

**Délibération n°DEL-24-0774**
**Préfiguration du Service Express Régional Métropolitain (SERM) :  
adoption de la convention de financement et d'organisation de la  
mission confiée à la Société des Grands Projets (SGP)**

L'an deux mille vingt-quatre le jeudi douze décembre à neuf heures vingt-trois, sous la présidence de Jean-Luc MOUDENC, Président, le Conseil s'est réuni à Espaces Caravelle - Centre de Congrès Pierre Baudis - Toulouse.

**Participants**

Afférents au Conseil :	133
Présents :	108
Procurations :	22
Date de convocation :	06 décembre 2024

**Présents**

Aucamville	M. Gérard ANDRE, Mme Roseline ARMENGAUD
Aussonne	M. Michel BEUILLE, Mme Sylvie LLOUBERES
Balma	Mme Sophie LAMANT, M. Frédéric LEMAGNER, M. Vincent TERRAIL-NOVES
Beaupuy	M. Marc FERNANDEZ
Beauzelle	M. Patrice RODRIGUES
Blagnac	M. Pascal BOUREAU, M. Joseph CARLES, Mme Bernadette GUERY, M. Jean-Michel MAZARDO
Castelginest	M. Grégoire CARNEIRO, Mme Béatrice URSULE
Colomiers	Mme Sophie BOUBIDI, M. Patrick JIMENA, M. Thomas LAMY, Mme Josiane MOURGUE, M. Franck RIBEYRON, Mme Karine TRAVAL-MICHELET, M. Pierre VERNIOL
Cugnaux	M. Thomas KARMANN, Mme Marie-Hélène ROURE
Drémil-Lafage	Mme Ida RUSSO
Fenouillet	M. Thierry DUHAMEL
Flourens	Mme Marion RIVOIRE
Fonbeauzard	M. Robert GRIMAUD
Gagnac-sur-Garonne	M. Patrick BERGOUGNOUX
Gratentour	M. Patrick DELPECH
Launaguet	Mme Patricia PARADIS, M. Michel ROUGE
Mondonville	Mme Véronique BARRAQUE ONNO
Mondouzil	M. Robert MEDINA
Mons	Mme Véronique DOITTAU
Montrabé	M. Jacques SEBI
Pibrac	Mme Brigitte HILLAT, M. Honoré NOUVEL
Pin-Balma	M. Gil BEZERRA
Saint-Alban	M. Alain SUSIGAN
Saint-Jean	M. Bruno ESPIC, Mme Céline MORETTO
Saint-Orens	Mme Dominique FAURE, M. Serge JOP
Seilh	M. Didier CASTERA
Toulouse	Mme Fella ALLAL, M. Christophe ALVES, Mme Françoise AMPOULANGE, Mme Patricia BEZ, Mme Michèle BLEUSE, M. Jean-Jacques BOLZAN, M. Jean-Paul BOUCHE, M. Maxime BOYER, M. François BRIANÇON, M. Sacha BRIAND, Mme Hélène CABANES, M. François CHOLLET, M. Gaëtan COGNARD, M. Romain CUJIVES, M. Jean-Claude DARDELET, M. Henri DE LAGOUTINE, M. Aymeric DEHEURLES, Mme Ghislaine DELMOND,

	Mme Cécile DUFRAISSE, M. Jonhny DUNAL, M. Jamal EL ARCH, Mme Julie ESCUDIER, M. Emilion ESNAULT, M. Pierre ESPLUGAS-LABATUT, Mme Isabelle FERRER, M. Vincent GIBERT, Mme Isabelle HARDY, Mme Caroline HONVAULT, Mme Valérie JACQUET VIOLLEAU, Mme Laurence KATZENMAYER, M. Pierre LACAZE, M. Djillali LAHIANI, Mme Annette LAIGNEAU, Mme Marion LALANE- DE LAUBADERE, M. Jean-Michel LATTES, Mme Marine LEFEVRE, Mme Hélène MAGDO, Mme Souhayla MARTY, M. Antoine MAURICE, Mme Nicole MIQUEL-BELAUD, M. Nicolas MISIAK, M. Jean-Luc MOUDENC, Mme Claire NISON, Mme Gnadang OUSMANE, M. Philippe PERRIN, Mme Julie PHARAMOND, Mme Agnès PLAGNEUX BERTRAND, M. Jean-François PORTARRIEU, M. Clément RIQUET, Mme Agathe ROBY, M. Daniel ROUGE, M. Thierry SENTOUS, M. Bertrand SERP, Mme Nadia SOUSSI, M. Pierre TRAUTMANN, Mme Nicole YARDENI
Tournefeuille	M. Patrick CHARTIER, Mme Corinne CURVALE, M. Dominique FOUCHIER, Mme Corinne GINER, M. Laurent SOULIE
Villeneuve-Tolosane	Mme Agnès BENOIT-LUTMAN, M. Romain VAILLANT

### **Conseillers ayant donné pouvoir**

	Pouvoir à
Mme Danielle PEREZ	Pascal BOUREAU
M. Thierry ZANATTA	Jacques SEBI
M. Philippe PLANTADE	Frédéric LEMAGNER
M. Arnaud SIMION	Karine TRAVAL-MICHELET
Mme Dalila COUSIN	Véronique BARRAQUE ONNO
M. Alain TOPPAN	Didier CASTERA
Mme Ana FAURE	Marie-Hélène ROURE
M. Albert SANCHEZ	Pierre VERNIOL
M. Alain ALENCON	Corinne CURVALE
M. Marc PERE	Agathe ROBY
M. Victor DENOUVION	Vincent GIBERT
Mme Caroline ADOUE-BIELSA	Souhayla MARTY
M. Olivier ARSAC	Pierre ESPLUGAS-LABATUT
Mme Maroua BOUZAIDA	Maxime BOYER
M. Jean-Baptiste DE SCORRAILLE	Jean-Paul BOUCHE
Mme Christine ESCOULAN	Christophe ALVES
M. Francis GRASS	Julie PHARAMOND
M. Maxime LE TEXIER	Caroline HONVAULT
Mme Odile MAURIN	Aymeric DEHEURLES
Mme Brigitte MICOULEAU	Laurence KATZENMAYER
Mme Julienne MUKABUCYANA	Françoise AMPOULANGE
Mme Nina OCHOA	Nicole MIQUEL-BELAUD

### **Conseillers excusés**

Aigrefeuille	M. Christian ANDRE
L'Union	Mme Brigitte BEC
Quint-Fonsegrives	M. Jean-Pierre GASC

**Délibération n° DEL-24-0774****Préfiguration du Service Express Régional Métropolitain (SERM) :  
adoption de la convention de financement et d'organisation de la  
mission confiée à la Société des Grands Projets (SGP)****Exposé**

Le 24 janvier 2024, lors des rencontres mobilités urbaines et territoires, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo ont fait part de leur volonté d'élaborer un projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) sur le territoire de l'aire urbaine toulousaine, dans une logique d'aménagement du territoire, de désenclavement, de décarbonation des mobilités, sur un territoire marqué par de forts enjeux démographiques, sociaux et environnementaux.

Par courrier du 26 mars 2024, la présidente de la Région et le président de Tisséo ont officiellement formalisé la candidature de la région métropolitaine toulousaine au statut de SERM et ont sollicité l'accompagnement de la Société des Grands Projets (SGP) ainsi que celui de SNCF Réseau et Gares et Connexion, pour constituer le dossier permettant de demander le statut de SERM.

Ce premier envoi a été complété, courant juin, par un dossier minute apportant des précisions sur plusieurs points. En particulier, à l'initiative de Toulouse Métropole et Tisséo, il aborde les besoins d'aménagements non ferroviaires du SERM tels que les pôles d'échanges multimodaux (PEM), les projets de voirie et l'aménagement d'espaces publics pour faciliter l'accès à ces PEM. Il inclut également des aménagements pour les lignes de bus Tisséo, des infrastructures en faveur des vélos, des aires de covoiturage, ainsi qu'une première estimation financière de leur coût.

Dans son courrier du 27 juin 2024, le ministre confirmait que le projet de SERM satisfaisait bien aux conditions d'une première étape de labellisation et autorisait la SGP associée à SNCF Réseau, à intervenir aux côtés des partenaires pour élaborer un dossier de préfiguration du SERM.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la convention objet de la présente délibération.

La convention définit les modalités de constitution du dossier de préfiguration, par les partenaires (Etat, Région, Département, Tisséo et Toulouse Métropole), accompagnés de la SGP, SNCF Réseau et Gares et Connexions.

Ce dossier comporte 3 volets :

- la définition d'un schéma d'ensemble des éléments constitutifs du SERM ;
- la préparation de son plan de financement ;
- l'élaboration d'un schéma de gouvernance des phases ultérieures de celui-ci.

La convention prévoit une forte implication des partenaires qui seront contributeurs à l'élaboration du dossier, en fournissant les études et données disponibles. Si des études complémentaires devaient être engagées, la convention ferait l'objet d'un avenant.

Le montant de la convention est de 535 000 € HT, financés à 50 % par l'État (une enveloppe du volet Mobilité du CPER a été prévue à cet effet) et à 12,5 % par les quatre autres partenaires, dont Toulouse Métropole, soit 66 875 € HT, pour une durée prévisionnelle de 6 mois.

## Décision

---

Le Conseil de la Métropole,

Vu l'avis favorable de la Commission Mobilités du vendredi 22 novembre 2024,

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

### Article 1

D'approuver les termes de la convention de financement relative à la phase de préfiguration du SERM de l'agglomération toulousaine, telle qu'annexée à la présente délibération.

### Article 2

D'autoriser Monsieur le Président à signer ladite convention et tous les actes afférents.

### Article 3

D'indiquer que la participation de Toulouse Métropole pour l'exercice 2024 est fixée à 66 875 € HT. Cette participation est imputée au chapitre 204 du budget.

### Article 4

D'autoriser Monsieur le Receveur des Finances de Toulouse Municipale à effectuer les opérations résultant de la présente délibération.

#### Résultat du vote :

Pour	129
Contre	0
Abstentions	0
Non participation au vote	1 (Mme MAURIN.)

Publié le : 18/12/2024

Reçu à la Préfecture le 18/12/2024

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,  
Au registre sont les signatures,  
Pour extrait conforme,  
Le Président,

Jean-Luc MOUDENC



DEL-24-0774



toulouse  
métropole



SGP Dev  
une filiale de la  
**Société  
des Grands  
Projets**



# Convention de financement

Relative à la phase de préfiguration du SERM de l'agglomération toulousaine

## ENTRE LES SOUSSIGNES

**L'État** (ministère de la transition écologique et de la cohésion territoriale), représenté par monsieur **Pierre-André DURAND**, préfet de la région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne, faisant élection de domicile en préfecture d'Occitanie, 1, place Saint-Étienne, 31 000 TOULOUSE ;

ci-après désigné « **l'État** »,

Le **conseil régional d'Occitanie**, dont le siège est situé à l'hôtel de région de Toulouse, 22, boulevard du maréchal Juin, 31406 TOULOUSE CEDEX 9, représenté par sa Présidente madame **Carole DELGA**, dûment habilitée par délibération de la commission permanente du conseil régional n° CP/2024-\_\_/\_-\_\_ en date du

ci-après désigné « **la Région** »,

Le **conseil départemental de la Haute Garonne**, dont le siège est situé au 1, boulevard de la Marquette, 31 090 TOULOUSE CEDEX 9, représenté par son Président monsieur **Sébastien VINCINI**, dûment habilité par délibération du conseil départemental n°CD-2024-04-133 en date du 15 octobre 2024

ci-après désigné « **le Département de la Haute-Garonne** »,

La métropole **Toulouse Métropole**, dont le siège est situé au 6 rue René Leduc, BP 35821, 31505 TOULOUSE CEDEX 5, représentée par son président monsieur **Jean-Luc MOUDENC**, dûment habilité par délibération du Conseil métropolitain n° en date du

ci-après désignée « **Toulouse Métropole** »,

**Tisséo Collectivités**, dont le siège est situé au 7, esplanade Compans-Caffarelli, 31011 TOULOUSE CEDEX 6, représenté par son président **Jean-Michel LATTES**, dûment habilité par délibération du Conseil syndical n° en date du

ci-après désigné « **Tisséo Collectivités** »,

ET,

**SGP DÉVELOPPEMENT**, société par actions simplifiée, au capital de 100 000 euros, ayant son siège à SAINT-DENIS (93200), Immeuble Moods, 2-4 mail de la Petite Espagne, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 918 2006 111, représentée par son président, monsieur **Bernard CATHELAIN**.

ci-après désignée « **SGP Dev** »,

**SNCF Réseau**, société anonyme immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 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 madame **Catherine TREVET**, directrice territoriale Occitanie.

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 madame **Agnès MOUTET-LAMY**, directrice régionale des gares Occitanie et Sud, agissant au nom et pour le compte de ladite société, dûment habilitée à cet effet,

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

L'État, la Région, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, étant dénommés ci-après collectivement les « **Parties** » et individuellement « **une Partie** ».

Par ailleurs, l'État, la Région, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, sont dénommés ci-après collectivement les « **Financeurs** ».

**VU :**

- le code général des collectivités territoriales, notamment le IV de l'article L. 1111-10 ;
- le code des transports, notamment les articles L. 1215-6 à L. 1215-9, L. 2111-9 à L. 2111-9-3, L. 2111-13 et L. 2121-3 ;
- le code de la commande publique ;
- la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains ;
- la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, notamment son article 20-3 ;
- 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 et portant diverses dispositions relatives SNCF Gares & Connexions ;
- le décret du 11 janvier 2023 portant nomination de Monsieur Pierre-André Durand en qualité de préfet de région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne ;
- le protocole du volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État – région Occitanie 2023 – 2027 signé le 27 juin 2024 et son volet consacré aux services express régionaux métropolitains ;
- 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 délibérations des collectivités approuvant la présente convention ;
- les statuts en date du 12 décembre 2022 de la société SGP Dev, société par actions simplifiée immatriculée au RCS de Bobigny ;
- le courrier du ministre des transports du 27 juin 2024 portant labellisation du projet de service express régional métropolitain de l'agglomération toulousaine et autorisation de la SGP à l'accompagner, conjointement avec SNCF Réseau, dans sa phase de préfiguration

## SOMMAIRE

<b>ARTICLE 1. DEFINITIONS ET INTERPRETATIONS.....</b>	<b>10</b>
1.1 DEFINITIONS.....	10
1.2 INTERPRETATIONS.....	11
<b>ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION .....</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 3. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION .....</b>	<b>12</b>
<b>ARTICLE 4. DESCRIPTION ET CALENDRIER DES ETUDES ET ATTENDUS .</b>	<b>12</b>
4.1 DESCRIPTION DES ETUDES ET ATTENDUS.....	12
4.2 MODALITES DE REALISATION CONJOINTE DES MISSIONS .....	15
4.3 ATTENDUS EFFECTUES PAR ANTICIPATION A LA DATE DE PRISE D'EFFET DE LA PRESENTE CONVENTION	17
<b>ARTICLE 5. COMITOLOGIE .....</b>	<b>17</b>
5.1 COMITE DE PILOTAGE (COPIL).....	17
5.2 COMITE TECHNIQUE DE PREFIGURATION (COTEC).....	18
5.3 EQUIPE DE PREFIGURATION .....	19
5.4 MODALITES D'ASSOCIATION ELARGIE DES ACTEURS LOCAUX.....	19
<b>ARTICLE 6. ROLE DES PARTIES.....</b>	<b>19</b>
<b>ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPERATION .....</b>	<b>20</b>
7.1 STIPULATIONS GENERALES.....	20
7.2 FINANCEMENT DE LA PHASE 1.....	20
7.3 GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS DE L'INDEXATION .....	22
<b>ARTICLE 8. MODALITES DE FINANCEMENT.....</b>	<b>22</b>
8.1 APPELS DE FONDS.....	22
8.2 DELAIS DE PAIEMENT .....	25
8.3 DOMICILIATION DES VERSEMENTS .....	25
<b>ARTICLE 9. MODIFICATION DE LA CONVENTION.....</b>	<b>26</b>
<b>ARTICLE 10. COMMUNICATION .....</b>	<b>26</b>
10.1 MODALITES GENERALES DE COMMUNICATION .....	26
10.2 MODALITES DE COMMUNICATION SUR LES SUPPORTS DEMATERIALISES.....	26
10.3 ACCOMPAGNEMENT ET TRANSMISSION DES INFORMATIONS.....	27
<b>ARTICLE 11. DROIT D'AUDIT DES FINANCEURS .....</b>	<b>27</b>
<b>ARTICLE 12. CONFIDENTIALITE .....</b>	<b>28</b>
<b>ARTICLE 13. PROPRIETE INTELLECTUELLE.....</b>	<b>29</b>
13.1 ÉTUDES REALISEES.....	29
13.2 REGIME DE PROPRIETE INTELLECTUELLE DES RESULTATS ET DE LA SYNTHESE DES RESULTATS.....	29
13.3 UTILISATION DES AUTRES DONNEES COMMUNIQUEES PAR LES PARTIES.....	30
<b>ARTICLE 14. RESILIATION DE LA CONVENTION .....</b>	<b>30</b>
<b>ARTICLE 15. REGLEMENT DES DESACCORDS ET DIFFERENDS .....</b>	<b>30</b>

<b>ARTICLE 16. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....</b>	<b>31</b>
--	-----------

## PREAMBULE

Le concept de services express régionaux métropolitains (ci-après « **SERM** ») est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. Ces gares et pôles d'échanges comprennent des aménagements permettant l'accès, le déplacement et l'information des personnes en situation de handicap, dans les conditions prévues à l'article L. 1112-1 du code des transports. Ils comprennent également des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos. Le SERM est également accessible aux piétons.

Le service express régional métropolitain vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'auto-solisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités.

Les projets de service express régional métropolitain 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 et du transport de marchandises en général.

Afin de lutter contre l'étalement urbain et de promouvoir le report modal, les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents favorisent le renouvellement urbain, l'optimisation de l'utilisation de l'espace et la qualité urbaine des projets à proximité des gares du service express régional métropolitain, notamment en prévoyant une densité minimale de constructions ainsi que le rabattement vers ces gares.

Les services express régionaux métropolitains sont mis en œuvre dans des conditions garantissant l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billetterie, suivant les modalités prévues à l'article L. 1213-3 du code des transports.

Le SERM consiste à améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations françaises et leur périphérie périurbaine en développant massivement les modes alternatifs au monovoiturage qui soient attractifs grâce à un haut niveau de service. Leur déploiement est désormais une priorité inscrite dans la loi. Il contribue à atteindre les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui prévoit une augmentation de la part modale du ferroviaire et des transports en commun urbains afin de décarboner les déplacements du quotidien.

La loi n°2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux SERM a précisé leur définition et conditions de mise en œuvre. L'article L. 1215-6 du code des transports explicite ainsi que les SERM visent « *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* ».

Dès 2016, l'Etat, la Région, Toulouse Métropole, le Département de la Haute-Garonne et Tisséo Collectivités ont engagé un partenariat visant à faire émerger de nouveaux projets d'aménagement d'infrastructures et de services de transport alternatifs à la voiture individuelle. Celui-ci s'est notamment traduit par la réalisation des études multimodales (EMM), dont les résultats de la première phase ont été publiés en janvier 2023.

Suite aux EMM, l'Etat et la Région ont missionné SNCF Réseau pour la conduite d'études préliminaires relatives à la brique ferroviaire du SERM de l'aire toulousaine. Une équipe projet a été mise en place par SNCF Réseau pour mener ces études, en cours.

La loi SERM a posé le cadre légal permettant :

- d'obtenir le statut de SERM sur la base d'une proposition conjointe de la Région et des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) contribuant au financement de ce service, incluant notamment un plan de financement du projet en investissement et en exploitation, et dont les attendus et le format ont été précisés par une communication ministérielle du 23 avril 2024 ;
- de définir les modalités de gouvernance de ces SERM par une structure locale de coordination réunissant les AOM et les maîtres d'ouvrages du projet ;
- de transformer la Société du Grand Paris en Société des grands projets, en élargissant le champ d'action de la SGP aux projets de SERM ;
- de définir les modalités de coordination entre la SGP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions lorsque la SGP intervient sur des infrastructures en lien avec le réseau ferré national ;
- de prévoir une conférence nationale de financement des SERM et de définir les conditions nécessaires à la participation de la SGP au financement des projets.

La loi précise que SGP Dev, filiale de la Société des Grands Projets, conjointement avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, peut participer à l'élaboration du projet de SERM à la demande de la Région et des AOM et sur décision du ministre des transports.

Les développements ferroviaires et l'évolution de l'ensemble des modes de déplacements publics et décarbonés nécessitent d'être coordonnés pour faire système. Il convient ainsi de définir une amélioration phasée de l'offre de service sur l'ensemble de ses composantes, qui portent sur :

- les aménagements nécessaires à 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 ;
- les développements en matière d'information voyageur, de tarification, ainsi que de billettique.

Dans ce contexte, la Région et Tisséo Collectivités ont décidé de formuler une proposition conjointe au ministre chargé des transports en vue d'obtenir le statut de SERM pour le projet de l'agglomération toulousaine.

La Région et Tisséo Collectivités ont tout d'abord, par un courrier en date du 26 mars 2024, sollicité le ministre délégué en charge des Transports pour présenter leurs intentions et demander que la SGP puisse être associée à l'élaboration du dossier préalable à l'obtention du statut de SERM.

Les rencontres mobilités urbaines et territoires organisées le 24 janvier 2024 par la Région à Toulouse ont été l'occasion de réaffirmer la volonté des acteurs de mettre en œuvre le projet de SERM de l'agglomération toulousaine, dans une logique d'aménagement du territoire, de désenclavement et de décarbonation des mobilités sur un territoire marqué par de forts enjeux démographiques, sociaux et environnementaux.

En date du 21 juin 2024, ces mêmes partenaires ont transmis un dossier minute, en réponse duquel le courrier ministériel en date du 27 juin 2024 indique que le projet de SERM de l'agglomération toulousaine est labellisé, et que le ministère des transports confirme l'autorisation de la SGP à l'accompagner conjointement avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans sa phase de préfiguration.

Pour répondre aux besoins croissants de déplacements des habitants et encourager l'usage des transports collectifs, les Financeurs portent un projet ambitieux de SERM de l'agglomération toulousaine. Basé sur des transports plus performants avec une plus grande amplitude horaire, il amplifiera les mobilités décarbonées tout comme il favorisera de nouveaux services et nouvelles interconnexions avec les autres territoires, en apportant une attention particulière à l'articulation avec les enjeux d'aménagements du territoire.

Le dossier minute présente les enjeux démographiques, la pertinence du périmètre du SERM au regard des flux de déplacements, les études pertinentes déjà disponibles, notamment au titre du programme d'études des EMM, ainsi qu'un schéma d'intention du scénario de SERM global (ferroviaire et routier) et fonctionnalités multimodales des gares (cf Annexe 5).

Afin de réaliser le dossier de synthèse en vue de l'obtention du statut de SERM, les financeurs accompagnés de SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont besoin de réaliser, chacun sur leur périmètre de compétences, des études supplémentaires pour approfondir et présenter un schéma d'ensemble.

Dans ces circonstances, la Région, Tisséo Collectivités, le Département de la Haute-Garonne, la Métropole sont résolus à cofinancer, conjointement avec l'État, la contribution de ces opérateurs afin de mener à bien la phase de préfiguration du SERM. Tel est l'objet de la présente convention de financement.

## CECI EXPOSÉ, IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

### ARTICLE 1. DEFINITIONS ET INTERPRETATIONS

#### 1.1 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 4.1.
Convention	Désigne la présente Convention, les Articles et les Annexes.
Connaissance antérieure	Désigne tous les éléments, quels qu'en soient leur forme, nature et support, qui sont incorporés aux Résultats mais qui ont été réalisés dans un cadre extérieur et indépendant de la présente Convention, tels que notamment les œuvres de l'esprit (en ce compris 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 de trafic et 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, le droit à l'image ou à la voix des personnes ou le droit à l'image des biens.
Comité de pilotage ou COPIL	Désigne dans le cadre des études du projet de SERM l'instance visée à l'Article 5.1
Comité technique de préfiguration ou COTEC	Désigne dans le cadre des études du projet de SERM l'instance visée à l'Article 5.2
Différend	Désigne l'apparition : <ul style="list-style-type: none"><li>- soit d'une prise de position écrite, explicite et non équivoque émanant d'une Partie et faisant apparaître le désaccord ;</li><li>- 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.</li></ul>
Equipe de préfiguration	Désigne dans le cadre des études du projet de SERM l'instance visée à l'Article 5.3
Etude(s)	Désigne l'ensemble des études visées à l'Article 4.1 nécessaires à la réalisation du schéma d'ensemble.
Etudes réalisées	Désignent les études que les entités concernées par le projet de SERM (collectivités, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions...) ont préalablement à l'entrée en vigueur de la présente convention réalisées ou engagées et qui sont nécessaires à la réalisation du schéma d'ensemble.
Euro constant	Désigne l'unité monétaire aux conditions économiques de référence de l'année visée à l'Article 7.1, n'intégrant pas la variation liée à l'inflation ou la déflation depuis cette date.
Euro courant	Désigne l'unité monétaire constatée au moment des dépenses, intégrant la variation liée à l'inflation ou la déflation.
Structure locale de coordination	Désigne le groupement d'intérêt public ou toute autre structure visée à l'article L. 1215-8 du code des transports
Financier(s)	Désigne les Parties qui participent financièrement à la réalisation des Etudes et des Attendus.
Information confidentielle	Désigne toutes les informations ou données, quelle qu'en soit la nature ou la forme (écrite ou orale et notamment tous documents écrits ou imprimés, modèles, disques, DVD, cédéroms et plus généralement toutes formes et modèles susceptibles d'être adoptés), qui seront transmises

	entre les Parties dans le cadre de la Convention et notamment les Etudes réalisées.
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.
Préfigurateur	Désigne les entités en charge des Etudes et des Attendus.
Phases	Désigne les Phases 1 et 2 dans leur ensemble
Phase 1	Désigne la Phase 1 telle que décrite à l'Article <a href="#">3</a>
Phase 2	Désigne la Phase 2 telle que décrite à l'Article <a href="#">3</a>
Prestataire	Désigne un titulaire de marché d'un des membres de l'Equipe de Préfiguration désigné pour la bonne réalisation des missions prévues à la Convention
Résultat	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, le droit à l'image des biens ou des personnes.
Solde	Désigne le restant à payer du montant visé à l'Article 8.1 pour règlement des Etudes et Attendus après déduction des appels de fonds déjà versés, dans les conditions prévues par l'Article 8.1.4.
Synthèse des résultats	Désigne tout élément qui vient résumer les Résultats en vue de leur transmission aux Financeurs dans les conditions visées aux Articles 6, et <a href="#">13.2</a>

## 1.2 Interprétations

Sauf stipulation expresse contraire, les termes et expressions en majuscule définis dans la Convention auront la signification qui est portée à l'Article 1.1. 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.

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

---

La présente convention a pour objet de définir :

- la description et le calendrier de réalisation des Etudes et Attendus ainsi que le rôle des Parties pour les mener à bien, notamment la constitution d'une Equipe de préfiguration chargée de collaborer étroitement à leur réalisation ;
- les conditions et modalités de financement de ces Etudes et Attendus, dans les délais estimés fixés par la présente Convention et selon le périmètre décrit à l'article 4.1 ; à ce titre, la Convention détermine également l'assiette de financement et le plan de financement selon un engagement sur la totalité des Attendus, et un échéancier de paiement pour chacune des Parties qui participent au financement ;
- les modalités de suivi et de gouvernance de la Convention ; à ce titre, les Parties conviennent, dans le cadre du présent document, du contenu des Etudes et Attendus conduits sous la supervision du COTEC, ainsi que les périmètres de contribution attendus de l'État, la Région,

### ARTICLE 3. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

---

La présente 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 de la Phase 1 conformément à l'Article 4.

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 leurs sont propres, telles que stipulées aux Articles [11](#), [12](#) et [13](#).

La durée prévisionnelle de la Phase 1 est de 6 mois. Elle débute à l'entrée en vigueur de la Convention et se termine à l'approbation du dossier à données techniques constantes visé à l'Article [4](#) tel que constitué par l'Equipe de préfiguration.

Une phase 2 pourra éventuellement être poursuivie en fonction des décisions prises à l'issue de la phase 1 et fera l'objet soit d'un avenant, soit d'une nouvelle Convention de financement.

### ARTICLE 4. DESCRIPTION ET CALENDRIER DES ETUDES ET ATTENDUS

---

#### **4.1 Description des Etudes et Attendus**

Le contenu de la phase de préfiguration du projet de SERM de l'agglomération toulousaine, comprend trois volets d'action principaux :

- volet 1 : la définition d'un schéma d'ensemble du SERM, incluant l'identification de ses composantes et, pour chaque composante, la caractérisation de l'ambition de service des mobilités, ainsi que la pré-identification des périmètres d'intervention des maîtres d'ouvrage ;
- volet 2 : la préparation d'un plan de financement à l'échelle de l'ensemble du projet de SERM ;
- volet 3 : l'élaboration du schéma de gouvernance des phases ultérieures du SERM.

Les Etudes et Attendus de la Phase 1 correspondent à l'élaboration d'un dossier à « données techniques constantes » comme décrit dans le présent article. Les trois volets du dossier (schéma d'ensemble, plan de financement et gouvernance) y sont travaillés en parallèle avec, en fin de phase, un ordonnancement permettant la construction d'une chronique de déploiement détaillée, l'identification des compléments éventuels pour la suite de la mise en œuvre du projet de SERM, et la formalisation du schéma d'ensemble à données constantes.

La synthèse de ces trois volets doit permettre la constitution de la « proposition conjointe de la Région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité contribuant au financement » (dossier de synthèse) nécessaire à l'obtention du statut de SERM dans les conditions prévues par l'article L. 1215-6 du Code des transports, après la mise en œuvre de la concertation prévue à ce même article et selon les modalités définies par le ministre chargé des transports.

A l'issue de sa présentation en COPIL dans les conditions visées à l'Article .1, la Région et Tisséo Collectivités pourront transmettre au ministre chargé des transports une proposition conjointe visant à obtenir le statut de SERM en prenant en compte :

- (i) Les prérequis nécessaires à l'obtention du statut de SERM visés à l'article L. 1215-6 du Code des transports ;
- (ii) Et les spécifications des futurs maîtres d'ouvrage identifiés au stade de la phase de préfiguration.

Dans le cas où le ministère des transports intégrerait de nouveaux attendus pour l'obtention du statut de SERM, les Parties conviennent de se rencontrer pour envisager les évolutions du contenu des Etudes et Attendus ci-dessous et de les acter, le cas échéant, par avenant.

#### 4.1.1 Volet 1 : définition d'un schéma d'ensemble des éléments constitutifs du SERM

Le premier volet de la phase de préfiguration vise à définir les composantes multimodales ayant vocation à être intégrées au projet de SERM de l'agglomération toulousaine – constituant ainsi le périmètre du projet –, l'ambition de service associée à chaque composante, et le programme d'opérations nécessaires pour aboutir à cette ambition.

Pour aboutir à un schéma d'ensemble établi sur la base des études réalisées (Annexe 5) et prenant en compte les enjeux du fret ferroviaire, cette proposition comporte :

- la synthèse des éléments de diagnostic en matière de mobilité et d'aménagement du territoire ;
- la définition du périmètre de service et d'aménagement du SERM ;
- la formalisation de l'ambition de service pour chacune des composantes concernées et leurs principales caractéristiques fonctionnelles dans une dimension multimodale,
- une évaluation qualitative de la socio-économie (y compris en termes d'aménagement) et des enjeux environnementaux stratégiques du SERM ;
- l'analyse des enjeux concernant les systèmes de billetterie, de tarification et d'information voyageurs et la proposition de recommandations pour assurer leur interopérabilité ;
- la consolidation des coûts, ou l'estimation à dire d'expert en tant que de besoin, des investissements requis pour chacun des modes et par composante du projet (études procédures, travaux, y compris mesures réglementaires), ainsi que les coûts de fonctionnement / d'exploitation annuels en fonction des grandes phases de développement,
- la planification de ces investissements, par des phases successives, incluant un macro planning des opérations pour toutes les composantes identifiées, précisant les besoins d'interface par grande phase, et tenant compte des autres opérations éventuelles sur les réseaux de transports concernés notamment de développement, de modernisation et de régénération du réseau ferré national.

Durant la Phase 1,

- un premier temps consiste en la consolidation des données et des éléments programmatiques concernant la mobilité, listant les principaux enjeux du territoire, à partir des diagnostics du schéma de transports existant tous modes identifiant les principaux axes de congestion, notamment routiers et ferroviaires. Il aboutit à un état des lieux des mobilités et à la définition du périmètre (géographique, modal) du projet de SERM de l'agglomération toulousaine. Il intègre l'ensemble des résultats des Etudes réalisées concourant à la constitution du diagnostic ;
- un deuxième temps vise la construction et la proposition d'un schéma d'ensemble, à partir des études existantes ou d'évaluations à dire d'expert pour les projets non étudiés, établies dans le cadre de ces études ; ce schéma d'ensemble concilie à la fois les enjeux identifiés, les priorités en matière de politique de mobilité, et les contraintes et opportunités existantes du réseau ferroviaire et des réseaux des autres modes de transports ainsi que leurs complémentarités, l'ancrage du projet à travers la réalisation et l'insertion urbaine des PEM dans leur environnement ; l'offre de service multimodale globale est décrite pour les horizons de court terme (2025-2028), de moyen terme (2028-2032) et de long terme (post 2032) et à consolider sa chronique de déploiement aux différents horizons de mises en service considérés (phasage).

L'élaboration du schéma d'ensemble s'appuie par exemple sur la caractérisation des trafics tous modes, la caractérisation de l'ambition de service aux différents horizons et des scénarios d'offres associés, la consolidation des coûts ou l'estimation à dire d'experts des différentes composantes fonctionnelles et techniques constituant le projet de SERM, ainsi que sur l'évaluation qualitative de la socio-économie et des enjeux environnementaux stratégiques.

Elle est accompagnée par ailleurs :

- de propositions d'identification des périmètres de maîtrise d'ouvrage, dans le respect des prérogatives de chaque maître d'ouvrage et des possibilités offertes par la Loi SERM ainsi que des différents textes applicables ;

- d'une assistance pour la concertation à mener dans le cadre de l'élaboration du projet de SERM, comme visé à l'article L. 1215-6 du code des transports.

#### 4.1.2 Volet 2 : préparation du plan de financement du SERM

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 permettre de déterminer le modèle de financement le plus adapté au projet, pour les phases ultérieures d'études comme de réalisation (investissement et exploitation).

L'identification des ressources financières disponibles tient compte le cas échéant des conclusions de la conférence nationale de financement des SERM prévue au terme de l'article 10 de la loi relative aux SERM. Elle 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 et d'investissement. Les plans de financement simulés veillent à intégrer l'ensemble des cofinancements identifiés (mobilisation des CPER, subventions européennes, etc.)
- la capacité contributive du territoire, pour de la fiscalité ou de la parafiscalité locale, est également étudiée, justifiée par les bénéfices socioéconomiques du SERM de l'agglomération toulousaine ; elle est analysée au regard de l'incidence d'une modulation des taux sur un panier de fiscalité diversifié (taxe spéciale d'équipement, droits de mutations à titre onéreux, 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) ;
- les ressources d'exploitation (tarification, publicités, amendes, redevances, etc.), permettant de minorer le coût net d'exploitation du SERM, feront également l'objet d'une attention particulière dans les travaux conduits et intégreront une proposition d'approfondissement de l'intégration tarifaire à une échelle supra métropolitaine.

Pour chacune de ces ressources financières potentielles, les résultats sont soumis aux directions des finances ou de l'attractivité du territoire des collectivités concernées. Ces dernières sont associées à la collecte des données nécessaires à la réalisation des Attendus. D'autres pistes de financement, dégagées à partir des effets induits par le projet de SERM, par exemple en matière de développement urbain, peuvent être étudiées.

Une fois déterminés les capacités budgétaires, fiscales et les revenus anticipés générés par l'exploitation, des propositions de plan de financement des dépenses d'investissement, de fonctionnement et de l'exploitation seront construites à l'échelle de l'ensemble du SERM et pour chaque phase du projet de SERM, qui éclaireront le choix du scénario à retenir en tenant compte des orientations décidées par les élus locaux. Elles seront définies en cohérence avec les équilibres retenus pour la constitution de la structure locale de gouvernance, objet du Volet 3 des Etudes et Attendus.

La Phase 1 permettra d'alimenter le dossier à "données constantes" sur ce volet du plan de financement pour répondre au schéma à études constantes.

#### 4.1.3 Volet 3 : élaboration d'un schéma de gouvernance des phases ultérieures du SERM

Ce dernier volet comprend la proposition d'un schéma de gouvernance politique et de mise en œuvre opérationnelle des phases ultérieures du SERM, qui s'effectue en coopération avec les collectivités concernées et l'État. Ce schéma de gouvernance s'appuie notamment sur la mise en place d'un GIP ou d'une structure locale de coordination, par les maîtres d'ouvrage concourant à la réalisation des composantes du projet de SERM, au sens de l'article L.1215-8 du code des transports, et dont l'objet est de veiller à la bonne articulation des interventions de ses membres ainsi qu'au respect des coûts et du calendrier.

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

Cette proposition comprend également des préconisations sur l'articulation entre la gouvernance du projet de SERM et les gouvernances en place ou en projet, notamment sur l'étoile ferroviaire toulousaine.

La Phase 1 permettra d'alimenter le dossier à "données constantes" sur ce volet de gouvernance pour répondre au schéma à études constantes.

#### **4.2 Modalités de réalisation conjointe des missions**

Sous la coordination de l'équipe de préfiguration, les Financeurs s'engagent à transmettre les éléments d'études et de prospective communicables, dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage et la compétence.

Sous la coordination de l'équipe de préfiguration, **SNCF Réseau** assure plus spécifiquement les missions suivantes :

- Etat des lieux et partage de la synthèse des études et projets déjà lancés, de la description de l'infrastructure pour les besoins de la mission de préfiguration et des fonctionnalités existantes.
- Transmission d'éléments de prospective concernant les infrastructures et l'exploitation ferroviaires, intégrant les besoins fret (études SERM, plan d'exploitation émergent, GPSO).
- Transmission des propositions de solutions fonctionnelles permettant l'amélioration de l'offre ferroviaire telle que souhaitée par la Région, notamment sur la base des itérations réalisées entre les études d'exploitation et les études techniques et environnementales.
- Transmission des éléments relatifs aux études de trafics et socio-économiques.
- Transmission des estimations des coûts à un niveau étude préliminaire des principales solutions fonctionnelles identifiées.
- Inscription des éléments relatifs à la brique ferroviaire et à ses interfaces au sein du schéma d'ensemble et itérations successives.
- Construction d'une chronique d'investissement pour les infrastructures ferroviaires, en fonction du (des) scénario(s) décrit(s) au schéma d'ensemble.
- Construction de la proposition de gouvernance et de stratégie de concertation, dans sa dimension ferroviaire.

L'ensemble des transmissions sera accompagné de l'expertise de SNCF Réseau en tant que Gestionnaire d'Infrastructure et d'un accompagnement à l'appropriation des éléments techniques.

Sur la base de ces éléments, SNCF Réseau en lien avec l'équipe de préfiguration, s'assurera de la complète cohérence des études sur son domaine d'expertise (études ferroviaires et interfaces avec les autres modes) et identifiera les éventuels compléments d'études à mener ultérieurement. Il convient de noter que les éventuelles études complémentaires à mener par SNCF Réseau ne sont pas prises en compte au titre de la présente convention de financement.

Sous la coordination de l'équipe de préfiguration, **SNCF Gares & Connexions** assure plus spécifiquement les missions suivantes sur les sujets Gares ou Pôles d'échange multimodaux ferroviaires :

- Etat des lieux et partage de la synthèse des études et projets déjà lancés, de la description des haltes et des PEM pour les besoins de la mission de préfiguration et des fonctionnalités existantes, sur le périmètre concerné.
- Transmission des éléments de prospective concernant les gares existantes du périmètre, incluant les pôles d'échange multimodaux ferroviaires,
- Transmission, au fil de l'eau, de propositions de solutions fonctionnelles relatives aux gares existantes du périmètre permettant l'amélioration de l'offre et des services, notamment sur la base du diagnostic, des éléments de prospective ou des constats réalisés sur les modélisations de trafic, conformément à la feuille de route de SNCF Gares & Connexions,
- Définition à dire d'expert de l'ordre de grandeur du coût des principales solutions fonctionnelles identifiées pour les gares existantes dans une quantité indexée au temps disponible,
- Rédaction des besoins d'études complémentaires à envisager pour la phase 2, en particulier pour les nouvelles gares, pour compléter le schéma d'ensemble,

L'ensemble des transmissions sera accompagné de l'expertise de SNCF Gares & Connexions en tant que gestionnaire des gares et d'un accompagnement à l'appropriation des éléments techniques.

SNCF Réseau et SNCF G&C, en tant que gestionnaires d'infrastructure, portent une exigence forte de robustesse de l'exploitation. Ils apporteront en ce sens leur expertise afin de s'assurer que les propositions portées garantissent une exploitation robuste et en sécurité.

Sous la coordination de l'équipe de préfiguration, **SGP Dev** assure plus spécifiquement les missions suivantes :

- Au titre du volet 1 :
  - La consolidation des données et des éléments programmatiques multimodaux, l'identification des principaux enjeux du territoire en termes d'aménagement et de mobilités ;
  - L'identification des enjeux d'aménagement urbain en lien avec les documents de planification de référence ;
  - La formulation d'une proposition d'ordonnancement des études et de la chronique de déploiement en vue de la constitution du schéma d'ensemble, le suivi de sa réalisation et la consolidation des études permettant la constitution du dossier visant l'obtention du statut de SERM ;
  - L'appui à la définition de la concertation réglementaire et en vue de la mise en œuvre du projet de SERM ;
  - Les études complémentaires multimodales (environnementale, trafic, socio-économique, les missions d'état des lieux, de prospective, de solutions fonctionnelles pour les PEM routiers) ;
  - La production du dossier de synthèse.
- Au titre du volet 2, les missions telles que décrites à l'article [4.1.2](#), en copilotage avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.
- Au titre du volet 3, les missions telles que décrites à l'article [4.1.3](#), en copilotage avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

L'Equipe de préfiguration est chargée d'associer à la démarche certaines parties prenantes du territoire toulousain concernées par le sujet des mobilités et non Parties à la Convention. Cela concerne notamment les gestionnaires d'infrastructures de transport potentiellement concernés par le projet de SERM.

L'équipe de préfiguration travaille à l'identification des enjeux stratégiques environnementaux du SERM en lien étroit avec les maîtres d'ouvrage des projets en interface. Elle travaille également à la définition d'un cadrage global de l'évaluation environnementale du SERM en veillant particulièrement au respect des périmètres des projets déjà engagés sur le territoire. De même, l'équipe veille à la cohérence des

exercices et méthodes socio-économiques entre les évaluations des différents modes constitutifs du SERM.

Dans le cas où la mission de préfiguration nécessiterait des éléments non identifiés ici ou dans les études déjà réalisées, les Parties conviennent de se rencontrer pour envisager les évolutions du contenu des missions ci-dessus et les acter le cas échéant par avenant ou dans le cadre d'un financement ad hoc.

#### **4.3 Attendus effectués par anticipation à la date de prise d'effet de la présente convention**

Toutes dépenses effectuées par SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions par anticipation à la date de prise d'effet de la présente convention mentionnée à l'Article 3 et en vue de la réalisation des Etudes et Attendus, dans un souci de respecter le planning général de réalisation de l'opération, font partie intégrante de la Convention et sont à ce titre prises en charge par celle-ci.

Le besoin de financement intègre donc les dépenses relatives aux actions engagées par les Parties antérieurement à la signature de la Convention, rendues nécessaires au bon déroulement des Etudes et Attendus et au respect du planning de la phase de préfiguration.

Les montants visés à l'Article 7 pour SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions tiennent compte des dépenses qui seraient effectuées par anticipation à la date de prise d'effet de la présente Convention.

### ARTICLE 5. COMITOLOGIE

---

En début de phase de préfiguration, les Parties s'assurent que les comitologies existantes éventuelles, y compris celle liée aux Etudes Multimodales, s'articulent avec la comitologie de la présente Convention dans l'objectif d'une cohérence globale. Pour ce faire, la Région, Tisséo Collectivités, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et l'Etat communiquent à SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions un recensement des dites comitologies existantes.

#### **5.1 Comité de pilotage (COPIL)**

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

Sans préjudice des réunions régulières de l'Equipe de préfiguration et du COTEC, le suivi de la phase de préfiguration est assuré par un COPIL.

Le COPIL est constitué par les représentants des Parties. Chaque Partie désigne son représentant principal et ses éventuels remplaçants pour siéger.

Le COPIL prend les décisions ayant un impact sur les objectifs, le coût et le planning de la phase de préfiguration, et acte les choix majeurs.

Le COPIL a pour mission de :

- veiller à la mise en œuvre des stipulations prévues par la Convention ;
- partager régulièrement les informations contenues dans les Annexes et mises à jour le cas échéant par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou SGP Dev ;
- établir un point sur l'avancement des Etudes et Attendus ;
- avoir connaissance de la mise à jour du suivi financier, impliquant éventuellement une actualisation des conditions financières ;
- veiller à la conformité des délais de réalisation des Etudes et Attendus tels que définis dans la convention ;
- déterminer si les coûts de réalisation des Etudes 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 son impact ;
- veiller au bon déroulement des Etudes et Attendus ;

- valider le déclenchement éventuel de la Phase 2 qui fera alors l'objet d'une nouvelle Convention de financement ;
- valider la complétude de la réalisation des trois volets définis à l'Article 5.

Le COPIL se réunit, *a minima* à la fin de la phase 1 de préfiguration mais il peut également se réunir dans les conditions prévues à l'Article 1 et au besoin sur demande du COTEC ou d'une Partie avec un préavis d'information de trente (30) Jours, sauf exception après accord écrit des Parties.

Quinze Jours avant le COPIL, le COTEC fixe l'ordre du jour et fournit les documents de présentation (aux formats papier et/ou numérique), relatif à l'avancement technique et financier des Etudes et Attendus, comprenant :

- le calendrier à jour des Etudes et Attendus réalisés ;
- le calendrier prévisionnel des appels de fonds à venir ;
- l'exposé des difficultés et aléas rencontrés par SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions depuis le dernier état d'avancement présenté impactant le déroulement des Etudes et Attendus en termes de contenu et / ou de coût et / ou de délais ;
- l'exposé des solutions alternatives et toute proposition nouvelle concourant à la réussite des Etudes et Attendus, qu'ils nécessitent ou non l'adaptation de la Convention ;
- un état financier des dépenses réalisées par SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans le cadre de l'exécution de la présente convention.

Chaque COPIL fait l'objet d'un compte-rendu rédigé par SGP Dev adressé 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 de quinze (15) Jours après transmission. En l'absence de retour des participants dans ce délai, le compte-rendu est approuvé. Le compte-rendu définitif, prenant en considération ces éléments, est alors transmis dans un délai de huit (8) Jours par SGP Dev à l'ensemble des participants au COPIL.

## **5.2 Comité technique de préfiguration (COTEC)**

Le COTEC est constitué par les représentants des Parties. Chaque Partie désigne son représentant principal et ses éventuels remplaçants pour siéger.

Il se réunit en tant que de besoin et au moins quinze (15) Jours avant la réunion de chaque COPIL. Il a pour objet de coordonner l'ensemble des Etudes et Attendus et de s'assurer de leur bon avancement.

Il est chargé de valider les propositions de l'Equipe de préfiguration et de préparer le COPIL.

Le COTEC a donc pour objets :

- la supervision des éléments produits par l'Equipe de préfiguration, au fur et à mesure de la réalisation des Etudes et Attendus ;
- le suivi de l'avancement et des délais de réalisation des Etudes et Attendus ;
- le suivi de l'évolution des coûts des Etudes et Attendus ;
- le suivi de la situation en termes de couverture financière et appels de fonds et des paiements réalisés ;
- la préparation de l'ordre du jour et des décisions du COPIL.

Le secrétariat et l'animation du COTEC sont confiés à SGP Dev. Il adresse l'ordre du jour tel que construit par l'équipe de préfiguration aux membres du COTEC cinq jours ouvrés avant la tenue du comité. Les éléments nécessaires à la tenue de ce COTEC sont adressés au secrétariat par l'Equipe de préfiguration cinq jours ouvrés avant la date de réunion du comité.

Chaque COTEC fait l'objet d'un compte-rendu rédigé par le secrétariat du COTEC qui l'adresse à l'ensemble des participants, au plus tard quinze (15) Jours après ladite réunion ou au plus tard sept (7) jours après ladite réunion en cas de COPIL ayant lieu quinze (15) Jours après le COTEC.

Les participants peuvent faire part de leurs demandes d'amendement / complément dans un délai de quinze (15) Jours après transmission du compte-rendu ou au plus tard sept (7) Jours après ladite réunion en cas de COPIL ayant lieu quinze (15) Jours après le COTEC. En l'absence de retour des

participants dans ce délai, le compte-rendu est approuvé. Le compte-rendu définitif, prenant en considération ces éléments est alors transmis dans un délai de huit (8) Jours par le secrétariat du COTEC à l'ensemble des participants du COTEC concerné.

Toute production doit être préalablement présentée au COTEC quinze jours avant toute transmission au COPIL.

Il est précisé que les instances de suivi et de gouvernance de la convention peuvent associer, à la discrétion des Parties, des représentants d'autres entités ou organismes.

### **5.3 Equipe de préfiguration**

L'Equipe de préfiguration réunit l'Etat, la Région, Toulouse Métropole, le Département de la Haute-Garonne, Tisséo Collectivités, SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Chaque Partie est chargée de désigner le(s) interlocuteur(s) la représentant au sein de l'Equipe de préfiguration. L'Equipe de préfiguration est chargée d'assurer la cohérence globale des Etudes et Attendus et de préparer les instances de gouvernance et de suivi visées aux Articles 5.1 et 5.2.

L'Equipe de préfiguration soumet au COTEC pour validation avant présentation au COPIL toute production dans les conditions visées à l'Article [5.2](#).

L'Equipe de préfiguration tient à jour l'avancement du planning des Etudes et Attendus et assure le suivi du budget. Le secrétariat et l'animation de l'Equipe de préfiguration sont confiés à SGP Dev.

L'Equipe de préfiguration prend part à des groupes de travail ad-hoc pour la réalisation des Attendus de la Convention, pour tout ou partie de ses membres selon les thématiques. Ces groupes de travail peuvent associer, à la discrétion du COTEC, des représentants d'autres entités ou organismes.

L'Equipe de préfiguration soumet les conclusions desdits groupes de travail au COTEC pour validation avant présentation au COPIL.

L'Equipe de préfiguration approuve le dossier à données techniques constantes et, le cas échéant, le dossier de synthèse consolidé.

### **5.4 Modalités d'association élargie des acteurs locaux**

L'Equipe de préfiguration présente au COTEC les modalités de mise en œuvre de cette association et lui restitue les principales conclusions permettant d'alimenter la préfiguration du SERM.

L'Equipe de préfiguration soumet également au COTEC les principes de restitution de l'avancement de la phase de préfiguration auxdites parties prenantes des territoires sollicités, par exemple sous la forme d'un comité des partenaires élargi sollicité par le COPIL.

Avant la fin de la phase 1 de la mission de préfiguration, une réunion technique à destination des acteurs locaux inscrits dans le périmètre du SERM toulousain sera organisée par SGP Dev en lien avec l'équipe de préfiguration. Cet échange, organisé par cadran territorial visera à échanger quant au contenu du dossier de demande de statut de SERM, et plus particulièrement aux modalités de mise en œuvre du projet dans le temps. Ce temps de restitution constituera le préalable à la poursuite des études vers une éventuelle seconde phase de préfiguration.

## **ARTICLE 6. RÔLE DES PARTIES**

---

Dans un objectif d'agilité, d'efficacité dans les Etudes et Attendus à mener et en réponse à l'ambition du SERM de l'agglomération toulousaine, SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions conduisent conjointement les travaux de la phase de préfiguration visée à l'Article .1. Ils contribuent à

chaque brique de la phase de préfiguration, en échangeant toutes données produites ou informations nouvelles susceptibles de concourir à la définition et la réalisation du projet de SERM sans préjudice des droits de propriété intellectuelle et des clauses de confidentialité attachées à certaines données et dans les conditions prévues par la Convention.

Les Parties s'engagent à remettre, sans préjudice des droits de propriété intellectuelle visés à l'Article [13](#), et sous réserve du respect de l'ARTICLE 12 :

- aux autres Parties à leur demande la Synthèse des Etudes Réalisées nécessaires à la mise en œuvre de la Convention ;
- à SGP Dev les chapitres des Etudes réalisées nécessaires à la construction du schéma d'ensemble.

Les Financeurs apportent également à l'Equipe de préfiguration, en fonction de leurs compétences, les Etudes réalisées et tout autre élément dont ils disposent et nécessaire au démarrage de la phase de préfiguration.

Chaque étude reste la propriété du financeur qui l'apporte, et toute diffusion ou transformation de celle-ci en totalité ou pour partie doit faire objet d'une validation préalable dudit financeur dans les conditions prévues à l'article 13.1 ci-après. A défaut, les Parties s'engagent à indemniser le propriétaire de tout préjudice en résultant.

La réalisation des Etudes et Attendus est répartie suivant les modalités de l'article [4.2](#).

## ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPERATION

---

### **7.1 Stipulations générales**

Les montants en Euros courants visés au présent Article [7](#) tiennent compte de la valeur du dernier indice ING (juin 2024) et d'un taux d'indexation de 2,5% en 2024, et 2,3% en 2025.

Les montants indiqués au présent Article [7](#) en Euros courants sont un montant plafond révisable dans les conditions visées à au présent Article et à l'Article [4](#).

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage de SGP Dev et de ses Attendus internalisés est forfaitaire.

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions est estimé de manière forfaitaire, et fait l'objet d'une refacturation au réel des temps décomptés.

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

Un COPIL est convoqué dans les meilleurs délais, et dans les conditions visées à l'Article 5.1, suivant cette information par la Partie à l'initiative de l'information. Préalablement à cette rencontre, la Partie concernée transmet tout justificatif utile au traitement des surcoûts.

Le cas échéant, le montant en Euros Courants hors taxes visé au présent Article est modifié par avenant.

Le détail du coût estimatif de chaque périmètre pour la Phase 1 est précisé en Annexe 3.

### **7.2 Financement de la Phase 1**

#### **7.2.1 Assiette de financement de la Phase 1**

Le coût des Etudes et Attendus de la Phase 1 est fixé à : 535 000 Euros courants HT, répartis comme suit.

Préfigurateurs	SGP Dev	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Total (Euros courants HT)
Frais de maîtrise d'ouvrage (Euros courants)	290 000	45 000	50 000	385 000
Autres dépenses (études techniques spécifiques, prestations diverses) (Euros courants)	150 000	/	/	150 000
<b>Total</b>	<b>440 000</b>	<b>45 000</b>	<b>50 000</b>	<b>535 000</b>

### 7.2.2 Plan de financement de la Phase 1

Les Financeurs s'engagent à participer au financement des Etudes et Attendus de la Phase 1 selon la clé de répartition suivante :

Financier(s)	Clé de répartition (%)	Montant € en euros courants HT aux conditions économiques de juillet 2024
Etat	50%	267 500 €
Région Occitanie	12,5 %	66 875 €
Toulouse Métropole	12,5 %	66 875 €
Tisséo Collectivités	12,5 %	66 875 €
Département Haute-Garonne	12,5 %	66 875 €
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>535 000 €</b>

Soit sur le périmètre SGP Dev :

Financier(s)	Clé de répartition (%)	Montant € en euros courants HT aux conditions économiques de juillet 2024
Etat	50%	220 000 €
Région Occitanie	12,5 %	55 000 €
Toulouse Métropole	12,5 %	55 000 €
Tisséo Collectivités	12,5 %	55 000 €
Département Haute-Garonne	12,5 %	55 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>440 000 €</b>

Soit sur le périmètre SNCF Réseau :

<b>Financier(s)</b>	<b>Clé de répartition (%)</b>	<b>Montant € en euros courants HT aux conditions économiques de juillet 2024</b>
Etat	50%	22 500 €
Région Occitanie	12,5 %	5 625 €
Toulouse Métropole	12,5 %	5 625 €
Tisséo Collectivités	12,5 %	5 625 €
Département Haute-Garonne	12,5 %	5 625 €
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>45 000 €</b>

Soit sur le périmètre SNCF Gares & Connexions :

<b>Financier(s)</b>	<b>Clé de répartition (%)</b>	<b>Montant € en euros courants HT aux conditions économiques de juillet 2024</b>
Etat	50%	25 000 €
Région	12,5 %	6 250 €
Métropole	12,5 %	6 250 €
Tisséo Collectivités	12,5 %	6 250 €
Département Haute-Garonne	12,5 %	6 250 €
<b>TOTAL</b>	<b>100,0%</b>	<b>50 000 €</b>

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la réalisation de la Convention et ne saurait être utilisée dans un autre cadre.

### **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 comité de pilotage, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SGP Dev 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 de financement.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études financées se trouvait 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, examineront la demande de prise en charge des dépenses réellement engagées par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SGP Dev notamment par application des indices réels. Inversement, les évolutions à la baisse seront répercutées aux Financeurs.

Le résultat de ces discussions fait l'objet d'un avenant dans les 4 mois suivants le COPIL.

## **ARTICLE 8. MODALITES DE FINANCEMENT**

### **8.1 Appels de fonds**

### 8.1.1 Stipulations générales

SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions procèdent auprès des Financeurs à des appels de fonds pour le règlement des montants visés à l'Article 7.2 dans les conditions prévues par l'Article 8.1.

Les appels de fonds se font sur la base des montants de l'Article 7.2.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 2.

Cet échéancier peut être ajusté après accord entre les Parties dans les conditions visées au présent Article.

Si aucun appel de fonds n'a été formulé dans les conditions prévues par l'Article 8.1 dans un délai de deux (2) ans suivant l'entrée en vigueur de la Convention, le financement du montant visé à l'Article 7.2 est caduc. Ce délai peut toutefois être prolongé en cas de survenance d'un évènement, extérieur aux Parties, affectant le déroulement des Etudes et Attendus après sollicitation du COTEC dans les plus brefs délais et accord des Financeurs.

### 8.1.2 Modalités de versement de l'avance

A la date de prise d'effet de la Convention visée à l'Article 3, SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions effectuent un premier appel de fonds sous forme de demande d'avance et sur présentation d'une attestation d'engagement des Etudes ou des Attendus signée par le représentant de chaque Préfigurateur.

Cette avance correspond à 20 % du montant visé à l'Article 7.2.1, soit la somme de 107 000 Euros courants HT.

L'avance consentie au titre du présent Article est intégralement déduite du premier acompte versé dans les conditions prévues par l'Article 8.1.3.

### 8.1.3 Modalités de versement des appels de fonds

Après le démarrage des Etudes et des Attendus et une fois que l'avance visée à l'Article 8.1.2 a été consommée, SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions procèdent à des appels de fonds sous forme de factures d'acomptes, en fonction de l'avancement des Etudes et des Attendus.

Les appels de fonds sont calculés

- pour les dépenses de maîtrise d'ouvrage de SGP Dev et les Attendus internalisés, en multipliant le taux d'avancement des Etudes et des Attendus par le montant de la participation de chaque Financeur en Euros courants HT aux frais de maîtrise d'ouvrage de SGP Dev conformément aux Articles 7.2.1 et 7.2.2 ;
- pour les dépenses de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, en fonction des dépenses réelles liées au temps passé par les agents, en y appliquant pour chaque cofinanceur le taux de subvention indiqué à l'Article 7.2.2 pour les périmètres SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;
- pour les dépenses de maîtrise d'œuvre de SGP Dev, hors Attendus internalisés, en fonction des dépenses réalisées, en y appliquant pour chaque cofinanceur le taux de subvention indiqué à l'Article 7.2.2 pour le périmètre de SGP Dev ; le montant total appelé ne pourra être supérieur au montant de maîtrise d'œuvre indiqué Article 7.2.1.

Ces acomptes sont accompagnés d'un état récapitulatif des dépenses réalisées (Annexe 1) visé par le représentant de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions ou de SGP Dev sur son périmètre de maîtrise d'œuvre, chacun pour ce qui le concerne. Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 80 % en Euros courants HT du montant visé à l'Article 8.2.1.

Les appels de fonds sont établis en Euros Courants HT, et selon un formalisme propre à chaque cofinanceur. L'annexe 6 précise les formulaires de demande de paiement pour chaque cofinanceur.

#### 8.1.4 Modalités de règlement du Solde

Le solde est appelé par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou SGP Dev dans un délai maximal de quarante-huit (48) mois après achèvement de l'intégralité des Etudes et des Attendus de la Phase 1, sous réserve de la transmission par le Préfigurateur concerné des éléments suivants.

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

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

#### 8.1.5 Transmission des appels de fonds

Les documents visés à l'Article 8.1.4 doivent être transmis par adresse électronique par SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour permettre aux services des Financeurs de procéder au paiement des financements.

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

	Adresse	Service administratif responsable du suivi des appels de fonds	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
SGP Dev	2 mail de la Petite Espagne, CS10011 - 93212 LA PLAINE SAINT-DENIS	Directeur administratif et financier	<a href="mailto:comptabilite@sgpdev.fr">comptabilite@sgpdev.fr</a>
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 Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors de la première facture.
SNCF Gares & Connexions	SNCF GARES & CONNEXIONS Direction Régionale des Gares Occitanie & Sud 4, Rue Léon Gozlan - 13003 Marseille	Pôle Gestion Finance	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors de la première facture.
Région Occitanie	22, boulevard du Maréchal Juin 31406 Toulouse cedex 9	Direction Générale Infrastructures et Mobilités – Service Achats Finances et Exécution	
Tisséo Collectivités	7 esplanade Compans Caffarelli 31011 Toulouse Cedex 6		

Toulouse Métropole	6 rue René Leduc BP 35821 31505 Toulouse cedex 5	SoFin politiques espaces publics, mobilités, réseaux, ouvrages, ressources DG Environnement et Espace Public	mireille.randon@toulouse- metropole.fr
Département de la Haute-Garonne	1, boulevard de la Marquette 31090 Toulouse Cedex 9	Direction des Transports et des Mobilités – Service Mobilités Adaptées et Gestion	05 34 33 47 40  Anne.Cabanel-vigne@cd31.fr
DREAL Occitanie	Cité administrative 1, rue de la Cité administrative CS 80002 31074 TOULOUSE CEDEX 09	Direction transports \\ division programmation marchés et gestion financière	leila.hamiti@developpement- durable.gouv.fr

S'agissant des appels de fonds destinés à l'État, les appels de fonds seront transmis à la DREAL Occitanie par voie dématérialisée sur le portail Chorus Pro ([https://portail.chorus-pro.gouv.fr/aife\\_csm](https://portail.chorus-pro.gouv.fr/aife_csm)) au format pdf en indiquant les références suivantes :

- le code SIRET de l'État : 11000201100044 ;
- le code du service exécutant : CGFB200031 ;
- l'objet de l'appel de fonds (projet, avance / n° acompte / solde, montant de l'appel de fonds) ;
- le numéro d'engagement juridique du projet pour l'État : \_\_\_\_\_.

## **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.

Dans ce délai, si l'un des Financeurs constate une erreur manifeste dans l'appel de fonds reçu après analyse des documents transmis par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou SGP Dev, ce Financeur a la possibilité de contester cet appel de fonds par notification formelle en lettre recommandée avec accusé de réception auprès de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou SGP Dev. 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 ou SGP Dev.

## **8.3 Domiciliation des versements**

Le versement des sommes est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

SGP Dev : les paiements seront effectués par virement bancaire à SGP Dev 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

SNCF Réseau : les paiements sont effectués par virement à SNCF Réseau sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement) :

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

SNCF Gares & Connexions : le paiement est effectué par virement à SNCF Gares & Connexions sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	4013	2800	0136	3461	604	BNPAFRPPXXX

## ARTICLE 9. MODIFICATION 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.

Par exception, les références bancaires visées à l'Article 8.3 et 8.1.4 , les coordonnées des contacts visées à l'Article 16 ainsi que les coordonnées des directions de la communication des Parties visées à l'Article 10.3, peuvent être modifiées sans avenant. Dans ce cas, la Partie concernée informe les autres de la modification par lettre recommandée avec accusé de réception.

En dehors des coûts visés à l'Article 7.2, tout élément de la Convention, prévisionnel ou estimatif, peut évoluer sur accord des Parties sans qu'il soit nécessaire de passer un avenant.

## ARTICLE 10. COMMUNICATION

---

### **10.1 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 visées aux Articles 12 et 13.

SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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.

SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent par ailleurs à informer les Financeurs dans les meilleurs délais de l'organisation de toute manifestation publique de communication.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre les Parties dans le cadre des instances visées à l'Article 5.

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

### **10.2 Modalités de communication sur les supports dématérialisés**

S'agissant des supports dématérialisés (site internet notamment), SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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.

Dans le cas de financement d'études, le soutien des Financeurs doit apparaître sur les documents intermédiaires, définitifs et de synthèse par l'apposition du logo des Financeurs. Ce financement doit

également être mentionné lors de la promotion des études (communiqué de presse, conférence de presse, présentation publique...).

### **10.3 Accompagnement et transmission des informations**

SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions se rapprochent de la direction de la communication de chacune des Parties afin de disposer des modalités de communication selon la nature de l'opération et des supports de communication (logos, charte graphique, etc.).

#### **Pour Tisséo Collectivités :**

Contacts : Laurence GRATACAP, [laurence.gratacap@tisseo.fr](mailto:laurence.gratacap@tisseo.fr)

#### **Pour la Région Occitanie :**

Contacts : Nicolas HUBERT, [nicolas.hubert@laregion.fr](mailto:nicolas.hubert@laregion.fr)

#### **Pour Toulouse Métropole :**

Contacts : Béatrice MANAGAU, [beatrice.managau@toulouse-metropole.fr](mailto:beatrice.managau@toulouse-metropole.fr)

#### **Pour le Département de la Haute-Garonne**

Contact : M. François BOURSIER, tél. 05 34 33 30 79, [Francois.Boursier@cd31.fr](mailto:Francois.Boursier@cd31.fr)

#### **Pour la DREAL Occitanie :**

Contact : Mme Claire PORTET, tél. 05 62 30 26 33n mél. [claire.portet@developpement-durable.gouv.fr](mailto:claire.portet@developpement-durable.gouv.fr)

## ARTICLE 11. DROIT D'AUDIT DES FINANCEURS

Les Financeurs disposent d'un droit d'audit et de contrôle relatif à l'exécution de la Convention, qu'ils exercent soit directement soit par l'intermédiaire d'un ou plusieurs organismes extérieurs mandatés à cet effet.

Pour cela, les Financeurs informent SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de la mise en œuvre du droit d'audit prévu au présent Article au moins trente (30) Jours avant la date de l'audit par lettre recommandée avec avis de réception. Dans ce cadre, les Financeurs informent SGP Dev, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions 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.

Le bénéficiaire du financement conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la date de l'émission des dites pièces pour tout contrôle effectué *a posteriori*.

L'audit ne peut plus débuter un (1) an après le versement du Solde.

L'audit ne constitue en aucun cas une clause suspensive au paiement des appels de fonds et du solde de la présente convention.

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 six (6) 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 au Préfigurateur audité. Celui-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 au Préfigurateur audité dans un délai de trente (30) Jours.

En cas de non-respect des stipulations du présent Article par le Préfigurateur audité, 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 12. CONFIDENTIALITE

---

De manière générale, il est convenu que tout document non définitif est considéré comme confidentiel.

Sans préjudice des dispositions figurant à l'ARTICLE 12, 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.

Les Prestataires peuvent être destinataires des Informations Confidentielles sans avoir obtenu l'accord préalable écrit de la Partie émettrice sous réserve d'avoir préalablement signé un accord confidentialité.

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

- soient traitées avec la même précaution que les Parties portent à la préservation de leurs propres Informations confidentielles ;
- ne soient pas divulguées à des tiers lorsqu'elles sont obtenues ainsi que la Convention, de quelque manière que ce soit, sans avoir obtenu l'accord préalable écrit des Parties ;
- ne soient pas utilisées dans un cadre autre que celui de la Convention ;

Conformément aux principes dont s'inspire 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. Seules échapperont à ces obligations les informations tombées officiellement dans le domaine public, diffusées dans le public antérieurement à cette communication, signalées comme non 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.

En cas de demande d'un tiers sur le fondement du code des relations entre le public et l'administration 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 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.

### **13.1 Études réalisées**

#### **13.1.1 Propriété intellectuelle sur les Études réalisées transmises à SGP Dev**

Les Études réalisées restent la propriété de chaque Partie.

Les Études réalisées par SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions, ou par un financeur sont transmises, sans droit de communication, reproduction, diffusion et de transformation, par SNCF Réseau et Gares et Connexions à SGP Dev uniquement pour les stricts besoins de la réalisation de sa phase de préfiguration. Toute communication, reproduction, diffusion ou transformation de ces études par SGP Dev est soumise à l'accord préalable de SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ou par le financeur concerné. En cas de non-respect de ces obligations SGP Dev s'engage à indemniser SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ou le financeur concerné de toutes sanctions notamment fiscales dont SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ou le financeur concerné seraient redevables résultant de ce non-respect.

En cas de non-respect de ces obligations, SGP Dev s'engage à indemniser SNCF Réseau ou SNCF Gares et Connexions ou le financeur concerné de tous préjudices dont SNCF Réseau ou SNCF Gares et Connexions ou le financeur concerné seraient redevables résultant de ce non-respect.

#### **13.1.2 Propriété intellectuelle sur la synthèse des Études réalisées transmises aux Parties autres que SGP Dev et appartenant à l'Équipe de préfiguration en vue de la réalisation des missions et Attendus**

La synthèse des Études réalisées reste la propriété de chaque Partie.

Sans préjudice des dispositions concernant SGP Dev visées à l'Article 14.1.1, et pour le strict besoin d'une utilisation pour la réalisation de la phase de préfiguration et sur leur demande expresse, la synthèse des Études réalisées ou lancées préalablement à l'entrée en vigueur de la présente Convention par SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ou un financeur (listées exhaustivement à l'Annexe 5) sont transmises, sans droit de communication, reproduction, diffusion et de transformation, par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions aux Parties membres de l'Équipe de préfiguration uniquement. Toute reproduction ou transformation de la synthèse des Études réalisées par une Partie membre de l'Équipe de préfiguration est soumise à l'accord préalable de SNCF Réseau ou de SNCF Gares & Connexions ou du financeur concerné.

En cas de non-respect de ces obligations, les Parties s'engagent à indemniser SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ou le financeur concerné de tous préjudices dont SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions seraient redevables résultant de ce non-respect.

### **13.2 Régime de propriété intellectuelle des Résultats et de la Synthèse des résultats**

#### **13.2.1 Droit de propriété des Résultats et de la Synthèse 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 qu'ils auront produits 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 à l'exclusion de ce qui relève des Connaissances antérieures.

Dans tous les cas, les Parties membres de l'Équipe de préfiguration se partagent la propriété de la Synthèse des résultats permettant la constitution du dossier d'octroi du statut de SERM ainsi que le dossier lui-même à l'exclusion de ce qui relève des Connaissances antérieures.

### 13.2.2 Droit d'utilisation des Résultats et de la Synthèse des résultats

Sous réserve du respect des obligations de confidentialité visées à l'ARTICLE 13 et sous réserve de ne pas porter préjudice à l'exploitation qui pourraient en être faite, chaque Partie membre de l'Équipe de préfiguration dispose, par principe d'un droit d'utilisation (diffusion de quelque nature que ce soit, incluse) et d'exploitation des Résultats et de la Synthèse des résultats sans contrepartie financière à l'autre Partie membre, pour satisfaire leurs besoins propres relatifs aux Attendus et études visées par la présente Convention sous réserve de l'accord préalable de son propriétaire ou des co-propriétaires.

### **13.3 Utilisation des autres données communiquées par les Parties**

À l'exclusion des Etudes réalisées, des Résultats et, des Synthèses des résultats, la transmission d'une donnée par l'une des Parties membre de l'Équipe de préfiguration ne donne lieu à aucun droit de propriété et permet un droit d'utilisation uniquement pour le besoin exprimé par la partie demandeuse sous réserve de l'accord préalable de son propriétaire.

Les résultats des travaux obtenus sur la base de ces études sont qualifiés de documents administratifs conformément aux conditions du code des relations entre le public et l'administration. A ce titre, et dès lors que ceux-ci constituent des documents préparatoires, ces documents ne sont pas communicables sauf accord express des propriétaires concernés.

## ARTICLE 14. RESILIATION DE LA CONVENTION

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

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

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

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

Tout désaccord ou différend né de la résiliation de la Convention est réglé conformément aux stipulations de l'Article [15](#).

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention, les Financeurs s'acquittent auprès de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou SGP Dev 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.

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 15. REGLEMENT DES DESACCORDS ET DIFFERENDS

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 [5](#) 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 aux autres Parties. 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 de Toulouse.

#### ARTICLE 16. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

<p style="text-align: center;"><b>Pour SGP DEV</b></p> <p style="text-align: center;">SGP DEVELOPPEMENT Direction du développement des transports territoriaux 2 Mail de la Petite Espagne CS10011 – 93212 La Plaine Saint-Denis</p>	<p style="text-align: center;"><b>Pour SNCF Réseau</b></p> <p style="text-align: center;">Direction territoriale Occitanie 2 Esplanade Compans Caffarelli Immeuble Toulouse 2000 31 000 TOULOUSE</p>
<p style="text-align: center;"><b>Pour SNCF Gares &amp; Connexions</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Direction Régionale Sud Occitanie Pôle Développement – 4<sup>ème</sup> étage 64 bvd Pierre Sémard 31079 Toulouse Cedex 5</i></p>	<p style="text-align: center;"><b>Pour la DREAL Occitanie</b></p> <p style="text-align: center;"><i><u>Contact opérationnel</u></i></p> <p style="text-align: center;"><i><u>Contact conventionnel</u></i></p>
<p style="text-align: center;"><b>Pour la Région</b></p> <p style="text-align: center;"><i>Direction Mobilités, Infrastructures et Développement 22, boulevard du Maréchal Juin 31406 Toulouse Cedex 9</i></p>	<p style="text-align: center;"><b>Pour la Métropole</b></p> <p style="text-align: center;"><i><u>Contact opérationnel</u></i> Fabienne Dupoux <a href="mailto:fabienne.dupoux@toulouse-metropole.fr">fabienne.dupoux@toulouse-metropole.fr</a></p> <p style="text-align: center;"><i><u>Contact conventionnel</u></i> Mireille Randon <a href="mailto:mireille.randon@toulouse-metropole.fr">mireille.randon@toulouse-metropole.fr</a></p>
<p style="text-align: center;"><b>Pour Tisséo Collectivités</b></p> <p style="text-align: center;"><i><u>Contact opérationnel</u></i> Vincent GEORJON <a href="mailto:vincent.georjon@tisseo.fr">vincent.georjon@tisseo.fr</a> Et <a href="mailto:dgs@tisseo.fr">dgs@tisseo.fr</a></p> <p style="text-align: center;"><i><u>Contact conventionnel</u></i> Mathieu GARCIA <a href="mailto:mathieu.garcia@tisseo.fr">mathieu.garcia@tisseo.fr</a> Et <a href="mailto:dgs@tisseo.fr">dgs@tisseo.fr</a></p>	<p style="text-align: center;"><b>Pour le Département de la Haute-Garonne,</b></p> <p style="text-align: center;">Direction des Transports et des Mobilités 1, boulevard de la Marquette 31090 Toulouse Cedex 9</p>

#### ANNEXES

**Annexe 1** : Modèle d'attestation d'avancement et d'état récapitulatif des dépenses ;

**Annexe 2** : Calendrier révisable des appels de fonds ;

**Annexe 3** : Détail des coûts estimés ;

**Annexe 4** : Modèle d'attestation de la conformité de l'Etude et des A tendus ;

**Annexe 5** : Liste des études Réalisées ;

**Annexe 6** : Modèle de demandes de paiements pour les appels de fonds auprès de chaque cofinanceurs ;

**Annexe 7** : Dossier minute transmis par la Région Occitanie et Tisséo Collectivités au Ministre en charge des Transports ;

**Annexe 8** : Obtention du statut de SERM – Check-list détaillée (document DGITM).

**Fait, en 8 exemplaires originaux,**

Toulouse, le

**Pour l'État,  
le préfet de la région Occitanie**

**Pierre-André DURAND**

**Pour la Région Occitanie,**

**Carole DELGA**

**Pour le Département de la Haute-Garonne,**

**Sébastien VINCINI**

**Pour Toulouse Métropole,**

**Jean-Luc MOUDENC**

**Pour Tisséo Collectivités,**

**Jean-Michel LATTES**

**Pour SGP Dev,**

**Bernard CATHELAIN**

**Pour SNCF Réseau,**

**Catherine TREVET**

**Pour SNCF Gares & Connexions,**

**Agnès MOUTET-LAMY**

<b>ANNEXE 1 : ATTESTATION D'AVANCEMENT ET MODELE D'ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES</b>
--

**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].

**Etat 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 l'émission du DGD uniquement] :**

Projet :

Période :

Phase :

Date facture ou décompte	Fournisseur	Libellé	Date de paiement (1)	Montant HT
<b>Total des dépenses externes :</b>				
<b>Total frais de maîtrise d'ouvrage :</b>				

(1) ou date de mandatement.

Fait à \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_

**Nom et qualité du signataire**

*Cachet et signature*

## ANNEXE 2 : CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS ET MODELE D'ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES

Calendrier prévisionnel des appels de fonds :

	10/2024	01/2025	SOLDE DGD	Total
<b>% du besoin de financement</b>	<b>20%</b>	<b>50%</b>	<b>30%</b>	<b>100%</b>
<b>Budget courant HT SGP Dev</b>	88 000 € HT	220 000 € HT	132 000 € HT	<b>440 000 € HT</b>
<b>Budget courant HT SNCF Réseau</b>	9 000 € HT	22 500 € HT	13 500 € HT	<b>45 000 € HT</b>
<b>Budget courant HT SNCF Gares &amp; Connexions</b>	10 000 € HT	25 000 € HT	15 000 € HT	<b>50 000 € HT</b>
<b>Total</b>	<b>107 000 € HT</b>	<b>267 500 € HT</b>	<b>160 500 € HT</b>	<b>535 000 € HT</b>

*DGD : décompte général et définitif*

*NC : non concerné*

## ANNEXE 3 : DETAIL DU COUT ESTIME

Le montant total de l'opération « Phase de préfiguration du SERM de l'agglomération toulousaine – Phase 1 » est de 535 000 € H.T. Ce montant se décompose comme suit :

Pilote	Phase	Type de dépense	Besoin de financement en M€ HT courants	Date d'engagement financier
<b>SGP Dev</b>				
		Etudes techniques spécifiques, prestations diverses – Phase 1	150 000 € HT	
		Frais de MOA – Phase 1	290 000 € HT	
		<b>Total SGP Dev – Phase 1 :</b>	<b>440 000 € HT</b>	
<b>SNCF Réseau</b>				
		MOA – Phase 1	<b>45 000 € HT</b>	
		<b>Total SNCF Réseau – Phase 1 :</b>	<b>45 000 € HT</b>	
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>				
		MOA – Phase 1	<b>50 000 € HT</b>	
		<b>Total SNCF Gares &amp; Connexions – Phase 1 :</b>	<b>50 000 € HT</b>	

<b>ANNEXE 4 : MODELE D'ATTESTATION DE LA CONFORMITE DES ETUDES ET ATTENDUS</b>
--

**Dénomination du maître d'ouvrage :**

**Nom du représentant légal du maître d'ouvrage :**

**Opération subventionnée :**

**Numéro de la délibération du Conseil régional approuvant la convention :**

**Montant définitif des dépenses comptabilisées : € HT**

**J'atteste :**

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

**Fait à , en date du**

**Signature du représentant du maître d'ouvrage :**

« certifié sincère et exact »

**Cachet :**

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

## ANNEXE 5 : ETUDES REALISEES A CE JOUR

Liste non exhaustive

Nom du jeu de données ou du livrable	Résumé / détail / commentaires	Date mise à jour données	Entités propriétaires du jeu de données ou du livrable
<b>Etudes achevées</b>			
études préliminaires d'amélioration de l'exploitation de la ligne Toulouse-Auch	étude préliminaires pour le prolongement des navettes Arènes-Colomiers jusque Brax	rendu avril 2022	SNCF Réseau (financement Etat / Région / SNCF Réseau)
étude radar des Gares et Haltes existantes du SERM	état des lieux des points d'arrêt avec une évaluation sur la compatibilité SERM (dimensionnement et accessibilité)	rendu 2022	SNCF G&C (financement Etat / Région / SNCF Réseau)
étude APS Halte Labège La Cadène	création d'un nouveau point d'arrêt en intermodalité avec la ligne C du métro Tisséo	rendu 2023	SNCF G&C (financement Etat / Région)
étude APS Allongement des quais sur la ligne du Gers	Rendre compatible UM2 régional l'ensemble des arrêts (x13)	rendu 2023	SNCF G&C (financement Etat / Région)
études pré-fonctionnelles d'exploitation et de capacité en vue d'un service express métropolitain sur l'agglomération Toulousaine	étude complémentaire EMM14 sur le positionnement des points d'arrêt, étude diagnostic des enjeux environnementaux et stratégie DD sur le périmètre du SERM, mission d'ingénierie foncière	2021-2022	SNCF Réseau (financement Etat / Région / SNCF Réseau)
étude de faisabilité de suppression du PN3 (rue St Roch-Niel)	étude de la dénivellation par Pont-Rail du PN3	2010	SNCF Réseau (RFF)
étude préliminaire de banalisation Toulouse-Portet	mise en oeuvre de la banalisation entre Toulouse et Empalot ou Portet	rendu avril 2023	SNCF Réseau (financement Etat / Région)
<b>Etudes en cours</b>			
études préliminaires des lignes RER / SEM de l'étoile ferroviaire de Toulouse	études techniques et environnementales, études d'exploitation, études de trafic, études socio-économiques	livrables échelonnés	SNCF Réseau (financement Etat / Région)
études d'avant-projet du prolongement de la navette périurbaine à Brax de l'axe Toulouse-Auch (ligne n°480 000 d'Empalot à Auch)	étude d'avant-projet pour le prolongement des navettes Arènes-Colomiers jusque Brax	en cours	SNCF Réseau (financement Etat / Région)
étude APD Halte Labège La Cadène	création d'un nouveau point d'arrêt en intermodalité avec la ligne C du métro Tisséo	prévu fin 2024	SNCF G&C (financement Etat / Région)
étude APD Allongement des quais sur la ligne du Gers	Rendre compatible UM2 régional l'ensemble des arrêts (x13)	prévu fin 2024	SNCF G&C (financement Etat / Région)
Etude de flux et environnemental niveau EP en projection du SERM	Etablir un pré programme pour les adaptations des haltes existantes.	prévu fin 2024	SNCF G&C (financement Etat / Région)

## **ANNEXE 6 : MODELE DE DEMANDES DE PAIEMENTS POUR LES APPELS DE FONDS AUPRES DE CHAQUE COFINANCEURS**

Pour la Région Occitanie :

- Formulaire de demande de paiement pour SGP Dev
- Formulaire de demande de paiement pour SNCF Réseau
- Formulaire de demande de paiement pour SNCF Gares&Connexions



Cadre réservé à l'administration  
N° de dossier : 24012339  
Programme budg : P3600004  
N° Tiers / intervenant : 165545  
N° délibération : 0  
Montant de la Subvention : 55 000 €  
Direction / Service : DITM -

### DEMANDE DE PAIEMENT D'UNE SUBVENTION

Je soussigné(e), Nom Prénom,....., Représentant l'organisme  
(préciser la raison sociale) : **SGP Dev**

En qualité de (préciser la fonction) : .....,

Sollicite par la présente le versement de ..... €

Au titre de :  avance,  acompte n°.....,  solde (si paiement.s déjà effectué.s),  
 versement unique (si paiement en une seule fois)

**avance,**

J'atteste par la présente que l'opération a commencé (A noter : dans ce cas la demande de paiement fait également office d'attestation de démarrage de l'opération)

Je joins un Relevé d'Identité Bancaire (RIB)

**OU**

**acompte n°.....**    **OU**     **solde**    **OU**     **versement unique**

Le montant cumulé des dépenses réalisées est de .....€

**Je joins**

**Un état récapitulatif des justificatifs de dépenses** dûment signé par le bénéficiaire ou son représentant, exigé par l'arrêté ou la convention pour le versement de la subvention

**Un Relevé d'Identité Bancaire** (RIB)

**Autres pièces exigées par l'arrêté ou la convention pour le versement de la subvention**  
(justificatifs de dépenses, bilan financier des dépenses et des recettes pour le solde, rapport d'activité ou bilan qualitatif pour le solde, ...)

**Je renseigne lors de ma demande de solde de subvention d'investissement**

Si subvention **supérieure ou égale à 250.000€** : la date de mise en service .../.../... et la durée d'amortissement des biens financés : ..... an(s)

**Commentaires** : .....(ex : indiquer « sans amortissement » le cas échéant)

Concernant la subvention (préciser l'objet de la subvention) :

.....  
Contact Organisme pour le suivi du dossier (si différent du représentant de l'organisme) :

Nom :

Fonction :

Courriel :

Téléphone :

**J'atteste avoir respecté les obligations liées à l'attribution et au versement de la subvention et je certifie que les pièces justificatives produites correspondent bien à l'opération subventionnée ;**

**En cas de demande d'acompte, de solde ou de versement unique, j'atteste que toutes les dépenses réalisées et justifiées dans le cadre de l'opération subventionnée ont été acquittées.**

Nom et tampon de l'organisme :

Date :

Signature :

\* Ce formulaire est à adresser au Site de Toulouse ou de Montpellier et doit être utilisé pour chaque demande de paiement (avance, acompte, solde, ou versement unique).



Cadre réservé à l'administration  
N° de dossier : 24012338  
Programme budg : P3600004  
N° Tiers / intervenant : 11237  
N° délibération : 0  
Montant de la Subvention : 5 625 €  
Direction / Service : DITM -

### DEMANDE DE PAIEMENT D'UNE SUBVENTION

Je soussigné(e), Nom Prénom,....., Représentant l'organisme  
(préciser la raison sociale) : **SNCF Réseau**

En qualité de (préciser la fonction) : .....,

Sollicite par la présente le versement de ..... €

Au titre de :  avance,  acompte n°.....,  solde (si paiement.s déjà effectué.s),  
 versement unique (si paiement en une seule fois)

**avance,**

J'atteste par la présente que l'opération a commencé (A noter : dans ce cas la demande de paiement fait également office d'attestation de démarrage de l'opération)

Je joins un Relevé d'Identité Bancaire (RIB)

**OU**

**acompte n°.....**    **OU**     **solde**    **OU**     **versement unique**

Le montant cumulé des dépenses réalisées est de .....€

**Je joins**

**Un état récapitulatif des justificatifs de dépenses** dûment signé par le bénéficiaire ou son représentant, exigé par l'arrêté ou la convention pour le versement de la subvention

**Un Relevé d'Identité Bancaire** (RIB)

**Autres pièces exigées par l'arrêté ou la convention pour le versement de la subvention**  
(justificatifs de dépenses, bilan financier des dépenses et des recettes pour le solde, rapport d'activité ou bilan qualitatif pour le solde, ...)

**Je renseigne lors de ma demande de solde de subvention d'investissement**

Si subvention **supérieure ou égale à 250.000€** : la date de mise en service .../.../... et la durée d'amortissement des biens financés : ..... an(s)

**Commentaires** : .....(ex : indiquer « sans amortissement » le cas échéant)

Concernant la subvention (préciser l'objet de la subvention) :

.....

Contact Organisme pour le suivi du dossier (si différent du représentant de l'organisme) :

Nom :

Fonction :

Courriel :

Téléphone :

**J'atteste avoir respecté les obligations liées à l'attribution et au versement de la subvention et je certifie que les pièces justificatives produites correspondent bien à l'opération subventionnée ;**

**En cas de demande d'acompte, de solde ou de versement unique, j'atteste que toutes les dépenses réalisées et justifiées dans le cadre de l'opération subventionnée ont été acquittées.**

Nom et tampon de l'organisme :

Date :

Signature :

\* Ce formulaire est à adresser au Site de Toulouse ou de Montpellier et doit être utilisé pour chaque demande de paiement (avance, acompte, solde, ou versement unique).



Cadre réservé à l'administration  
N° de dossier : 24012326  
Programme budg : P3600004  
N° Tiers / intervenant : 94545  
N° délibération : 0  
Montant de la Subvention : 6 250 €  
Direction / Service : DITM -

### DEMANDE DE PAIEMENT D'UNE SUBVENTION

Je soussigné(e), Nom Prénom,....., Représentant l'organisme  
(préciser la raison sociale) : **SNCF Gares&Connexions**

En qualité de (préciser la fonction) : .....,

Sollicite par la présente le versement de ..... €

Au titre de :  avance,  acompte n°.....,  solde (si paiement.s déjà effectué.s),  
 versement unique (si paiement en une seule fois)

#### avance,

J'atteste par la présente que l'opération a commencé (A noter : dans ce cas la demande de paiement fait également office d'attestation de démarrage de l'opération)

Je joins un Relevé d'Identité Bancaire (RIB)

#### OU

acompte n°..... **OU**  solde **OU**  versement unique

Le montant cumulé des dépenses réalisées est de .....€

#### Je joins

**Un état récapitulatif des justificatifs de dépenses** dûment signé par le bénéficiaire ou son représentant, exigé par l'arrêté ou la convention pour le versement de la subvention

**Un Relevé d'Identité Bancaire** (RIB)

**Autres pièces exigées par l'arrêté ou la convention pour le versement de la subvention**  
(justificatifs de dépenses, bilan financier des dépenses et des recettes pour le solde, rapport d'activité ou bilan qualitatif pour le solde, ...)

#### Je renseigne lors de ma demande de solde de subvention d'investissement

Si subvention **supérieure ou égale à 250.000€** : la date de mise en service .../.../... et la durée d'amortissement des biens financés : ..... an(s)

Commentaires : .....(ex : indiquer « sans amortissement » le cas échéant)

Concernant la subvention (préciser l'objet de la subvention) :

.....

Contact Organisme pour le suivi du dossier (si différent du représentant de l'organisme) :

Nom :

Fonction :

Courriel :

Téléphone :

**J'atteste avoir respecté les obligations liées à l'attribution et au versement de la subvention et je certifie que les pièces justificatives produites correspondent bien à l'opération subventionnée ;**

**En cas de demande d'acompte, de solde ou de versement unique, j'atteste que toutes les dépenses réalisées et justifiées dans le cadre de l'opération subventionnée ont été acquittées.**

Nom et tampon de l'organisme :

Date :

Signature :

\* Ce formulaire est à adresser au Site de Toulouse ou de Montpellier et doit être utilisé pour chaque demande de paiement (avance, acompte, solde, ou versement unique).

Pour la DREAL :

## APPEL DE FONDS SUR FINANCEMENT ÉTAT

Titre opération : (titre de la CFI) .....  
Code opération État : (codification suivant nomenclature jointe) .....  
N° engagement juridique (communiqué dans la CFI°) .....

Je soussigné(e), (Nom Prénom) ..... Représentant  
l'organisme (*préciser la raison sociale*) : .....  
En qualité de (*préciser la fonction*) : .....

**Sollicite le versement de (montant).....€, correspondant à xx %**  
de la part Etat, en qualité d'Appel De Fonds n° XX (comptabilisant la totalité des ADF sur  
le N°EJ concerné, quel que soit le domaine fonctionnel).

Au titre de

- avance (joindre attestation de démarrage).
- appel de fonds à l'avancement.
- solde.

À l'issue de ce paiement, l'avancement de l'opération sera de xx %, correspondant, à un  
montant cumulé de dépenses de : .....

**Joins l' (les )ordre(s) de service** de démarrage des missions, pour la demande  
d'acompte lorsque le la CFI le prévoit

**Joins l'état récapitulatif des justificatifs de dépenses** dûment signé par le(s)  
bénéficiaire(s) ou son (leurs) représentant(s).

**Joins le tableau de suivi général** des Appels de Fonds

Date  
Signature

Nom de la ligne (n° ligne)				
Titre convention		Suivi des appels de fonds		Dat
Convention signée le	date			
N° engagement juridique	xx			
Montant total conventionné (€)	xx	Part l'État (€)	xx	
Pour les opérations divisées en domaines fonctionnels				
Sous total domaine fonctionnel (€)	xx		xx	
Sous total domaine fonctionnel (€)	xx		xx	
Appels de fonds	Montant	Date facture	Total appelé	Avancement général
<i>Appel de Fonds n° 1</i>				
xx° acompte domaine fonctionnel (lorsque	xx	xx	xx	xx
<i>Appel de fonds n°2</i>				
xx° acompte domaine fonctionnel domaine	xx	xx	xx	xx
<i>Appel de fonds n°3</i>				
xx° acompte domaine fonctionnel domaine	xx	xx	xx	xx
<i>Appel de fonds n°4</i>				
xx° acompte domaine fonctionnel domaine	xx	xx	xx	xx

**ANNEXE 7 : DOSSIER MINUTE TRANSMIS PAR LA REGION OCCITANIE  
ET TISSEO COLLECTIVITES AU MINISTRE EN CHARGE DES  
TRANSPORTS**

Plaquette de la journée « Rencontre Mobilités Urbaines & Territoires » du 24/01/2024 :  
[https://www.laregion.fr/IMG/pdf/b/f/9/la\\_region\\_bd\\_2.pdf](https://www.laregion.fr/IMG/pdf/b/f/9/la_region_bd_2.pdf)

Déclaration commune de candidature à un Service Express Régional Métropolitain :  
[https://www.laregion.fr/IMG/pdf/7/9/8/candidature\\_serem\\_bd.pdf](https://www.laregion.fr/IMG/pdf/7/9/8/candidature_serem_bd.pdf)

Compléments ci-après (sous forme d'annexes) :

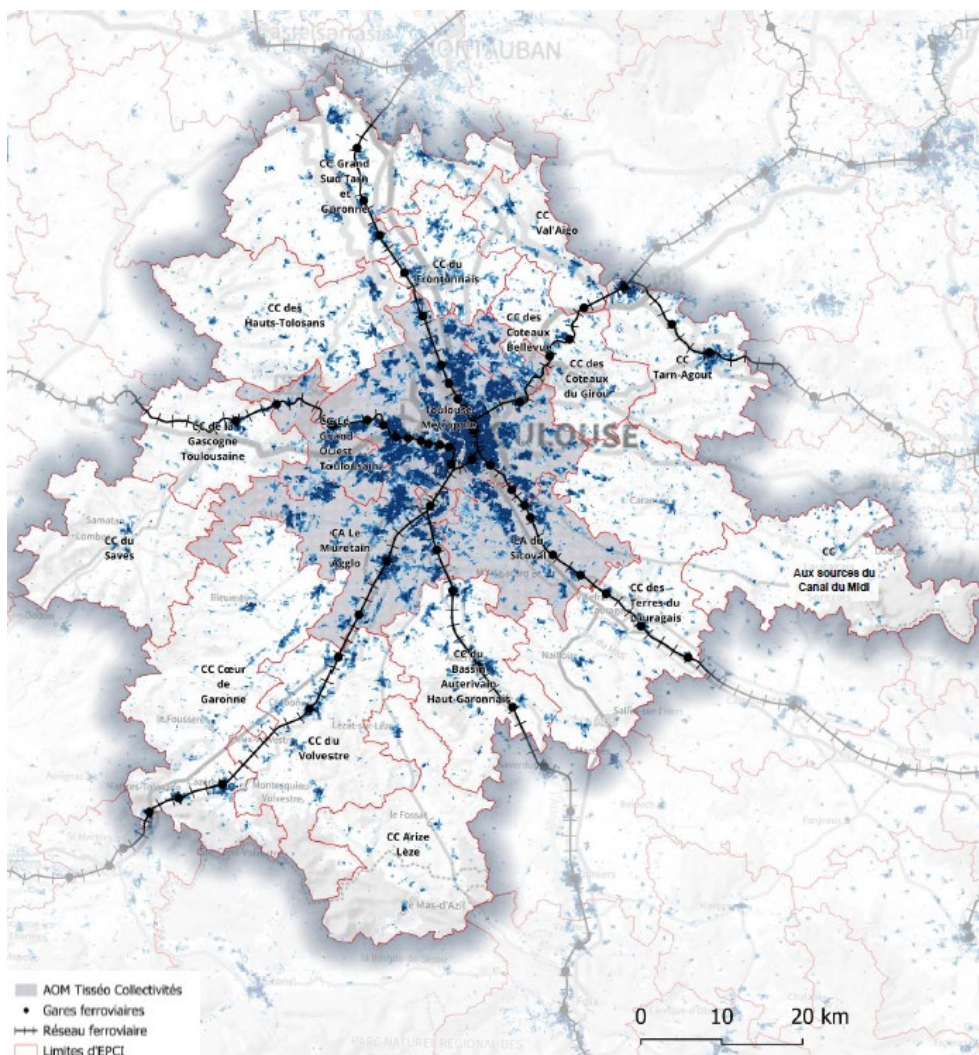
## ANNEXE I

### Périmètre du SERM toulousain et analyse globale des flux de déplacement

La définition du périmètre géographique du SERM est le fruit d'une analyse croisée de plusieurs données permettant de confronter plusieurs approches afin de stabiliser une zone à la fois cohérente en matière de flux de déplacements, pertinente pour agir sur la thématique de l'aménagement du territoire, et disposant d'une instance de dialogue et de concertation établie conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités.

#### Le bassin de Mobilité Régional Toulousain constitue le périmètre retenu pour le SERM toulousain

Le périmètre du bassin de Mobilité de Toulouse regroupe un bassin de vie de 1 469 562 habitants (en 2020), dont 72% bénéficient des services de mobilités urbaines de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) Tisséo Collectivités.



La logique qui a présidé à la définition des bassins de mobilité par la Région Occitanie et après consultation des EPCI poursuit les trois objectifs ci-après :

1. Couvrir une réalité de volume de déplacement et sur la base des flux domicile-travail (50 déplacements) reflétant le principal pôle d'attraction sur un EPCI ;
2. Préserver au maximum les cadres collaboratifs d'actions communes engagées (préservation des contours des PETR et des Pays quand cela était cohérent avec les logiques de mobilité) ;
3. Permettre de définir des objectifs et actions en réponse à des problématiques partagées de mobilité et ainsi s'inscrire dans une logique de bassin de projet.

Au total 19 EPCI (Etablissements Publics de coopération intercommunale) constituent le Bassin de Mobilité de Toulouse. Le tableau ci-contre précise les principales caractéristiques démographiques de chaque EPCI.

Département	EPCI	Nombre d'habitants (INSEE 2020)	Gares et haltes ferroviaires (comprenant les projets de création)	Périmètre AOM urbaine Tisséo
Haute-Garonne	Toulouse Métropole	806 503	X Terminus partiel Brax-Léguévin	X
Haute-Garonne	Communauté d'agglomération Le Muretain Agglo	124 721	X Terminus partiel Muret	X
Haute-Garonne	Communauté d'agglomération du Sicoval	81 269	X Terminus partiel Baziège	X
Haute-Garonne	CC Le Grand Ouest Toulousain	47 769	X	X
Tarn-et-Garonne	CC Grand Sud Tarn et Garonne	42 859	X	
Haute-Garonne	CC des Terres du Lauragais	41 259	X Terminus définitif Villefranche du Lauragais	
Tarn	CC Aux sources du Canal du Midi	36 228		
Haute-Garonne	CC Cœur de Garonne	35 018	X Gares hors périmètre SERM ferroviaire	
Haute-Garonne	CC des Hauts-Tolosans	34 721		
Haute-Garonne	CC du Bassin Auterivain Haut-Garonnais	33 168	X Terminus partiel Venerque Terminus définitif Auterive	
Haute-Garonne	CC du Volvestre	30 567	X Terminus définitif Carbonne	
Tarn	CC Tarn-Agout	29 033	X Terminus définitif St-Sulpice	
Haute-Garonne	CC du Frontonnais	27 716	X Terminus partiel Castelnau d'Estrétefonds	
Haute-Garonne	CC des Coteaux du Girou	22 269	X Terminus partiel Montastruc-la-Conseillère	
Haute-Garonne	CC des Coteaux Bellevue	20 899		x
Haute-Garonne	CC Val'Aigo	18 218		
Gers	CC de la Gascogne Toulousaine	16 633	X Terminus définitif L'Isle-Jourdain	
Ariège	CC Arize Lèze	10 982		
Gers	CC du Saves	9 730		
<b>TOTAL</b>		<b>1 469 562</b>		

▪ **La notion de « terminus ferroviaire » du SERM toulousain**

Les études multimodales métropolitaines menées sur l'agglomération toulousaine ont mis en évidence deux zones dans la structuration des flux de déplacement mais également dans les possibilités de structuration de la desserte.

Le périmètre de la brique ferroviaire du SERM toulousain est cohérent avec le bassin de mobilité régional Toulousain. Toutefois, il intègre deux composantes liées à l'avancée des études déjà menées :

- La prise en compte des équipements d'infrastructures préexistants et de la faisabilité des aménagements envisageables au niveau des terminus.
- Une vision séquencée dans le temps sous forme de phasage intégrant la notion de terminus partiel sur un périmètre plus restreint. Des scénarii d'offre sont actuellement en cours d'études préliminaires pour définir les aménagements nécessaires et évaluer leur coût.

Les terminus définitifs constituent donc la cible du volet ferroviaire du SERM toulousain mais des études sont en cours pour phaser le projet dans le temps et mettre en œuvre des terminus « partiels » (ou temporaires). Le schéma suivant précise les deux périmètres ferroviaires actuellement analysés dans les études préliminaires.

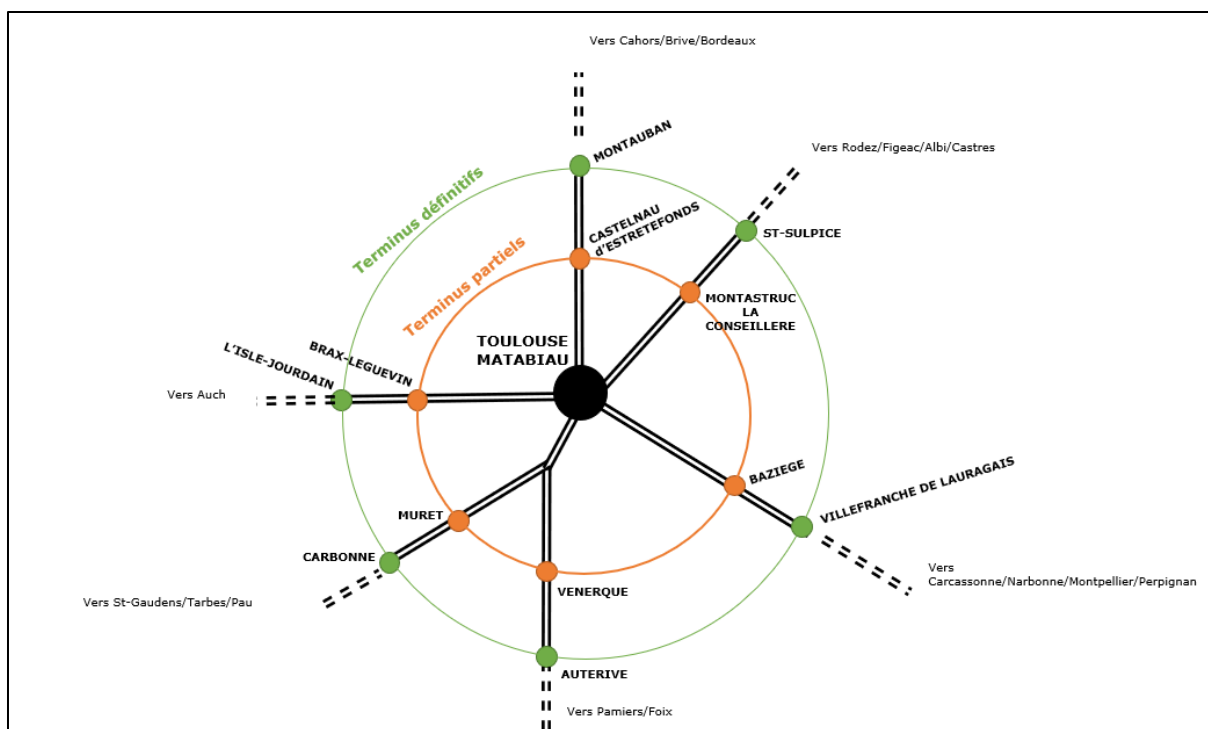


Figure 1. Brique ferroviaire du SERM toulousain - Localisation des terminus partiels et définitifs

▪ **Analyse de la superposition du bassin de mobilité de Toulouse avec celui de l'aire d'attraction toulousaine**

Selon l'INSEE, l'aire d'attraction d'une ville « définit l'étendue de son influence sur les communes environnantes. Une aire est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi, et d'une couronne qui regroupe les communes dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle. La commune la plus peuplée du pôle est appelée commune-centre. [...]

Les communes qui envoient au moins 15 % de leurs actifs travailler dans le pôle constituent la couronne de l'aire d'attraction du pôle. ».

Sur la base de cette définition, il apparaît important de pouvoir confronter le périmètre du bassin de mobilité, défini conformément à la LOM en tenant compte du découpage des EPCI, et le périmètre de l'aire d'attraction toulousaine, constituant le reflet des dynamiques de flux pendulaires sur le territoire.

La carte ci-après permet de visualiser les deux périmètres :

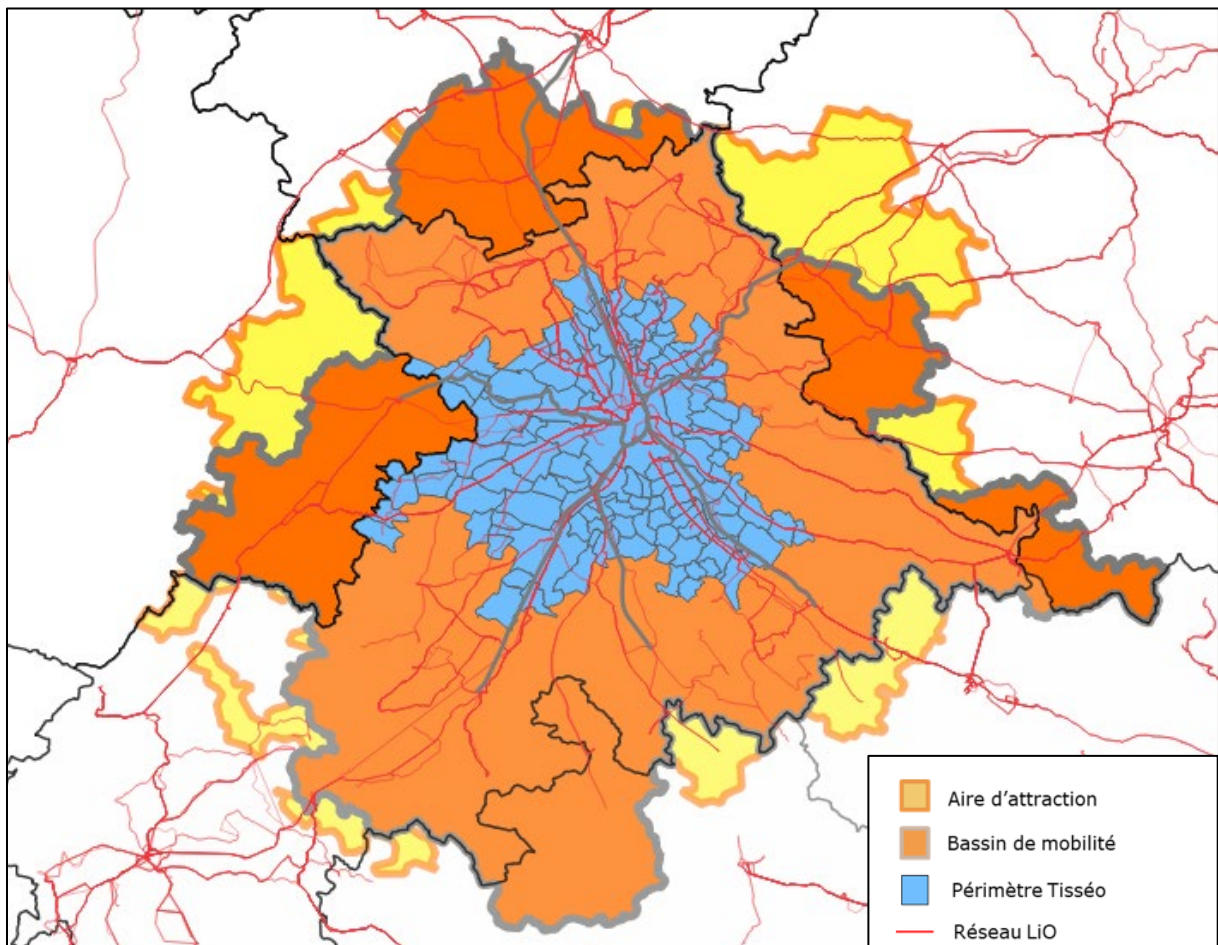


Figure 2. Superposition du périmètre du bassin de mobilité de Toulouse avec l'aire d'attraction toulousaine

### Cas particulier de Montauban

Le secteur de Montauban ne fait pas partie du bassin de mobilité de Toulouse. Toutefois, la future gare TGV de Bressols, le futur hôpital, la ZAC urbaine en cours de définition à ses abords ainsi que les développements de réseaux structurants ferroviaire et routier (dont nouvel échangeur autoroutier) vont considérablement faire évoluer l'attractivité et les dynamiques de flux du sud de l'agglomération. C'est la raison pour laquelle le terminus ferroviaire de l'axe Nord a été positionné sur la gare de Montauban Ville-Bourbon.

En revanche, l'organisation des déplacements dans le périmètre de l'agglomération montalbanaise relevant des prérogatives de l'AOM urbaine, n'est pas intégrée au SERM toulousain. Les conditions d'intermodalité nécessaires à une bonne coordination des offres seront quant à elles travaillées conjointement.

Ce principe de structuration présente une cohérence d'approche avec l'autre projet de SERM porté par la Région Occitanie sur le littoral méditerranéen. En effet, le secteur de Nîmes sera traité de la même manière.

### Cas particulier du secteur de Rabastens et Lisle-sur-Tarn

Le secteur de Rabastens et Lisle-sur-Tarn ne fait pas partie du bassin de mobilité de Toulouse. Cependant, ce territoire fait partie de l'aire d'attraction toulousaine. Dans le cadre du projet de SERM toulousain, une attention particulière sera portée sur ce secteur dont le potentiel de déplacement est élevé et les flux pendulaires clairement orientés vers Toulouse.

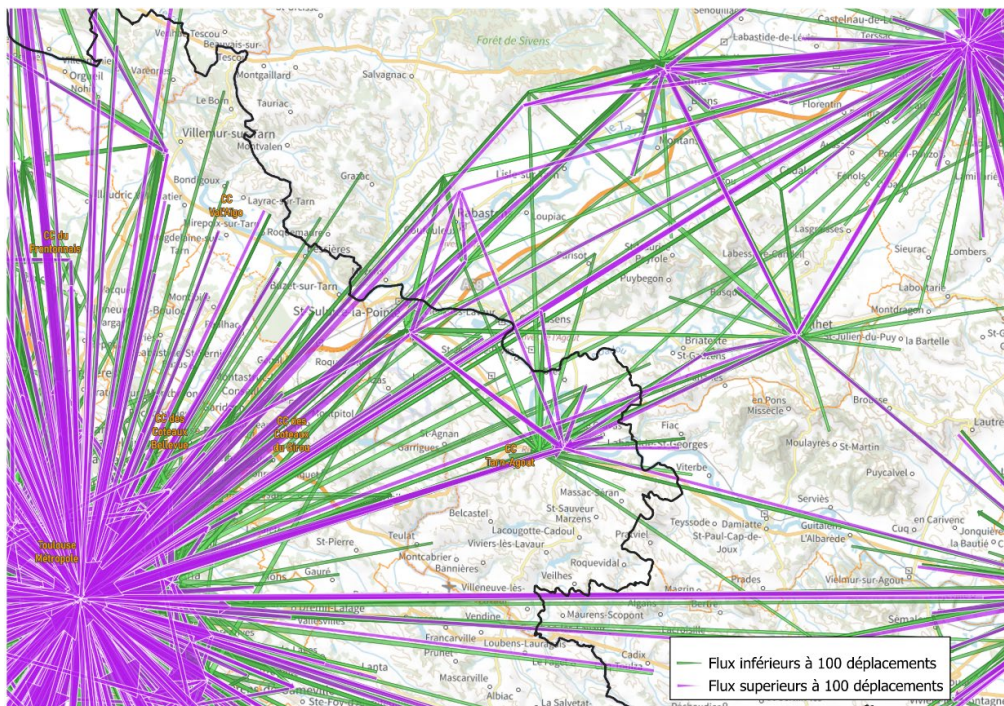


Figure 3. Zoom des flux domicile-travail 2017 sur le secteur de Rabastens et Lisle-sur-Tarn



déplacement principal domicile - travail, 2020 - Source : Insee, RP Bases de flux de mobilité

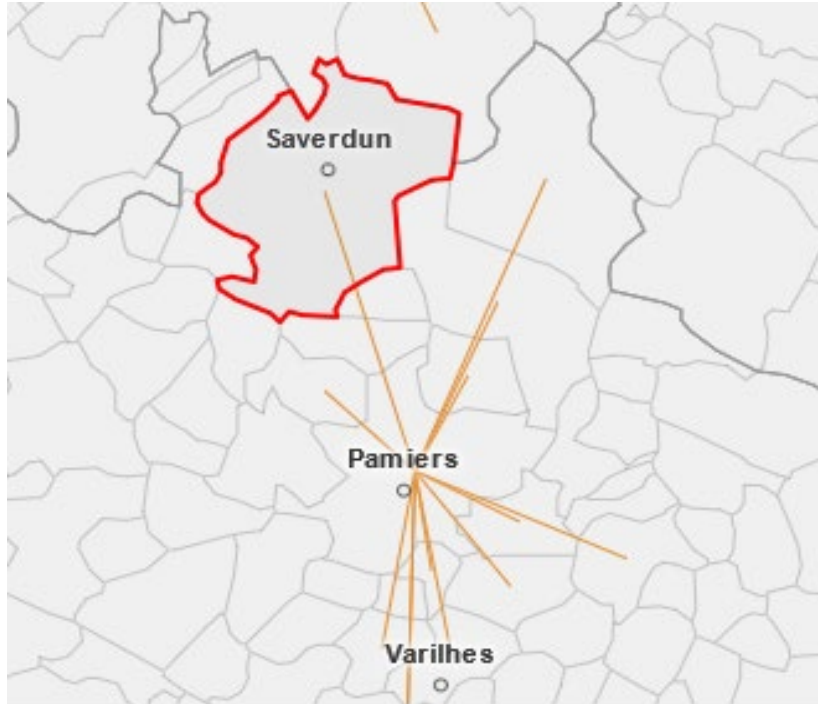


Figure 6. Principaux flux domicile-travail 2020 - Zoom secteur Saverdun

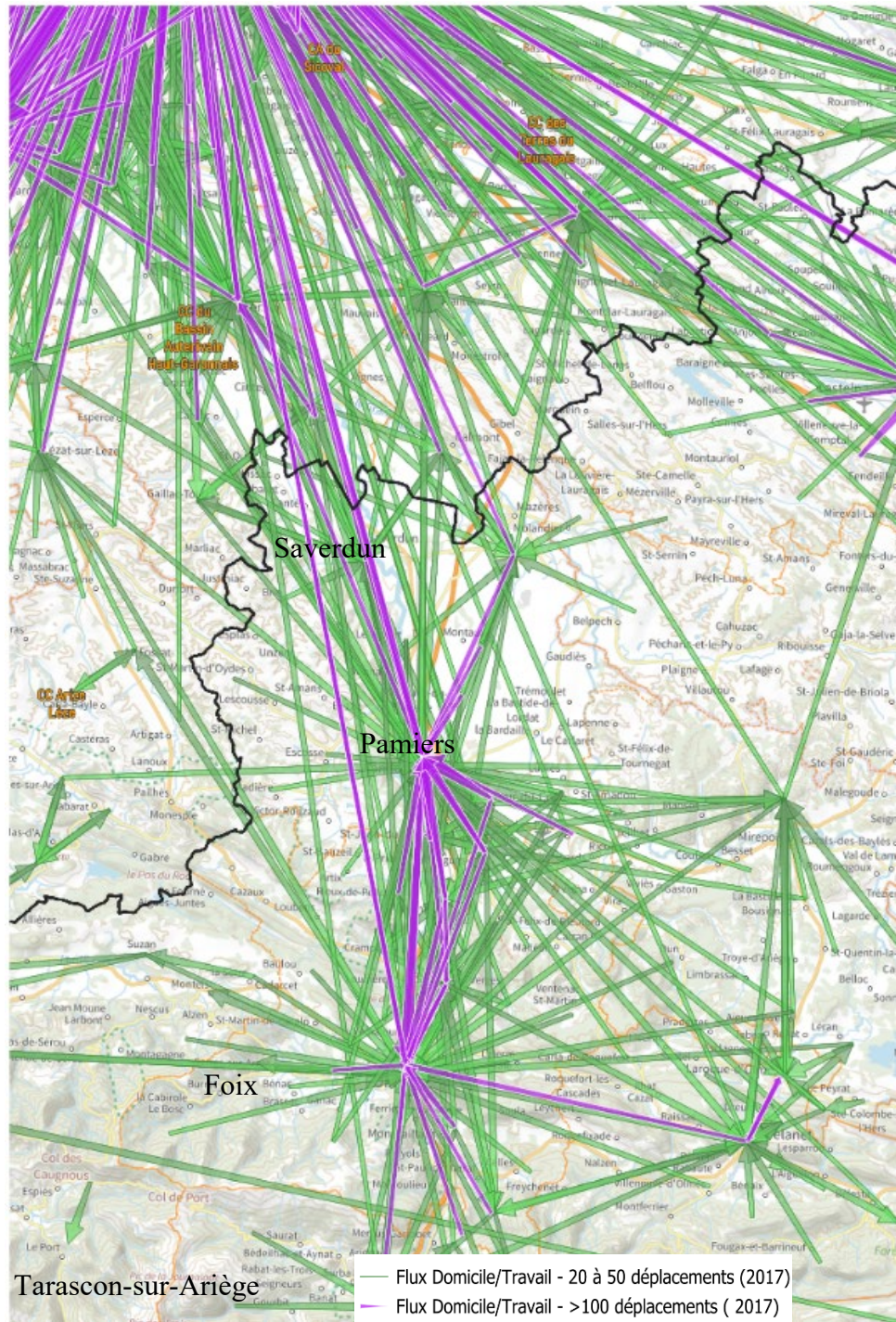


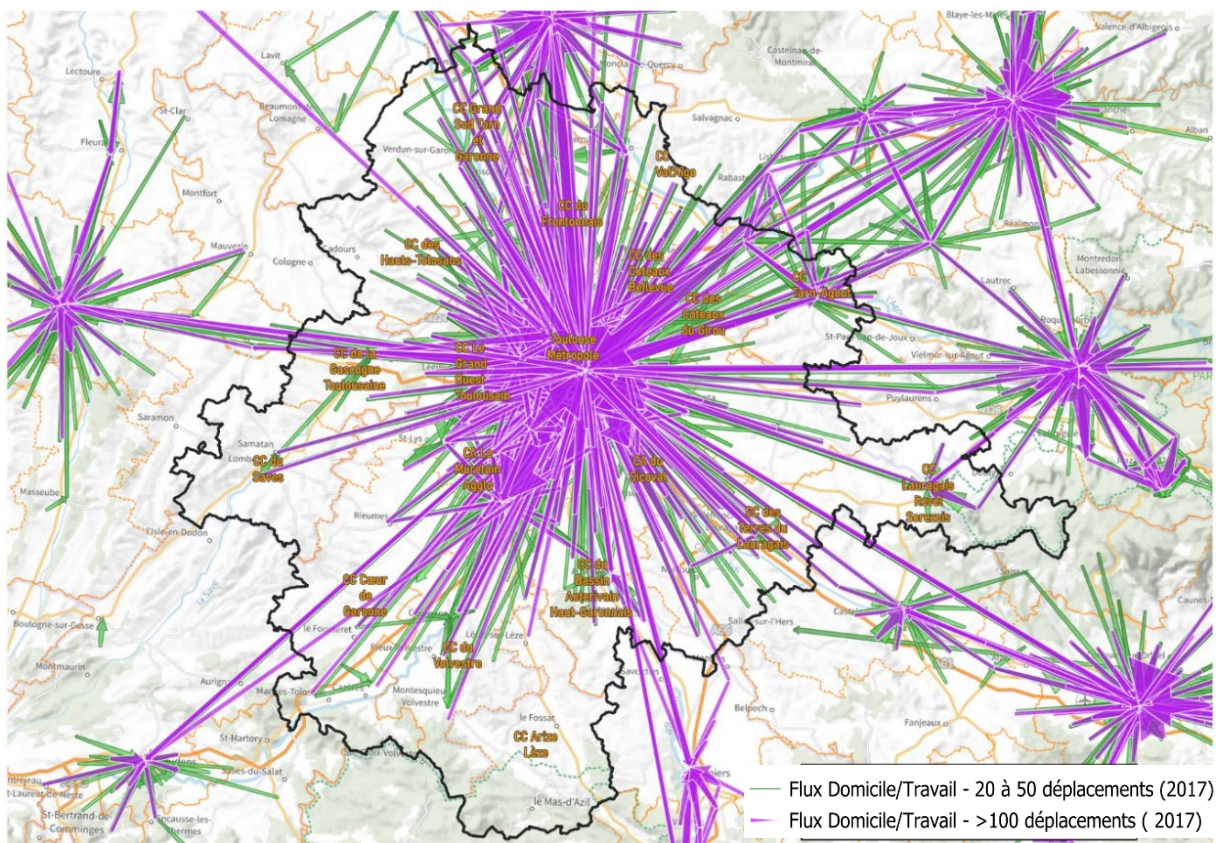
Figure 7. Zoom des flux domicile-travail 2017 sur le secteur de Saverdun

### Cas particulier de Gimont

Enfin, sur l'ouest du périmètre, le secteur de Gimont n'est également pas intégré au bassin de mobilité de Toulouse tout en faisant partie de l'aire d'attraction toulousaine. Là encore, l'analyse détaillée des flux montre que ce secteur est davantage orienté vers l'Ouest en direction de Auch. Par ailleurs, la commune de Gimont bénéficie d'une desserte ferroviaire qui peut répondre aux besoins de déplacement vers l'agglomération toulousaine.

- **Quelques indicateurs de flux**

La carte ci-dessous illustre la cohérence du périmètre retenu au regard des principaux flux de déplacements de chaque commune.



- **Zoom sur les résultats de l'EMC<sup>2</sup> menée sur l'agglomération toulousaine : la mobilité des habitants de périphérie**

L'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) 2023 a été conduite à l'échelle de l'aire urbaine de Toulouse (453 communes).

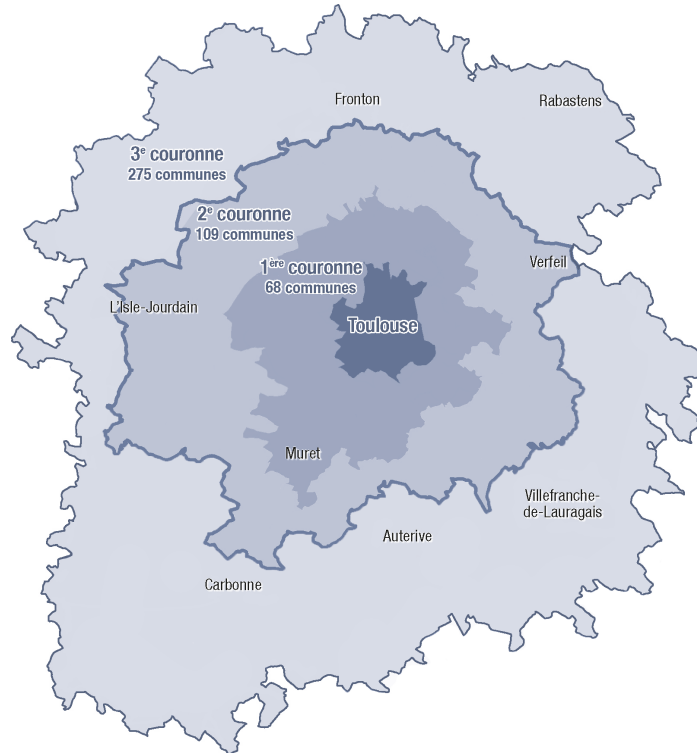


Figure 8. Le périmètre de l'EMC<sup>2</sup> 2023

L'objet de ce zoom est de caractériser la mobilité des habitants de la périphérie à partir des résultats de l'EMC<sup>2</sup>, pour illustrer le besoin de développer les services de mobilité alternatifs à la voiture.

Dans cette note, la périphérie est assimilée aux 452 communes extérieures à Toulouse qui composent l'aire urbaine.

### **16.1 Des déplacements plus longs en périphérie**

En moyenne, les habitants de la périphérie effectuent **3,5 déplacements par jour**.

Ils consacrent **74 minutes** à réaliser ces déplacements. Ce « budget temps » varie très peu selon le lieu de résidence.

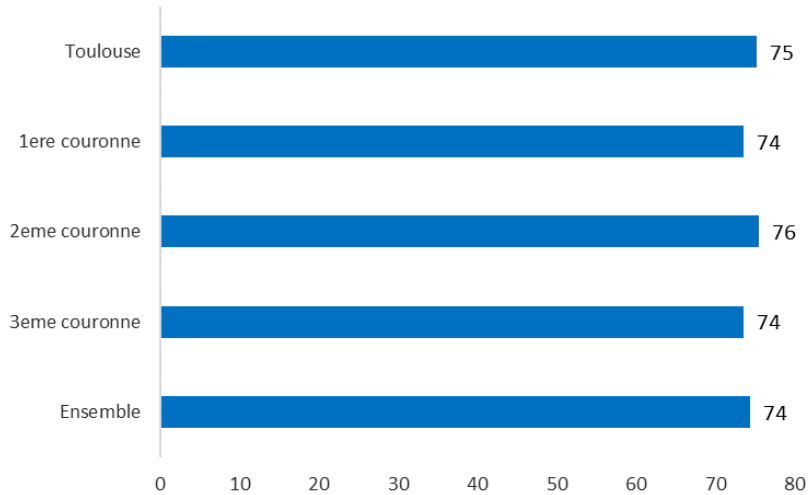


Figure 9. Budget temps (minutes) selon le lieu de résidence

La distance quotidiennement parcourue (budget distance) par un habitant de la périphérie est en moyenne de **33 km**. Toutefois, elle varie beaucoup selon le lieu de résidence :

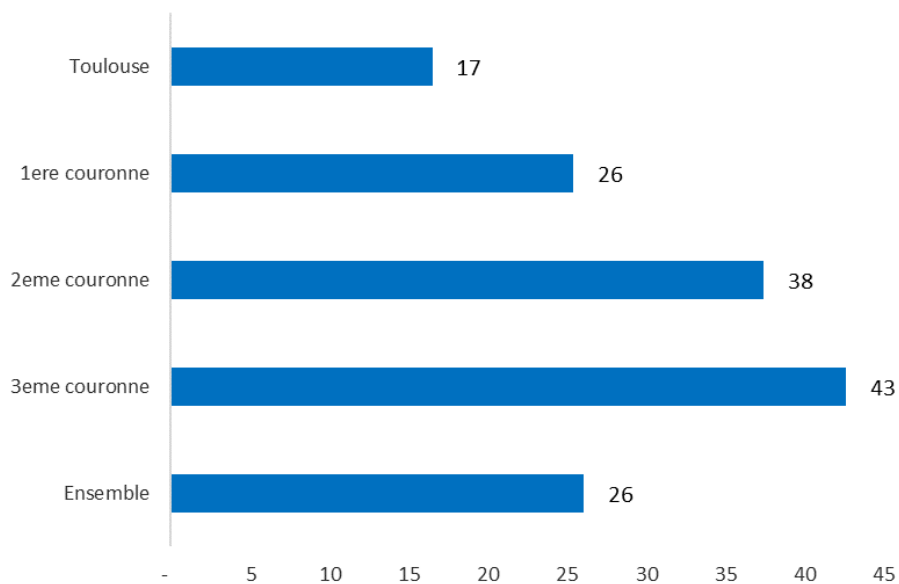
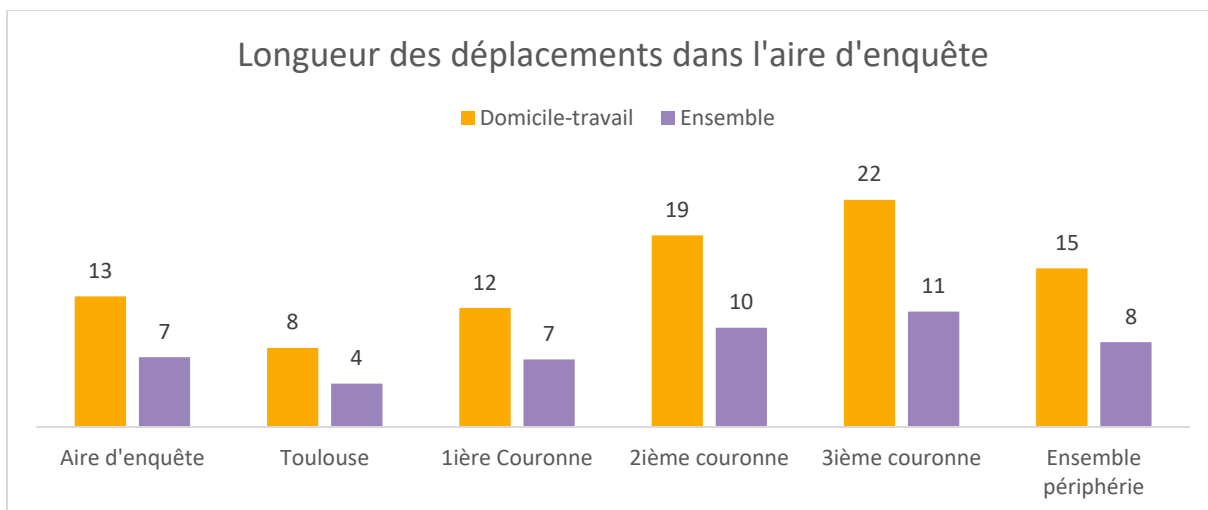


Figure 10. Budget distance (km) selon le lieu de résidence

#### *Budget distance (km) selon le lieu de résidence*

La distance moyenne d'un déplacement augmente à mesure que le lieu de résidence s'éloigne du cœur de l'agglomération.



En moyenne, un déplacement d'un habitant de périphérie (8 km) est deux fois plus long qu'un déplacement réalisé par un Toulousain (4 km).

Ce constat est également valable pour les déplacements ayant pour motif « domicile-travail » : 15 km pour un habitant de la périphérie contre 8 km pour un habitant de Toulouse.

## 16.2 Un recours massif à la voiture

**Les habitants de la périphérie utilisent très majoritairement la voiture pour se déplacer : elle représente 68% des déplacements et 80% des km parcourus.**

Les transports en commun représentent 7% des déplacements et 12% des km parcourus.

Le vélo ne représente que 3% des déplacements.

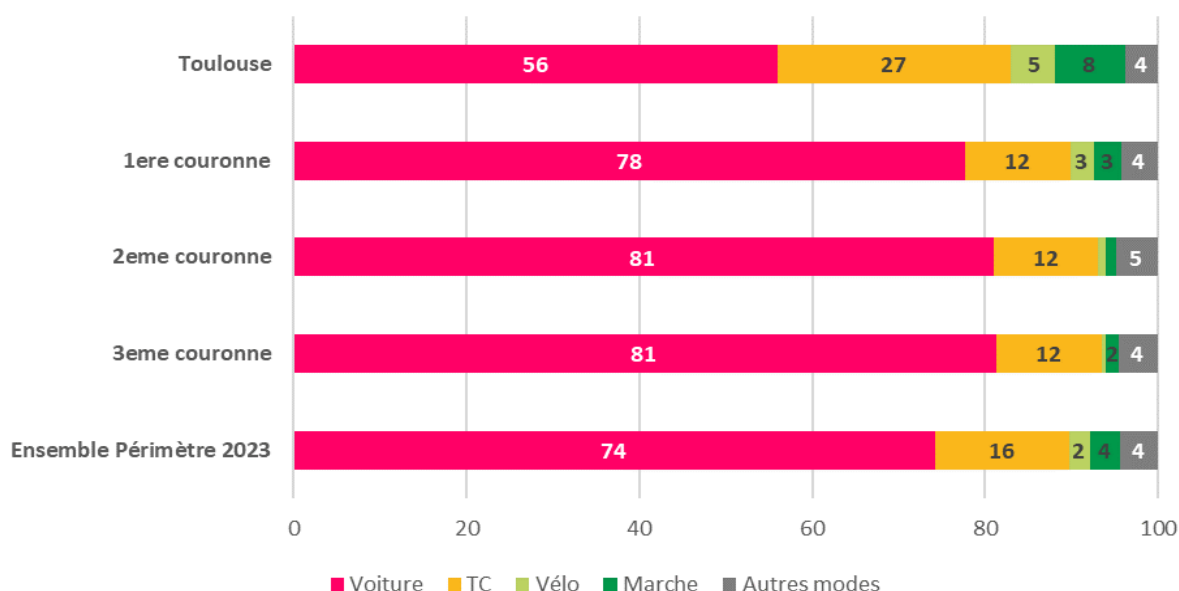


Figure 11. Répartition modale selon le critère « distances parcourues », en fonction du lieu de résidence

Le recours à la voiture est encore plus marqué pour les déplacements « domicile – travail » : 81% des déplacements des habitants de périphérie.

Le covoiturage est très peu pratiqué :

- Chaque jour de semaine, environ 1% des déplacements en voiture vers le travail est réalisé en covoiturage ;
- 7% des actifs déclare pratiquer le covoiturage occasionnellement.

### 16.3 Quel potentiel de demande pour un SERM toulousain ?

Les déplacements d'échanges entre Toulouse et ses couronnes constituent une cible à laquelle le SERM toulousain entend répondre. Ces liaisons représentent près d'1 million de déplacements, soit 22% des déplacements internes des habitants de l'aire urbaine, et 56% des distances parcourues :

- Les déplacements entre Toulouse et sa périphérie (637 000 déplacements/jour soit 14% des déplacements internes des habitants de l'aire urbaine et 35% des km parcourus) ;
- Les déplacements entre les 3 couronnes du périmètre d'enquête (344 000 déplacements/jour, soit 8% des déplacements internes des habitants de l'aire urbaine et 21% des km parcourus).

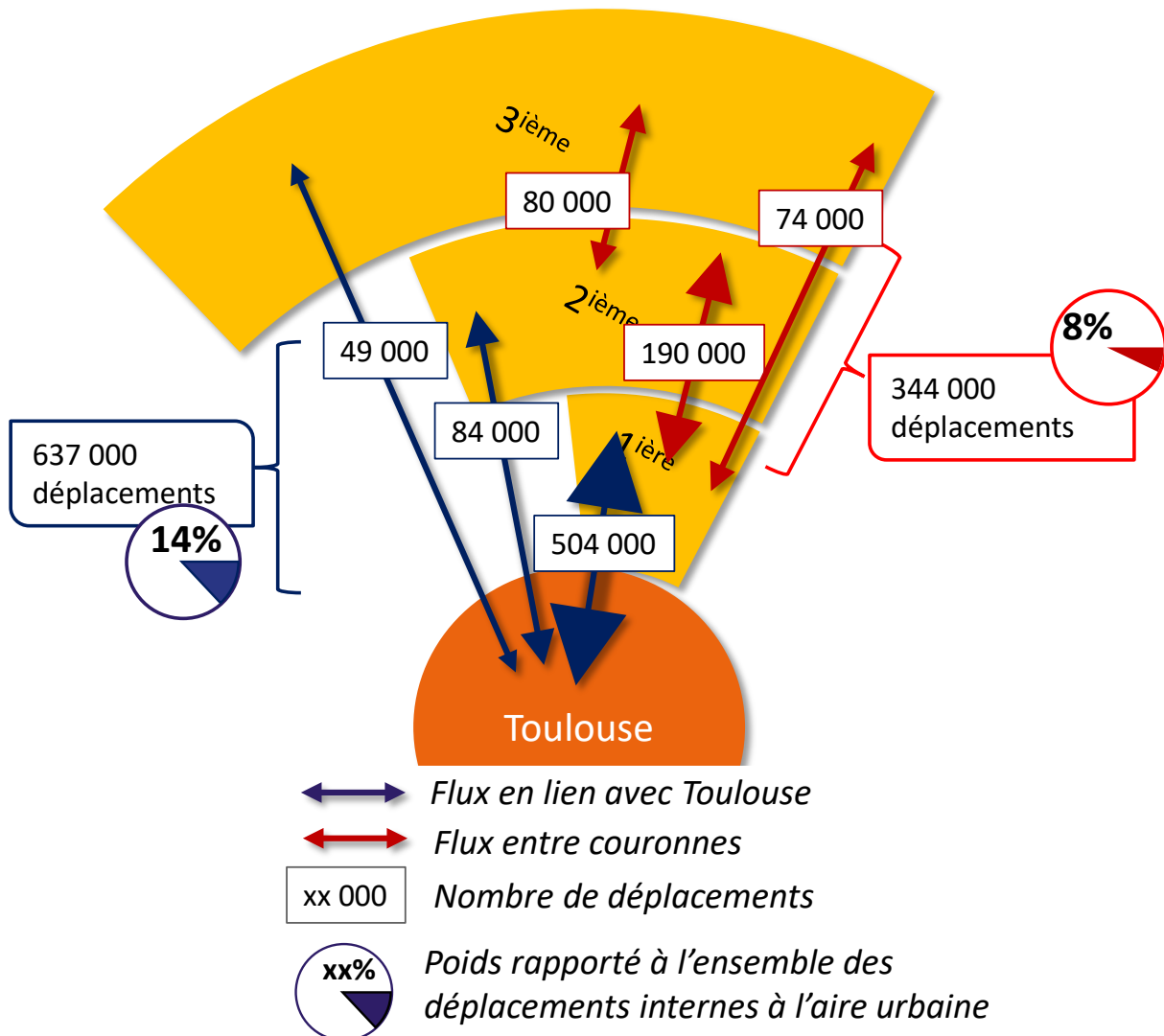
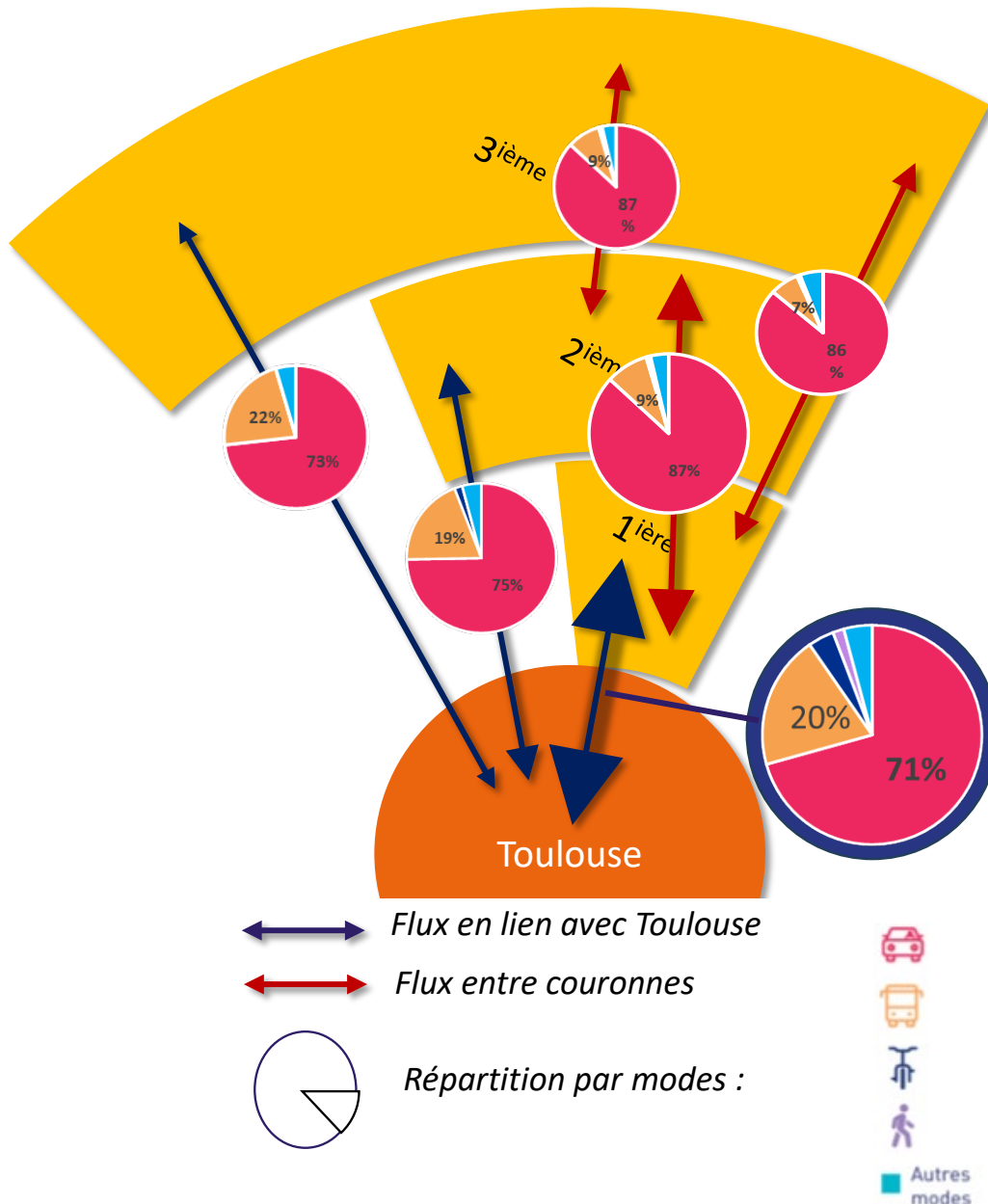


Figure 12. Organisation spatiale des déplacements des habitants de l'aire urbaine

Dans une moindre mesure, le SERM pourrait également s'adresser aux habitants qui effectuent :

- Des déplacements internes à chacune des couronnes (2 000 000 déplacements / jour).
- Des déplacements d'échange avec l'extérieur de l'aire urbaine (125 000 déplacements / jour).

En 2023, ces déplacements sont très majoritairement réalisés en voiture.



### 16.4 Conclusions

En périphérie, les déplacements sont longs en distance et les habitants ont massivement recours à la voiture, en particulier pour les déplacements « domicile – travail ».

## **Conclusions**

Le bassin de mobilité régional Toulousain constitue un périmètre cohérent pour structurer le projet de SERM dans toutes ses composantes et ainsi répondre aux besoins de déplacements du pôle Toulousain

- Il s'agit d'un périmètre défini dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités constituant une instance de dialogue et de concertation avec les territoires qui fait sens et qui est déjà en place.
- Ce périmètre se recoupe quasiment avec l'aire d'attraction toulousaine reflétant les dynamiques de déplacements pendulaires sur le territoire.
- Enfin, c'est également un périmètre cohérent pour construire un projet d'aménagement du territoire construit autour de l'armature structurante du SERM (ferroviaire et routière).

La récente enquête mobilité menée sur le périmètre de l'aire urbaine toulousaine met en avant les éléments suivants :

- En périphérie, les déplacements sont longs en distance et les habitants ont massivement recours à la voiture, en particulier pour les déplacements « domicile – travail ».
- La stabilité du « budget temps », quel que soit le territoire de résidence et l'année de réalisation des enquêtes mobilités, laisse penser que les habitants ne sont pas prêts à augmenter le temps qu'ils consacrent à se déplacer.
- Pour générer un report modal depuis la voiture individuelle, le SERM doit donc proposer une offre de mobilité permettant de parcourir des distances importantes dans un temps maîtrisé.
- Les déplacements d'échanges entre Toulouse et ses couronnes constituent une cible à laquelle le SERM toulousain entend répondre prioritairement. Ces liaisons représentent près d'1 million de déplacements, soit 22% des déplacements internes des habitants de l'aire urbaine, et 56% des distances parcourues.

## ANNEXE II

---

### **SERM toulousain – Répartition des maîtrises d’ouvrage**

La concrétisation d’un saut qualitatif des mobilités sur l’aire urbaine toulousaine requiert une collaboration étroite et une mise en commun des compétences de l’Etat, des collectivités, des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) ainsi que des entreprises et établissements publics nationaux (SNCF) comme locaux (Tisséo). Les Etudes Multimodales (EMM) ont déjà permis de coordonner les efforts de ces acteurs, et de rechercher une mise en cohérence de leurs projets respectifs. La phase 2 des EMM permet de poursuivre cet effort en vue d’élaborer une vision commune de l’évolution des mobilités à l’échelle de l’aire urbaine toulousaine.

Au vu de l’urgence de la situation, des enjeux financiers et de la complexité technique des opérations à conduire, un resserrement de ces liens entre partenaires au sein d’une gouvernance commune paraît indispensable : ces réflexions doivent être initiées dès à présent, pour garantir, dans un délai proche le portage effectif de cette ambition. L’Etat a exprimé sans ambiguïté une ambition forte pour les mobilités dans les métropoles, que les volets Mobilités des CPER ne démentiront pas. Il appartient aux collectivités de l’aire urbaine toulousaine de se saisir de cette opportunité pour mettre en résonance leurs compétences respectives. Dans ce cadre, **les périmètres de maîtrises d’ouvrage se répartissent ainsi entre les partenaires :**

**SNCF Réseau** sera maître d’ouvrage des études et travaux d’infrastructure ferroviaire sur le Réseau Ferré National (RFN) exploité.

**SNCF Gares & Connexions** sera maître d’ouvrage des études et travaux d’aménagement des gares sur le RFN exploité.

**La Région** sera maître d’ouvrage des études et travaux de :

- Services aux voyageurs (information, tarification, billettique) ;
- Acquisition de matériel roulant ferroviaire et construction de centres de maintenance ;
- Restructuration de l’offre liO cars et trains.

**Tisséo Collectivités** sera maître d’ouvrage des études et travaux de :

- Infrastructures, matériel roulant et centres de maintenance de transport urbain guidé (métros, tramways) ;
- Services aux voyageurs (information, tarification, billettique) ;
- Développement de l’offre de transport urbain.

**Toulouse Métropole** sera maître d’ouvrage des études et travaux de :

- Réseau Express Vélo (REV) sur son périmètre ;
- Composantes urbaines des PEM, comme les communes et autres EPCI ;
- Aménagements de voirie liés aux BHNS et CHNS, comme les autres EPCI.

**Le Département de la Haute-Garonne** sera maître d’ouvrage des études et travaux de :

- Réseau Express Vélo (REV) sur son périmètre ;
- Aires de covoiturage sur son périmètre ;
- Eventuellement aménagements sur RD.

**L’Etat** sera maître d’ouvrage des études et travaux d’aménagements sur RN liés aux BHNS et CHNS.

## ANNEXE III

---

### Panorama des études mobilités déjà menées et/ou en cours sur l'agglomération toulousaine

#### I – Une première étude réalisée dans le cadre du dispositif de travail chargé de porter une démarche partenariale prospective

Depuis 2017, les cinq partenaires, Etat, Région Occitanie, Département de la Haute Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo travaillent conjointement pour identifier et mettre en place des solutions de mobilité articulant les différents modes de déplacements (vélo, transports en commun, train, route, covoiturage) afin d'accompagner les évolutions des modes de vie, les développements économique et urbain, ainsi que les nouvelles formes et pratiques de mobilité. Ils ont ainsi conjointement mené de nombreuses études avec un engagement financier global de 3.5 M d'€.

Cette démarche, animée par l'Etat, a permis un échange continu autour des études menées et concourt à la cohérence d'ensemble et à la collégialité des décisions prises. Elle a également montré l'efficacité du mode de gouvernance souple et collaboratif mis en place par les partenaires.

C'est dans ce cadre qu'ont été menées, sous le pilotage de la Région Occitanie, **les études d'opportunité d'un projet de développement des services ferroviaires à l'échelle de l'aire d'attraction de Toulouse** afin d'assurer une offre de type « RER », alternative majeure aux usages de la voiture entre Toulouse et ses couronnes périphériques compte tenu de l'importance de l'étalement urbain.

Fin 2022, les partenaires réunis en comité de pilotage sont convenus d'approfondir la réflexion, sur un plan opérationnel, pour la mise en œuvre des projets étudiés et retenus, selon un calendrier propre à chaque projet et **se sont engagés à poursuivre l'analyse de l'opportunité d'un service de type « RER », en s'inscrivant dorénavant dans les annonces faites par le président de la République.**

Conscients que les efforts sont à poursuivre et à amplifier, ils ont également décidé de continuer leurs travaux partenariaux en ouvrant une nouvelle phase articulée autour de 2 axes de travail :

- les liens entre transports et territoires ainsi qu'entre les différents réseaux de transports de l'aire d'attraction de Toulouse.
- les services aux usagers (billettique, tarification, information) dans l'objectif de renforcer l'attractivité des solutions alternatives proposées.

## II - La phase 2 des études multimodales : des études pour préparer le projet de SERM

### II-1 : Organisation et programme de travail

Les 5 partenaires se sont accordés sur le programme de travail, le pilotage technique des études et le montant dévolu à chacune d'elles. L'enveloppe globale est de 1,5 M d'euros financés à parité par les partenaires. La synthèse de programme est présentée ci-dessous selon les deux axes précédemment évoqués.

#### 2 LES USAGERS AU CŒUR DE LA DÉMARCHE

Action proposée	Portage	Mise en œuvre
<p><b>Action n°1 : Étude comparative de plusieurs scénarios de tarification commune des transports en commun et de leurs impacts</b></p>	<p><b>Maitrise d'Ouvrage Région</b> avec association Tisséo</p>	<p>→ Budget ~180k€</p> <p>→ Mise au point d'un cahier des charges commun</p>
<p><b>Action n°2 : Services à la mobilité - Coordination des actions de mise en œuvre de nouveaux services destinés aux usagers</b></p>	<p><b>Maitrise d'Ouvrage Tisséo</b> avec association Région et ensemble des partenaires</p>	<p>→ Budget ~ 200k€ (missions éventuelles à identifier)</p> <p>→ Lancement d'un groupe de travail technique avec la précision des axes de travail et de la méthode</p>
<p><b>Action n°3 : Mission de suivi transversale sur le covoiturage</b></p>	<p><b>Coordination Département</b></p>	<p>→ Budget ~ 100k€</p> <p>→ Lancement d'une étude et poursuite des réunions du groupe de travail</p>

#### 2 ACCOMPAGNEMENT DU PROJET DE SERM TOULOUSAIN

Action proposée	Portage	Mise en œuvre
<p><b>Action n°4 : Connexion urbaine avec le projet SERM : terminus partiel Niel. Branche Nord-est (connexion Balma-L'Union) à étudier</b></p>	<p><b>Pilotage Tisséo</b></p>	<p>→ Action 4a : Etude de faisabilité de la connexion à Niel Budget 300k€ - étude lancée</p> <p>→ Action 4b : Etude des enjeux de connexion sur Balma-L'Union Budget 100k€ - CdC à valider</p>
<p><b>Action n°5 : Desserte des secteurs périurbains non desservis par le réseau ferroviaire</b></p>	<p><b>Maitrise d'Ouvrage Région</b> avec association Tisséo et Département</p>	<p>→ Budget ~50k€</p> <p>→ Identification des secteurs à enjeux</p>
<p><b>Action n°6 : Proposer une vision globale des enjeux d'aménagement du territoire autour des gares et stations du projet de SERM</b></p>	<p><b>Copilotage Etat / Toulouse Métropole et EPCI territorialement concernés</b></p>	<p>→ Budget ~ 150k€</p> <p>→ Mission confiée à l'Agence d'Urbanisme lancée depuis avril 2024</p>

## **Focus sur l'action 6 : le SERM comme outil d'aménagement du territoire :**

Sans entrer dans le détail de chacune des études, il est important ici de souligner la volonté des partenaires qui se traduit dans l'action 6, de travailler en parallèle sur un projet d'aménagement du territoire.

En effet, les projets de SERM doivent s'inscrire pleinement dans les orientations majeures de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la loi Climat et résilience avec notamment l'objectif de «zéro artificialisation nette » (ZAN) d'ici 2050.

***La dimension territoriale du SERM doit ainsi mettre en lumière les leviers permettant de limiter les risques d'étalement urbain.*** Elle concernera ainsi non seulement les dynamiques d'urbanisation qui peuvent se passer à proximité des gares mais aussi, en conséquence, questionner les choix qui seront faits à l'échelle du SERM et de ses corridors (armature urbaine, équipements...).

Cette étude territoriale visera à définir un cadre stratégique pour la mise en place d'une cohérence entre la desserte par une offre ferroviaire ou TC routiers amplifiée, d'une part, et le développement des territoires concernés, d'autre part.

Pilotée par la DDT 31 et Toulouse Métropole cette étude, associera les acteurs du périmètre chargés d'élaborer les politiques publiques d'aménagement et les documents réglementaires, pour partager une feuille de route ou les termes d'un contrat visant à mettre en œuvre une stratégie de développement favorable à la performance globale du projet de SERM.

### **II- 2 : La gouvernance du dispositif**

La gouvernance de ces travaux s'articule autour de 3 instances :

- **le comité de pilotage** assure la coordination globale et le pilotage d'ensemble des études prospectives multimodales. Présidé par le préfet de région, il est composé des co-financeurs et réunit les présidents, présidente des quatre collectivités. Le comité de pilotage a pour missions de décider des orientations stratégiques et valider le programme des études, de valider les accords et conventions partenariales, de valider les conclusions des études réalisées et de veiller à leur cohérence d'ensemble. Il se réunit une fois par an et autant que de besoin.
- **Le comité technique** a pour mission de veiller à la mise en œuvre des décisions du comité de pilotage. Animé par le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie, il est composé des représentants des membres du comité de pilotage et des partenaires techniques que sont le directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne et le directeur interdépartemental des routes du Sud-Ouest. Le comité technique a pour missions de suivre l'avancement des études et assurer leur coordination, de veiller au respect du calendrier prévisionnel et de la maquette financière, de valider les évolutions non substantielles du programme d'études, de préparer les réunions du comité de pilotage. Il se réunit au moins une fois par an et autant que de besoin.

- **Le groupe technique partenarial** a pour mission le pilotage opérationnel des études. Animé par un représentant de la DREAL, il est chargé de proposer, piloter, suivre les études nécessaires au bon avancement de la démarche et à l'atteinte des objectifs fixés par le comité de pilotage. Il se réunit en moyenne une fois par mois et davantage lorsque nécessaire. Sa composition est étendue à d'autres partenaires comme SNCF Réseau ou SNCF Gares et connexions, ou encore l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Urbaine Toulousaine, en fonction de l'actualité des dossiers.

### **III - Les autres études qui concourent à la préparation du projet de SERM**

Par ailleurs, chacun des partenaires, dans le cadre de ses compétences participe à la construction du projet, au travers de travaux complémentaires, pour partie déjà engagés.

On peut citer par exemple, pour Toulouse Métropole :

- le réseau Réseau Express Vélo (REV) étudié et mis en œuvre de manière coordonnée avec le Département de la Haute – Garonne pour les sections réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage,
- les études portant sur l'aménagement des Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain, branche Nord du projet de SERM,
- les aménagements permettant le rabattement, vélo en particulier, sur les PEM de la branche Nord,
- l'étude d'opportunité et faisabilité d'une gare sur la commune de Lespinasse au Nord, co-pilotée par Toulouse Métropole et la Région,
- les premières réflexions sur le rabattement sur les gares de l'Ouest Toulousain menées dans le cadre de la phase 1 des études multimodales,
- etc.

La Région Occitanie cofinance également des études et travaux sur le réseau ferroviaire pour accompagner et construire la brique ferroviaire du SERM. Ces opérations sont généralement conduites dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région par SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions :

- Etudes et travaux visant à désaturer le nœud de Matabiau et à améliorer l'exploitabilité de la gare ;
- Etude relative au remisage et à la maintenance des trains à horizon du SERM ;
- Atlas des gares du SERM
- Etudes préliminaires techniques et environnementale sur l'étoile toulousaine
- Etudes d'opportunité relative au contournement ferroviaire de la vallée de l'Hers

La Région Occitanie est aussi maître d'Ouvrage de la Halle des Mobilités de Toulouse, et a défini un schéma directeur du covoiturage dans le cadre de l'exercice de ses compétences.

En outre, la Région réorganise au 1er septembre 2024 l'offre de transport par autocars sur le corridor Sud de l'aire urbaine toulousaine afin de réduire les temps de trajet des usagers, accroître la compétitivité du transport collectif par rapport

à la voiture individuelle, et lutter contre la congestion routière grâce à un rabattement sur le réseau ferroviaire en gare de Muret. Cette importante restructuration a été menée en étroite relation avec Tisséo Collectivités ainsi que les EPCI concernés et s'accompagne d'évolutions tarifaires mais aussi d'aménagements de voirie qui vont dans le sens de l'intermodalité. Elle entend préfigurer en cela les évolutions projetées avec le SERM.

## ANNEXE IV

### Synthèse des besoins et estimations financières (\*)

Type d'opérations	Aménagements	Dépenses prévisionnelles
<b>I - Opérations sur le territoire de Toulouse Métropole</b>		
Accompagnement au volet ferroviaire du SERM(*) (intermodalité)	PEM des gares et haltes ferroviaires	65,4 M€
	Autres aménagement espaces publics pour organiser le rabattement vers les PEM – ordre de grandeur	30 M€
<i>(*) hors connexions urbaines Niel, Oncopole, Balma-l'Union</i>	Connexions urbaines La Vache, Colomiers	39,7 M€
	Projets de voirie et d'espaces publics pour organiser le rabattement vers les PEM	15 M€
Accompagnement au développement des lignes Tisséo	Aménagements pour les Lignes Express Tisséo	32,6 M€
	Aménagements pour les autres lignes Tisséo, sur Toulouse Métropole – ordre de grandeur	50 M€
Accompagnement au développement des modes actifs et partagés	Aménagements vélos de Toulouse Métropole (sur 12 ans)	190 M€
	Aires de covoiturage de Toulouse Métropole	3 M€
<b>Sous-total I : opérations relevant de la compétence de Toulouse Métropole »</b>		<b>426 M€</b>
<b>II- Opérations sur les territoires des autres EPCI</b>		
PEM des haltes ferroviaires		9 M€
Connexions urbaines de Colomiers, La Vache et Labège (opérations engagées, intégrées à l'opération Ligne C)		75 M€
Aménagements de voirie des lignes de bus Tisséo		43 M€
Accompagnement au développement des modes actifs et partagés		à déterminer
<b>Sous-total II : opérations sur les territoires des autres EPCI</b>		<b>127 M€</b>
<b>TOTAL</b>		<b>553 M€</b>

(\*) *Le tableau n'intègre pas les connexions urbaines des nouvelles gares Niel, Oncopole, Balma l'Union, à étudier dans le cadre des EMM phase 2 et études préliminaires ferroviaires : l'opportunité et la faisabilité ne sont pas démontrées à ce stade. Les estimations sont provisoires et dépendent des solutions qui seront retenues.*

## CONNEXIONS URBAINES

### Colomiers-Gare

A l'horizon 2028, les aménagements proposés comprennent :

- le parc relais réalisé dans le cadre de l'opération Ligne C (maîtrise d'ouvrage Tisséo)
- les aménagements de surface, dont l'aménagement d'une esplanade accueillant cheminements des modes actifs et pôle bus (maîtrise d'ouvrage Toulouse Métropole).

A plus long terme, il est proposé d'aménager un pôle d'échange au sud des voies ferrées, nécessitant la création d'un passage souterrain sous les voies ferrées pour l'accès des voyageurs depuis la station de métro.

*N.B. : les aménagements de la ligne Express St Lys-Colomiers nécessitent des aménagements entre l'échangeur 5 (« En Sigal ») de la RN 124 et ce pôle d'échanges. L'estimation ne comprend pas l'aménagement de la RN124 qui relève de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat.*

### La Vache et Labège

Aménagements prévus à l'horizon ligne C.

### Toulouse Niel

La connexion urbaine dite « Niel » avec la nouvelle gare éponyme fait l'objet de l'étude n°4a de la deuxième phase des études multimodales (EMM), qui vient tout juste d'être engagée.

Cette avant-gare Niel doit assurer la fonction de terminus pour les nouveaux services ferroviaires du quart sud-ouest (Toulouse – Carbonne et Toulouse – Auterive), ce qui éviterait que tous les trains fassent leur terminus à Toulouse-Matabiau. C'est une condition nécessaire à l'augmentation des fréquences sur ces axes.

La solution de connexion urbaine est calée dans son principe : une nouvelle station de métro utilisant la « boîte » existante sur la ligne B, entre les stations St Agne et Empalot. Les aménagements permettant la correspondance avec la future gare dépendent très fortement de la localisation fine des futurs aménagements ferroviaires. Ceux-ci sont étudiés par SNCF Réseau dans le cadre des études préliminaires qui leur ont été confiées par la Région. La transformation de la boîte métro en station de métro avait été estimée financièrement par la SMAT il y a plus d'une dizaine d'années.

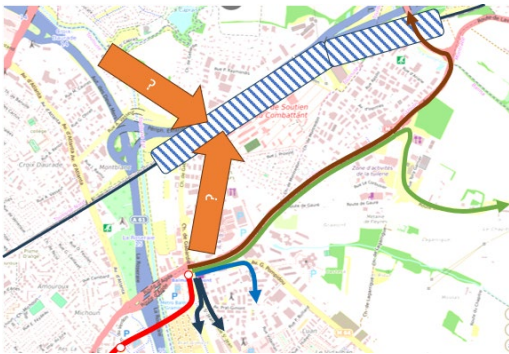
L'étude EMM n°4a, qui se déroulera entre mai 2024 et début 2025, permettra d'estimer la globalité du coût de la connexion urbaine, avec transformation de la boîte métro et aménagements requis pour permettre l'intermodalité.

Il est à noter que, selon les premiers éléments des études de la SNCF, plusieurs scénarii d'aménagements ferroviaires sont à l'étude suivant les scénarios d'offres envisagés : les infrastructures nécessaires sont très lourdes : création de passages ferroviaires en ouvrage d'art, nouveau pont sur la Garonne, mise en impasse la rue Saint Roch.

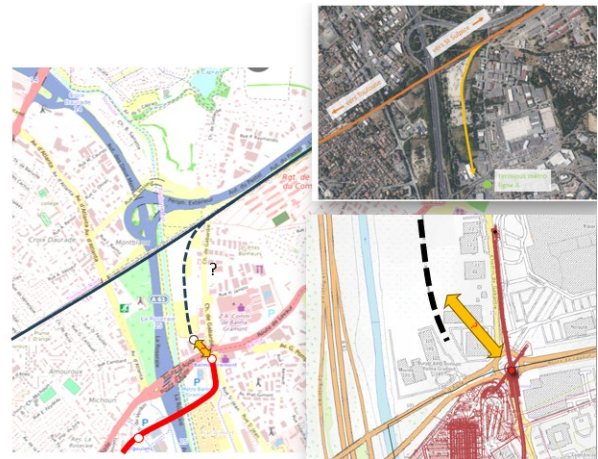
### Balma-L'Union

La connexion urbaine « Balma L'Union » va être étudiée par Tisséo dans le cadre de la phase 2 des EMM (l'étude 4b se déroulera entre mai 2024 et début 2025). Elle dépend des aménagements ferroviaires : halte de simple passage, halte assurant un terminus partiel – à l'instar de Niel – le long des voies existantes, ou bien encore bifurcation d'une branche ferroviaire vers le terminus métro Balma-L'Union.

Dans le dernier cas, très lourd en termes d'intégration des infrastructures ferroviaires nouvelles, les investissements non ferroviaires seraient réduits.



*Halte ferroviaire le long de la voie ferrée*



*Terminus ferroviaire en « virgule », avec débranchement ferroviaire vers Balma-Gramont*

Dans les autres cas (schéma de gauche), la connexion urbaine pourrait nécessiter un couloir bus depuis Balma-Gramont jusqu'à la nouvelle halte ferroviaire, ou un souterrain équipé de trottoirs roulants, ou bien encore le prolongement de la ligne A du métro jusqu'à la gare.

A ce stade, les partenaires du SERM toulousain ont besoin d'étudier davantage certains points pour éclairer la décision sur les aménagements à prévoir sur le secteur :

- L'opportunité d'une halte assurant un terminus partiel  
Les usagers du train souhaitant accéder au métro ne préféreront-ils pas choisir un service qui les emmènera jusqu'à Matabiau (lignes A et C) plutôt qu'à Balma – L'Union ? Cette opportunité est à mettre en regard des aménagements nécessaires en gare de Matabiau et à leur faisabilité.
- L'opportunité de prolonger le métro jusqu'à cette gare. La fréquentation prévisionnelle de la gare– doit pouvoir justifier un investissement supérieur à 100 M€. A titre indicatif : 2 500 usagers / jour effectuent la correspondance train - métro à St Agne.

Les études de la SNCF et l'étude 4b des EMM permettront d'éclairer la question pour définir une solution d'aménagement à la fois faisable d'un point de vue technique, pour un coût maîtrisé et dans une perspective de cohérence d'offre de mobilité.

## Oncopole

La création d'une halte ferroviaire « Oncopole » fait partie des nouveaux points d'arrêts ferroviaires à l'étude. La voie ferrée se situe à environ 1 km à l'ouest de l'Oncopole à vol d'oiseau. Ils sont séparés par l'hôpital Marchand.

La connexion avec le réseau urbain dépend de la fonction de la halte ferroviaire :

- Soit cette halte assure une simple fonction de desserte locale de l'Oncopole ; dans ce cas, les aménagements se limitent à l'adaptation d'une ligne de bus pour relier l'Oncopole et la halte, plus quelques aménagements d'intermodalité.
- Soit cette halte a une fonction structurante : elle permettrait une correspondance vers le métro plus en amont.

Dans le second cas, la correspondance entre le train et la ligne B étant assurée au niveau de Niel, l'intérêt se limiterait à la correspondance avec la ligne A. Cela suppose la création d'une liaison TC entre la halte ferroviaire et la ligne A. Pour la même raison, la correspondance avec Téléo ne serait intéressante que pour l'accès au CHU Rangueil.

Une hypothèse prise ici est celle d'un mode assurant un temps de parcours rapide vers l'Oncopole et vers la ligne A. Les contraintes physiques entre la voie ferrée et la ligne A sont très fortes : A64, lac de Gironis, voiries de très faible largeur, ...

Une hypothèse serait le mode téléphérique. La faisabilité et l'opportunité de cette solution sur le plan socio-économique n'ont pas encore été étudiées. La faisabilité et l'opportunité de cette hypothèse doit permettre de vérifier que

- les usagers en correspondance avec le train soient assez nombreux pour apporter une fréquentation élevée,
- le mode téléphérique soit le mode le plus adapté pour répondre au besoin de déplacement sur le secteur,
- Le tissu urbain à survoler ne constitue une contrainte majeure bloquante.

Une autre hypothèse serait le mode bus, par exemple en prolongeant la ligne de bus 25 (partie ouest de la ceinture sud) jusqu'à la halte ferroviaire d'Oncopôle.

**En conclusion, la création de la halte ferroviaire Oncopole et la connexion urbaine correspondante doivent être étudiées conjointement par les partenaires.**

## SYNTHÈSE des BESOINS ET ESTIMATIONS FINANCIÈRES (\*)

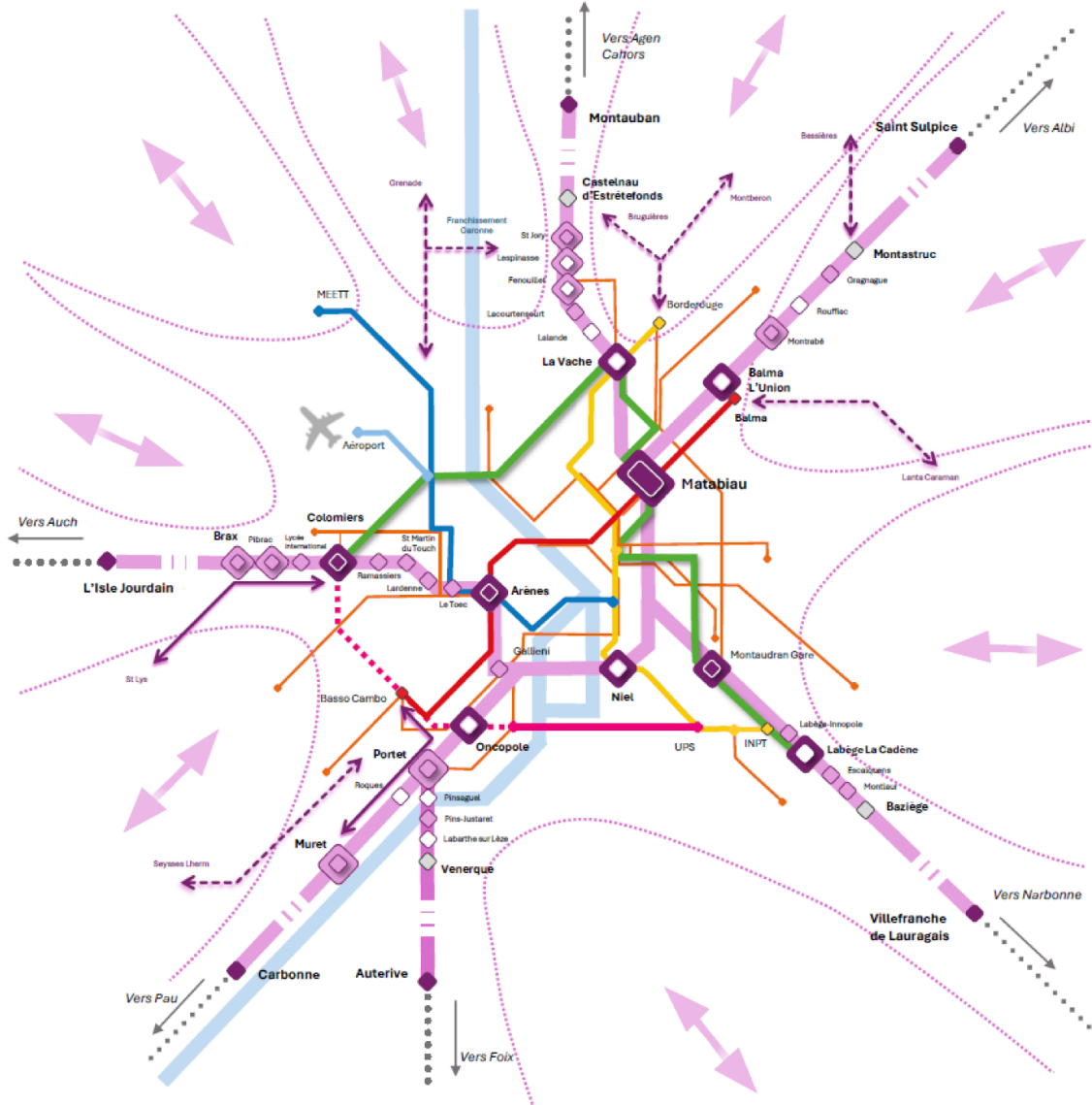
Type d'opérations	Aménagements	Dépenses prévisionnelles
<b>Opérations sous la maîtrise d'ouvrage du Département de la Haute-Garonne</b>		
Accompagnement au volet ferroviaire du SERM (intermodalité)	Barreau routier du PEM de Castelnau d'Estrétefonds	7,00 M€
Accompagnement au développement des modes actifs et partagés	Réseau Express Vélo (REV – MOA CD 31 ou délégation)	157,30 M€
	Aires de covoiturage	6,33 M€
<b>Total</b>		<b>170,63 M€</b>

*(\*) Le tableau n'intègre pas les éventuels aménagements sur RD nécessaires aux cars à haut niveau de service.*

# ANNEXE V

## Projet de SERM – Schéma d'intention

### SCHEMA D'INTENTION



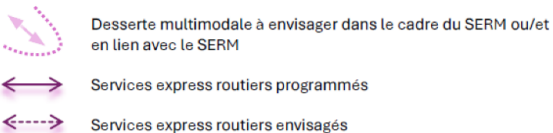
#### Fonctions multimodales principales attendues

Gares	Personne	Bicyclette	Tram	Bus	Voiture	Autre
<b>Niveau 1</b> Métropolitaines Existantes et nouvelles	↗	↗	↗	↗	↗	↗
<b>Niveau 2</b> Rayonnement Existantes et nouvelles	↗	↗		↗	↗	↘ Selon contexte
<b>Niveau 3</b> Locales Existantes et nouvelles	↗	↗	=	↗	↗	=

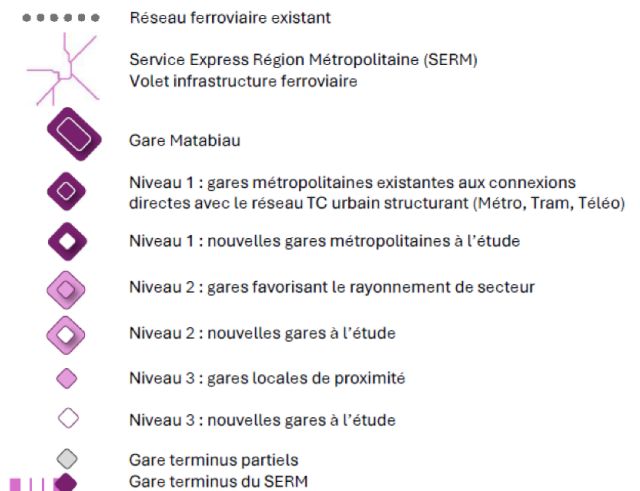
#### Réseau de transport en commun urbain structurant existant et projeté



#### Réseau de transport en commun volet routier



#### Réseau de transport en commun volet ferroviaire et principales gares



## **ANNEXE 8 : OBTENTION DU STATUT DE SERM – CHECK-LIST DETAILLÉE (DOCUMENT DGITM)**

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

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

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

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

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

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

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

L'annexe définit les sous-jacents par thématiques et précise les attendus.

Des points intermédiaires entre porteurs de projet, représentant des associations des collectivités et services de l'Etat ponctuent ce travail autant que nécessaire.

## GUIDE - DÉFINIR ET CONCRÉTISER L'AMBITION DU SERM

ITEMS		
<b>1</b>	<b>Définir un chemin commun</b>	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"> <li>- 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</li> <li>- Définition des objectifs qualitatifs et quantitatifs assignés au SERM               <ul style="list-style-type: none"> <li>• objectifs environnementaux et sociaux du projet, notamment réduction de la pollution de l'air, décarbonation, désenclavement des territoires, densification, ...</li> <li>• stratégie de report modal et trajectoire de baisse du trafic routier,</li> <li>• objectifs en matière de temps de parcours, capacité offerte, niveau de desserte, régularité, ...</li> </ul> </li> <li>- Identification des vulnérabilités du SERM au changement climatique et mesures d'adaptation envisagées</li> </ul>
1.2	<u>Définir un périmètre d'intervention</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définition des territoires desservis, des services et de leur terminus, des hubs de mobilité / PEM (à créer ou renforcer)</li> <li>- Caractérisation de la population et des emplois desservis, des collectivités associées, ...</li> </ul>
1.3	<u>Créer et accompagner le « choc d'offre », tous modes</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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).</li> <li>- Mise en regard pour chaque phase de déploiement de nouveaux services, des aménagements et investissements nécessaires par modes</li> </ul>
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"> <li>- Identification des principaux pôles d'échanges et précision sur les principes généraux de traitement</li> <li>- Mesures prises pour faciliter le rabattement et garantir l'accessibilité aux PEM :               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation de diagnostics d'accessibilité des gares pour la marche et le vélo,</li> </ul> </li> </ul>

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

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