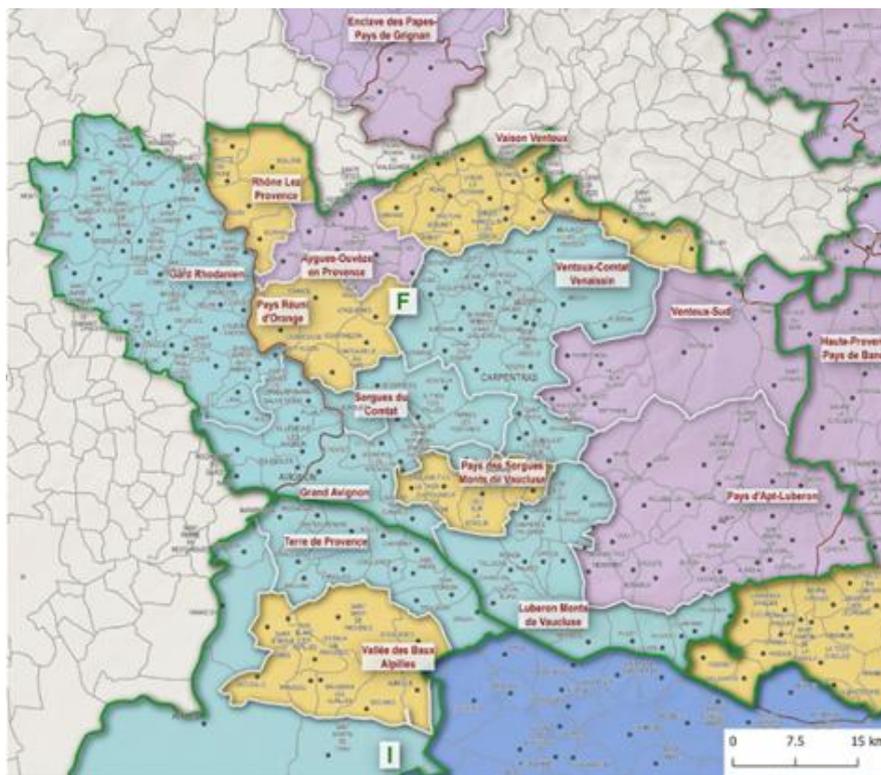
Au titre de la phase préparatoire, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département du Vaucluse, le Département du Gard, le Grand Avignon, la COVE, les Sorgues du Comtat, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération, Terre de Provence Agglomération, Pays des Sorgues Monts de Vaucluse et la Ville d'Avignon financent les Études Préparatoires portées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en sa qualité de maîtrise d'ouvrage. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions contribuent à cette phase conformément aux missions décrites à l'Article 5.1.

Au titre de la phase de consolidation, l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département du Vaucluse, le Département du Gard, le Grand Avignon, la COVE, les Sorgues du Comtat, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération, Terre de Provence Agglomération, Pays des Sorgues Monts de Vaucluse et la Ville d'Avignon financent le Grand Avignon, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour mener à bien la mission d'élaboration du Dossier de synthèse, objet de la Convention.

Par ailleurs, SGP Dev bénéficie d'une dotation forfaitaire de l'Etat pour mener à bien la mission d'élaboration du Dossier de synthèse, objet de la Convention.

2.2. Périmètre géographique prévisionnel à conforter

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



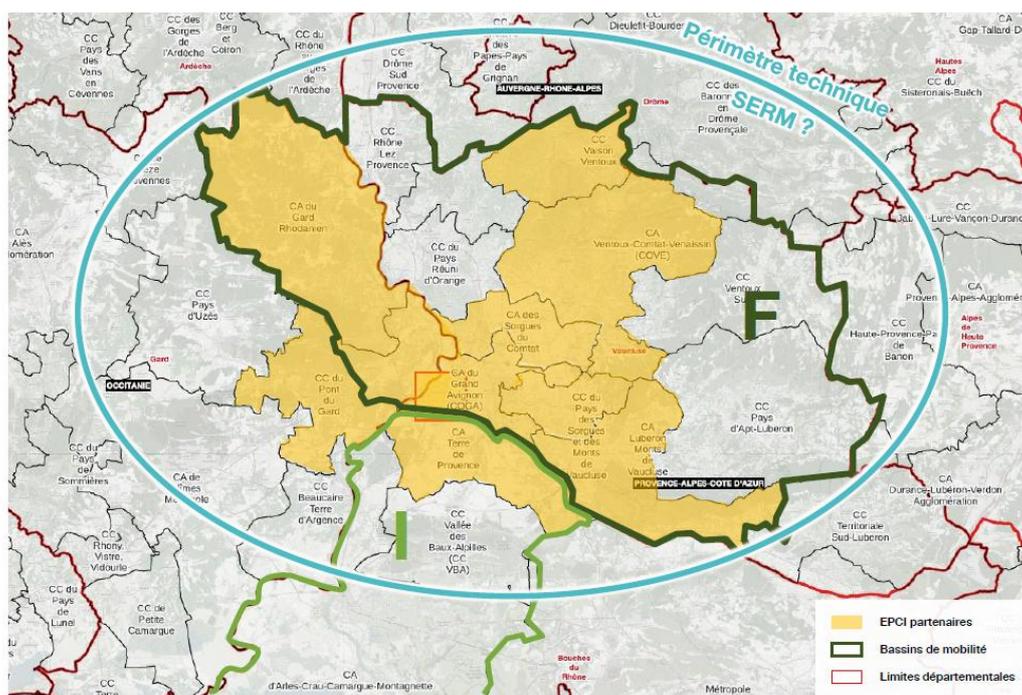
Bassins de mobilité du SERM du bassin de vie d'Avignon
Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le périmètre géographique prévisionnel à l'étude pour le SERM du bassin de vie d'Avignon est représenté en couleur orange sur la carte ci-dessous, et reprend les périmètres administratifs des collectivités locales, partenaires de la démarche SERM connus à ce jour.

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

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

Bien qu'absents du périmètre institutionnel à date, le Département des Bouches-du-Rhône, les Communautés de Communes Vaison Ventoux, Pont du Gard et Pays d'Orange en Provence, la Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien, la Communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette (incluse au bassin de mobilité F et I) seront associés à la démarche SERM tel que prévu à l'Article 6.3.4.



Les différents périmètres, institutionnels et techniques

ARTICLE 3. DURÉE DE LA CONVENTION ET DELAIS PREVISIONNELS

3.1. Entrée en vigueur et durée 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, correspondant au dernier appel de fond, conformément aux Articles 8.1.5 et 8.1.6, et à la date du versement de l'ensemble de la dotation forfaitaire dans les conditions visées à l'Article ARTICLE 9.

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 ARTICLE 13, ARTICLE 14 et ARTICLE 15.

3.2. Calendrier prévisionnel

La durée prévisionnelle totale de réalisation de la préfiguration est de 15 mois. Elle se décompose comme suit :

- Phase préparatoire : 6,5 mois, à partir du 17 décembre 2024 ;
- Phase de consolidation : 9 mois, incluant une période de transition de deux semaines 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 (volets 1 à 3) en début d'année 2026, afin de pouvoir produire ce Dossier de synthèse (volet 4) et le déposer auprès des services de l'État à l'issue.

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

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

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

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

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

Le montant visé à l'Article 7.1 pour SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 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 Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ces dépenses sont prises en compte à compter du 17 décembre 2024.

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

ARTICLE 4. DESCRIPTION DES ÉTUDES ET ATTENDUS

4.1. Feuille de route globale de la phase de préfiguration

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

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

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

A l'issue de sa présentation et validation en Comité de pilotage dans les conditions visées à l'Article 6.3.1, les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie, le Département de Vaucluse, le Département du Gard, le Grand Avignon, la COVE, les communautés d'agglomération les Sorgues du Comtat, Luberon Monts de Vaucluse Agglomération, Terre de Provence Agglomération, la communauté de communes Pays des Sorgues et la Ville d'Avignon transmettent au Ministre chargé des transports le Dossier de synthèse élaboré dans le cadre de la phase de consolidation encadrée par la Convention en prenant en compte les spécifications des futurs maîtres d'ouvrage identifiés dans le cadre de l'exécution de la Convention.

Par simplicité de présentation, les volets ci-dessus sont présentés de manière thématique, successivement dans la Convention. Dans le déroulé de la phase de consolidation, ces volets sont menés en parallèle, s'appuient sur un dialogue territorial continu et s'alimentent les uns les autres. Par ailleurs, l'avancement sur l'un des volets, hors volet préparatoire, peut venir réinterroger des hypothèses prises sur un ou plusieurs autres volets et nécessiter leur reprise.

La réalisation des Études et Attendus de la phase de consolidation des différents volets se fait donc par itération interne au sein de chaque volet et entre les volets.

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

4.2. Phase préparatoire

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec son prestataire Transitec (voir cahier des charges en Annexe 7) :

- Établit un diagnostic partagé des mobilités incluant un état initial et une situation de référence de l'offre de transport tous modes et des services aux voyageurs ;
- Construit pour le SERM du bassin de vie d'Avignon, les caractéristiques principales de 3 scénarios d'offre de services tous modes contrastés à l'horizon 2050 ;
- Prépare et exécute une phase de transition vers la phase de consolidation.

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

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

4.3. Phase de consolidation

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

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

4.3.1. Volet 1 : Schéma d'ensemble

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

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

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

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

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

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

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

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

L'élaboration du schéma d'ensemble s'appuie notamment sur une estimation du potentiel de fréquentation tous modes. Cette estimation vise à produire les prévisions des flux générés par l'évolution des offres de service du schéma d'ensemble.

Elle s'effectue à partir d'une étude de marché sur le territoire concerné par le SERM. Ces estimations de flux sont utilisées pour produire la synthèse des enjeux environnementaux du schéma d'ensemble, et serviront dans une étude ultérieure à l'obtention du statut de SERM pour les éléments de socio-économie du projet.

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

Pour le mode ferroviaire, il doit préserver les capacités pour le fret et les liaisons longues distances voyageurs sous réserve de permettre le développement d'une offre de desserte locale SERM à Barbantane. Pour les autres modes, il doit prendre en compte les infrastructures et services existants.

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

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

- Le traitement des données quantitatives existantes, par axe et par mode (statistiques de population, d'emploi et de déplacement, enquêtes mobilités, etc.) ;
- Les dires d'expert.

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

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

4.3.2. Volet 2 : Financement

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

Ce volet comprend les éléments suivants :

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

L'identification des ressources financières disponibles tient compte notamment 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 des territoires, par le biais d'un recours à un panier de fiscalité diversifié (taxe spéciale d'équipement, taxe additionnelle à la taxe de séjour, taxe additionnelle à la taxe d'aménagement, taxe sur les locaux à usages de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockages, taxe sur les surfaces de stationnement, versement mobilité). Ces réflexions prennent en compte les mécanismes fiscaux déjà instaurés ;

Les ressources d'exploitation (tarification, publicités, amendes, redevances, etc.), permettant de minorer le coût net d'exploitation du SERM, font également l'objet d'une attention particulière dans les travaux conduits et intègrent une proposition d'approfondissement de l'intégration tarifaire à une échelle supra au niveau du territoire du SERM du bassin de vie d'Avignon. Pour chacune de ces ressources financières potentielles, les résultats de l'analyse menée dans le cadre de ce volet, et uniquement pour ce qui les concernent, sont soumis aux directions des finances des collectivités et structures des territoires concernées avant validation du COPIL. Ces dernières sont associées à la collecte des données nécessaires à la réalisation des Études et Attendus.

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

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

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

4.3.3. Volet 3 : Gouvernance

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

Il convient donc :

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

Ce volet comprend les éléments suivants :

- Sur la base des périmètres de maîtrise d'ouvrage identifiés au volet 1, dans le respect des prérogatives de chaque maître d'ouvrage et des possibilités offertes par la loi SERM, ainsi que des différents textes applicables, la définition des entités qui constitueront la future structure locale de coordination et leur rôle dans celle-ci ;
- La proposition, en coopération avec les structures concernées (gestionnaires, syndicats mixtes, etc.) et les Financeurs, d'un schéma de gouvernance et de mise en œuvre opérationnelle des phases ultérieures du SERM. Conformément à la loi SERM, ce schéma de gouvernance s'appuie notamment sur la mise en place d'une structure locale de coordination, pouvant être un groupement d'intérêt public (GIP), par les maîtres d'ouvrage concourant à la réalisation des composantes du projet de SERM, au sens de l'article

L.1215-8 du code des transports, et dont l'objet est de veiller à la bonne articulation des interventions de ses membres ainsi qu'au respect des coûts et du calendrier ;

- La définition de la stratégie de concertation, d'information et d'association des collectivités territoriales, du public et d'autres acteurs locaux, afin d'assurer l'adhésion des territoires lors des phases ultérieures du projet.

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

Cette proposition comprend également des préconisations sur l'articulation entre la gouvernance du projet de SERM et les gouvernances en place ou en projet. Elle tient compte des instances de coopération préexistantes telles que la Conférence des territoires (rassemblant sept établissements publics de coopération intercommunale et qui associe les départements du Gard et du Vaucluse), 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.

Points d'attention :

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

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

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

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

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

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

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

La finalisation du 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 les Financeurs. Ainsi ce Dossier de synthèse doit :

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

Si nécessaire, ce volet peut inclure des échanges, postérieurement à la remise du Dossier de synthèse, avec les autorités récipiendaires de ce dossier dans les conditions visées à l'Article 5.2.6.

ARTICLE 5. RÉPARTITION DES MISSIONS ET CONTRIBUTIONS

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

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

- Des synthèses des Études Réalisées, dont elle dispose, et 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 à SGP Dev pour l'établissement du Dossier de synthèse.

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

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

- Les synthèses de leurs Études Réalisées, telles que fixées dans la liste, à SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, au Grand Avignon et à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Les chapitres de leurs Études Réalisées tels que fixés dans la liste, à SGP Dev, nécessaires à l'établissement du Dossier de synthèse.

En cas de demande d'ajout par SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon ou la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'une Étude Réalisée dans la liste :

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

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

Études Réalisées hors champ de la Convention et non intégrées au plan de financement de l'Article 7.2.

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 :

- **SNCF Réseau** réalise l'étude d'exploitabilité du nœud ferroviaire avignonnais pour un montant de 524 000 €, financé à 50% par l'Etat, 25% par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 16,7% par le Grand Avignon et 8,3% par la Ville d'Avignon. Cette étude vise à définir les aménagements nécessaires pour garantir la mise en œuvre du plan de transport ferroviaire (voyageurs et fret) à l'horizon du Plan d'Exploitation Emergent (horizon 2030+), et identifier les possibilités d'amélioration du service en anticipation du projet SERM. Indépendamment des propres instances relatives à ce cadre conventionnel extérieur, SNCF Réseau et les Financeurs partagent l'avancement de ces études ferroviaires dans le cadre du suivi de l'avancement du projet de SERM, via l'Équipe de préfiguration ;
- **SNCF Réseau** réalise une étude SERM de l'étoile ferroviaire avignonnaise décomposée en 2 phases :
 - o Phase 1 : Pour un montant de 250 000 € et un financement projeté de 50,00% par l'Etat, 25,00% par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 16,67% par le Grand Avignon et 8,33% par la Ville d'Avignon. Cette première phase vise à réaliser des analyses, expertises et études associées aux schémas de mobilité proposés par Transitec au terme de la phase préparatoire :
 - Production, pour le volet infrastructure ferroviaire, d'une analyse et d'une expertise des offres ferroviaires figurant dans les schémas de mobilités proposés au terme de la phase préparatoire ;
 - Réalisation des études d'exploitation ferroviaire en ligne (circulations/sillons) et identification des aménagements induits nécessaires ; sur les sujets n'ayant fait l'objet d'aucune étude préalable, il sera nécessaire de vérifier l'exploitabilité des scénarios et de réaliser une première estimation financière des aménagements nécessaires.

Ces études donnent lieu à une convention de financement ad hoc signée le 8 août 2025 . Indépendamment des propres instances relatives à ce cadre conventionnel extérieur, SNCF Réseau et les Financeurs partagent l'avancement de ces études ferroviaires dans le cadre du suivi de l'avancement du projet de SERM, via l'Équipe de préfiguration.

- o Phase 2 : Une seconde phase d'étude consistera à étudier de manière plus précise (études d'opportunités ou études préliminaires) les aménagements

supplémentaires proposés dans le dossier de synthèse pour répondre aux ambitions portées par le développement des SERM. Cette phase 2 fera l'objet d'un conventionnement ultérieur.

- 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 :
 - o Cette étude est nécessaire à la poursuite des réflexions à mener dans le cadre de la phase de préfiguration du SERM du bassin de vie d'Avignon. 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 ;
 - o 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) ;
 - o 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) ;
 - o 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, via l'Équipe de préfiguration.
- Par ailleurs, et toujours hors champ de la Convention, les partenaires du bassin de vie avignonnais souhaitent réaliser une enquête mobilité certifiée Cerema, à l'échelle du bassin de vie, pour un montant de 1 000 000 €, avec un financement escompté de 21,47% Etat, 35,91% Région, 42,62% strate locale ;
- **Le Grand Avignon** finance à 100% et pour le compte des membres de la Conférence des Territoires, une mission de personnalisation du SERM qui vise à assembler puis à porter de manière coordonnée les aspirations locales des Financeurs locaux du SERM en matière de mobilité et d'aménagement ; à ce titre **le Grand Avignon** a conclu un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage avec Alenium pour un montant de 109 063 €.

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 15.

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

Elles sont réparties entre SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur comme suit.

5.1. Phase préparatoire

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

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

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

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

5.2. Phase de consolidation

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

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

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

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

SGP Dev :

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

La **Région Provence-Alpes-Côte d'Azur** assure, le cas échéant, le lien avec Transitec pour les éventuels compléments ou précisions à apporter.

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

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

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

- **Analyse sociodémographique et planification spatiale à l'échelle du SERM à travers les éléments suivants :**
 - Analyse et mise en perspective des grandes orientations des documents de planification (SCOT / PDM) et des armatures urbaines ;
 - Densité de logements et d'habitants, indice de concentration d'emplois, actifs et déplacements domicile-travail ;
 - Dynamiques urbaines (immobilier, construction, étalement urbain) ;
 - Grands projets structurants dans les quartiers de gare et en dehors ;
 - Contribution à l'évaluation des bénéfices territoriaux du SERM (accès à des services et équipements structurants, desserte de secteurs à enjeux) ;
 - **Rôle territorial de la gare/du PEM**
 - Analyse de l'environnement urbain de la gare ;
 - Classification des gares / PEM
 - Potentiel urbain des quartiers de gare / PEM :
 - Recensement des projets et estimation du potentiel d'accueil (population et logements)
 - Potentiel foncier
 - Identification des possibles besoins d'évolution des documents d'urbanisme.
 -
 - **Fréquentation des gares :**
 - Caractérisation de la fréquentation des gares (sur la base de l'étude Radar)
 - Contribution à l'évaluation des bénéfices territoriaux du SERM sur l'amélioration du niveau de services ;
 -
 - **Le niveau de connexion intermodale dans les quartiers de gares/PEM**
 - Etat actuel des connexions intermodales et enjeux de développement / renforcement (TC, vélo, covoiturage, stationnement), en mobilisant l'étude Radar

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 à dire d'expert des aménagements induits nécessaires au service ferroviaire et aux transports en commun projetés sur les gares du SERM (évolution des ouvrages ou nouveaux ouvrages, équipements intermodaux et mobiliers...). Ce chiffrage (hors coûts d'exploitation) est réalisé par typologie de gare et à partir de ratios. Il est décliné selon les 3 scénarios élaborés lors de la phase préparatoire. En aucun cas, le chiffrage proposé par typologie de gare ne pourra se substituer à une étude de préfaisabilité qui devra être réalisée ultérieurement pour chaque gare. Il est, par ailleurs, ici précisé que cette étude ne porte que sur les gares du périmètre du SERM du bassin de vie d'Avignon situées sur la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur ;
- Fournit à la Région, les coûts d'exploitation actuels pour chaque segment de gares, pour l'ensemble des gares du périmètre du SERM, et toutes données bibliographiques à sa disposition le cas échéant.
Ces données, communiquées aux Financeurs, permettront l'élaboration par la Région d'une méthodologie d'estimation des coûts d'exploitation des gares au titre du projet de

SERM, dont les résultats sont ensuite communiqués par la Région à SGP Dev pour la consolidation des coûts d'exploitation projetés ;

- Réalise un chiffrage à dire d'expert 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 cinq gares à étudier est fait pendant la phase préparatoire, tel que prévu à l'Article 5.1 ;
- Transmet la liste des gares à mettre en accessibilité, ainsi que celles concernées par des Traversées de Voie Piétonne (TVP) à supprimer, compte tenu de l'évolution de la fréquentation et du trafic.

SGP Dev :

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

SNCF Réseau : les missions et études réalisées par SNCF Réseau en phase de consolidation font l'objet d'un conventionnement ad hoc comme exposé ci-avant à l'ARTICLE 5 dans le cadre de l'étude d'exploitabilité du nœud ferroviaire avignonnais phase 2 a. Au titre des présentes, SNCF Réseau assure une présence au cours des séances de travail.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les AOM signataires :

- Dans le cadre de l'animation de la démarche par SGP Dev, réalisent sur leur périmètre de compétences, un état des lieux de la démarche d'interopérabilisation du système de billettique, de tarification et du système d'information voyageurs ;
- Définissent l'ambition en matière de services aux usagers, sur les thématiques de la billettique, de la tarification et de l'information voyageurs. En particulier :
 - o **SGP Dev** assure le rôle d'animation et de synthèse de cette démarche des AOM signataires auprès de l'Équipe de préfiguration pour viser les attendus du Dossier de synthèse ;
 - o **SNCF Gares & Connexions**, pour le volet gares et haltes ferroviaires appuie la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les AOM signataires et SGP Dev pour la définition de cette ambition.

b) Déployer les aménagements rendus nécessaires par le projet

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

SGP Dev, avec l'appui de SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau, pour le volet ferroviaire, établit une pré-identification des périmètres de maîtrise d'ouvrage par composante, tenant compte de

tous les modes figurant dans le schéma d'ensemble, et tenant compte des besoins en infrastructures, aménagements, équipements et matériel roulant. Ces périmètres sont présentés à l'Équipe de préfiguration et concertés pour convenir d'une répartition de référence en fin de phase de préfiguration.

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

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

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

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

5.2.3. Au titre du volet 2 : Financement

Sur la base du phasage et de la consolidation des coûts effectués au titre du volet 1, et en étroite collaboration avec les Parties associées tout au long de la mission pour les schémas de desserte proposés au terme de la phase préparatoire :

- **SNCF Gares & Connexions** fournit une estimation à dire d'expert des coûts d'investissements par typologie de gare sur le périmètre des gares et haltes ;
- Sur la base des éléments transmis par SNCF Gares & Connexions, **la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur** évalue les coûts d'exploitation à dire d'experts des gares et haltes ;
- **SNCF Réseau** : les missions et études réalisées par SNCF Réseau en phase de consolidation font l'objet d'un conventionnement ad hoc comme exposé ci-avant à l'ARTICLE 5 dans le cadre de l'étude d'exploitabilité du nœud ferroviaire avignonnais phase 2 a. Au titre des présentes, SNCF Réseau assure une présence au cours des séances de travail ;
- **A la demande de SGP Dev, les AOM** fournissent, chacune sur leur domaine de compétence, les estimations à dire d'expert des coûts d'investissements sur le matériel roulant, ferroviaire et routier ;

- **SGP Dev :**

- 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 matériel roulant. Elle s'assure de la cohérence des hypothèses retenues, du niveau de précision des données fournies, et de la complétude au regard des composantes du schéma d'ensemble ;
- Assemble les estimations des coûts d'exploitation par acteur (AOM, gestionnaires d'infrastructures, exploitants, etc.) fournies par chaque **Partie** sur son périmètre, tenant compte de tous les modes figurant dans le schéma d'ensemble. Elle s'assure de la cohérence des hypothèses retenues, du niveau de précision des données fournies, et de la complétude au regard des composantes du schéma d'ensemble ;
- Assure la consolidation et la synthèse des coûts d'investissement et d'exploitation auprès de l'Équipe de préfiguration ;
- Réalise les estimations des recettes prévisionnelles futures des services du SERM aux différents horizons du projet. Elle s'appuie pour cela sur les données et hypothèses fournies par les autres **Parties**, et notamment la **Région Provence-Alpes-Côte d'Azur** et les **AOM** signataires ;
- Identifie les ressources financières nécessaires pour les investissements ;
- Identifie les ressources financières nécessaires pour l'exploitation ;
- Dresse des pistes de financement au niveau local, national et européen ;
- Réalise des propositions de scénarios de plan de financement, tenant compte d'une part des dépenses d'investissement et d'exploitation/fonctionnement, et d'autre part des capacités contributives des territoires concernés par le projet, en lien avec le volet 3 sur la gouvernance ;
- Dresse des pistes de mécanismes de refacturation et de péréquation entre AOM du périmètre du SERM au regard des éléments analysés à l'Article 4.3.2.

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

5.2.4. Au titre du volet 3 : Gouvernance

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

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

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

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

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

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les AOM signataires déposent le Dossier de synthèse auprès des autorités compétentes pour le recevoir.

Postérieurement à la remise du Dossier de synthèse, **SGP Dev pourra accompagner la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les AOM signataires de la Convention jusqu'à l'obtention du statut de SERM**, et notamment dans le cadre d'échange avec les autorités compétentes. Cette intervention de SGP Dev se fait sur la base d'une demande exprès de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et des AOM signataires.

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

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

5.2.6. Intervention de SGP Dev après le dépôt du dossier de statut et jusqu'à l'obtention du statut de SERM

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

ARTICLE 6. COMITOLOGIE

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

Il est précisé que l'Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse est conviée à l'ensemble de la comitologie prévue au présent Article.

6.1. Articulation avec les comitologies existantes

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

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

6.2. Comitologie de la phase préparatoire

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

SGP Dev peut être associée à cette comitologie spécifique sur sollicitation de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour le bon déroulement de la phase de préfiguration du SERM.

6.3. Comitologie de la phase de consolidation

6.3.1. Comité de pilotage (COPIL)

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

Le COPIL est constitué par les représentants des Parties. Le COPIL est co-présidé par l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Grand Avignon et la Ville d'Avignon. Les ordres du jour du COPIL sont validés lors des COTEC préalables définis à l'Article 6.3.2.

SGP Dev propose aux membres du Comité technique la programmation des COPIL. Une fois la programmation validée, SGP Dev assiste la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'État pour l'envoi des invitations aux membres du COPIL.

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

Le COPIL a pour mission de :

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

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

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

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

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

Un relevé de décisions est produit par SGP Dev, validé par l'Équipe de préfiguration, 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 décision est approuvé.

Un compte-rendu est ensuite rédigé par SGP Dev 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 6.3.4, le COPIL peut inviter des parties prenantes extérieures ou être suivi d'instances élargies. Le Comité technique, sur proposition de l'Équipe de préfiguration, statue sur cette organisation.

6.3.2. Comité technique (COTEC)

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

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

Ce COTEC a notamment pour objet :

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

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

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

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

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

6.3.3. L'Équipe de préfiguration

a) Composition de l'Équipe de préfiguration

L'Équipe de préfiguration est composée des représentants des Parties. Chaque membre désigne les personnes physiques qui les représenteront aux instances de l'Équipe de préfiguration. Elles sont listées à titre indicatif à l'ARTICLE 19.

b) Missions de l'Équipe de préfiguration

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

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

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

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

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

c) Organisation de l'Équipe de préfiguration

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

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

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

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

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

6.3.4. Modalités d'association des parties prenantes du territoire

Sur proposition de l'Équipe de préfiguration, les Financeurs sont chargés d'associer largement les parties prenantes du bassin de vie d'Avignon. 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.

Dialogue territorial institutionnel

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

- La Région Occitanie, AOM régionale ;
- AOM et EPCI du périmètre, et notamment : les Communautés de Communes Vaison Ventoux, Pont du Gard et Pays d'Orange en Provence, la Communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien, la Communauté d'Agglomération Arles Crau Camargue Montagnette ;
- Département des Bouches-du-Rhône ;
- Gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné ;
- Préfectures de départements de Vaucluse et du Gard.

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

a) Dialogue territorial élargi

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

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

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

ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

7.1. Assiette de financement

Le montant indiqué au présent Article en Euros Courants est un montant plafond révisable dans les conditions prévues au présent Article et aux Articles 7.2, 7.3 et 10.

En dehors des Etudes et Attendus réalisés par SGP Dev :

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le besoin de financement est évalué à 134 180,00 € HT courants.

Pour SNCF Réseau, le besoin de financement est évalué à 20 000,00 € HT courants.

Pour SNCF Gares & Connexions, le besoin de financement est évalué à 101 091,00 € HT courants.

Pour le Grand Avignon, le besoin de financement est évalué à 40 000,00 € HT courants.

Soit un total de 295 271,00 € HT courants.

Ces montants tiennent compte :

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

7.1.1. Pour la phase préparatoire

Le coût de la phase préparatoire portée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est de 134 180,00 Euros HT Courants pour des paiements prévus sur 2025.

7.1.2. Pour la phase de consolidation

En dehors des Etudes et Attendus réalisés par SGP Dev, le coût des Études et Attendus visés par la Convention au titre de la phase de consolidation est fixé à : 161 091,00 Euros HT Courants pour des paiements prévus sur le second semestre 2025 et le premier semestre 2026.

Missions	Périmètre SNCF Réseau	Périmètre SNCF Gares & Connexions	Périmètre Grand Avignon	Total
Missions internalisées, frais de maîtrise d'ouvrage incluant tous droits de propriété intellectuelle ou licences visé(e)s à l'ARTICLE 15 (Euros HT Courants)	20 000,00 €	54 841,00 €	0 €	74 841 €
Missions externalisées (bureaux d'études, maîtrise d'œuvre, prestations diverses) (Euros HT Courants)	0 €	46 250,00 €	40 000,00 €	86 250,00 €
Total (Euros HT Courants)	20 000,00 €	101 091,00 €	40 000,00 €	161 091,00 €

Si les dépenses réellement engagées par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon ou la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sont inférieures aux coûts d'Études et Attendus qui leur sont propres, le financement est adapté en conséquence lors du Solde dans les conditions prévues par les Articles 8.1.5 et 8.1.6, sans qu'un avenant ne soit nécessaire.

En cas de risque de dépassement du montant en Euros Courants identifié au présent Article, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon ou la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en informe par écrit les Parties dans les meilleurs délais suivant l'identification de ce risque.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon ou la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur convoqueront un COPIL et fournissent tout élément justificatif et proposent, le cas échéant, des alternatives.

Cette démarche est également conduite dans le cas où SNCF Réseau, le Grand Avignon ou SNCF Gares & Connexions ou la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur doivent déclarer des appels d'offres infructueux.

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

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

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.

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

7.2. Plan de financement des Études et Attendus

En dehors des Etudes et Attendus réalisés par SGP Dev, 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 :

Partenaire	Quotité	Montant (€ HT)
État	27,28 %	80 545,50 €
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	47,72 %	140 907,75 €
Département du Vaucluse	3,00 %	8 858,13 €
Département du Gard	1,00 %	2 952,71 €
Grand Avignon	11,00 %	32 479,81 €
Ville d'Avignon	5,00 %	14 763,55 €
Lubéron Monts de Vaucluse Agglomération	1,00 %	2 952,71 €
Sorgues du Comtat	1,00 %	2 952,71 €
Terre de Provence Agglomération	1,00 %	2 952,71 €
COVE	1,00 %	2 952,71 €
Pays des Sorgues Monts de Vaucluse	1,00 %	2 952,71 €
TOTAL	100,00 %	295 271,00 €

Soit pour la phase préparatoire (périmètre Région Provence-Alpes-Côte d'Azur) :

Partenaire	Quotité	Montant (€ HT courants)
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	75,00 %	100 635,00 €
Département du Vaucluse	3,00 %	4 025,40 €
Département du Gard	1,00 %	1 341,80 €
Grand Avignon	11,00 %	14 759,80 €
Ville d'Avignon	5,00 %	6 709,00 €
Lubéron Monts de Vaucluse Agglomération	1,00 %	1 341,80 €
Sorgues du Comtat	1,00 %	1 341,80 €
Terre de Provence Agglomération	1,00 %	1 341,80 €
COVE	1,00 %	1 341,80 €
Pays des Sorgues Monts de Vaucluse	1,00 %	1 341,80 €
TOTAL (€ HT courants)	100,00 %	134 180,00 €

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

Partenaire	Quotité	Montant (€ HT courants)
État	50,00%	10 000,00 €
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	25,00%	5 000,00 €
Département du Vaucluse	3,00%	600,00 €
Département du Gard	1,00%	200,00 €
Grand Avignon	11,00%	2 200,00 €
Ville d'Avignon	5,00%	1 000,00 €
Lubéron Monts de Vaucluse Agglomération	1,00%	200,00 €
Sorgues du Comtat	1,00%	200,00 €
Terre de Provence Agglomération	1,00%	200,00 €
COVE	1,00%	200,00 €
Pays des Sorgues Monts de Vaucluse	1,00%	200,00 €
TOTAL (€ HT courants)	100,00%	20 000,00 €

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

Partenaire	Quotité	Montant (€ HT courants)
État	69,78%	70 545,50 €
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	5,22 %	5 272,75 €
Département du Vaucluse	3,00 %	3 032,73 €
Département du Gard	1,00 %	1 010,91 €
Grand Avignon	11,00 %	11 120,01 €
Ville d'Avignon	5,00 %	5 054,55 €
Lubéron Monts de Vaucluse Agglomération	1,00 %	1 010,91 €
Sorgues du Comtat	1,00 %	1 010,91 €
Terre de Provence Agglomération	1,00 %	1 010,91 €
COVE	1,00 %	1 010,91 €
Pays des Sorgues Monts de Vaucluse	1,00 %	1 010,91 €
TOTAL (€ HT courants)	100,00 %	101 091,00 €

- **Soit sur le périmètre du Grand Avignon :**

Partenaire	Quotité	Montant (€ HT courants)
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	75,00 %	30 000,00 €
Département du Vaucluse	3,00 %	1 200,00 €
Département du Gard	1,00 %	400,00 €
Grand Avignon	11,00 %	4 400,00 €
Ville d'Avignon	5,00 %	2 000,00 €
Lubéron Monts de Vaucluse Agglomération	1,00 %	400,00 €
Sorgues du Comtat	1,00 %	400,00 €
Terre de Provence Agglomération	1,00 %	400,00 €
COVE	1,00 %	400,00 €
Pays des Sorgues Monts de Vaucluse	1,00 %	400,00 €
TOTAL (€ HT courants)	100,00 %	40 000,00 €

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

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

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

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

Les Parties ne supportent pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence retenus pour actualiser le besoin de financement. A chaque COPIL, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 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, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 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 SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur selon le périmètre, les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention ou pour en limiter les effets.

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

7.4. Dotation forfaitaire de SGP Dev

Pour sa participation à l'obtention du statut de SERM, SGP Dev perçoit la dotation forfaitaire de l'Etat suivante :

<u>Financier</u>	<u>Clé de répartition (%)</u>	<u>Montant (euros courants TTC)</u>
<u>Etat</u>	<u>100 %</u>	<u>845 674,80 €</u>
<u>TOTAL</u>	<u>100 %</u>	<u>845 674,80 €</u>

ARTICLE 8. Le montant de cette dotation forfaitaire intègre la phase d'accompagnement prévue jusqu'à l'obtention du statut dans la limite d'un délai ne dépassant pas six mois suivant le comité de pilotage de validation du dossier de synthèse.

8.1. Appels de fonds

8.1.1. Stipulations générales

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur procèdent auprès des Financeurs à des appels de fonds pour le règlement du montant visé à l'Article 7.1 dans les conditions prévues au présent Article et aux Articles 7.2, 7.3, et ARTICLE 9.

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

8.1.2. Informations concernant le financement de l'Etat

Pour l'exercice des Etudes et Attendus définis au titre de la convention, SGP Dev, 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 020341NC13C1.

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

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

8.1.3. Modalités de versement de l'avance

A la date d'entrée en vigueur de la Convention visée à l'Article 3.1, 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 Etudes ou des Attendus signée par le représentant de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

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

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

8.1.4. Modalités de versement des appels de fonds

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

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et la Région procèdent aux appels de fonds auprès des Financeurs, conformément aux plans de financement visés à l'Article 7.2.

Les appels de fonds sont établis en Euros HT Courants.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur procède aux appels de fonds auprès de chaque Financeur, selon le plan de financement figurant à l'Article 7.2 et selon les modalités suivantes :

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

Le Grand Avignon procède aux appels de fonds auprès de chaque Financeur, selon le plan de financement à l'Article 7.2 en une fois au terme des Etudes et Attendus.

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

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

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

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

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

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

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

Financeurs	SIRET	TVA Communautaire
État	130 006 380 00013	/
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Département du Vaucluse	228 400 016 000 17	FR14228400016
Département du Gard	223 000 019 00073	FR-90-223-000-019-000-65
Grand Avignon	24840025100158	FR 11248400251
COVE	248 400 053 00059	FR 96248400053
Sorgues du Comtat	24840029300127	FR 96 248 400 293
Luberon Monts de Vaucluse Agglomération	200 040 442 00051	FR 89 200 040 442
Terre de Provence Agglomération	200 035 087 00010	FR 29 200035087
Pays des Sorgues Monts de Vaucluse		
Ville d'Avignon	218 400 075 00014	FR 60 218 400 075

8.1.6. Modalités de règlement du solde pour le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le versement du solde du périmètre du Grand Avignon et de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur par le présent Article est réglé après l'achèvement de l'intégralité des Études et Attendus. Dans un délai de douze (12) mois à compter de la date d'achèvement des Études et Attendus visée à l'Article 3.2, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 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 4.3 ;
- La justification de la totalité des dépenses effectuées avec la copie des factures acquittées et les pièces justificatives non encore produites et la liste des aides publiques perçues et leur montant respectif.

L'ensemble des factures et justificatifs doit être établi au nom du Grand Avignon ou de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur selon le périmètre.

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

Sur la base de ces pièces, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 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 :

Financeurs	SIRET	TVA Communautaire
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Département du Vaucluse	228 400 016 000 17	FR14228400016
Département du Gard	223 000 0190 0073	FR-90-223-000-019-000-65
Grand Avignon	248 400 251 00158	FR 11 248 400 251
COVE	248 400 053 00059	FR 96248400053
Sorgues du Comtat	24840029300127	FR 96 248 400 293
Luberon Monts de Vaucluse Agglomération	200 040 442 00051	FR 89 200 040 442
Terre de Provence Agglomération	200 035 087 00010	FR 29 200035087
Pays des Sorgues Monts de Vaucluse	248 400 319 000 39	FR21248400319
Ville d'Avignon	218 400 075 00014	FR 60 218 400 075

8.1.7. Transmission des appels de fonds

Les documents visés aux Articles 8.1.4, 8.1.5 et 8.1.6 doivent être transmis par adresse électronique par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 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 :

Financeurs	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 Provence-Alpes-Côte d'Azur	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements – Service Infrastructures et Pôles d'Echanges	masalas@maregionsud.fr ltribolo@maregionsud.fr vdemares@maregionsud.fr
Département du Vaucluse	Département du Vaucluse Hôtel du département rue Viala CS 60516 84909 Avignon cedex 9	Direction de l'Aménagement Routier Pôle Aménagement	Elisabeth MOREAU Responsable de cellule programmation budgétaire elisabeth.moreau@vaucluse.fr
Département du Gard	Département du Gard Hôtel du département 3 rue Guillemette 30 044 Nîmes Cedex	Direction de la mobilité et des routes	Pôle Ingénierie Financière et Programmation dmr.mifp@gard.fr
Grand Avignon	Communauté d'agglomération du Grand Avignon 320 chemin des Meinjarès BP 1259 Agroparc 84911 Avignon Cedex 9	Direction de la Mobilité durable	christel.rochas@grandavignon.fr 04 90 84 48 39

COVE	Communauté d'agglomération Ventoux Comtat venaissin 1171 Avenue du Mont Ventoux 84 200 CARPENTRAS	Direction des ressources et moyens	christian.forestier@lacove.fr laurent.estepa@lacove.fr 04 90 67 69 36
Sorgues du Comtat	Communauté d'Agglomération Les Sorgues du Comtat 340 bd d'Avignon CS6075 84170 MONTEUX	Direction de la Mobilité	aurelie.vallois@sorguesducomtat.fr 04 90 61 15 50
Luberon Monts de Vaucluse Agglomération	Communauté d'Agglomération Luberon Monts de Vaucluse 315 avenue Saint Baldou 84300 Cavaillon	Service Mobilité	s.riou@c-lmv.fr 06 11 70 67 15
Terre de Provence Agglomération	Terre de Provence Agglomération 5 place Marius Chabran 13630 Eyragues	Direction du pôle Aménagement et cadre de vie Service mobilité	Patrice FOURNIER Pfournier@terredeprovence-agglo.com Philippe BAUDOUIN pbaudouin@terredeprovence-agglo.com
Pays des Sorgues Monts de Vaucluse	CC Pays des Sorgues Monts de Vaucluse 350 avenue de la petite marine 84800 L'Isle sur la Sorgue		Gilles MEUNIER – Directeur Général Adjoint des Services gmeunier@ccpsmv.fr
Ville d'Avignon	Commune d'Avignon Rue Racine 84045 Avignon cedex 9	Direction des Finances	04 90 80 80 00 finances@mairieavignon.com
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, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon ou la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur adresseront une facture d'appels de fonds par courrier à l'adresse postale indiquée, sans qu'il soit nécessaire d'en avertir la Partie concernée préalablement.

8.2. Délais de paiement

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

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

Le délai de paiement s'arrête alors à la date de notification et le délai restant ne peut reprendre qu'une fois résolu le Différend entre le Financeur concerné et, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon ou la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

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

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

8.3. Domiciliation des versements

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

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

Le versement des sommes pour **SNCF Réseau** (n° SIRET : 412 280 737 20375) 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** (n° SIRET : 507 523 801 00 334) est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) sur le compte ouvert chez BNP PARIBAS, dont les références sont les suivantes :

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

Le versement des sommes pour **le Grand Avignon** 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
FR11	3000	1001	69C8	4400	0000	077	BDFEFRPPCCT

ARTICLE 9. MODALITES DE VERSEMENT DE LA DOTATION FORFAITAIRE DE L'ETAT A SGP DEV

La dotation forfaitaire de l'Etat à SGP Dev (n° SIRET : 918 206 111 00018) se fait en deux versements :

- 30% du montant visé à l'Article 7.4 à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention ;
- 70 % du montant visé à l'Article 7.4 à la date d'obtention du statut pour le SERM d'Avignon ou à défaut six mois après la date à laquelle s'est déroulé le comité de pilotage de validation du dossier de synthèse.

Ces versements se font par courrier sur demande de SGP Dev auprès de l'État dont la domiciliation figure à l'article 8.1.7.

Le versement de la dotation est effectué par virement bancaire sur le compte ouvert au Crédit Agricole, dont les références sont les suivantes :

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

ARTICLE 10. MODIFICATIONS DE LA CONVENTION

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

Par exception, la domiciliation des Parties visée à l'Article 8.1.7, les références bancaires visées à l'Article 8.3, les coordonnées des directions de la communication des Parties visées à l'Article ARTICLE 12, ainsi que les coordonnées des contacts visées à l'Article ARTICLE 19 peuvent être modifiées sans avenant. Dans ce cas, la Partie concernée informe les autres de la modification par courrier électronique.

Les délais de caducité évoluent dans les conditions visées à l'ARTICLE 11ARTICLE 11.

ARTICLE 11. DELAI DE CADUCITE

Les engagements financiers des Financeurs deviennent caducs :

- Si, à l'expiration d'un délai de six (6) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon ou la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur n'ont pas transmis tout document permettant de justifier soit d'un début de réalisation des Etudes et Attendus au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report ;
- Si, à l'expiration de trente-six (36) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon ou la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 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, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, au Grand Avignon ou à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (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 SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, du Grand Avignon ou de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

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

ARTICLE 12. COMMUNICATION

12.1. Modalités générales de communication

La communication dans le cadre de la Convention se fait dans le respect des règles de confidentialité et de propriété intellectuelle respectivement visées aux Articles ARTICLE 14 et ARTICLE 15.

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 19.

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

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

12.2. Modalités de communication

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

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

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

Financeur	Contact
État	Mustapha MAKHLOUFI mustapha.Makhloufi@developpement- durable.gouv.fr

Financier	Contact
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	<p>Direction de la Communication et de la Marque</p> <p>Laura DELTOUR, directrice par intérim de la Communication et de la Marque ldeltour@maregionsud.fr</p> <p>Aurélie MARTINO, cheffe de mission Communication sur les sujets transports amartinod@maregionsud.fr</p> <p>Emeline RUSSO, cheffe de mission Communication sur les sujets transports erusso@maregionsud.fr</p>
Département du Vaucluse	<p>Caroline LAFON Responsable de Mission d'appui Relations transversales Pôle Aménagement caroline.lafon@vaucluse.fr</p>
Département du Gard	<p>Direction de la Communication Sonia NAVARRO sonia.navarro@gard.fr dcom@gard.fr</p>
Grand Avignon	<p>Ludovic MOREL Directeur de la communication ludovic.morel@grandavignon.fr 04 90 84 47 14</p>
COVE	<p>Valerie MAIRE Responsable de la communication et de l'évènementiel communication@lacove.fr</p> <p>04 90 67 61 27</p>
Sorgues du Comtat	<p>Service Communication Christine MAIGRET Christelle HENGY communication@sorguesducomtat.fr</p> <p>04 90 61 15 50</p>
Luberon Monts de Vaucluse Agglomération	<p>Marion BALLET, Directrice de la Communication 04 90 78 72 16 m.ballet@c-lmv.fr</p>
Terre de Provence Agglomération	<p>Isabelle SEGALINI isegalini@terredeprovence-agglo.com</p>
Pays des Sorgues Monts de Vaucluse	<p>Frédéric TONEGUZZO Responsable du Service Communication ftoneguzzo@ccpsmv.fr</p>

Financier	Contact
Ville d'Avignon	Direction de la communication Nathalie BONSIGNORI Nathalie.BONSIGNORI@mairie-avignon.com

ARTICLE 13. DROIT D'AUDIT DES FINANCEURS

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

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

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

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

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

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

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

L'audit ne peut plus débiter :

- Un (1) an après le versement du Solde pour SNCF Réseau ;
- Dix (10) ans après le versement du Solde pour SGP Dev, SNCF Gares & Connexions, le Grand Avignon et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 14. CONFIDENTIALITÉ

Sans préjudice et sous réserve des dispositions figurant aux Articles ARTICLE 12, ARTICLE 13, et ARTICLE 15, 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 de confidentialité prévoyant les modalités de confidentialité *a minima* équivalentes au présent Article.

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

- 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 ;
- Soient signalées comme confidentielles lors de toute réunion au cours de laquelle elles seront communiquées.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 15. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

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

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

15.2.1. 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 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.

15.2.2. Licence relative aux Études Réalisées transmises à SGP Dev

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

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

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

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

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

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

Sans préjudice des dispositions concernant SGP Dev visées à l'Article 15.2.2, 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.

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

Si tout ou partie d'une Étude Réalisée ou d'une Synthèse d'une Étude Réalisée est incorporé(e) dans les Études et Attendus, ou plus généralement dans les Résultats ou dans les Synthèses des Résultats et que la reproduction, l'adaptation ou la communication de ces Études et Attendus, Résultats, Synthèses des Résultats par l'une des Parties à des tiers, dont le ministère en charge des transports, est nécessaire à la phase de préfiguration du SERM du bassin de vie d'Avignon, 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 15.3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si le statut de SERM est conféré, le droit d'exploitation des Résultats couvrira également l'ensemble des démarches nécessaires à la réalisation du SERM du bassin de vie d'Avignon, 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 16. ENGAGEMENT DÉONTOLOGIQUE DE SGP DEV

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

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

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

ARTICLE 17. 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 fautes graves et répétées est précédée d'une mise en demeure adressée aux autres Parties par la Partie qui la décide, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et restée sans effet dans le délai imparti, lequel est fixé en fonction de la gravité de l'événement ou du manquement, étant précisé que ce délai ne pourra en tout état de cause être inférieur à un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la mise en demeure.

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

Tout désaccord ou Différend né de la résiliation de la Convention est réglé conformément aux stipulations de l'ARTICLE 18.

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention, les Financeurs s'acquittent auprès de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, du Grand Avignon et de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 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.

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

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

ARTICLE 18. 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 19. NOTIFICATIONS – CONTACTS

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

<p style="text-align: center;">Pour l'État</p> <p style="text-align: center;"><u>Contact conventionnel/opérationnel</u> Mustapha MAKHLOUFI DREAL Provence Alpes Côte d'Azur 16, rue Zattara - CS 70248 13 331 Marseille CEDEX 3 mustapha.Makhloufi@developpement-durable.gouv.fr</p>	<p style="text-align: center;">Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur</p> <p style="text-align: center;"><u>Contact conventionnel / opérationnel</u> Didier BIAU, Directeur des infrastructures et grands équipements Hôtel de Région - 27 place Jules Guesde -13481 Marseille cedex 20 dbiau@maregionsud.fr</p>
<p style="text-align: center;">Pour la Région Occitanie</p> <p style="text-align: center;"><u>Contact conventionnel / opérationnel</u> Erwan LAMOINE Directeur Direction Mobilités, Infrastructures et Développement erwan.lamoine@laregion.fr</p> <p style="text-align: center;">Régis CHANTEAU Directeur délégué Direction Mobilités, Infrastructures et Développement regis.chanteau@laregion.fr</p>	<p style="text-align: center;">Pour le Département du Vaucluse</p> <p style="text-align: center;"><u>Contact conventionnel/opérationnel</u> Christophe LAURIOL Directeur général adjoint en charge du pôle Aménagement christophe.lauriol@vaucluse.fr 04 90 67 69 47</p>
<p style="text-align: center;">Pour le Département du Gard</p> <p style="text-align: center;"><u>Contact conventionnel</u> Direction de la Mobilité et des Routes Pôles Ingénierie Financière et Programmation dmr.mifp@gard.fr</p> <p style="text-align: center;"><u>Contact opérationnel</u> Direction de la Mobilité et des Routes Pôle Mobilité Aude ARZAILLER aude.arzailler@gard.fr dmr.md@gard.fr</p>	<p style="text-align: center;">Pour le Grand Avignon</p> <p style="text-align: center;"><u>Contact conventionnel / opérationnel</u> Edouard BERGERET edouard.bergeret@grandavignon.fr 06 19 20 67 18</p>

<p style="text-align: center;">Pour la COVE</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact conventionnel</i> Audrey GUILLIER directrice aménagement et transitions Audrey.guillier@lacove.fr 04 90 67 63 47</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact opérationnel</i> Audrey GUILLIER – audrey.guillier@lacove.fr</p> <p style="text-align: center;">Vincent TARDY responsable Mobilités vincent.tardy@lacove.fr</p>	<p style="text-align: center;">Pour les Sorgues du Comtat</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact conventionnel/opérationnel</i> Aurélie Vallois aurelie.vallois@sorguesducomtat.fr 0667322343</p>
<p style="text-align: center;">Pour Luberon Monts de Vaucluse Agglomération</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact conventionnel</i> Karine ICARD k.icard@c-lmv.fr</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact opérationnel</i> Sébastien RIOU s.riou@c-lmv.fr 06 11 70 67 15</p>	<p style="text-align: center;">Pour Terre de Provence Agglomération</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact conventionnel/opérationnel</i> Frédéric MARTIN dgs@terredeprovence-agglo.com</p> <p style="text-align: center;">Patrice FOURNIER Responsable du service mobilités pfournier@terredeprovence-agglo.com</p>
<p style="text-align: center;">Pour Pays des Sorgues Monts de Vaucluse</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact conventionnel/opérationnel</i> Eric BELLON ebellon@ccpsmv.fr Vincent RIVOIRE vrivoire@ccpsmv.fr</p>	<p style="text-align: center;">Pour la Ville d'Avignon</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact conventionnel/opérationnel</i> Olivier MARQUET Directeur de la Mobilité Durable et Inclusive Olivier.marquet@mairie-avignon.com 06 81 97 43 09</p>
<p style="text-align: center;">Pour SGP Dev</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact conventionnel</i> SGP DEVELOPPEMENT Direction du développement des transports territoriaux 2 Mail de la Petite Espagne CS10011 – 93212 La Plaine Saint-Denis comptabilite@sgpdev.fr</p> <p style="text-align: center;"><i>Contact opérationnel</i> Guillaume Zwang guillaume.zwang@sgp.fr</p>	<p style="text-align: center;">Pour SNCF Réseau</p> <p style="text-align: center;">SNCF Réseau – Direction Territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur 5, rue de Crimée 13003 Marseille</p> <p style="text-align: center;">Patrick LARMINAT patrick.larminat@sncf.fr</p>

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

ANNEXES

Annexe 1 : Définitions ;

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

Annexe 3 : Échéancier prévisionnel des appels de fonds ;

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

Annexe 5 : Calendrier prévisionnel de la phase de préfiguration ;

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

Annexe 7 : Cahier des charges des prestations réalisées par Transitec au titre des Études Préparatoires sous maîtrise d'ouvrage de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et Alénium sous maîtrise d'ouvrage Grand Avignon.

Annexe 8 : Dossier minute du SERM du bassin de vie d'Avignon.

Fait, en quinze (15) exemplaires originaux,

Pour l'État,

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

A Marseille

Le

Monsieur Georges-François LECLERC

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

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

A...

Le...

Monsieur Renaud MUSELIER

**Pour la Région Occitanie,
La présidente du Conseil Régional d'Occitanie**

A...
Le...

Madame Carole DELGA

Pour le Département du Vaucluse
La Présidente du Conseil Départemental

A...
Le...

Madame Dominique SANTONI

Pour le Département du Gard

La Présidente du Conseil Départemental

A...
Le...

Madame Françoise LAURENT-PERRIGOT

Pour la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon

Le Président

A...
Le...

Monsieur Joël GUIN

Pour la Communauté d'Agglomération Ventoux Comtat Venaissin

La Présidente

A...
Le...

Madame Jacqueline BOUYAC

Pour la Communauté d'Agglomération des Sorgues du Comtat

Le Président

A...
Le...

Monsieur Christian GROS

Pour la Communauté d'Agglomération Luberon Monts de Vaucluse

Le Président

A...
Le...

Monsieur Gérard DAUDET

Pour la Communauté d'Agglomération Terre de Provence

La Présidente

A...
Le...

Madame Corinne CHABAUD

Pour la Communauté de communes du Pays des Sorgues Monts de Vaucluse

Le Président

A...
Le...

Monsieur Pierre GONZALVEZ

Pour la Ville d'Avignon

Le maire

A...
Le...

Madame Cécile HELLE

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

A...
Le...

Monsieur Bernard CATHELAIN

Pour SNCF Réseau,

Le Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur

A...

Le...

Monsieur Karim TOUATI

Pour SNCF Gares & Connexions,

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

A...

Le...

Monsieur Jérôme BINI

ANNEXE 1 : Définitions

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

	toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés, qui seront transmises entre les Parties dans le cadre de la Convention (dont les Études Réalisées) qui répondent aux conditions prévues à l'ARTICLE 14.
Jour	Désigne un jour calendaire, c'est-à-dire tous les jours du calendrier de l'année, y compris les jours fériés, soit 365 jours par an ou 366 jours les années bissextiles.
Prestataire	Désigne un titulaire de marché de SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur désigné pour la réalisation de tout ou partie d'un Attendu ou d'une Étude prévu(e) à la Convention.
Résultats	Désigne tous les éléments, quels qu'en soient la forme, la nature et le support, qui résultent de l'exécution de la Convention, tels que, notamment, les œuvres, les logiciels, leurs mises à jour ou leurs nouvelles versions, les bases de données, les signes distinctifs, les noms de domaine, les informations, les sites internet, les rapports, les études, les marques, les dessins ou modèles, les inventions brevetables ou non au sens du code de la propriété intellectuelle, et plus généralement tous les éléments protégés ou non par des droits de propriété Intellectuelle ou par tout autre mode de protection, tels que le savoir-faire, le secret des affaires, les algorithmes, les modèles, le droit à l'image ou à la voix des personnes ou le droit à l'image des biens, en ce compris les Études et Attendus.
Solde	Désigne le restant à payer du montant visé à l'Article 7.1 pour règlement des Études et Attendus après déduction des appels de fonds déjà versés, dans les conditions prévues par les Articles 8.1.5 et 8.1.6.
Structure locale de coordination	Désigne le groupement d'intérêt public ou toute autre structure visé(e) à l'article L. 1215-8 du code des transports.
Synthèse(s) d'une Étude Réalisée	Désigne un résumé ou un extrait ou les résultats partiels ou complets d'une Étude Réalisée.
Synthèse (s) des Résultats	Désigne tout élément qui vient résumer les Résultats en vue de leur transmission aux Financeurs dans les conditions visées à l'ARTICLE 15. Les Synthèses des Résultats font partie intégrante des Études et Attendus

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

Attestation d'avancement :

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

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

État d'avancement au [date] :

Désignation de la phase	Taux d'avancement cumulé en %

Fait à

Signature du représentant du maître d'ouvrage :

Modèle d'état récapitulatif détaillé des dépenses pour 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 du bassin de vie d'Avignon

Etat du compte rectificatif au

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

Maitrise d'ouvrage - études internalisées

SNCF Gares & Connexions		Direction de projet	
Total			0,00 €

Etudes externalisées

Total			0,00 €

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

0,00%

Fait à _____, le _____

Nom et qualité du signataire

Cachet et signature

Tableau à utiliser pour SNCF Réseau

Les relevés de dépenses seront construits sur le modèle suivant :

État récapitulatif des dépenses

Projet : (Code projet)
 Période du :
 Phase :

(Intitulé du projet)

Exemple de principe

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

ANNEXE 3 : Échéanciers prévisionnels des appels de fonds

Calendrier prévisionnel des appels de fonds :

Phase préparatoire :

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

	T0	/	Solde	Total
% du besoin de financement	70 %	/	30 %	100 %
Budget courant Région (€HT)	93 926,00 €	/	40 254,00 €	134 180 €

Phase de consolidation :

Pour SNCF Réseau

	T0	/	/	Total
% du besoin de financement	90 %	/	10 %	100 %
Budget courant SNCF Réseau (€HT)	18 000,00 €	/	2 000,00 €	20 000,00 €

Pour SNCF Gares & Connexions

	T0	T0 + 6 mois	Solde	Total
% du besoin de financement	30 %	60 %	10 %	100 %
Budget courant SNCF Gares & Connexions (€HT)	30 327,30 €	60 654,60 €	10 109,10 €	101 091,00 €

Pour le Grand Avignon

	/	/	Solde	Total
% du besoin de financement	/	/	100 %	100 %
Budget courant Grand Avignon (€HT)	/	/	40 000,00 €	40 000,00 €

T0 = date de prise d'effet de la convention

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

Dénomination du maître d'ouvrage :

Nom du représentant légal du maître d'ouvrage :

Opération subventionnée : Convention relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut du SERM du bassin de vie d'Avignon.

Numéros des délibérations approuvant la Convention :

- Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur :
- Pour le Département du Vaucluse :
- Pour le Département du Gard :
- Pour le Grand Avignon :
- Pour la COVE :
- Pour Sorgues du Comtat :
- Pour Luberon Monts de Vaucluse Agglomération :
- Pour Terre de Provence Agglomération :
- Pour Pays des Sorgues Monts de Vaucluse :
- Pour la Ville d'Avignon :

Montant définitif des dépenses comptabilisées : € HT

J'atteste :

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

Fait à _____ , **en date du** _____

Signature du représentant de la Partie :

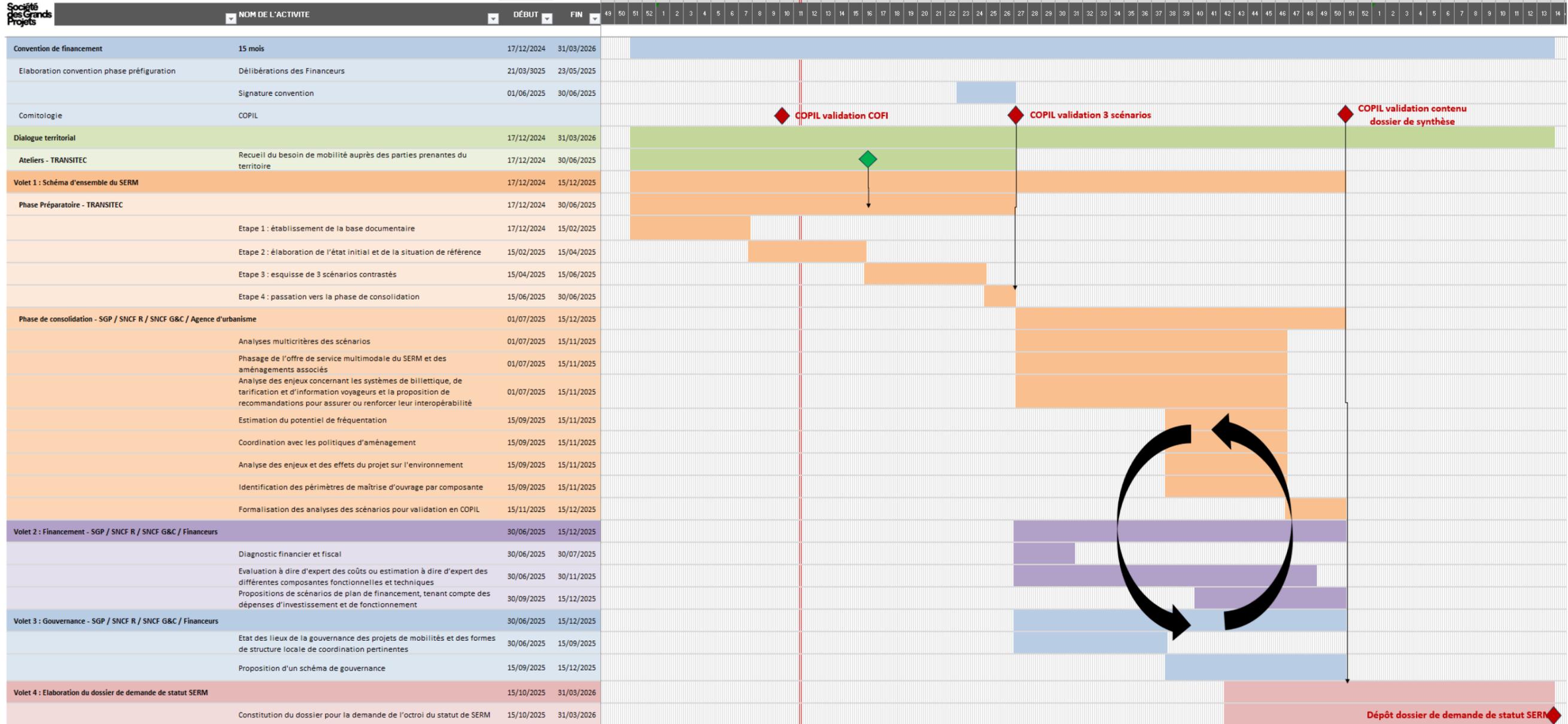
« certifié sincère et exact »

Cachet :

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

ANNEXE 5 : Calendrier prévisionnel de la phase de préfiguration

PLANNING PREVISIONNEL SERM DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON



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 Provence-Alpes-Côte d'Azur 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 Provence-Alpes-Côte d'Azur et les autorités compétentes en matière de mobilité présentent les résultats d'études et éléments détaillés sur l'ensemble des items développés en annexe, sous forme d'une « synthèse du projet ». Cette synthèse doit :

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

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

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

GUIDE - DÉFINIR ET CONCRÉTISER L'AMBITION DU SERM

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

		<ul style="list-style-type: none"> • Dimensionnement des stationnements tous modes en gare, - 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	<i>Articuler mobilités et aménagements urbains</i>	<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	- 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	- 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	- 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

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

Seconde partie : clauses relatives aux prestations d'assistance demandées par le Bénéficiaire

Article 20 Présentation du contexte

✚ Contexte national

La loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux (SERM) facilite leur mise en œuvre en mettant en place des outils à même d'accélérer leur réalisation.

Un SERM est une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire, et en la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service et les réseaux cyclables.

Les ambitions de SERM sont portées par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (régionales et locales). S'ils s'inscrivent dans une démarche nationale, il s'agit ainsi en premier lieu de projets locaux.

L'amélioration de la desserte a pour objectif de réduire la dépendance à la voiture, en favorisant le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs et partagés des automobilistes, et plus particulièrement des automobilistes seuls à bord de leur véhicule. Elle s'adresse notamment à des personnes qui résident en zone périurbaine et ont leurs activités au cœur de la métropole (travail, études, commerces, loisirs, etc.). Ce report modal permet à la fois de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de limiter la congestion des axes routiers principaux, et d'améliorer la qualité de vie dans les zones urbaines (qualité de l'air, bruit, pollution visuelle, pouvoir d'achat).

Le SERM représente une offre de services diversifiée de transports de voyageurs. Cette dernière s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire, tout en intégrant d'autres modalités de déplacement durable, telles que les transports en commun en site propre (Tramways, BHNS, car express, ...), les modes de déplacement doux (réseaux cyclables...), le covoiturage (lignes express...) ...

Les initiatives SERM doivent également inclure la gestion de l'intermodalité, notamment par le biais de la création ou de l'adaptation des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), ainsi que la mise en place ou le renforcement des services aux voyageurs (information et billettiques interopérables).

✚ Contexte régional

Le SERM, conçu dans une perspective de développement progressif, est structuré autour d'échéances à court terme (2025), à moyen terme (2030) et à long terme (2050). Il s'appuie à la fois sur des infrastructures et services de transports existants, ainsi que sur les nombreux grands projets de mobilité à la fois engagés ou en cours de réflexion, que l'on retrouve en région Provence-Alpes Côte d'Azur dans les Contrats de Plan Etat-Région (CPER), les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM), les plans de mobilité (PDM), les Plans Climat-Air-

Energie territoriaux (PCAET), le Système d'Information Billettique Régional (SIBR), et notamment sur la modernisation ferroviaire (phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur, système de signalisation européen de gestion du trafic ferroviaire, 4 lots d'ouverture à la concurrence).

A la suite de la conférence inaugurale officielle du lancement de la démarche SERM en Provence-Alpes-Côte d'Azur (1^{er} mars 2024), la Région, Cheffe de file de l'intermodalité, a soutenu les collectivités territoriales concernées dans le processus de labellisation SERM (élaboration de quatre « Dossier minute » repris en Annexe 1 ci-après).

Le 4 juillet 2024, le Ministère de la transition écologique a « labellisé » les 4 projets de SERM portés par la Région : le SERM azuréen, le SERM, Aix-Marseille-Provence, le SERM de l'aire toulonnaise et le SERM et l'aire avignonnaise.

Cette décision ministérielle 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.

Dans cet objectif, la Région poursuit l'accompagnement des collectivités des territoires impliqués dans l'élaboration des dossiers de synthèse SERM respectifs.

✚ Principales caractéristiques et spécificités des SERM labellisés

▪ Le SERM azuréen :

Le territoire de projet SERM azuréen se caractérise par la multiplicité des Communautés d'agglomération autour de la Métropole, par des partenariats déjà existants, par la congestion des réseaux, et par la plus grande fréquentation ferroviaire après l'Ile-de-France.

▪ Le SERM Aix-Marseille-Provence :

Le territoire de projet du SERM Aix-Marseille-Provence se caractérise par son exacte coïncidence avec le territoire de la Métropole, par un partenariat constitué par le binôme Région-Métropole, et par des études de l'utilisation métropolitaine du réseau ferroviaire déjà très avancée ainsi que par le projet du Réseau Express Métropolitain, fondé sur des lignes de cars à Haut Niveau de Service.

Il est précisé qu'en amont du SERM Aix-Marseille-Provence, une étude du schéma d'armature ferroviaire a été lancée pour définir des ambitions de services ferroviaires voyageur et fret aux horizons 2035 et 2050, évaluer et hiérarchiser les investissements à réaliser sur les lignes du ressort territorial métropolitain. Ce schéma est porté et piloté depuis 2022 par la Métropole Aix-Marseille-Provence en tant que maître d'ouvrage, en partenariat avec l'Etat, la Région et le Département des Bouches du Rhône dans le cadre d'une convention de financement. L'étude, après appel d'offres de la Métropole, a été confiée au bureau d'études Egis.

Une 1^{ère} phase d'étude a consisté dans un diagnostic problématisé, un état des pratiques de déplacements actuelles et projetées et une mise en évidence des enjeux.

Dans une deuxième phase d'étude, Egis a travaillé à l'élaboration de plusieurs propositions de scénarios. Un comité de pilotage prévu le 20 décembre 2024 permettra de retenir un scénario cible à 2050.

La dernière phase de l'étude consistera à approfondir ce scénario en termes de programmation 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 SERM de l'aire toulonnaise :**

Le SERM de l'aire toulonnaise est défini par le Y ferroviaire de Saint-Cyr-sur-Mer à Hyères et à Carnoules et par le service dit de « navette ferroviaire toulonnaise », et se caractérise par des ambitions encore peu définies et par la nécessité de rabattre les différents modes sur cette armature ferroviaire.

Ces trois SERM (azuréen, Aix-Marseille-Provence, aire toulonnaise) s'appuient sur deux projets structurants : le projet des phases 1 & 2 de la LNPCA et le projet Haute Performance Marseille-Vintimille.

▪ **Le SERM de l'aire avignonnaise :**

Le territoire de projet de l'aire avignonnaise se caractérise par le plus grand nombre de partenaires parmi les 4 SERM (*17 collectivités et partenaires directes et indirects, dont une partie est située en Occitanie*), une vision intermodale et inter-régionale déjà très développée, et un fort dynamisme dans la démarche de SERM.

Article 21 Objet des prestations d'assistance

21.1 Préambule

L'objectif de la démarche est de chercher à maximiser par étapes successives la part modale des transports collectifs tous modes, quelle que soit l'échelle de territoire retenue (locale, métropolitaine, régionale), grâce à une amélioration et une recherche avérée de cohérence des offres de transport au sein à la fois du SERM et du territoire régional.

Par offre de transport, on entend la caractérisation complète du service offert aux voyageurs :

- temps de parcours,
- fréquence et amplitude horaire,
- desserte,
- confort et capacités du matériel roulant, des zones d'attentes,
- tarification, information, vente de billets...

🚩 Contexte général d'exécution des missions

La mission du Titulaire s'inscrit dans le cadre d'une démarche très fortement partenariale portée par la Région au titre de sa compétence portant sur les mobilités régionales.

Cette démarche est donc copilotée par la Région, Bénéficiaire, l'État ainsi que les partenaires de chacun des SERM. Elle est structurée en 2 phases :

- **une première phase préparatoire, objet du présent marché - Phase 1 :**

Dans ce cadre, le Titulaire est missionné pour :

- 1- construire avec les partenaires de chacun des 4 SERM 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, ainsi que selon les SERM, les caractéristiques principales de 3 scénarios d'offre de services contrastés à l'horizon 2050.
- 2- élaborer en parallèle, en anticipation, en lien avec le Bénéficiaire et ses partenaires, le cahier des charges du ou des marchés nécessaire aux prestations prévues lors de la seconde phase ;
- 3- préparer et exécuter une phase de transition vers la seconde phase, comprenant :
 - o d'une part, la consolidation de l'ensemble des données et documents collectés et exploités, ainsi que tous les livrables produits au cours de sa mission d'assistance,
 - o d'autre part, la transmission de ces derniers au(x) prestataire(s) du ou des marchés de la seconde phase.

- **une seconde phase dédiée à la rédaction du dossier de synthèse de chaque SERM : cette seconde phase fera l'objet d'un marché ultérieur disjoint du présent marché - Phase 2 :**

Cette seconde phase aura pour objectifs :

- de compléter les productions réalisées dans le cadre du présent marché ;
- d'élaborer les différentes composantes des 4 projets de SERM ;
- de rédiger les dossiers de synthèse permettant aux partenaires correspondants de candidater à l'obtention du statut SERM.

🚩 Glossaire

Dans le présent marché, on désigne :

- par « SERM » : une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire, et en la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service et les réseaux cyclables.
- par « partenaires » : pour chacun des SERM, l'Etat et les collectivités dites de plein exercice (Etablissement Public de Coopération Intercommunal-EPCI- et Métropole concernés et financeurs de cette Phase 1) et pour le SERM azuréen la Principauté de Monaco, comme précisé en Annexe 2 des présentes.
- par « espace partagé » : plateforme de gestion de contenu permettant de gérer et d'organiser du contenu (fichiers, images, vidéos, listes dynamiques, etc..), de le partager et d'y accéder en ligne mise à disposition du Bénéficiaire.

🚩 Dispositif de gouvernance de l'exécution des missions

La gouvernance des missions objet des présentes est structurée comme suit :

- Pour le suivi général des missions :

- **Reuves de projet** : Réunions internes bilatérales hebdomadaires Titulaire-Bénéficiaire ; la première Revue de projet constituera la Réunion de lancement du marché.
Le Bénéficiaire pourra être accompagné de partenaires et notamment de l'Etat.
 - **Auditions** : Réunions externes avec les acteurs clefs du territoire de niveau régional et local (élus et services techniques des EPCI, de l'Etat, gestionnaires d'infrastructures, opérateurs publics ou privés de transports collectifs de voyageurs publics ou privé sous DSP), les agences d'urbanisme ou encore les interlocuteurs proposant des services de mobilités alternatives (covoiturage,...) ou ceux situés en dehors de la région Provence-Alpes Côte d'Azur (exemple SERM de l'aire avignonnaise ou SERM de l'aire azuréenne). Il est précisé pour le SERM Aix-Marseille-Provence, la Métropole Aix-Marseille-Provence sera l'interlocuteur unique des opérateurs publics ou privés de transports collectifs de voyageurs. Les auditions seront réalisées pendant l'Etape 1 avec les interlocuteurs techniques des partenaires et entités identifiées (liste à valider avec le Bénéficiaire lors de la Réunion de lancement), et pendant l'Etape 2 avec les interlocuteurs politiques des partenaires et des territoires associés (liste à valider à avec les partenaires de chacun des SERM lors des Comités techniques).
 - **Comités techniques (COTECH)** : réunions collectives territorialisées de suivi de projet mensuelles et le cas échéant réunions de préparation des comités de pilotage, avec le Bénéficiaire, les partenaires, ainsi que le cas échéant d'autres collectivités territoriales.
- Pour la validation des étapes 2 et 3 :
- **Comités de pilotage (COFIL)** : réunions collectives territorialisées de validation des étapes 2 et 3 avec le Bénéficiaire, les partenaires et le cas échéant d'autres collectivités à la demande des partenaires.

Il est précisé que l'Etape 5 donnera lieu à une réunion spécifique organisée par le Bénéficiaire avec les partenaires, le Titulaire et le ou les prestataire(s) de la Phase 2.

Appellation	Types de réunion	Objet	Nombre prévisionnel*
Reuves de projet	Réunions internes bilatérales hebdomadaires Titulaire-Bénéficiaire	Examen de l'avancement contractuel et technique des prestations, sur des sujets techniques adhoc, sur les interfaces à gérer avec d'autres prestataires le cas échéant, et sur la prise en compte des observations du Bénéficiaire et de ses éventuels partenaires sur les livrables remis	24
Auditions	Réunions externes bilatérales	Rencontres avec les interlocuteurs techniques des 4 territoires de SERM (Directions déconcentrées et agences de l'Etat, services techniques des collectivités territoriales, gestionnaires d'infrastructures, gestionnaires de réseaux de transports publics de	40

22

		voyageurs, ...) dans le cadre de l'Etape 1, et les instances politiques des EPCI et Métropoles, dans le cadre de l'Etape 2, – 1 réunion pour chacune des 30 collectivités partenaires et chacun des 10 opérateurs**	
Comités techniques	Reuves et réunions externes collectives territorialisées	COTECH - Revues de projets mensuelles territorialisées avec les partenaires dans chaque SERM	6 par SERM 24 au total
Comités de pilotage		COFIL – réunions territorialisées avec les partenaires dans chaque SERM de validation d'étapes et de livrables	2 par SERM 8 au total

*hors Etape 5

**la Métropole Aix-Marseille-Provence sera l'interlocuteur unique des opérateurs de transport en commun et gestionnaires d'infrastructure métropolitains ; elle pourra le cas échéant à sa discrétion convier lors des auditions lesdits opérateurs et gestionnaires.

Les objectifs, les participants, les attendus de ces réunions sont détaillés ci-après au point 22.4 ci-après.

21.2 Description des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage

La mission d'assistance confiée au Titulaire est structurée en 5 étapes :

- Etape 1 : Etablissement de la base documentaire (recueil, analyse, sélection, exploitation et synthèse des données)
- Etape 2 : Description de l'état initial et de la situation de référence commentée des réseaux et dessertes tous modes, ainsi que des services aux voyageurs
- Etape 3 : Elaboration de trois scénarios contrastés de niveau Esquisse
- Etape 4 : Assistance à l'élaboration des documents de consultation du marché de la Phase 2
- Etape 5 : Finalisation et passation

Les étapes 1 à 3 et 5 constituent des étapes successives et propres à chacun des quatre SERM.

L'étape 4 est réalisée en parallèle des quatre autres étapes et concerne l'ensemble des quatre SERM.

21.2.1 Etape 1 - Etablissement de la base documentaire (recueil, analyse, sélection et exploitation des données)

- Objectif

23

Le Titulaire organise et assure la collecte, l'analyse, la sélection, le stockage des documents et données dans l'espace partagé mis à sa disposition par le Bénéficiaire ainsi que leur analyse.

- Contenu de la prestation

Le Titulaire devra :

- compléter le cas échéant la liste des principales données nécessaires à sa mission qu'il aura pu identifier lors de l'établissement du devis préalable au présent marché subséquent, quel que soit le territoire SERM concerné, sans présumer de leur disponibilité à date ;
- identifier les domaines techniques où une sous-traitance, non prévue lors de l'établissement du devis préalable au présent marché subséquent, pourrait s'avérer nécessaire pour l'analyse de certaines données, au regard de la typologie de ces données techniques (ex : ferroviaire) ou thématique (environnement) dans un contexte temporel par ailleurs contraint, et d'en informer expressément le Bénéficiaire ; cette sous-traitance fera le cas échéant l'objet d'un bon de commande spécifique ;
- pour chacun des 4 SERM :
 - o prendre connaissance des documents produits dans le cadre de tous travaux liés à l'offre de mobilités, et notamment ceux découlant de la Loi LOM ayant débouché sur l'élaboration des projets de Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) et stockés dans l'espace partagé mis à sa disposition par le Bénéficiaire ;
 - o collecter et organiser au sein de l'espace partagé tous documents ou données à caractère public ou privé disponibles ou en cours d'élaboration nécessaires à l'exécution de ses missions et des étapes 2 à 5 ;
 - o Pour le SERM azuréen, le SERM de l'aire toulonnaise et le SERM de l'aire avignonnaise :
 - ⇒ s'approprier l'ensemble de ces études et données et en mener une analyse critique ;
 - ⇒ élaborer à destination du Bénéficiaire et des partenaires du projet de SERM une note synthétique argumentée par SERM mettant en exergue :
 - un état des lieux rapide, en quelques faits et chiffres, des documents collectés sur les différents territoires administratifs composant le SERM,
 - les documents et données qu'il préconise de retenir, avec en annexe la liste de référence des documents retenus : l'intitulé de l'étude ou du document, la date de production, l'EPCI ou la structure qui aura élaboré le document, les pages des extraits ou passages retenus,
 - les limites éventuelles des documents analysés (méthodologie, données incomplètes ou manquantes), ainsi que les éventuelles propositions afin d'y remédier (réalisation de prestations par

24

exemple dont il précisera la nature, l'objet, de délai de réalisation ainsi qu'une fourchette de coût),

- des propositions argumentées, chiffrées et inscrites dans le temps pour compléter les données restant à acquérir ;
 - o Pour le SERM Aix-Marseille-Provence :
 - ⇒ s'approprier l'ensemble de ces études et données ;
 - ⇒ élaborer à destination du Bénéficiaire et des partenaires du projet de SERM Aix-Marseille-Provence une note synthétique mettant en exergue :
 - un état des lieux rapide, en quelques faits et chiffres, des documents collectés,
 - les documents et données qu'il préconise de retenir, avec en annexe la liste de référence des documents retenus : l'intitulé de l'étude ou du document, la date de production, l'EPCI ou la structure qui aura élaboré le document, les pages des extraits ou passages retenus,
 - o compléter cette base de données au cours de la mission.
- Organisation de la mission

Le Titulaire proposera une organisation, les modalités de collationnements et le planning d'acquisition des données nécessaires à l'atteinte des objectifs des études.

Le Bénéficiaire prévoit une présentation de l'espace partagé à destination du Titulaire et de son équipe projet à l'occasion de la Réunion de lancement.

Il convient de noter qu'il existe déjà une synthèse des documents de planification principaux (SRADDET, SCOT, PDU, PLM) réalisée par les agences d'urbanisme sur leurs territoires respectifs. Cette synthèse récente est de nature à alléger significativement cette étape de collecte de données et de diagnostic territorial.

Le recueil de ces données sera réalisé, avec l'appui du Bénéficiaire et de ses partenaires impliqués dans les 4 SERM, notamment à l'occasion d'auditions techniques qu'il sera chargé d'organiser.

La liste des interlocuteurs à rencontrer est arrêtée avec le Bénéficiaire lors de la Réunion de lancement.

Le nombre d'auditions à réaliser sera fonction de la composition territoriale de chaque SERM (partenaires impliqués directement ou indirectement) et des acteurs précités.

Ce nombre est estimé par le Bénéficiaire à un maximum de 40 pour l'ensemble des 4 SERM. Toutefois le Bénéficiaire peut passer une ou plusieurs commande(s) de prestations complémentaires en cas de besoin d'auditions supplémentaires (1 bon de commande complémentaire par audition).

Des données à caractère confidentielles peuvent être transmises au Titulaire notamment par les transporteurs ou gestionnaires d'infrastructures. Dans ce cas le Titulaire s'engage à signer un accord de confidentialité avec les structures concernées, et à limiter la diffusion de ces données.

25

La note synthétique d'un SERM sera présentée et validée en COTECH dudit SERM.

- Points de vigilance

La charge de travail et le contenu des prestations à réaliser sur cette partie de la mission seront spécifiques à chacun des 4 SERM en fonction du nombre d'interlocuteurs à rencontrer et de la quantité des données disponibles.

Si la plupart du temps les acteurs disposent sur le territoire d'une quantité de données relativement importante, il n'existe aucune donnée consolidée à l'échelle du SERM.

L'enjeu consistera à disposer le plus rapidement possible des données manquantes essentielles permettant de produire des analyses de qualité sur l'ensemble des territoires composant chacun des 4 SERM.

Le Bénéficiaire, après discussion avec ses partenaires, en fonction des délais restant, du niveau d'importance des données restant à acquérir, autorisera le Titulaire, par voie de bon(s) de commande supplémentaire(s), à réaliser, les prestations complémentaires identifiées.

- Livrables

- note de synthèse argumentée par SERM ;
- mise à jour de l'espace partagé et du sommaire, avec création d'un dossier d'archivage avec les documents et données non retenus.

21.2.2 Etape 2 - Elaboration de l'état initial et de la situation de référence commentés des réseaux et dessertes tous modes, et des services aux voyageurs

- Objectifs

Cette mission d'assistance constitue une étape clef de la démarche. Elle doit permettre de réaliser à l'échelle de chaque SERM une toute première analyse critique des réseaux, dessertes et des services aux voyageurs.

Les auditions réalisées lors de cette étape visent davantage à recueillir les orientations et la vision stratégique et « politique » de la démarche de SERM des partenaires et des territoires associés identifiés avec le Bénéficiaire et les partenaires: leurs lectures des dysfonctionnements, leurs attentes vis-à-vis de la démarche, les mesures déjà mises en place dans la logique SERM, les projets qu'ils portent ainsi que leur vision de l'évolution du territoire aux différents horizons. Elle permettra notamment d'alimenter la construction des scénarios de projet.

Cette étape consiste :

- à établir un état des lieux initial et une situation de référence (Version 0) des réseaux (infrastructures) et dessertes tous modes, et des services aux voyageurs. .

- Contenu de la prestation

Il est entendu par :

26

- Situation initiale : un état des lieux des réseaux, des dessertes et des services aux voyageurs existants
- Situation de référence : le système de transport et l'offre de mobilités à horizon de la réalisation des SERM, tels que qu'il ressort des opérations, cadrages et projets en cours de réalisation indépendamment de tout projet de SERM, ou bénéficiant d'ores-et-déjà de financements pour la phase de réalisation.

Après une analyse plus approfondie des documents et données retenus à l'issue de l'étape 1, sont attendues les missions suivantes :

1- Etablissement d'un état des lieux initial (version 0) des réseaux, des dessertes et des services aux voyageurs.

Le Titulaire devra élaborer un état des lieux initial commenté (version 0) comprenant :

- un portrait socio-économique du territoire sur la base des données en sa possession
- le périmètre géographique et administratif
- les réseaux (infrastructures) et les dessertes (offres de transport) tous modes (train, bus, vélo, autopartage) y compris le passage d'un mode à l'autre
- les services aux voyageurs (billettique, information aux voyageurs)
- les principaux défis à relever en termes de mobilité, de transition écologique, d'aménagement durable.

En ce qui concerne plus particulièrement les réseaux et les dessertes tous modes des SERM azuréen, de l'aire toulonnaise et de l'aire avignonnaise, il s'agira :

- o de procéder à une analyse après juxtaposition des réseaux et dessertes par mode, puis tous modes ;
- o d'identifier les éléments positifs, les doublons et lacunes entre les modes,
- o d'analyser leur niveau d'interconnexion et d'intermodalité aux niveaux du SERM et du territoire régional.

Il est demandé dans ce cadre au Titulaire :

- o de repérer les principaux Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM),
- o de vérifier la cohérence des réseaux et dessertes au sein du territoire du SERM et l'articulation de ces derniers avec les dessertes régionales publiques (ZOU TER et LER) ou privées (ex : Flixbus, etc.) ainsi que d'autres offres éventuelles (covoiturage...),
- o de répertorier les éventuelles politiques votées, les principaux objectifs, les mesures déjà existantes pour faciliter le rabattement sur les PEM.

Il est précisé qu'un tel état des lieux existe d'ores-et-déjà pour le SERM Aix-Marseille-Provence.

Pour des contraintes de délai et dans un objectif de meilleure lisibilité, il convient de limiter le niveau de précision, de présentation des systèmes de mobilité :

- o les réseaux ferroviaires sont à présenter intégralement (lignes et points d'arrêts)
- o pour les réseaux routiers, ne sont à présenter que les points d'arrêts intermodaux existants ou à créer (zone d'interconnexion entre une desserte routière et un autre mode de transport collectif ou privé) ;
- o de même, pour les itinéraires mode doux, ne sont à représenter que les points de convergence dans une logique de rabattement, et les sections d'itinéraires à enjeux intercommunaux.

27

Ce principe qui régit le niveau de précision des analyses et des présentations est à étendre à tous les modes et à toutes les phases d'études.

- Livrable
 - Rapport d'analyse commenté « Etat initial des réseaux, dessertes tous modes, et services aux voyageurs – Version 0 » ; le document doit comporter toutes représentations graphiques nécessaires à la bonne compréhension des éléments présentés.

2- Etablissement d'une situation de référence des réseaux, des dessertes, et des services aux voyageurs

Le Titulaire doit compléter l'état des lieux initial commenté des réseaux, des dessertes tous modes et des services aux voyageurs avec les informations dont il disposera sur les projets tous modes, tant sur l'infrastructure que sur les dessertes, en cours de réalisation indépendamment de tout projet de SERM.

Les projets des territoires bénéficiant d'ores-et-déjà de financements pour la phase de réalisation devront également être intégrés.

Enfin les projets dont les financements ne sont que partiellement approuvés (exemple : phase d'études en cours) ou qui sont inscrits dans les documents de programmation, en dehors de tout plan de financement, devront être listés. Leur intégration dans le scénario de référence sera étudiée et validée en revues de projet

En sus, il devra identifier les ambitions à moyen et long terme des partenaires sur le périmètre du SERM (2030, 2035, 2050) notamment via les auditions.

La méthodologie à utiliser pour cette prestation est la même que celle de l'état initial, objet de l'article précédent.

- Livrable
 - Rapport d'analyse commenté « Situation de références des réseaux, des dessertes et des services aux voyageurs tous modes – version 0 ». Le document produit doit comporter toutes représentations graphiques nécessaires à la bonne compréhension des éléments présentés.

3- Validation par les partenaires– COTECH/COPIL

Le Titulaire devra présenter en COTECH les deux rapports issus de cette étape et les faire valider en COPIL.

Ces documents, une fois validés par le Bénéficiaire et les partenaires, serviront de support à l'Étape 3.

21.2.3 Etape 3 - Esquisse de trois scénarios de projets contrastés (2050)

- Objectifs et contenu
 - o Pour les SERM azuréen, de l'aire toulonnaise et de l'aire avignonnaise

Le Titulaire est chargé d'élaborer 3 esquisses de scénarios contrastés : un scénario optimisé, un scénario intermédiaire et un scénario ambitieux.

28

Par exemple : un scénario optimisé fondé sur une grande sobriété en termes d'investissements sur les infrastructures, un scénario intermédiaire sur l'offre maximale permise par l'infrastructure existante sans développement d'envergure, et un scénario ambitieux reposant sur un déploiement d'infrastructures y compris nouvelles. Le délai dévolu au présent marché, ne pouvant permettre une analyse approfondie, cette dernière sera réalisée dans le cadre du marché Phase 2.

Le Titulaire propose aux partenaires une caractérisation de trois scénarios selon les ambitions identifiées pendant l'étape 2, selon deux constructions possibles :

- 3 scénarios distincts exclusifs les uns des autres, -
- 3 scénarios compatibles, constituant 3 états successifs de développement du système de mobilité, les 2 plus modestes étant ainsi des étapes pour atteindre le scénario 3 ambitieux.

Il est précisé que plusieurs scénarios ont déjà été étudiés pour le SERM Aix-Marseille-Provence et qu'il convient d'intégrer le scénario cible validé par les partenaires concernés.

Selon les territoires de SERM, certains partenaires pourront préférer 3 scénarios 2050 exclusifs, d'autres préféreront une cible unique 2050 avec 2 jalons intermédiaires

Le Titulaire devra intégrer dans ses livrables les recommandations effectuées par l'Etat dans les courriers de labellisation en annexe 1 ci-après.

Il devra également mettre à jour la liste des données et études manquantes qu'il estime nécessaires pour la Phase 2, en fonction des scénarios, avec identification des maîtres d'ouvrage, des objectifs et établissement à dire d'experts d'un calendrier de réalisation d'un coût prévisionnel.

En sus le Titulaire réalisera un benchmark de scénarios produits dans d'autres SERM ; un catalogue d'au moins 5 références est attendu.

Le Titulaire devra présenter en COTECH les livrables issus de cette étape et les faire valider en COPIL.

- Livrables
 - Pour l'ensemble des quatre SERM :
 - o Benchmark de scénarios produits dans d'autres SERM
 - o Liste des études nécessaires pour compléter les données et documents en fonction des scénarios, avec identification des maîtres d'ouvrage, des objectifs et établissement à dire d'experts d'un calendrier de réalisation d'un coût prévisionnel
 - Pour les SERM azuréen, de l'aire toulonnaise et de l'aire avignonnaise :
 - o 3 scénarios contrastés (format power point)
 - Pour le SERM Aix-Marseille-Provence :
 - o Le scénario cible retenu aux termes de l'étude du schéma d'armature citée à l'article 20 ci-avant.

21.2.4 Etape 4 - Assistance à l'élaboration des documents de consultation du marché de la Phase 2

Pour rappel, le process de préparation à l'obtention du statut de SERM a été scindé en deux phases par le Bénéficiaire :

- Une phase préparatoire, objet des présentes missions (Phase 1)

29

- Une phase de rédaction des dossiers de synthèse, objet de marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage distincts (Phase 2)

La stratégie marché de cette seconde phase est en cours de définition et validation et sera confirmée lors de la Réunion de lancement. Il est d'ores-et-déjà indiqué que le Bénéficiaire prévoit l'allotissement du marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage de la Phase 2 comme suit :

- Quatre lots « génériques » pour chacun des quatre SERM :
 - un lot dédié au SERM azuréen
 - un lot dédié au SERM de l'aire avignonnaise
 - un lot dédié au SERM Aix-Marseille-Provence
 - un lot dédié au SERM de l'aire toulonnaise

Ces 4 lots géographiques comprendront les missions suivantes :

1. Etudes techniques et AMO pour définir le projet de mobilité, piloter les études, la concertation et rédiger les 4 dossiers de synthèse
Au titre de ce volet technique, il est prévu de compléter et amender la liste des études devant être réalisées esquissée par le Titulaire dans le cadre de l'Etape 3.
 2. Evaluation environnementale dont la résilience au changement climatique et la maîtrise de l'urbanisation
 3. Evaluation socio-économique et bilan carbone.
- Deux lots pour les thématiques juridiques et financières :
 - un lot pour le volet juridique des SERM : Montage juridique pour le choix de la « structure locale de coordination » (GIP, syndicat mixte, etc.) et l'analyse du recours à la Société des Grands Projets (SGP) ;
 - un lot pour l'appui quant aux éléments financiers des SERM : Montage financier pour la construction du modèle économique du SERM, les ressources financières, la tarification et les flux financiers entre partenaires.

Ces deux lots porteront sur les quatre SERM.

La durée prévisionnelle du marché est à date comprise entre 9 et 12 mois.

- Objectif
 - En parallèle des étapes 1 à 3, aide à la structuration et à la rédaction de certaines pièces du ou des marchés de la Phase 2

- Contenu de la prestation

Le Titulaire est missionné pour :

- Réaliser, sur la base d'éléments transmis par la Région et les partenaires, en tout premier lieu un rapide benchmark portant sur des marchés publiés ou en cours de finalisation pour la réalisation des études préalables à la rédaction des dossiers de synthèse d'autres régions, identifier les meilleures pratiques ou méthodologies adaptées à la contrainte temps (cf. points de vigilance) et aux besoins du Bénéficiaire ;
- produire une note d'analyse des avantages et inconvénients du recours à la SGP pour le déploiement des SERM après l'obtention du statut par arrêté ministériel ;
- dans le cadre de l'aide à la rédaction des documents de consultation de la Phase 2 :

30

- élaborer des propositions d'organisation, de process, de méthodologies et d'outils,
- élaborer un planning prévisionnel ;
- proposer de manière argumentée des critères de sélection des offres et les pondérations associées le cas échéant ;
- proposer un prix objectif ainsi qu'un découpage des éléments financiers étant précisé que le marché devra se composer d'une partie à prix global et forfaitaire, ainsi que, dans une moindre mesure, des prestations complémentaires sur bon de commande ;
- rédiger le Cahier des Clauses Techniques Particulières, la DPGF, le BPU, le DQE.

Il est précisé que les documents non listés ci-dessus seront rédigés par le Bénéficiaire avec le concours des partenaires.

L'ensemble des documents de consultation de la Phase 2 devront faire l'objet d'une validation pour chacun des SERM en COTECH.

- Livrables

- Note benchmark
- Analyse du recours à la SGP pour le déploiement des SERM après obtention du statut
- CCTP, DPGF, BPU, DQE
- planning

21.2.5 Etape 5 – Finalisation et passation avec le prestataire de la Phase 2

- Objectif

- Assurer la passation entre la phase préparatoire objet du présent marché et la phase d'études et de rédaction des dossiers de synthèses

- Contenu de la prestation

Le Titulaire doit :

- S'assurer de la complétude de l'espace partagé, pour permettre la transmission au titulaire du marché de la Phase 2 de la totalité des documents et données collectés au titre du présent marché, ainsi que des analyses et notes produites ;
- Au cours de la réunion de passation organisée par le Bénéficiaire, le Titulaire présentera :
 - un bilan contrasté de la Phase 1 (ce qui a été réalisé, les limites...)
 - la structure et le contenu de l'espace partagé.

Il attirera notamment l'attention du prestataire sur les éléments qui auront été versés dans le sous-dossier dédié au Dossier de synthèse et intégré dans le sommaire du projet de dossier.

- Livrables

- arborescence - sommaire du fonds documentaire
- liste des documents versés ou produits, par SERM
- ensemble des livrables

31

- bilan contrasté de la prestation

Article 22 Pilotage et suivi de la mission

22.1 Pilotage et suivi de la mission par le Bénéficiaire : interlocuteurs désignés

Dans le cadre de sa mission, le Titulaire aura à travailler avec différents interlocuteurs au sein de la structure du Bénéficiaire, la Direction Générale Adjointe des Transports, des mobilités, et des Grands Equipements (DGTMGÉ).

Le Bénéficiaire désigne à date les interlocuteurs ci-après (liste non exhaustive) dont les coordonnées seront communiquées au Titulaire lors de la Réunion de lancement :

- **Direction des Infrastructures et des Grands Equipements (DIGE)**

Le Représentant de la CATP pour l'exécution des présentes : Didier BIAU, Directeur

- **Service Infrastructures Ferroviaires et Pôles d'Echanges (SIFPE)**

Nicolas ALLA, Chef du Service SIFPE, interlocuteur principal du Titulaire dans l'attente de la nomination d'un Chef de Mission en charge des SERM (en cours de recrutement)

- Marion PELLEGRINI, Chargée de mission territoriale - Côte d'Azur et SERM azuréen
- Jeanne-Marie BREMOND, Chargée de mission territoriale - Var et SERM aire toulonnaise
- Patricia HARINCK, Chargée de mission des Bouches du Rhône et du Vaucluse et SERM Aix-Marseille-Provence et aire avignonnaise

La liste de l'ensemble des agents des différentes directions impliqués dans le projet des 4 SERM (Direction des Transports Scolaires et Interurbains-DTSSI, Direction des Trains Régionaux et de l'Intermodalité-DTRI, etc...) sera communiquée au Titulaire lors de la Réunion de lancement.

Les interlocuteurs de la Région seront sollicités notamment dans le cadre des revues de projet.

22.2 Organisation du Titulaire pour le marché

22.2.1 Equipe du Titulaire

Les prestations d'assistance sont réalisées dans un contexte contraint en raison du calendrier global de la démarche exposé à l'article 20 ci-avant et de la territorialisation des enjeux.

Cette mission nécessite de ce fait une très forte disponibilité et réactivité de la part du Titulaire vis-à-vis des équipes du Bénéficiaire en charge du pilotage du projet SERM en général, ainsi qu'un niveau élevé d'expertise. En effet, les études et phasages proposés pourront engager le Bénéficiaire, l'Etat et les collectivités pour plusieurs décennies.

L'équipe projet du Titulaire doit :

- comporter des niveaux d'expertises dans les domaines, par exemple, des transports (analyse des systèmes de transports, conception de projets ou optimisation d'offres de services de transport), de la gestion de projets complexes auprès d'interlocuteurs politiques.

Sur les sujets traités du ferroviaire et de l'environnement dans le cadre de cette mission, le Titulaire est autorisé à sous-traiter à des prestataires spécialisés, dans un objectif d'efficacité et de gain de temps. Dans ce cas, un ou plusieurs bons de commande supplémentaires pourront être conclus ;

- permettre l'exécution des missions simultanément pour chacun des quatre SERM.

Le Titulaire désigne dans son offre technique les intervenants clés pour l'exécution des prestations, qui ne pourront être modifiés en cours d'exécution du marché que dans les conditions indiquées à l'article 3.4.3 du CCG-PI. Ces intervenants clés pour l'exécution des missions du présent marché sont :

- Directeur de projet : Chef-fe de projet senior
- Adjoint-e et/ou suppléant-e qui pourra être un des référents géographiques
- 4 Référents géographique distincts

Remarque : Le/la Directeur/riche de projet ne pourra assurer le rôle de référent géographique.

S'agissant des autres fonctions, une même personne physique peut assurer le rôle de plusieurs de ces intervenants clés, sous réserve d'assurer sa disponibilité suffisante.

22.2.2 Pilotage et suivi administratif et financier

Le Titulaire doit assurer le pilotage et le suivi opérationnel, administratif et financier du présent marché.

Il est demandé au Titulaire de mettre en œuvre les outils supports nécessaires à l'exécution des prestations demandées.

Le/la Directeur/riche de projet est responsable vis-à-vis du Bénéficiaire de la planification et/ou du suivi :

- des activités de Référents géographique de son équipe projet affectés sur chacun des quatre SERM,
- de l'ensemble des actions et des prestations.

Il/elle présentera lors des Revues de projet avec le Bénéficiaire :

- des tableaux de bord opérationnels et financier ;
- le planning des prestations et actions réalisées,
- le planning des différentes réunions quel que soit leur type ;
- le planning de production et de validation des différents livrables à destination du Bénéficiaire et des partenaires ;
- un récapitulatif des documents collectés ou produits ;
- un tableau de suivi financier du présent marché.

Le Titulaire présentera le dispositif qu'il met en œuvre pour garantir d'une part la qualité de ses prestations et de ses livrables, et notamment un processus de contrôle interne et externe à préciser par ses soins, et d'autre part un dispositif de respect des délais, dont un planning détaillé de production.

Ce contrôle pourra être réalisé par le Directeur/riche de projet. Il sera formalisé et communiqué au Bénéficiaire. Il devra s'exercer au plus tard avant la remise du premier livrable.

A toutes les étapes de ses actions, le Titulaire rendra régulièrement compte au Bénéficiaire et notamment lors des revues de projet.

22.3 Mise à disposition et utilisation de l'espace partagé

Le Bénéficiaire met à disposition du Titulaire pour l'exécution de ses missions un espace partagé. Cet espace partagé est accessible à toute personne habilitée.

Le Bénéficiaire prévoit une présentation de l'espace partagé à destination du Titulaire et de son équipe projet à l'occasion de la Réunion de lancement.

Cet espace partagé contient d'ores-et-déjà :

- l'ensemble des documents produits dans le cadre de tous travaux liés à l'offre de mobilités, et notamment ceux découlant de la Loi LOM ayant débouché sur l'élaboration des projets de Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) ;
- une synthèse des documents de planification principaux (SRADDET, SCOT, PDU, PLM) réalisée par les agences d'urbanisme sur leurs territoires respectifs.

Le Titulaire proposera au démarrage de la mission :

- l'arborescence numérique ;
- les règles de fonctionnement du fonds documentaire de cet espace partagé.

Il est précisé que cet espace partagé devra faire apparaître les documents et données collectés mais non retenu au terme de l'étape 1, ainsi qu'un dossier dédié au dossier de synthèse reprenant l'arborescence fixée par l'Etat et un sommaire mis à jour pendant toute la durée de la mission.

Le Titulaire devra verser au fil de l'eau dans cet espace partagé l'ensemble des données et documents collectés, ainsi que les productions réalisées (livrables, comptes-rendus, supports de présentation...), y compris les versions projets dans l'attente de versions consolidées et validées.

22.4 Gestion des réunions et des contacts externes

La présence physique du/de la Directeur/rice de projet (ou son adjoint-e) est obligatoire à toutes les réunions :

- en présentiel pour les COTECH et les COPIL,
- en présentiel à la Revue de projet de lancement des missions.

Pour chaque réunion, le Titulaire jugera l'opportunité de faire accompagner ou non le/la Directeur/rice de projet par les référent-e-s et expert-e-s, afin de favoriser des réunions efficaces et de contribuer à la maîtrise des délais.

La gouvernance des missions objet des présentes est structurée comme suit :

- Pour le suivi général des missions :
 - **Reuves de projet** : Réunions internes bilatérales hebdomadaires Titulaire-Bénéficiaire. Ces réunions portent sur l'examen de l'avancement contractuel et technique des prestations, sur des sujets techniques adhoc, sur les

interfaces à gérer avec d'autres et éventuels prestataires, et sur la prise en compte des observations du Bénéficiaire et de ses éventuels partenaires sur les livrables remis.

Ce reporting portera sur l'ensemble des missions confiées au Titulaire.

L'étape 1 fera l'objet d'une validation lors d'une Revue de projet.

La première Revue de projet constituera la Réunion de lancement du marché et réunira en sus les partenaires.

Le Bénéficiaire pourra être accompagné de partenaires et notamment de l'Etat.

Auditions : Réunions externes avec les acteurs clefs du territoire de niveau régional et local (élus et services techniques de l'Etat, des EPCI, des gestionnaires d'infrastructures, des opérateurs publics ou privés de transports collectifs de voyageurs publics ou privé sous DSP), agences d'urbanisme ou encore les interlocuteurs proposant des services de mobilités alternatives (covoiturage,...) ou ceux situés en dehors de la région Provence-Alpes Côte d'Azur (exemple SERM de l'aire avignonnaise ou SERM de l'aire azurélienne). Il est précisé pour le SERM Aix-Marseille-Provence, la Métropole Aix-Marseille-Provence sera l'interlocuteur unique des opérateurs publics ou privés de transports collectifs de voyageurs publics. Les auditions seront réalisées pendant l'Etape 1 avec les interlocuteurs techniques des partenaires et entités identifiées (liste à valider avec le Bénéficiaire lors de la Réunion de lancement), et pendant l'Etape 2 avec les interlocuteurs politiques des partenaires et des territoires associés (liste à valider à avec les partenaires de chacun des SERM lors des Comités techniques).

- **Comités techniques (COTECH)** : réunions collectives territorialisées de suivi de projet mensuelles et le cas échéant réunions de préparation des comités de pilotage, avec le Bénéficiaire, les partenaires et le cas échéant d'autres collectivités à la demande des partenaires.
Le Titulaire devra présenter le calendrier de réalisation de l'étape en cours lors des premiers Comités techniques de chaque étape.

- Pour la validation des étapes 2 et 3 :

- **Comité de pilotage (COPIL)** : réunions collectives territorialisées de validation des étapes 2 et 3 avec le Bénéficiaire, les partenaires et le cas échéant d'autres collectivités à la demande des partenaires.

Il est précisé que l'Etape 5 donnera lieu à une réunion spécifique par SERM organisée par le Bénéficiaire avec les partenaires, le Titulaire et le ou les prestataire(s) de la Phase 2.

Appellation	Types de réunion	Objet	Nombre prévisionnel*
Reuves de projet	Réunions internes bilatérales hebdomadaires Titulaire-Bénéficiaire	Examen de l'avancement contractuel et technique des prestations, sur des sujets techniques adhoc, sur les interfaces à gérer avec d'autres prestataires le cas échéant, et sur la	24

		prise en compte des observations du Bénéficiaire et de ses éventuels partenaires sur les livrables remis	
Auditions	Réunions externes bilatérales	Rencontres avec les interlocuteurs techniques des 4 territoires de SERM (Directions déconcentrées et agences de l'Etat, services techniques des collectivités territoriales, gestionnaires d'infrastructures, gestionnaires de réseaux de transports publics de voyageurs, ...) dans le cadre de l'Etape 1, et les instances politiques des EPCI et Métropoles, dans le cadre de l'Etape 2, – 1 réunion pour chacune des 30 collectivités partenaires et chacun des 10 opérateurs**	40
Comités technique	Revue et réunions externes collectives territorialisées	COTECH - Revues de projets mensuelles territorialisées avec les partenaires impliquées dans chaque SERM	6 par SERM 24 au total
Comités de pilotage		COFIL – réunions territorialisées avec les partenaires impliquées dans chaque SERM de validation d'étapes et de livrables	2 par SERM 8 au total

* hors Etape 5

** la Métropole Aix-Marseille-Provence sera l'interlocuteur unique des opérateurs de transport en commun et gestionnaires d'infrastructure métropolitains ; elle pourra le cas échéant à sa discrétion convier lors des auditions lesdits opérateurs et gestionnaires.

Les modalités d'organisation et de suivi des réunions sont décrites ci-après :

Type de réunions	Fréquence	Nombre prévisionnel	Liste des participants	Animation	Ordre du jour	Documents	Modes	Comptes-rendus	Reprise des documents
Revue de projet	Hebdomadaire dont le jour fixe sera calé avec le Bénéficiaire La première Revue de projet constitue la Réunion de lancement	24 (4/ mois pendant 6 mois)	Fixe Titulaire / Bénéficiaire (le cas échéant avec les partenaires notamment l'Etat) A caler lors de la Réunion de lancement	Titulaire	A transmettre par le Titulaire à J-2 après validation préalable par le Bénéficiaire	A produire par le Titulaire et envoi aux participants à J-1	En distanciel à l'exception de la Réunion de lancement qui se déroulera dans une salle mise à disposition par le Bénéficiaire	A produire par le Titulaire et envoi aux participants à J+1	Sauf mention contraire du CR, modification à prendre en compte pour la revue suivante
Auditions	Créneaux à valider avec les services des partenaires avec le concours du Bénéficiaire si besoin	40*	A fixer avec le Bénéficiaire lors des Revues de projet	Titulaire	A transmettre par le Titulaire à J-5 après validation préalable par le Bénéficiaire	A produire par le Titulaire et envoi aux participants à J-3 après validation préalable par le Bénéficiaire	De préférence en distanciel et en présentiel si présence d'élus – la réunion se déroulera dans une salle mise à disposition par un des partenaires concernés	A produire par le Titulaire et envoi aux participants à J+7 (sans validation préalable du Bénéficiaire)	Délai de reprise le cas échéant fixé lors de l'audition et noté au compte-rendu
Comités technique	Mensuel dont le jour fixe sera calé avec le Bénéficiaire et les partenaires de chaque SERM	24 (4 COTECH / mois pendant 6 mois)	Fixe A caler avec les partenaires de chaque SERM	Titulaire	A produire par le Titulaire à J-5 au Bénéficiaire et à l'Etat, pour envoi aux participants	A produire par le Titulaire et envoi aux participants à J-2 par le Bénéficiaire	En distanciel à l'exception du premier COTECH qui se déroulera dans une salle mise à disposition par un des partenaires concernés	A produire par le Titulaire et envoi aux participants à J+7 après validation préalable par le Bénéficiaire	Sauf mention contraire du CR, modification à prendre en compte à J+7

Les délais susmentionnés doivent permettre la demande de modification et la reprise des supports et documents.

Le Titulaire ne peut communiquer ni information ni résultat d'étude ni livrable sans accord explicite du Bénéficiaire.

Article 23 Livrables

23.1 Processus d'élaboration itérative puis de validation des livrables

Le Bénéficiaire accorde un grand intérêt au partenariat avec les acteurs des SERM et s'est engagé auprès d'eux pour leur donner un très large rôle dans le pilotage des marchés et la validation des livrables.

Par conséquent, le délai de réalisation des missions pourra être revu et prolongé, d'un commun accord sur production d'un simple écrit, dérogeant ainsi aux règles générales mentionnées dans le présent contrat aux articles relatifs aux pénalités (article 9.1) et aux délais de remise des livrables au Bénéficiaire ou aux partenaires.

23.2 Forme, format des livrables

Le Titulaire communique au Bénéficiaire pour accord la structure (sommaire) et le contenu des livrables, y compris dans leurs versions intermédiaires dans un délai minimum de 2 semaines avant leur présentation pour validation en COPIL pour les étapes 2 et 3 ou en COTECH pour les étapes 1 et 4.

Le Titulaire veillera également à structurer toutes ses productions et actions en fonction du sommaire du dossier de synthèse défini par le Ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation joint en Annexe 3 ci-après.

Les supports informatiques produits devront respecter la charte graphique et informatique du Bénéficiaire. Le logo du Titulaire ne figurera sur aucun livrable.

Les logos de l'ensemble des co-financeurs devront figurer sur les livrables. Ils seront communiqués lors des COTECH.

Selon leur nature, les livrables doivent être illustrés par des documents schématiques et cartographiques et permettront de mettre en évidence les principaux enjeux et leur localisation, etc...

En ce qui concerne les cartographies :

- toutes les cartes et plans devront faire figurer un titre, une légende, une date de production, la date des fonds de plans utilisés, une échelle, une orientation ;
- toutes les données cartographiées devront être saisies :
 - dans un format de données SIG, compatible Arview/Mapinfo/Qgis, avec un référencement en coordonnées Lambert III étendu ;

					par le Bénéficiaire				
Comités de pilotage	Créneau à valider avec les services des partenaires et du Bénéficiaire pour la validation des étapes 2 et 3	8 (2 / SERM)	Partenaires de chacun des SERM et le cas échéant collectivité autres sur demande de partenaires	Co-animation Bénéficiaire Etat	A produire par le Titulaire et transmettre à J-20 au Bénéficiaire et à l'Etat, pour envoi aux participants par le Bénéficiaire	A produire par le Titulaire et envoi aux participants à J-5 après validation préalable par le Bénéficiaire	En présentiel dans une salle mise à disposition par un des partenaires concernés	A produire par le Titulaire et envoi aux participants à J+10 après validation préalable par le Bénéficiaire	Sauf mention contraire du CR, modification à prendre en compte à J+7

* Le Bénéficiaire peut passer une ou plusieurs commande(s) de prestations complémentaires en cas d'auditions supplémentaires.

- avec précision de leur format natif, ainsi que de la source exacte des données.
- Les prestations du Titulaire prévoient également la production d'extraits divers et de cartes en format SIG pour les besoins du Bénéficiaire et des partenaires.

Pour tous les livrables, le Titulaire doit veiller à la qualité des rédactions, à leur homogénéité, et à leur caractère pédagogique et didactique pour en faciliter l'accès et la compréhension aux non spécialistes des transports et des mobilités.

A ce titre, le Titulaire élabore dès le début de sa mission un glossaire explicatif des abréviations techniques, qu'il met à jour régulièrement en fonction de l'avancement de ses travaux.

Pour chaque SERM, le Titulaire remettra à la fin de la prestations l'ensemble des livrables (documents, courriers, compte rendu de réunion, documents collectés ou produits dans le cadre du présent marché) dans leur format natif, compatible, le cas échéant avec la suite Microsoft, ou en PDF.

Ces documents font l'objet d'une remise officielle au(x) titulaire(s) du ou des marchés dédié(s) à la rédaction du Dossier de synthèse (Phase 2).

23.3 Liste prévisionnelle des livrables

La présente disposition présente les livrables identifiés, hors compte rendu de réunion et support de présentation ; cette liste ne peut revêtir un caractère exhaustif.

Le Titulaire est libre de compléter après discussion avec le Bénéficiaire, lors de la Réunion de lancement.

- Etape 1 :
 - o Note de synthèse argumentée par SERM
 - o Au sein de l'espace partagé, création d'un dossier d'archivage avec les documents et données non retenus.
- Etape 2 :
 - o Rapport d'analyse commenté « Etat initial des réseaux, dessertes tous modes, et services aux voyageurs – Version 0 »
 - o Rapport d'analyse commenté « Situation de références des réseaux, des dessertes et des services aux voyageurs tous modes – Version 0 »
- Etape 3 :
 - o Benchmark de scénarios produits dans d'autres SERM
 - o 3 scénarios contrastés (format power point)
 - o Liste des études nécessaires pour compléter les données et documents en fonction des scénarios, avec identification des maîtres d'ouvrage, des objectifs et établissement à dire d'experts d'un calendrier de réalisation d'un coût prévisionnel
- Etape 4 :
 - o Note benchmark

40

- o Analyse du recours à la SGP pour le déploiement des SERM après obtention du statut
 - o Documents de consultation de l'appel d'offres de la Phase 2 : CCTP, DPGF, BPU, DQE
 - o Planning prévisionnel de réalisation de la Phase 2
- Etape 5 :
- o arborescence - sommaire du fonds documentaire
 - o liste des documents versés ou produits, par SERM
 - o ensemble des livrables
 - o bilan contrasté de la prestation

Article 24 Délais

Le délai du présent marché subséquent est de dix-huit (18) mois.

Les étapes 1 à 3 sont à réaliser dans un délai prévisionnel de six (6) mois à compter de l'OS de lancement.

L'étape 4 est à réaliser dans un délai prévisionnel de deux (2) mois à compter de l'OS de lancement.

Les délais et échéances, lorsqu'ils sont mentionnés dans le présent document, le sont à titre prévisionnel et constituent des délais maximums, tel que prévu à l'article 4.2 ci-avant.

En sus des dispositions de l'article 13.3 du CCAG-PI, ces délais pourront évoluer à la demande du Bénéficiaire, en fonction de l'avancement des prestations et au regard des besoins et contraintes observés et présentés lors des revues de projet. La modification de la durée d'exécution des prestations est expressément reprise dans les comptes-rendus des Revues de projet, et communiquée à la CATP dès validation.

Le Titulaire remet un planning prévisionnel de gestion de la mission à titre indicatif dans son offre.

Le Titulaire s'engage à réactualiser au fil de l'eau le calendrier des prestations et à en faire communication au Bénéficiaire notamment dans le cadre des Revues de projet.

La mission du Titulaire s'achève à réception de la décision d'admission conformément à l'article 6 ci-avant.

Article 25 Interdiction de soumissionner au marché Phase 2

Conformément à l'article L. 2141-8 du Code de la commande publique, le Titulaire ne sera pas admis à candidature au marché de la Phase 2, en raison de sa participation à la rédaction des documents de l'appel d'offres et notamment les critères de sélection, leurs pondérations et les éléments de prix.

41

Article 26 Liste des annexes

- Annexe 1 : Dossiers minute des 4 SERM labellisés et courriers de labellisation (SERM Aix-Marseille-Provence, SERM aire toulonnaise, SERM azuréen, SERM aire avignonnaise)
- Annexe 2 : Liste partenaires financeurs de la Phase 1 – Etat, collectivités dites de plein exercice des quatre SERM - Etablissements Public de Coopération Intercommunal-EPCI- et Métropoles, ainsi que Principauté de Monaco
- Annexe 3 : Sommaire du dossier de synthèse SERM défini par le Ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation

ANNEXE 8 : Dossier minute du SERM du bassin de vie d'Avignon



SERVICE EXPRESS RÉGIONAL DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON



L'annonce du Président de la République, le 27 novembre 2022, de l'intention de développer le transport ferroviaire du quotidien a immédiatement suscité le vif intérêt du Grand Avignon et de la Ville d'Avignon. Ensemble, ils ont identifié le potentiel de développement introduit par le changement de paradigme traduit ensuite dans la loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains, puis ont fédéré les collectivités du bassin de mobilité de l'aire avignonnaise.

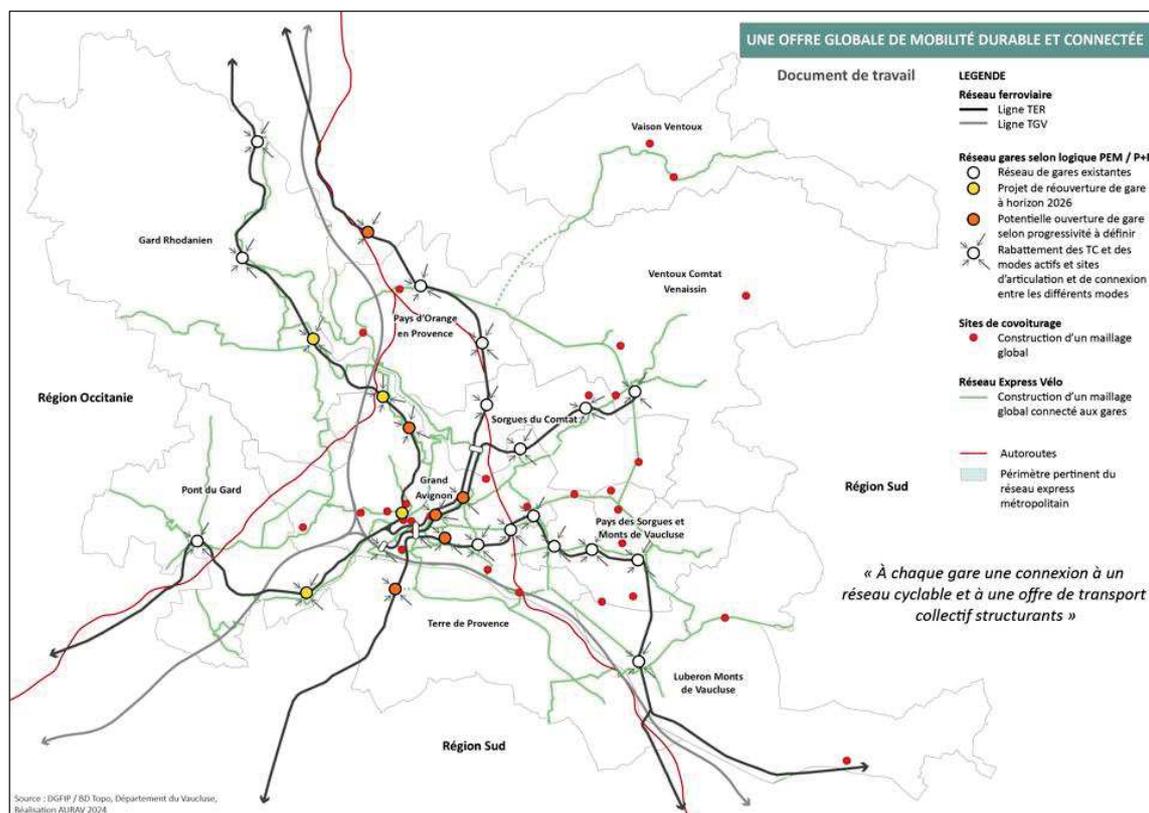
L'opportunité de penser un système multimodal de mobilité en articulant l'offre de service de tous les modes de transport, à toutes les échelles pertinentes au quotidien, est unique. Plus encore, se doter d'un outil pragmatique permettant d'accélérer la mise en œuvre des politiques de mobilité, d'aménagement et de transition écologique tout en améliorant les conditions de vie de quelque 715 000 habitants a permis de fédérer activement les partenaires du projet.

Très vite, les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie, sur lesquelles le SERM du bassin de vie d'Avignon est assis, ont apporté leur soutien clair et sans faille au projet. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur connecte d'ailleurs le présent SERM à ceux des trois autres grandes aires urbaines autour d'Aix-Marseille-Provence, de Toulon et de Nice avec lesquels il est déjà en synergie, voire en interface, grâce à la volonté de convergence des systèmes de billettique, d'information voyageurs et de tarification. En toute cohérence avec les travaux en cours sur le bassin de mobilité, le SERM de l'aire avignonnaise prendra appui sur le futur Contrat Opérationnel de Mobilité 2025-2028.

Tous les acteurs du SERM du bassin de vie d'Avignon ont conscience que l'étoile ferroviaire à 6 branches ouvertes au transport de voyageurs, est une opportunité qui nécessite des adaptations pour provoquer le saut d'offre espéré. Cette amélioration des dessertes ferroviaires sera phasée dans le temps avec une montée en charge de l'infrastructure existante. Grâce à des réseaux routiers et cyclables structurants, les dessertes routières et le développement de l'usage du vélo font partie intégrante du SERM et concourent à baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Un nouveau saut d'offre sera rendu possible grâce à la modernisation des infrastructures et l'acquisition du matériel roulant nécessaire. Enfin un dernier palier sera atteint avec la réalisation des ultimes investissements sur le réseau ferroviaire.

Ces perspectives augurent d'une importante diminution de la part modale de l'automobile à la hauteur des nouveaux services de mobilité délivrés. Elles resteront à définir précisément puis à évaluer une fois mises en place.

Pour ce faire, les partenaires du projet souhaitent se doter d'une structure de gouvernance *ad hoc*, très opérationnelle. Ils en préciseront les contours, ainsi que les modalités de coopération, de financement des infrastructures, de matériel roulant et d'exploitation d'ici fin 2024.



Sommaire

1

Une ambition commune pour les réseaux métropolitains et régionaux

2

Un périmètre de projet pour les mobilités

3

Des Collectivités très investies -
Gouvernance

4

Un programme d'études et une feuille de route

5

Service Express Régional du bassin de vie d'AVIGNON - dossier minute juin 2024

2 - Un périmètre de projet pour les mobilités

Un bassin de vie dynamique

Le bassin de vie d'Avignon constitue la porte d'entrée du sud méditerranéen, faisant la jonction naturelle entre les métropoles nord européennes et le monde méditerranéen.

Le bassin de vie d'Avignon est qualifié par les SRADDET régionaux et SCOT locaux comme étant le **carrefour géo-économique** entre les flux nord-sud de la vallée du Rhône, faisant le lien entre les deux aires métropolitaines de Lyon et de Marseille, et entre les flux est-ouest de l'arc méditerranéen reliant Barcelone à Gênes, entre les projets d'envergure européenne de la LNPCA et de la LNMP et passant par le pôle métropolitain qui se structure autour de Montpellier, Nîmes et Alès.

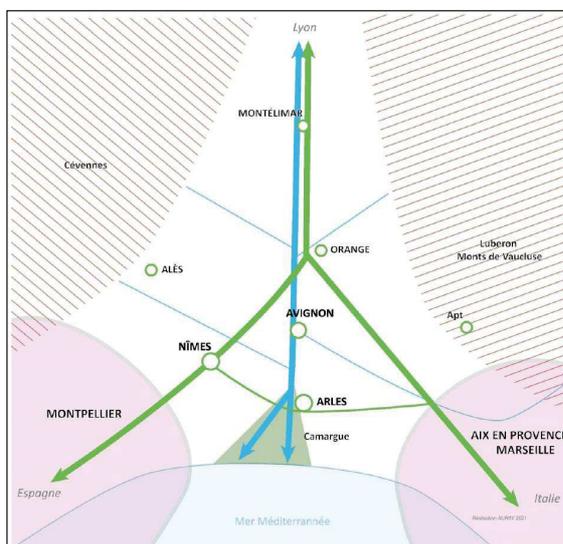
Cette position privilégiée du bassin de vie avignonnais est renforcée par **des infrastructures majeures** qui le parcourent :

- Le Rhône, premier fleuve français par le tonnage transporté, et les

différents ports qui maillent notre territoire

- Un maillage autoroutier et routier très important, avec la présence sur le territoire de 2 autoroutes majeures A7 et A9, et de nombreuses voies structurantes à chaussées séparées

- Une étoile ferroviaire à Grande Vitesse avec une gare TGV, parmi les mieux desservies de France ;
- Une étoile ferroviaire classique très fournie, opérée par les régions Provence Alpes Côte d'Azur et Occitanie.



De ce fait, le territoire connaît un dynamisme très important.

Selon l'enquête mobilité de l'INSEE de 2019, l'aire urbaine avignonnaise compte 530.000 habitants. Le périmètre que pourrait desservir le RER métropolitain concerne un périmètre encore plus large, incluant outre les périmètres des 8 EPCI membres de la conférence des territoires, les EPCI d'Orange, d'Arles et de Châteaurenard soit près de **715 000 habitants**.

Pour autant, le territoire reste à taille humaine. Il imbrique territoires urbains, périurbains et ruraux extrêmement dépendants de la voiture comme mode de

6

Service Express Régional du bassin de vie d'AVIGNON - dossier minute juin 2024

2 - Un périmètre de projet pour les mobilités

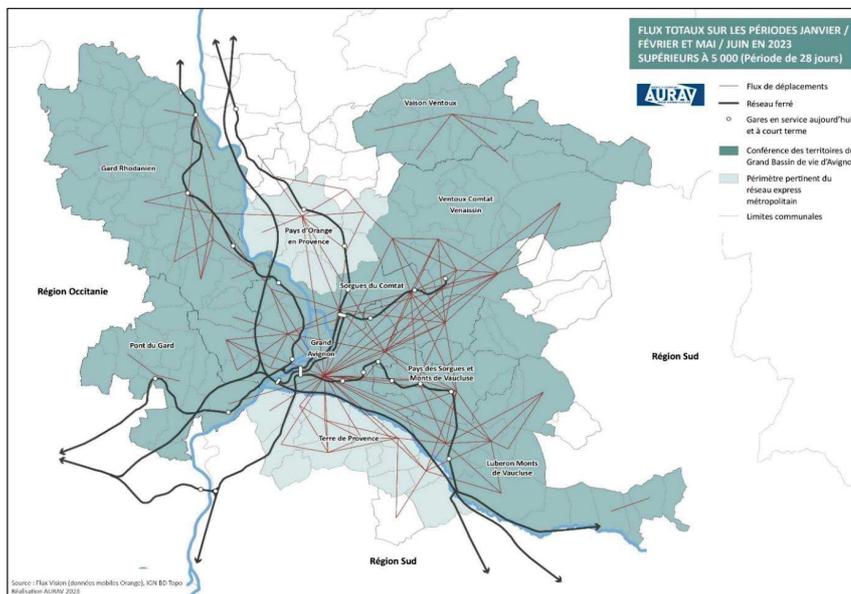
déplacement très largement majoritaire (voire essentiel là où les TC ne peuvent aller, d'où l'importance des gares de proximité). Autre atout du territoire, la coexistence d'un bassin de vie densément peuplé, structuré par la polarité forte d'Avignon (plus de 25% des emplois du bassin de vie) et des polarités urbaines secondaires (l'une et l'autre concentrant les principaux pôles d'emplois générateurs de déplacements quotidiens) et d'une étoile ferroviaire existante avec une densité forte de gares et les faisceaux de circulation de train existants.

La ville d'Avignon en est le centre de vie structurant et majeur, du fait de la densité des emplois, services, établissements d'enseignement, commerces et lieux culturels qu'elle compte.

Néanmoins, le bassin de vie est **multipolaire** (d'où l'intérêt majeur du SERM). Il s'étend sur trois départements et comprend notamment Châteaurenard, Cavaillon, Carpentras, L'Isle-sur-la Sorgue, Orange, Sorgues, Le Pontet, Bagnols-sur-Cèze. Il génère plus de 1,5 millions de déplacements par jour.

Il en résulte une concentration en polluants atmosphériques, notamment sur la partie dense. A ce titre, une **Zone à Faibles Emissions** entrera en application le 1^{er} janvier 2025 sur un périmètre et suivant des contraintes en cours de définition.

Limiter les flux automobiles le plus en amont possible aura nécessairement un impact sur la pollution atmosphérique chronique, sur les dépassements ponctuels et, *in fine*, sur la santé publique.



Service Express Régional du bassin de vie d'AVIGNON - dossier minute juin 2024

7

2 - Un périmètre de projet pour les mobilités

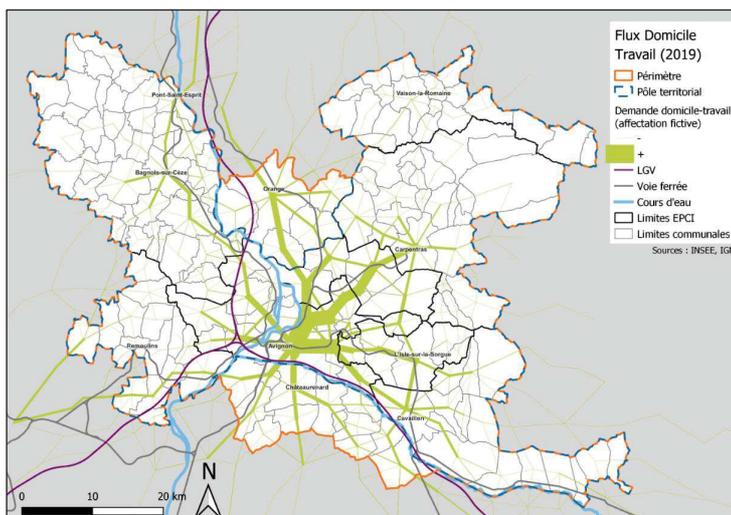
A peine 6% des déplacements sont assurés en transports en commun.

Certes, l'urbanisme diffus hérité du passé agricole du territoire a tardé à être canalisé mais surtout, ce territoire marqué par des difficultés sociales importantes n'a pu engager que très tardivement les investissements essentiels pour organiser des réseaux structurants de transports alternatifs et développer les modes doux.

Le choix de lourds investissements fléchés uniquement vers le routier dans les années 1970/80 a lourdement pesé, avec un réseau de 2x2 voies généralisé et des réductions drastiques du trafic ferroviaire voyageur au fil des années (fermetures des lignes Avignon-Carpentras réouverte en 2015, Cavaillon-Arles, Orange-Carpentras-Fontaine de Vaucluse, de la rive droite du Rhône) et dans le même temps fermeture des gares du Pontet, Fontcouverte (84) et Barbentane (13) et un service dégradé par ailleurs.

Parallèlement, l'offre de mobilité alternative est longtemps restée à un niveau insuffisant pour réussir à contrecarrer la ten-

dance haussière de l'automobile, renforçant la périurbanisation de la population et la déconcentration des emplois et des activités en périphérie des villes. Les besoins de déplacements se sont ainsi accrus de même que la pression sur les réseaux de transport, notamment routiers.



Ces déplacements s'articulent autour de **principaux corridors dont Avignon constitue le principal pôle** :

- L'axe Avignon-Carpentras ;
- L'axe Avignon-Orange ;
- L'axe Avignon - L'Isle-sur-la-Sorgue - Cavaillon ;

- L'axe Avignon-Châteaurenard ;
- L'axe Avignon-Arles/Tarascon ;
- L'axe Pont Saint-Esprit - Avignon ;
- L'axe Avignon - Nîmes.

Le projet de SERM vise à proposer un choc d'offre à même d'engager un report modal significatif.

Service Express Régional du bassin de vie d'AVIGNON - dossier minute juin 2024

8

2 - Un périmètre de projet pour les mobilités

Une cohérence à toutes les échelles

Le SERM du bassin de vie d'Avignon participe des quatre SERM régionaux correspondant aux quatre grandes aires urbaines de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, aux côtés de l'aire azuréenne, l'aire toulonnaise et l'aire marseillaise. Ces quatre territoires sont jointifs et les quatre SERM formeront ensemble un système régional continu et performant. Cette

union à l'échelle régionale, prolonge les synergies existantes.

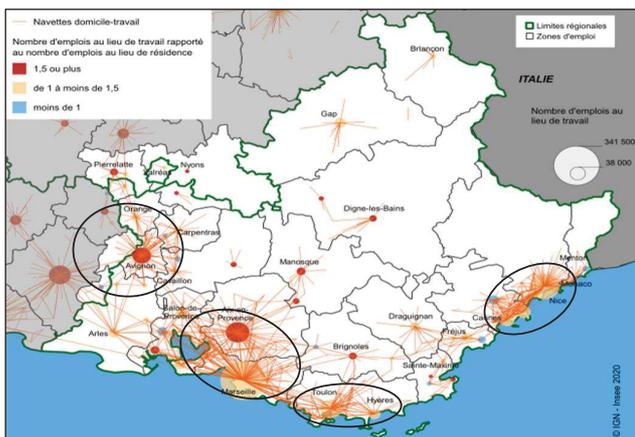
La démarche de SERM avignonnais fédère les Régions Sud et Occitanie, les Départements de Vaucluse, du Gard et des Bouches-du-Rhône, la Ville d'Avignon, le Grand Avignon, ainsi que les EPCI partenaires du projet, à savoir les communautés d'agglomération des Sorgues du Comtat, du Ventoux-Comtat Venaissin, du Lubéron - Monts de Vaucluse, du Gard Rhodanien, et les communautés de communes du Pays des Sorgues - Monts de Vaucluse, du Pont du Gard et de Vaison - Ventoux.

des stratégies qui assemblent et complètent les compétences de chacun.

Aussi, le premier principe est de capter le plus en amont possible les véhicules. Mieux encore, de s'en passer.

Le projet SERM de l'aire avignonnaise conçoit les gares comme des P+R et des PEM à doper et à connecter à des réseaux cyclables performants (REV). Les gares de destination également.

Bien entendu, ces stratégies intègrent le développement du covoiturage, de l'auto-partage, des voies réservées (comme la future VR2+), des futurs Services Express Routiers, des Bus-express (Chron'hop par exemple), des itinéraires et des stationnements vélo (consignes, box...), voire de navettes fluviales.



Les fondements du projet de SERM

Le projet SERM est une formidable occasion d'articuler à l'échelle du bassin de mobilité de l'aire avignonnaise (715 000 habitants) toutes les offres de mobilité entre elles et de définir

L'existant et les perspectives

Le bassin de vie dispose d'une étoile ferroviaire à 6 branches potentiellement de grande qualité, même si celle-ci comporte des marges de développement et d'optimisation manifestes.

2 - Un périmètre de projet pour les mobilités

En complément des dessertes routières express organisées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, cette dernière et la Région Occitanie mettent en œuvre des lignes régulières à forte fréquence et forte amplitude pour une desserte fine du territoire.

Localement, 7 AOM disposent d'un réseau de transport public. Celui du Grand Avignon est structuré autour du tramway.

Les connexions sont organisées au niveau de parkings relais, déjà en service ou en projet ; de pôles d'échanges multimodaux opérationnels (Avignon, Cavaillon, Carpentras et Orange) ou en projet (L'Isle sur la Sorgue, Arles, Remoulins, Bagnols-sur-Cèze),).

Plusieurs EPCI ont mis en commun leur politique de covoiturage en 2023, en choisissant le même opérateur via un marché groupé, pour simplifier le discours et l'adhésion au service par les usagers. Par ailleurs, le CD84 structure une offre d'aires labellisées d'aires de covoiturage, totalisant 40 aires pour plus de 500 places.

Les réseaux cyclables développés par les EPCI s'adossent aux véloroutes et voies vertes du secteur. Chaque réseau veille à la connexion avec les réseaux limitrophes afin de garantir une continuité d'itinéraire. Sur le Grand Avignon, des vélos en libre-service sont disponibles et les communes ont fait de formidables efforts pour développer, notamment à Avignon, des voies cyclables

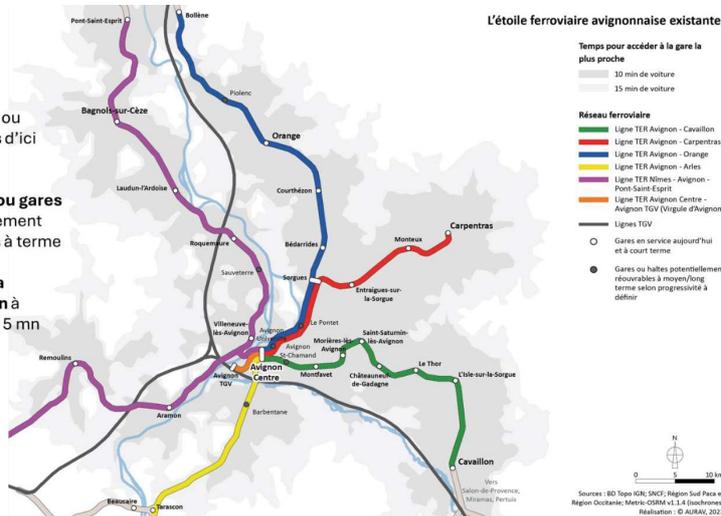
pour mailler leur territoire. Le CD84 a développé des liaisons cyclables sécurisées sur les axes Orange-Sorgues-Avignon et Orange-Carpentras-Isle-Cavaillon.

Ces offres de services devront être adaptées au regard des objectifs communs et dans une optique d'efficacité.

. 26 gares existantes ou réouvertes d'ici 2026

. 5 haltes ou gares potentiellement rouvrables à terme

. 90% de la population à moins de 15 mn d'une gare



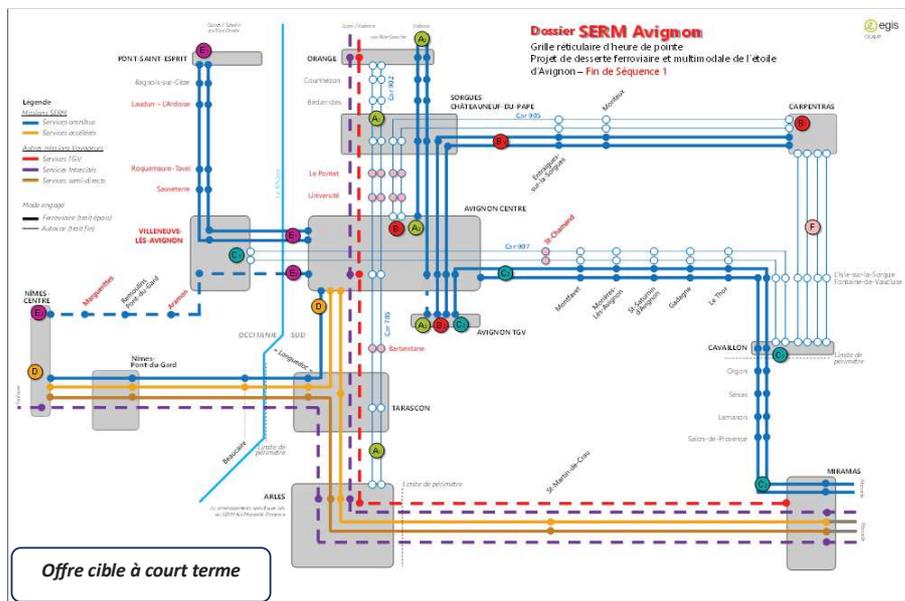
2 - Un périmètre de projet pour les mobilités

- La situation de référence considérée est caractérisée par l'état des infrastructures et les services en 2024
- Le projet fait l'objet d'une progressivité qui, à ce stade, est ainsi phasée :

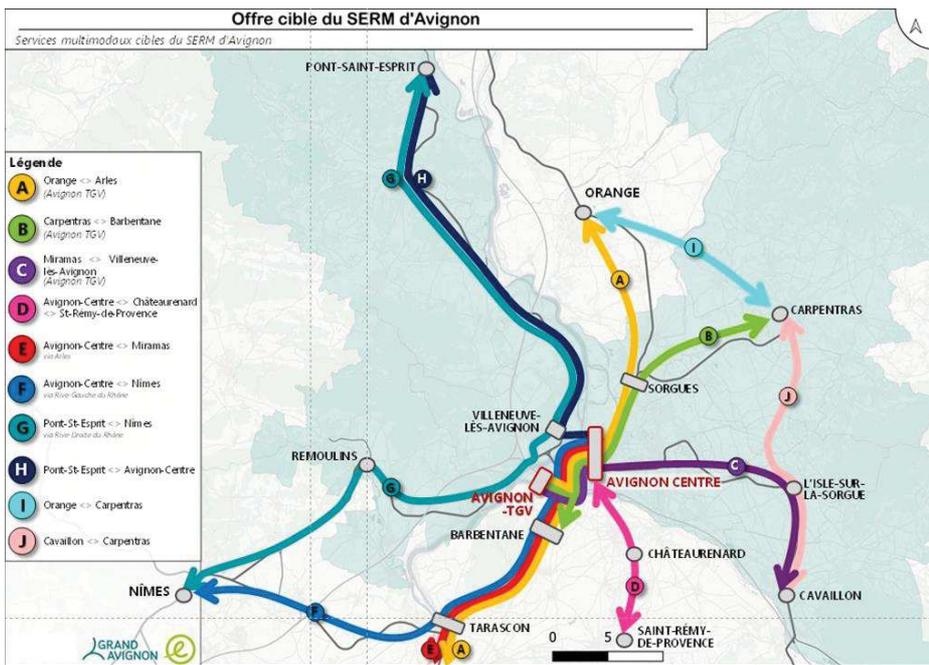
- A court terme (2027)**, les infrastructures et ressources existantes pour chacun des modes seront utilisées au maximum de leur potentiel pour renforcer le service sans coût d'infrastructure supplémentaire (cf. réticulaire ci-après). En parallèle, l'ensemble des études nécessaires pour préparer les opérations à venir seront lancées. Les actions du COM 2025-2028 seront mises en œuvre ;
- A moyen terme (2032)**, l'acquisition de nouveaux matériels roulants et la modernisation des infrastructures ferroviaires et routières permettront la poursuite du développement de l'offre multimodale. En ce qui concerne l'offre ferroviaire, cet horizon correspond à la mise en service du lot 4 de l'ouverture à la concurrence du TER ;

- A long terme (après 2032)**, le service sera déployé en totalité grâce à la finalisation des travaux d'infrastructures (cf carte p10).

Les collectivités parties prenantes ont esquissé et partagé un schéma de desserte qui représente l'ambition à long terme et fonde les discussions entre les partenaires.



2 - Un périmètre de projet pour les mobilités



La vision proposée vise la mise en place d'une offre diamétralisée sur l'étoile, avec la gare d'Avignon-Centre en nœud central

et point de convergence de l'ensemble des flux. Cette proposition présente une offre

composée de lignes qui couvrent l'ensemble des branches de l'étoile.

Le niveau de service vise une desserte de l'ensemble des gares du bassin de vie assurée par le mode ferré à horizon long terme, en connexion avec les dessertes routières et les offres de modes doux.

L'aménagement des gares et haltes, actuelles ou à rouvrir, ainsi que les services associés, feront partie intégrante du projet de SERM.

Des Services Express Routiers seront proposés, en complément de l'armature ferroviaire, pour créer des liaisons transversales via des infrastructures existantes à partager (voies réservées ou réversibles...). Cette complémentarité doit permettre de décongestionner la gare routière d'Avignon-Centre où convergent train, tram, bus, cars - en s'appuyant sur des pôles secondaires dans une logique de P+R / PEM.

2 - Un périmètre de projet pour les mobilités

Un projet de territoire au service des usagers

Au-delà du schéma d'organisation à l'échelle de l'aire avignonnaise, le projet de SERM consiste à organiser le report modal par diffraction sur chacun des territoires communautaires dans le but de proposer une chaîne de déplacement multimodale cohérente de bout en bout.

C'est pourquoi les partenaires du projet promeuvent, chacun dans la limite de ses capacités et de ses compétences, les mobilités alternatives comme partie intégrante du projet SERM.

Dès lors, le SERM ambitionne de coordonner, toutes les liaisons, tous modes confondus, entre les villes de Cavillon, Carpentras, Orange, Bagnols-sur-Cèze, Remoulins, Vaison-la-Romaine, Arles et Châteaurenard, toutes participant à un même bassin de vie. C'est **une vraie ambition globale à l'échelle du bassin de vie.**

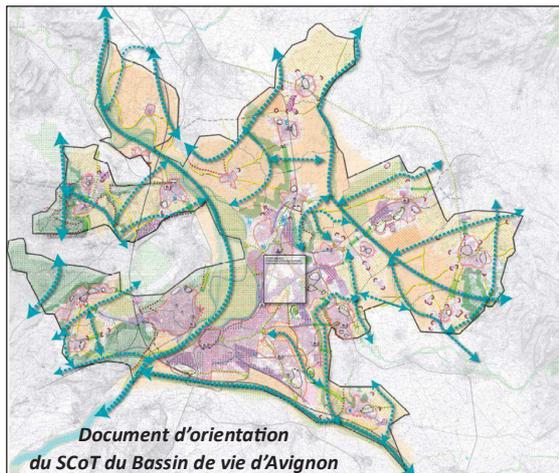
Chacune des autorités organisatrices et chacun de ces territoires intègre dans ses documents de planification (SRADDET, SCOT, PLU, PDU, PCAET...) des dispositions

visant à limiter l'étalement urbain. Cela implique la coordination de l'aménagement des quartiers gare et des services de mobilité de manière à faciliter l'intermodalité.

Des services essentiels pleinement intégrés

Dans un souci de simplification de l'usage des services de mobilité, et compte tenu de la multiplicité de l'offre et des acteurs, le SERM visera le déploiement :

- D'une tarification unique, offrant sur le périmètre une lisibilité et un accès complet aux différents services de mobilité. Cette mesure s'accompagne du développement de systèmes interopérables, dans une logique de système d'information et de billetterie régional (SIBR)
- D'une information multimodale et partagée si possible dans le cadre d'un



MaaS facilitant d'accès à tout endroit et en temps réel des meilleures solutions de mobilité. Cet outil pourra ensuite être ouvert à d'autres fonctionnalités connexes à la mobilité.

En répondant aux besoins locaux, le SERM veillera à satisfaire les besoins en matière de tourisme et de fret, notamment par l'encadrement de la logistique urbaine.

13

3 - Des Collectivités très investies - Gouvernance

L'ambition des collectivités

Le projet de SERM fédère les acteurs institutionnels du bassin de vie d'Avignon autour de valeurs et d'objectifs communs. Toutefois, chacune des collectivités impliquées dans ce projet reste motrice de sa propre politique de mobilité tout en veillant à la cohérence globale du projet. Toutes s'inscrivent dans un processus collectif comportant nécessairement des études préalables indispensables aux prises de décision dans le cadre de la gouvernance commune. Les positions ci-après seront donc entendues comme des objectifs, les priorités des collectivités concernées. Les partenaires se félicitent de l'inscription de 7M€ d'études ferroviaires et intermodales du SERM Avignonnais au volet mobilité du CPER 2021-2027 révisé fin 2023 de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ainsi, **le Grand Avignon** poursuit-il la mise en œuvre de son plan de mobilité au travers d'un programme d'investissements de 200M€ (extension des réseaux de tramway et de bus à haute fréquence, réalisation du réseau express vélo et des parkings relais)

sur la mandature et dans le cadre de la transition écologique qui est son cap principal.

Ses objectifs, communs à ceux du SERM, sont la maîtrise des déplacements automobiles, la définition de la place de chaque mode, la reconquête de l'espace public, la promotion des modes de transports durables respectueux de l'environnement, et le développement d'une offre multimodale accessible à tous.

La ville d'Avignon, la plus concernée par le SERM du fait de sa centralité au sein de l'étoile ferroviaire et du réseau de transports dans son ensemble, est très favorable à ce projet qui peut asseoir dans la durée un développement écologique du territoire. Elle souhaiterait en priorité la réouverture de la gare de St Chamand (ancienne gare auto-train), la création de la gare de l'Université, l'optimisation de la desserte de la gare Montfavet (concernée par un projet urbain AMI quartier gare) et la desserte cadencée au ¼ heure de la gare TGV de Avignon-Confluence comme de façon générale une offre de service

intermodale plus performante. Elle souhaite une gouvernance efficace et concertée.

CA Les Sorgues du Comtat souhaite que soient accompagnés ses grands projets de développement, notamment à Beaulieu et Avignon nord par des transports cadencés. L'interconnexion des réseaux et de la billetterie avec les réseaux voisins devient indispensable. Les élus souhaitent que la fiabilité des horaires et le cadencement au ¼ heure soient priorités.

CA Luberon Monts de Vaucluse envisage le SERM comme l'opportunité d'améliorer la fiabilité des lignes de transport public, ferroviaire et routières. Le SERM devrait également viser un saut d'offre à destination de la gare TGV. Elle souhaite qu'un leader bien identifié puisse être moteur et à l'écoute des élus dans le cadre éventuel d'un GIP.

CA Ventoux Comtat Venaissin, dont l'unique gare a été aménagée en pôle d'échanges multimodal à l'occasion de la réouverture de la ligne Avignon -

14

3 - Des Collectivités très investies - Gouvernance

Carpentras en 2015 mais dont le service en gare a été arrêté fin 2023, attend une plus grande fiabilité vers Avignon, en particulier vers la gare TGV et un réel entretien de la gare et de ses abords. En matière de gouvernance, la COVE souhaite une structure spécifique au SERM et une communication explicite qui accompagne le processus.

CC Les Pays des Sorgues et Mont du Vaucluse

Les élus sont attentifs à l'offre de transport et rappellent notamment les difficultés liées à la virgule (liaison Avignon TGV - Avignon - Centre) peu cadencée et mal coordonnée avec les TGV. Ils ont insisté sur l'intérêt à réaliser des aménagements dans et autour des gares, pour que celles-ci demeurent des lieux de vie désirables. Ces aménagements ne pourront être portés par l'agglo en exclusivité : ils sollicitent qu'ils soient inclus dans le projet de SERM. Les élus souhaiteraient qu'un organe de gouvernance opérationnel *ad hoc* voit le jour. Celui-ci serait éventuellement à deux niveaux, notamment en fonction des volontés de chacun de contribuer

financièrement. Ils ont tous également salué les discussions qui ont désormais lieu entre les services et entre élus grâce à la Conférence des Territoires, discussions qui changent vraiment la donne dans leur gestion pour les sujets mobilités.

CC Pont du Gard

Des transports de proximité sont en développement notamment pour relier la gare de Remoulins au Pont du Gard et son million de visiteurs annuels. La commune d'Aramon est orientée sur le bassin de vie d'Avignon et une amélioration de la desserte de sa gare est une excellente perspective pour le territoire.

CA Gard Rhodanien

Le Gard Rhodanien s'inscrit également dans cette démarche commune. Les deux sujets qui mobilisent le plus sont l'ouverture et progressivement le renforcement de l'offre sur la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône et la réalisation du PEM de Laudun-L'Ardoise auprès duquel un pôle économique d'attractivité est en cours de développement. A l'instar des autres

territoires, elle souhaite que soit privilégié le niveau de service sur les voies existantes.

CA Terre de Provence

Elle est fortement mobilisée pour la mise en œuvre du SERM dans la mesure où il facilitera la réouverture de la gare de Barbantane, accompagnera la réalisation du parc relais de Rognonas et sa desserte express vers le tram prolongé jusqu'à l'hôpital d'Avignon, en bord de Durance, la desserte en piste cyclable et l'aménagement du pont franchissant la Durance. Les élus rappellent l'importance des flux quotidiens automobiles entre les deux rives de la Durance.

Le Département de Vaucluse appelle de ses vœux une amélioration de la desserte ferroviaire des différentes villes vauclusiennes, en vue de renforcer la fréquence des trains et l'émergence d'une offre réellement alternative à la voiture individuelle. Il contribuera au projet, conformément à la loi, dans le strict cadre de ses compétences, à savoir : voirie, développement des itinéraires cyclables et développement du réseau d'aires de covoiturage.

15

Service Express Régional du bassin de vie d'AVIGNON - dossier minute juin 2024

3 - Des Collectivités très investies - Gouvernance

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur soutient particulièrement la démarche.

L'aire avignonnaise constitue un carrefour stratégique au croisement des régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les branches de son étoile ferroviaire (lignes Avignon-Valence-Lyon, Avignon-Carpentras, Marseille-Avignon via Miramas-Salon de Provence, Rive Droite du Rhône) représentent quelques milliers de déplacements du quotidien convergeant vers ses principaux pôles d'attractivité mais également les métropoles proches que sont Marseille, Lyon, Montpellier et Nîmes.

La gare d'Avignon-Centre a accueilli près de 2,5 millions d'usagers en 2022. Le développement des transports massifiés et décarbonés sur ce territoire est donc à amplifier au vu des dynamiques démographiques et de densification en cours sur ce territoire, ainsi que des forts enjeux de qualité de l'air et de transition écologique. Le niveau de concentration de polluants atmosphériques y est supérieur aux valeurs limites fixées par la Commission européenne. La mise en place imposée par l'État d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA) et d'une zone à faible émissions mobilité doit nécessairement s'accompagner d'investissements conjoints

dans des modes de transport alternatifs décarbonés.

Par ailleurs, cette candidature s'inscrit dans le droit fil de notre plan climat régional « Gardons une COP d'avance » en faveur de l'intermodalité, du report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et de la diminution de nos émissions de gaz à effet de serre. Elle rejoint également nos objectifs et notre feuille de route partagés avec l'État sur la planification écologique de la mobilité pour laquelle Provence-Alpes-Côte d'Azur est la région pilote.

C'est à ce titre que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en partenariat avec l'État, la Région Occitanie, SNCF Réseau et les autorités organisatrices de la mobilité locale, va engager dès cette année des réflexions et des études sur des pistes d'optimisation du nœud ferroviaire avignonnais, l'amélioration de la régularité et l'augmentation de la fréquence de l'offre de services de transport existante.

Elle pourra ensuite soutenir un plus grand développement du réseau de transport collectif de l'étoile ferroviaire avignonnaise au travers du volet mobilité du prochain contrat de plan État-Région. Pour autant, cet effort implique aussi une participation active des collectivités et de

l'État aux coûts d'investissement et d'exploitation de services RER sur le réseau.

16

Service Express Régional du bassin de vie d'AVIGNON - dossier minute juin 2024

3 - Des Collectivités très investies - Gouvernance

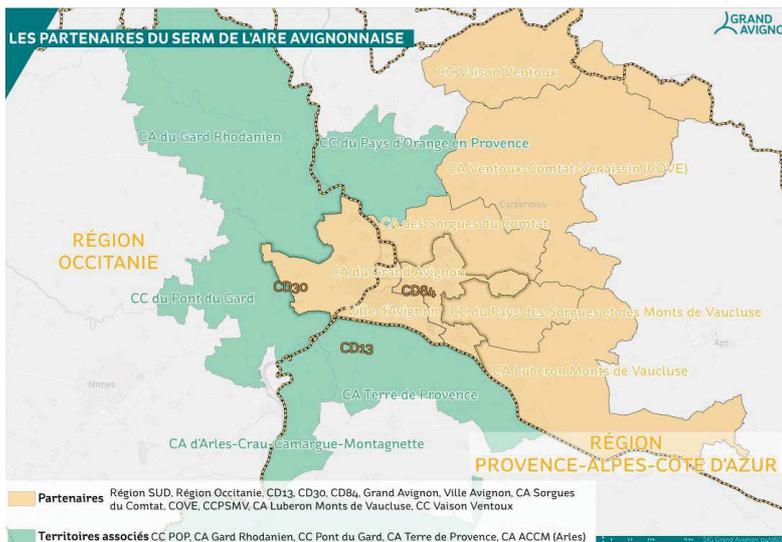
Une gouvernance innovante à l'étude

Le SERM du bassin de vie d'Avignon a la particularité d'être assis sur 2 régions (Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie) et 3 départements (Vaucluse, Gard, Bouches-du-Rhône).

Avant même l'émergence des SERM, 8 EPCI et la Ville d'Avignon avaient constitué une instance politique informelle de partage. Comptant 630 000 habitants, cette Conférence des Territoires avait engagé des projets communs.

Sur cette base la gouvernance est organisée en 2 niveaux :

- Les partenaires regroupent les 2 Régions, les 3 Départements, la Ville d'Avignon, les CA du Grand Avignon, des Sorgues du Comtat, de Ventoux Comtat Venaissin, de Luberon Monts de Vaucluse et les CC du Pays des Sorgues



A l'horizon du dépôt du dossier de synthèse fin 2024, d'autres partenaires pourront rejoindre le projet en qualité de partenaire ou de territoire associé.

A cette même échéance, la constitution d'un Groupement d'Intérêt Public est envisagée par les partenaires dans l'objectif de donner une forme juridique entièrement tournée vers ce projet ambitieux.

et des Monts de Vaucluse et de Vaison Ventoux.

- Les territoires associés regroupent actuellement les CA du Gard Rhodanien, de Terre de Provence, d'Arles Crau Camargue Montagnette et les CC du Pont du Gard, de Pays d'Orange en Provence.

4 - Programme d'études et feuille de route

Les partenaires du projet SERM disposent ou participent chacun à des études de développement de leur territoire ou du bassin de vie. Les autorités organisatrices et la Ville d'Avignon ont pour leur part commencé à étudier l'organisation des mobilités sur leur territoire de compétence respectif (étude du schéma de desserte, étude de complémentarité car-train...). La consolidation de ces études apparaît toutefois indispensable dans l'optique d'un SERM pertinent et efficient.

Des études de mobilité pour préciser les orientations

La réalisation d'une Enquête Ménages Certifiée CEREMA (EMC²) se pose en préalable à l'échelle du SERM. Les premiers résultats pourraient être connus au premier semestre 2027 qui préciseront la pertinence des modes en fonction des axes ainsi que les besoins et les moyens.

Parallèlement, l'actualisation du modèle de trafic permettra de définir des objectifs de répartition modale en cohérence avec les objectifs de décarbonation.

Les partenaires renforceront la connaissance de leur territoire et de la demande de mobilité tous modes dans le but de mettre en cohérence leurs politiques de mobilité (choisir les bons modes au bon endroit) et d'aménagement, de préciser leur priorité au regard des objectifs généraux du SERM et de phaser les actions dans le temps et dans l'espace.

Un renforcement de l'offre

Le SERM est avant tout un ensemble de services à l'utilisateur. Dès lors, la recherche de la juste amplitude, de la juste fréquence, du juste cadencement et d'une excellente fiabilité des réseaux de transport, tant urbains qu'interurbains, ferroviaires que routiers sera une ligne directrice majeure. En particulier, le renforcement de la desserte, de manière cadencée, entre les gares d'Avignon Centre et Avignon TGV, doit participer à l'ouverture du territoire vers l'extérieur. Il doit affirmer l'attractivité économique du territoire et apporter à l'utilisateur d'avantage de confort, de sécurité, de continuité et de simplicité d'usage.

La mise à niveau des infrastructures et des gares

Le réseau ferroviaire du bassin de vie d'Avignon est doté de 6 branches, dont 3 ont été rouvertes récemment au trafic voyageur. Par ailleurs, des opérations de régénération sont programmées par SNCF Réseau sur PLM et sur la ligne Avignon - Miramas ce qui garantit des infrastructures fiables.

Toutefois, certains nœuds ferroviaires, dont celui, saturé, de la gare d'Avignon Centre où convergent toutes les missions, nécessitent des études d'exploitabilité qui intègrent les objectifs cible de desserte à échéance. De même, des investissements ponctuels, à définir, amélioreront la robustesse du réseau et la fiabilité de l'offre.

En ce qui concerne les gares et plus généralement les points d'arrêt, la mise en accessibilité et l'allongement des quais sont nécessaires. De même, de nombreux bâtiments voyageurs souffrent d'un manque d'entretien.

4 - Programme d'études et feuille de route

Des études porteront ainsi sur la modernisation du parcours usager en gare et le développement de pôles d'échanges multimodaux.

De plus, l'enjeu majeur de la vulnérabilité aux effets du changement climatique des infrastructures et services de transports ferroviaires et routiers donne lieu à un diagnostic réalisé par le CEREMA, sous le pilotage de la Région et en collaboration avec les gestionnaires et autorités organisatrices.

Enfin, la conception et le déploiement de ces services de mobilité seront accompagnés par un plan stratégique de communication nécessaire au changement des comportements en faveur du report modal.

Mettre en adéquation le matériel roulant et l'offre

A la lumière des orientations qui auront été définies par les partenaires, des investissements pourraient être nécessaires sur le matériel roulant et les

installations techniques d'entretien et de maintenance.

Pilotage et conseil

Ces études seront réalisées avec un haut niveau de coordination des maîtrises d'ouvrage :

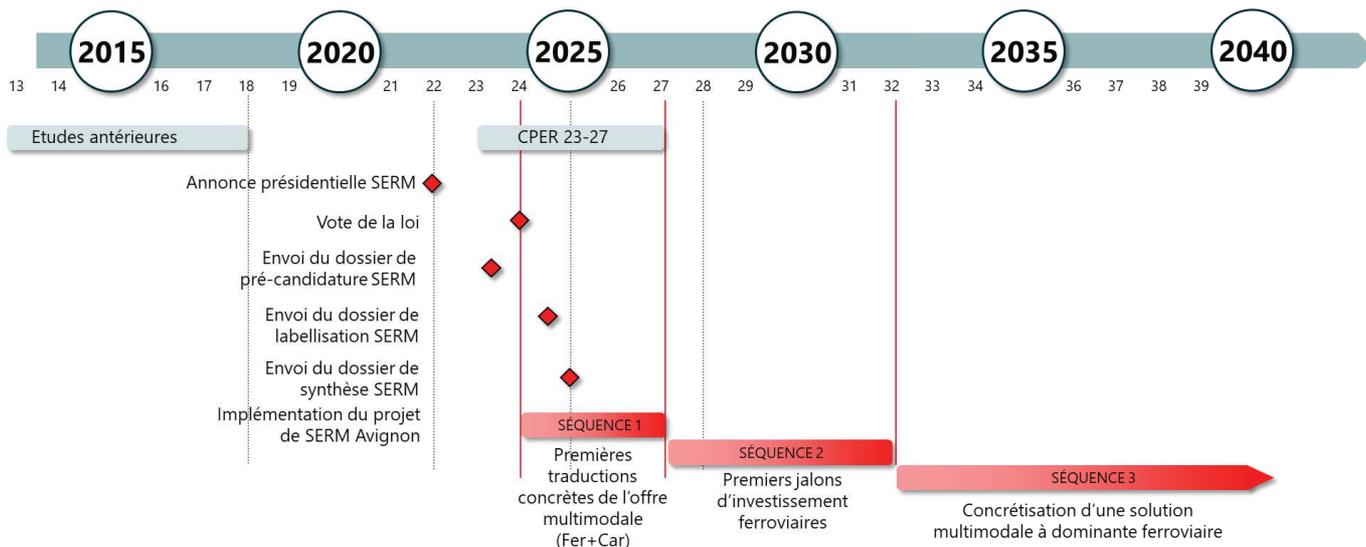
- Les premières études multimodales d'estimation des besoins de mobilité seront réalisées en maîtrise d'ouvrage commune et unique ;
- Une fois le besoin de mobilité appréhendé, des études par modes pourront être conduites sous des maîtrises d'ouvrages distinctes en fonction des compétences respectives, mais l'ensemble sera étroitement coordonné par la structure de gouvernance commune.

Une mission générale d'assistance permettra aux partenaires de les aider dans la définition juridique de la structure locale de coordination, la détermination des coûts, l'élaboration d'un plan de financement dynamique et adapté, et le dimensionnement des ressources. A ce titre, la résilience

des infrastructures aux effets du changement climatique sera étudiée de même que les modalités de garantie d'un niveau de sécurité et de confort à l'utilisateur toujours acceptable.



4 - Programme d'études et feuille de route



4 - Programme d'études et feuille de route



Des partenariats complémentaires sont en cours d'élaboration.