

MOBIMART PLUS

Mobilité et billetterie intelligente Mer Terre

Composante T1

Analyse AS IS des systèmes tarifaires appliqués et de la législation de référence au niveau des régions de l'espace de coopération

Activité T1.3

Identification des contraintes réglementaires et de planification

Produit T1.3.1

Rapport sur le cadre réglementaire et de planification

Sommaire

AVANT-PROPOS.....	4
1. CADRE RÉGLEMENTAIRE POUR LES SYSTÈMES DE CONTRATS DE SERVICES DE MOBILITÉ	5
1.1 ÉCHELLE EUROPÉENNE	5
1.2 ÉCHELLE NATIONALE	12
1.3 ÉCHELLE RÉGIONALE.....	20
2. CADRE JURIDIQUE DES MARCHÉS DE SERVICES	21
2.1 ÉCHELLE EUROPÉENNE	21
2.2 ÉCHELLE NATIONALE	24
2.3 ÉCHELLE RÉGIONALE.....	29
3. CADRE DE PLANIFICATION EXISTANT À DIFFÉRENTES ÉCHELLES SPATIALES	30
3.1 PLAN RÉGIONAL TERRITORIAL (PRT).....	30
3.2 PLAN RÉGIONAL INTÉGRÉ D'INFRASTRUCTURE, DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORT (PRIIMT)	31
3.3 PLANIFICATION SECTORIELLE À L'ÉCHELLE LOCALE	44
4. ACCORDS AVEC LES ENTREPRISES DE TRANSPORT (ÉCHELLE LOCALE)	53
5. ACCORDS EN PLACE AU NIVEAU SUPRARÉGIONAL.....	55
6. CONCLUSIONS ET OPPORTUNITÉS.....	56

Index des figures

Figure 1 Représentation géoréférencée de la matrice OD des passagers ferroviaires.....	33
Figure 2 Tendances du trafic passagers, Ports de Gênes, Savone, La Spezia	34
Figure 3 Mouvement des passagers des croisières et des ferries sur une base mensuelle	35
Figure 4 Représentation géoréférencée de la matrice origine-destination du TPL.....	37
Figure 5 Passagers au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Gênes.....	39
Figure 6 Moyen d'arrivée à l'aéroport de Gênes.....	40
Figure 7 Les objectifs du plan	41
Figure 8 Actions stratégiques identifiées par objectif	43

Index des tableaux

Tableau 1 Principales relations ferroviaires.....	34
Tableau 2 Répartition par province des passagers LPT par route	36
Tableau 3 Résumé des données de service par ATO.....	38
Tableau 4 Analyse SWOT du système de transport intégré de la Ligurie	40
Tableau 5 Opérateurs de Transport Public par Province.....	53

Avant-propos

Pour comprendre comment est structuré le cadre réglementaire dans lequel ce projet Mobimart + va opérer, il est fondamental d'étudier quelles sont les références aux différentes échelles en ce qui concerne les questions d'appel d'offres et d'attribution des services de mobilité, ainsi que la sphère des contrats de service, jusqu'à une connaissance plus approfondie des accords actuellement en vigueur entre les différents sujets opérant dans le secteur des transports en référence au scénario régional ligure.

Cet aspect joue un rôle encore plus décisif si l'on considère qu'il constitue en fait la "clé de compréhension" qui permet de comparer les réalités des différents partenaires, tant au niveau régional - en restant dans la sphère italienne - que, surtout, à l'échelle nationale, puisqu'il s'agit d'un projet transfrontalier qui implique des sujets tant du côté français que du côté italien et qui, par conséquent, nous oblige à nous confronter à des approches également profondément différentes. Il apparaît évident que la reconnaissance de la législation de référence, dans ce cas, s'avère même indispensable pour saisir précisément quelles sont les conditions limites qui définissent la marge d'intervention.

En particulier, conformément à la méthodologie proposée, les cadres réglementaires sur les questions suivantes seront explorés :

- Systèmes de passation de marchés pour les services de mobilité ;
- Contrats de service.

Cette reconnaissance se fera en cascade, en commençant par les références à l'échelle communautaire pour passer ensuite à une analyse du cadre national et régional en Ligurie.

La mosaïque ainsi esquissée sera ensuite complétée par un aperçu de ce que proposent les outils de planification à l'échelle régionale et locale dans le domaine des transports et de la mobilité, afin de disposer d'une description plus détaillée de l'orientation que les administrations territoriales ont donnée à ce secteur stratégique.

Enfin, il est proposé de mettre l'accent sur les accords existants, à l'échelle locale et supérieure, entre les entreprises de transport et les différentes parties prenantes impliquées dans les services de mobilité.

1. Cadre réglementaire pour les systèmes de contrats de services de mobilité

Le premier sujet à explorer est donc celui des systèmes de passation de marchés pour les services de mobilité.

1.1 Échelle Européenne

Dans ce cas, à l'échelle européenne, il existe en fait cinq références principales : les deux premières constituent une référence plus générale, tandis que les trois suivantes nous permettent d'approfondir le sujet spécifique.

Le titre VI du **Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)** régit en effet la politique des transports de l'Union au regard de ses principes fondamentaux.

Toutefois, ce traité, tout en définissant les conditions générales de fourniture de services compétitifs, non discriminatoires sur une base territoriale en ce qui concerne la fourniture, mais surtout la tarification du service lui-même, ne présente aucun accent particulier sur les mécanismes d'appel d'offres et d'attribution des marchés.

Une deuxième référence est sans aucun doute le **Livre Blanc sur les Transports** de 2011. Dans ce cas également, la dimension est, conformément à la nature même du document, celle de la définition de principes directeurs capables d'orienter les politiques européennes et nationales des États membres vers un système de transport plus durable, moins impactant et plus inclusif ; capable d'agir sur les conditions d'accessibilité réelle du territoire européen, sans grever davantage l'environnement en termes de production d'émissions polluantes et de consommation de ressources.

La référence la plus spécifique et la plus stricte à cette échelle est plutôt le **Règlement européen 1370/2007**.

En effet, ce règlement régit les services de transport de voyageurs par route et par rail afin de définir comment les autorités compétentes peuvent intervenir, dans le respect du droit communautaire, dans le secteur des transports publics de voyageurs pour assurer la fourniture de services d'intérêt général qui soient, entre autres, plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité ou offerts à des prix inférieurs à ceux que les simples forces du marché permettraient.

En particulier, l'article 5 de ce règlement est consacré à *l'attribution de contrats de service public*.

Au paragraphe 2, le règlement précise que, *sauf interdiction par le droit national, les autorités locales compétentes, qu'elles soient ou non une autorité individuelle ou un groupe d'autorités fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, peuvent fournir elles-mêmes*

des services de transport public de voyageurs ou attribuer des contrats de service public directement à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupe d'autorités, au moins l'une d'entre elles exerce un contrôle similaire à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Dans le cas d'un service public de transport ferroviaire de voyageurs, le groupe d'autorités visé au premier alinéa ne peut être composé que d'autorités compétentes au niveau local dont la zone géographique de compétence ne s'étend pas au territoire national. Le service public de transport de voyageurs ou le contrat de service public visé au premier alinéa ne peut couvrir que les besoins de transport des agglomérations ou des zones rurales ou des deux.

Cependant, pour pouvoir procéder de cette manière, il faut que :

- l'autorité compétente locale démontre qu'elle dispose de ce niveau de contrôle et exerce une influence publique dominante, compte tenu de facteurs tels que le niveau de sa représentation dans les organes d'administration, de gestion ou de surveillance, les dispositions pertinentes de ses statuts, la structure de son actionnariat ainsi que son influence et son contrôle effectifs sur les décisions de gestion stratégiques et individuelles
- l'opérateur interne exerce ses activités de transport public de voyageurs sur le territoire de l'autorité compétente locale, même si les lignes sortantes ou d'autres éléments accessoires de ces activités pénètrent sur le territoire d'autorités compétentes locales voisines, et ne participe pas aux procédures d'appel d'offres pour la fourniture de services de transport public de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité compétente locale.;

Une alternative possible est que l'autorité compétente fasse appel à un tiers autre qu'un opérateur interne pour attribuer des contrats de service public par le biais d'une procédure d'appel d'offres.

La procédure d'appel d'offres est équitable, ouverte à tous les opérateurs et respecte les principes de transparence et de non-discrimination. Après la présentation des offres et une éventuelle présélection, la procédure peut donner lieu à des négociations, dans le respect des principes ci-dessus, afin de déterminer la meilleure façon de répondre à des besoins élémentaires ou complexes.

Toutefois, sauf interdiction par le droit national, en ce qui concerne les contrats de service public pour le transport public de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués par une procédure d'appel d'offres, l'autorité compétente peut, pour une période limitée, attribuer directement de nouveaux contrats si elle considère que l'attribution directe est justifiée par des circonstances exceptionnelles.

Qui sont:

- *il existe un certain nombre d'appels d'offres publics déjà gérés par l'autorité compétente ou par d'autres autorités compétentes qui pourraient influencer le nombre et la qualité des offres susceptibles d'être reçues si le marché est attribué par appel d'offres,*
- *des modifications du périmètre d'un ou plusieurs contrats de service public sont nécessaires pour optimiser la fourniture de services publics. L'autorité compétente prend une décision motivée et en informe la Commission sans retard excessif.*

La durée des contrats attribués conformément au présent paragraphe est proportionnelle à la circonstance exceptionnelle et ne dépasse en aucun cas cinq ans. L'autorité compétente publie ces contrats.

En outre, ce règlement permet, sauf interdiction par le droit national, que les contrats de service public soient attribués directement par l'autorité compétente :

- a) *dont la valeur annuelle moyenne estimée est inférieure à 1 000 000 EUR ou, dans le cas d'un contrat de service public portant sur des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, inférieure à 7 500 000 EUR*
- b) *impliquant la fourniture de services publics de transport de voyageurs de moins de 300 000 kilomètres par an ou, dans le cas d'un contrat de service public incluant des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer, de moins de 500 000 kilomètres par an. Lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de 23 véhicules routiers, ces seuils peuvent être relevés à une valeur annuelle moyenne estimée inférieure à 2 000 000 EUR ou à la fourniture de services de transport public de voyageurs de moins de 600 000 kilomètres par an.*

En outre, l'autorité compétente peut attribuer directement des contrats de service public pour les services publics de transport ferroviaire de voyageurs :

- a) *lorsqu'on estime que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, l'isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat*
- b) *lorsqu'un tel contrat entraîne une amélioration de la qualité ou de l'efficacité du service, ou des deux, en termes de coût par rapport au contrat de service public précédemment attribué. Sur cette base, l'autorité compétente publie une décision motivée et en informe la Commission dans un délai d'un mois à compter de la publication. L'autorité compétente peut procéder à l'attribution du contrat. Si l'autorité compétente décide d'attribuer directement un contrat de service public, elle doit établir des exigences de*

performance mesurables, transparentes et vérifiables. Ces exigences doivent être incluses dans le contrat. Les exigences de performance portent notamment sur la ponctualité des services, la fréquence de circulation des trains, la qualité du matériel roulant et la capacité de transport de passagers. Le contrat comprend des indicateurs de performance spécifiques qui permettent à l'autorité compétente de procéder à une évaluation périodique. Il comprend également des mesures efficaces et dissuasives à imposer lorsque l'entreprise ferroviaire ne satisfait pas aux exigences de performance.

- c) lorsque ces contrats concernent uniquement l'exploitation de services de transport ferroviaire de voyageurs par un opérateur qui gère simultanément la totalité ou une grande partie de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle les services sont fournis, lorsque cette infrastructure ferroviaire est exclue du champ d'application des articles de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil.*

Afin d'accroître la concurrence dans le secteur, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs couvrant des parties du même réseau ou un ensemble de liaisons à différentes entreprises ferroviaires. À cette fin, les autorités compétentes peuvent décider de limiter le nombre de contrats qui peuvent être attribués à une même entreprise ferroviaire avant de lancer la procédure d'appel d'offres.

Cette discipline est toutefois résiduelle par rapport à ce qui est défini par les **Directives 2004/17/CE et 2004/18/CE**, qui constituent la référence la plus ponctuelle sur les procédures d'attribution des services, tant dans le secteur spécial que dans le secteur ordinaire.

En particulier, la directive 2004/17/CE vise à coordonner *les procédures de passation de marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux.*

A l'article 5, le champ d'application de cette directive est défini comme suit : *elle s'applique aux activités relatives à la mise à disposition ou à l'exploitation de réseaux destinés à fournir un service au public dans le domaine des transports par chemin de fer, tramway, trolleybus, autobus, systèmes automatisés ou câble. Dans les services de transport, on considère qu'un réseau existe si le service est fourni dans les conditions d'exploitation fixées par l'autorité compétente d'un État membre, telles que les conditions relatives aux itinéraires à desservir, à la capacité de transport disponible ou à la fréquence du service.*

Le deuxième titre de ce document constitue donc le véritable point de mire des procédures de passation de marchés.

Cette section régit en détail les étapes à suivre, de la publication des avis à la réception des offres et à l'attribution effective des marchés, ainsi que les montants seuils et les spécifications techniques.

Les critères d'attribution sont également précisés :

- a) *lorsque le marché est attribué à l'offre économiquement la plus avantageuse du point de vue de l'entité adjudicatrice, divers critères liés à l'objet du marché en question, tels que la date de livraison ou d'achèvement, les coûts d'exploitation, le rapport qualité-prix, la qualité, le caractère esthétique et fonctionnel et les caractéristiques environnementales, la valeur technique, le service après-vente et l'assistance technique, l'engagement en matière de pièces de rechange, la sécurité d'approvisionnement et les prix*
- b) *uniquement le prix le plus bas.*

L'entité adjudicatrice précise la pondération relative accordée à chacun des critères retenus pour déterminer l'offre économiquement la plus avantageuse. Cette pondération peut être exprimée en prévoyant une fourchette dans laquelle la différence entre un minimum et un maximum est appropriée. Lorsque, de l'avis de l'entité adjudicatrice, la pondération n'est pas possible pour des raisons démontrables, l'entité adjudicatrice indique les critères par ordre décroissant d'importance. Cette pondération relative ou cet ordre d'importance est précisé, selon le cas, dans l'avis utilisé comme moyen de mise en concurrence, dans l'invitation à confirmer l'intérêt, dans l'invitation à soumissionner ou à négocier ou dans le cahier des charges.

Cette directive définit également les caractéristiques et le contenu que doivent avoir les documents d'appel d'offres, et énumère les entités adjudicatrices de services de transport pour chacun des États Membres.

Il est ensuite prévu la possibilité d'utiliser des procédures ouvertes, restreintes et négociées dans certains cas spécifiques :

- a) *lorsqu'aucune offre ou aucune offre appropriée ou aucune candidature n'a été reçue en réponse à une procédure avec mise en concurrence, pour autant que les conditions initiales du marché ne soient pas substantiellement modifiées.*
- b) *lorsqu'un marché a pour seul objet la recherche, l'expérimentation, l'étude ou le développement, et non la réalisation d'un bénéfice ou le recouvrement de frais de recherche et de développement, pour autant que l'attribution du marché ne porte pas préjudice à la mise en concurrence de marchés ultérieurs qui poursuivent notamment ces finalités.*

- c) *lorsque, pour des raisons techniques, artistiques ou tenant à la protection de droits exclusifs, le marché ne peut être attribué qu'à un opérateur économique déterminé ;*
- d) *dans la mesure strictement nécessaire lorsque, pour des raisons d'extrême urgence résultant d'événements imprévisibles pour l'entité adjudicatrice, les délais prévus pour les procédures ouvertes, restreintes ou négociées avec mise en concurrence préalable ne peuvent être respectés ;*
- e) *dans le cas de marchés de fournitures pour des livraisons complémentaires effectuées par le fournisseur initial et destinées soit au renouvellement partiel de fournitures ou d'installations normales, soit à l'extension de fournitures ou d'installations existantes, lorsque le changement de fournisseur obligerait l'entité adjudicatrice à acquérir un matériel de technique différente entraînant une incompatibilité ou des difficultés techniques d'utilisation et d'entretien disproportionnées ;*
- f) *pour des travaux ou des services supplémentaires non compris dans le projet initialement attribué et dans le contrat initial et qui, par suite de circonstances imprévues, sont devenus nécessaires à l'exécution du contrat ;*
- g) *dans le cas de marchés de travaux, pour de nouveaux travaux consistant dans la répétition de travaux similaires confiés par les mêmes entités adjudicatrices à l'entrepreneur ayant obtenu le premier marché, pour autant que ces nouveaux travaux soient conformes à un projet de base ayant fait l'objet d'une mise en concurrence*
- h) *dans le cas de fournitures cotées et achetées sur une bourse de marchandises ;*
- i) *pour les marchés à passer sur la base d'un accord-cadre, pour autant que la condition soit remplie ;*
- j) *pour les achats d'opportunité, lorsqu'il est possible, en profitant d'une opportunité particulièrement avantageuse et de courte durée, d'acheter des fournitures dont le prix est sensiblement inférieur aux prix normalement pratiqués sur le marché.*
- k) *pour l'achat de fournitures à des conditions particulièrement avantageuses auprès d'un fournisseur cessant définitivement ses activités commerciales ou auprès des curateurs ou liquidateurs d'une faillite, d'un concordat judiciaire ou d'une procédure similaire en vertu des lois et règlements nationaux.*
- l) *lorsque le marché de services concerné fait suite à un concours organisé conformément aux dispositions de la présente directive et doit, en vertu des règles en vigueur, être attribué au lauréat ou à l'un des lauréats de ce concours ; dans ce cas, tous les lauréats du concours doivent être invités à participer aux négociations..*

À côté de ces procédures de nature plus traditionnelle, la directive prévoit également une institution plus innovante : l'Accord-Cadre.

Il se présente sous la forme d'un accord *conclu entre une ou plusieurs entités adjudicatrices et un ou plusieurs opérateurs économiques, dont l'objet est d'établir les conditions relatives aux marchés à passer au cours d'une période donnée, notamment en ce qui concerne les prix et, le cas échéant, les quantités envisagées.*

Cela permet de rationaliser les procédures, notamment dans le cas d'achats fréquents et répétitifs.

En ce qui concerne la directive 2004/18/CE, le champ d'application est défini comme suit : *coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, des marchés publics de fournitures et des marchés publics de services.*

Il est donc évident que cette disposition constitue la référence la plus large concernant les procédures à appliquer aux secteurs ordinaires.

La structure et les indications fournies sont en fait les mêmes que celles visées pour les secteurs spéciaux dans la directive 2004/17/CE, mais avec l'insertion d'une nouvelle institution : le Dialogue Compétitif.

Le Dialogue Compétitif est défini comme une procédure à laquelle tout opérateur économique peut demander à participer et dans laquelle le pouvoir adjudicateur engage un dialogue avec les candidats admis à cette procédure afin d'élaborer une ou plusieurs solutions répondant à ses besoins et sur la base desquelles les candidats sélectionnés seront invités à présenter des offres.

Cette option est envisagée dans le cas de marchés particulièrement complexes pour lesquels *l'utilisation de la procédure ouverte ou restreinte ne permettrait pas d'attribuer le marché. Le seul critère d'attribution du marché public est l'offre économiquement la plus avantageuse.*

La procédure est la suivante : les pouvoirs adjudicateurs publient un avis de marché dans lequel ils font connaître leurs besoins et exigences. Ils entament ensuite *un dialogue avec les candidats sélectionnés afin d'identifier et de définir les moyens les plus appropriés pour répondre à leurs besoins. Pendant la phase de dialogue, ils peuvent discuter de tous les aspects du contrat avec les candidats sélectionnés. Au cours du dialogue, les pouvoirs adjudicateurs veillent à l'égalité de traitement de tous les soumissionnaires.*

Il peut alors être décidé de procéder *par étapes afin de réduire le nombre de solutions à discuter lors de la phase de dialogue en appliquant les critères d'attribution précisés dans l'avis de marché ou le document descriptif et le dialogue se poursuit jusqu'à ce que la collectivité soit en mesure d'identifier, le cas échéant après les avoir comparées, la ou les solutions susceptibles de répondre à ses besoins.*

A la fin de la procédure, après avoir déclaré la clôture du dialogue et informé les participants, les pouvoirs adjudicateurs les invitent à remettre leurs offres finales sur la base de la ou des solutions présentées et précisées lors de la phase de dialogue. Ces offres doivent contenir tous les éléments requis et nécessaires à l'exécution du projet. A condition que ne soient pas modifiés les éléments fondamentaux de l'offre ou du marché à soumissionner dont la variation risque de fausser la concurrence ou d'avoir un effet discriminatoire.

Enfin, des primes ou des paiements aux participants au dialogue peuvent être envisagés.

1.2 Échelle nationale

En ce qui concerne la reconnaissance des références réglementaires à l'échelle nationale, il existe de nombreuses références au sujet de l'attribution de services de mobilité.

En particulier, le premier d'entre eux est sans aucun doute le **Décret Législatif 422/1997**. Dans ce cas, le champ d'application est celui de l'attribution aux régions et aux autorités locales de fonctions et de tâches dans le domaine des transports publics locaux.

Si la première section concerne donc bien la répartition des fonctions et des compétences entre les différents niveaux de l'administration publique, en soulignant le rôle central de l'entité régionale en matière d'administration et de planification des transports publics - sauf pour les services considérés d'intérêt national - et en réservant une certaine marge aux entités locales au nom du principe de subsidiarité pour la définition de solutions spécifiques à la situation, la seconde concerne plutôt les aspects organisationnels du service TPL.

En ce sens, non seulement les services minimums et les obligations de service sont définis, mais l'article 18 précise également les principes pour confier les services de transport : *l'exploitation des services de transport public régionaux et locaux, quels que soient les moyens et la forme sous lesquels ils sont confiés, est régie par des contrats de service d'une durée maximale de neuf ans. L'opération doit répondre aux principes d'économie et d'efficacité, à atteindre également par l'intégration modale des services de transport public... Afin d'encourager le dépassement des structures monopolistiques et d'introduire des règles de concurrence dans la gestion des services de transport régionaux et locaux, les régions et les autorités locales respectent les principes de l'article 2 de la loi n° 481 du 14 novembre 1995 lorsqu'elles confient des services, garantissant notamment :*

- a) *le recours à des procédures de mise en concurrence pour sélectionner le gestionnaire du service sur la base des éléments du contrat de service visés à l'article 19 et dans le respect des réglementations communautaires et nationales relatives aux marchés publics de services. La participation aux appels d'offres est ouverte aux entités qui*

remplissent les conditions morales, financières et de qualification professionnelle, conformément à la législation en vigueur, pour obtenir la licence de transport routier de passagers prescrite. L'appel d'offres est attribué sur la base des meilleures conditions économiques et de performance du service, ainsi que des plans de développement et d'extension des réseaux et des installations, et de la fixation d'un coefficient d'utilisation minimal pour l'établissement ou la maintenance des différentes lignes exploitées. L'appel d'offres doit garantir que la disponibilité, pour quelque raison que ce soit, des réseaux, installations et autres actifs essentiels à la fourniture du service ne constitue en aucun cas un élément discriminatoire dans l'évaluation des offres des soumissionnaires. L'appel d'offres doit également garantir que les biens visés à la phrase précédente sont, quelle que soit la personne qui en a, à quelque titre que ce soit, la disponibilité, mis à la disposition de l'opérateur adjudicataire à la suite d'une procédure d'appel d'offres public.

- b) l'exclusion, en cas de gestion directe ou de concession directe de services par les collectivités locales à leurs propres consortiums ou sociétés spéciales, de l'extension des domaines de services par rapport à ceux déjà gérés sous les formes précitées.
- c) la disposition, dans le cas du point b), de l'obligation pour les collectivités locales de confier par des procédures concurrentielles des parties du service ou des services spéciaux, après révision des contrats de service existants.
- d) l'exclusion, en cas de non-renouvellement du contrat à l'échéance ou à l'expiration du contrat, d'une indemnisation de l'opérateur qui met fin au service
- e) l'indication des modalités de transfert, en cas de cessation d'activité, de l'exploitant précédent à l'entreprise successeur, des biens indispensables à l'exécution du service et des salariés...

Les régions et les autorités locales, dans le cadre de leurs compétences respectives, encouragent la réorganisation organisationnelle et mettent en œuvre, au plus tard le 31 décembre 2000, la transformation des sociétés spéciales et des consortiums en sociétés par actions, ou en coopératives à responsabilité limitée, y compris entre les employés, ou l'éventuelle scission de l'entreprise en raison d'exigences fonctionnelles ou de gestion. Dans ces sociétés, l'entité propriétaire du service peut rester l'unique actionnaire pendant une période n'excédant pas deux ans. Si la transformation visée au présent paragraphe n'a pas lieu dans le délai susmentionné, le maire ou le président de la province y procède dans les trois mois suivants. En cas de nouvelle inertie, la région procède à l'attribution immédiate du service concerné par le biais de procédures de mise en concurrence.... Les régions prévoient une période transitoire, à conclure en tout cas avant le 31 décembre 2007, pendant laquelle toutes les affectations aux concessionnaires actuels

et aux sociétés résultant des transformations visées au paragraphe 3 peuvent être maintenues, mais avec l'obligation d'affecter des parts du service ou des services spéciaux par le biais de procédures concurrentielles, sous réserve de la révision des contrats de service existants si nécessaire ; les régions affectent également la gestion des services relatifs aux sociétés créées à cette fin par les anciennes directions gouvernementales....

Sans préjudice des procédures d'adjudication publique déjà entamées ou conclues, les régions peuvent prévoir une éventuelle prolongation du mandatement, jusqu'à un maximum de deux ans, en faveur des entités qui, à la fin de la période transitoire visée au paragraphe 3-bis, remplissent l'une des conditions suivantes :

- a) dans le cas de sociétés dans lesquelles les régions ou les collectivités locales détiennent une participation, il y a eu transfert, par le biais de procédures publiques, d'une part d'au moins 20 % du capital social ou d'une part d'au moins 20 % des services fournis à des sociétés par actions, y compris des consortiums, ainsi qu'à des coopératives et des consortiums, pour autant qu'ils ne soient pas détenus par des régions ou des collectivités locales*
- b) une nouvelle personne morale a été créée par la fusion d'au moins deux entreprises chargées des services de transport public local sur le territoire national ou la constitution d'une société de consortium, avec la prédisposition d'un plan d'affaires unitaire, dont au moins deux entreprises chargées des services de transport public local sur le territoire national sont actionnaires. Les entreprises participant aux opérations de fusion ou à la constitution d'une société de consortium doivent opérer dans la même région ou dans des bassins de trafic unis par la contiguïté territoriale de telle sorte que la nouvelle entité unitaire se voit confier un niveau plus élevé de services de transport public local, selon des paramètres de congruence définis par les régions.*

Ces règles ont ensuite été complétées par le **Décret Législatif 78/2009** qui, à l'article 4-bis des dispositions relatives aux transports publics, stipule qu'afin de promouvoir l'efficacité et la concurrence dans les différents secteurs des transports publics, les autorités compétentes doivent attribuer, par le biais d'une procédure concomitante de preuve publique, au moins 10 % des services à confier à des sujets autres que ceux sur lesquels elles exercent un contrôle similaire. Les entreprises qui... se voient attribuer des marchés de services en dehors des procédures publiques ont l'interdiction de participer aux procédures d'appel d'offres pour la fourniture de services de transports publics locaux organisés dans des zones territoriales autres que celles dans lesquelles elles opèrent. Et par l'article 61 de la loi 99/2009, qui reconnaît dans le contexte national l'utilisation des trois modes d'attribution prévus par la discipline européenne, en accordant expressément aux autorités compétentes la faculté d'attribuer directement les

marchés de services, également en dérogation à la discipline du secteur, en se prévalant des dispositions de l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 et 6, et de l'article 8, paragraphe 2, du règlement 1370/2007.

Une nouvelle mise à jour a ensuite été représentée par le **Décret-Loi 138/2011** qui, dans son article 3-bis, régleme la question des limites territoriales et des critères d'organisation de l'exécution des services publics locaux.

Afin de sauvegarder la concurrence et l'environnement, les régions et les provinces autonomes de Trento et de Bolzano organisent l'exécution des services publics locaux en réseaux d'importance économique en définissant le périmètre d'ambiances ou de bassins territoriaux optimaux et homogènes de manière à permettre des économies d'échelle et une différenciation capable de maximiser l'efficacité du service et en instituant ou en désignant les organes de direction de ces derniers. La taille des ambitus ou bassins territoriaux optimaux ne doit normalement pas être inférieure à au moins celle du territoire provincial. Les régions peuvent identifier des bassins territoriaux spécifiques de taille différente de celle de la province, en justifiant ce choix sur la base de critères de différenciation territoriale et socio-économique et sur la base des principes de proportionnalité, d'adéquation et d'efficacité par rapport aux caractéristiques du service... Les fonctions d'organisation des services de réseaux publics locaux d'importance économique, de choix du mode de gestion, de fixation des tarifs pour les usagers en ce qui les concerne, de mandatement de la gestion et de son contrôle sont exercées uniquement par les organes dirigeants des ambiances ou bassins territoriaux optimaux et homogènes établis ou désignés dans lesquels les collectivités locales sont obligatoirement impliquées....

Il est également rappelé que les entités gouvernantes doivent préparer un rapport spécial prescrit par l'article 34, paragraphe 20, du décret-loi n° 179 du 18 octobre 2012, converti, avec des modifications, par la loi n° 221 du 17 décembre 2012 (mise à jour ultérieurement par le décret-loi n° 145/2013). Dans le rapport susmentionné, les organes directeurs rendent compte de l'existence des exigences prévues par le droit européen pour la forme de mandatement choisie et justifient leurs raisons par rapport aux objectifs d'universalité et de socialité, d'efficacité, de rentabilité et de qualité du service. Afin d'assurer la mise en œuvre des interventions infrastructurelles nécessaires par l'entité chargée, le rapport doit inclure un plan d'affaires et financier qui contient également la projection, pour la durée du mandat, des coûts et des recettes, des investissements et des financements connexes, avec la spécification, dans le cas d'un mandat interne, de la structure économique et du capital de l'entreprise, des capitaux propres investis et du montant de l'endettement, à mettre à jour tous les trois ans.

En cas de mandatement interne, les collectivités locales propriétaires doivent, en même temps que le mandatement, réserver au prorata dans le premier budget utile, et ensuite tous les trois

ans, une somme égale à l'engagement financier correspondant aux fonds propres envisagés pour la période de trois ans, ainsi qu'établir un bilan consolidé avec le mandataire interne.

Lorsque le service est confié par le biais d'une procédure publique, l'adoption d'instruments de protection de l'emploi constitue un élément d'évaluation de l'offre.

Il est également précisé que, dans le cas où un autre opérateur économique succède au concessionnaire initial, de manière universelle ou partielle, à la suite d'opérations sociétaires réalisées selon des procédures transparentes, y compris des fusions ou des acquisitions, sans préjudice du respect des critères qualitatifs initialement établis, il continue à gérer les services jusqu'à l'expiration du terme prévu. Dans cette hypothèse, également sur demande motivée de l'opérateur, l'entité compétente vérifie la persistance des critères qualitatifs et la permanence des conditions d'équilibre économique-financier afin de procéder, le cas échéant, à leur redétermination, également par la mise à jour du terme d'expiration de tout ou partie des concessions existantes.²³⁰⁴

Une attention particulière est ensuite consacrée aux bassins de mobilité dans le cadre du **Décret-Loi 50/2017**, concernant les *dispositions urgentes en matière financière, les initiatives en faveur des entités territoriales, les interventions supplémentaires pour les zones touchées par des événements sismiques et les mesures de développement*. En effet, parmi les nombreux aspects qu'il aborde, ce décret consacre l'un des articles appartenant à la section Transports et infrastructures (article 48) au périmètre des bassins de mobilité.

Cet aspect est d'une importance fondamentale, si l'on considère que la définition de services économiquement durables et capables de répondre aux besoins réels d'un territoire ne peut faire abstraction de la connaissance approfondie de la demande de transport exprimée par le bassin de référence.

L'article précité indique que *les bassins de mobilité pour les services de transport public régionaux et locaux et leurs organes de direction sont déterminés par les régions et les provinces autonomes de Trento et Bolzano... dans le cadre de la planification des transports publics régionaux et locaux, sur la base d'analyses de la demande qui tiennent compte des caractéristiques socio-économiques, démographiques et comportementales des usagers potentiels, de la structure orographique, du niveau d'urbanisation et de la structure productive du territoire de référence. Les bassins comprennent un bassin versant minimum de 350 000 habitants, ou moins seulement s'ils coïncident avec le territoire de corps de vastes régions ou de villes métropolitaines...*

La détermination des bassins de mobilité se fait sur la base d'une quantification ou d'une estimation de la demande de services de transports publics locaux et régionaux par tous les modes, en utilisant des matrices origine/destination pour l'identification du réseau intermodal de

services de transports publics réguliers et non réguliers, ainsi que les sources d'information de l'Observatoire... Les opérateurs déjà actifs dans le bassin sont tenus de fournir les informations et les données pertinentes relatives aux services fournis dans un délai de soixante jours à compter de la demande des régions et des autorités locales, qui adoptent des garanties appropriées pour la protection et la confidentialité des données commerciales sensibles. Afin de mener à bien les procédures de choix du contractant pour les services de transport locaux et régionaux, les organismes mandants, dans le but de promouvoir la plus large participation à ceux-ci, divisent les bassins de mobilité en plusieurs lots, soumis à des procédures d'appel d'offres et à des contrats de services, en tenant compte des caractéristiques de la demande et des exceptions motivées par des économies d'échelle propres à chaque modalité et d'autres raisons d'efficacité économique, ainsi que liées à la spécificité territoriale de la zone.

Ce Décret réaffirme également le rôle de l'Autorité Régulatrice dans la définition de normes pour la documentation et les procédures pour confier les services de Transport Public Local : en référence aux transports publics locaux, l'Autorité définit également les contours des contrats de service pour les services exercés par des entreprises internes ou par des entreprises avec une participation publique prévalente. Tant pour les appels d'offres que pour les marchés de services susmentionnés exercés en interne ou confiés directement, l'Autorité détermine le type d'objectifs d'efficacité et d'efficience que le gestionnaire doit respecter, ainsi que les objectifs d'équilibre financier ; pour tous les marchés de services, elle prévoit des obligations de séparation comptable entre les activités exercées en service public et les autres activités".

En ce qui concerne les procédures de sélection du contractant pour l'attribution des services de transport public local et régional, l'Autorité de régulation des transports établit des règles générales sur :

- a) l'exécution des procédures qui prévoient la possibilité de procéder à la perception directe des recettes du trafic par le cessionnaire, qui en assume le risque commercial, sans préjudice de la possibilité de solutions différentes, notamment en ce qui concerne les services pour lesquels une intégration tarifaire entre différents opérateurs est envisagée et qui sont répartis entre plusieurs lots d'appel d'offres
- b) l'obligation, pour ceux qui entendent participer aux procédures susmentionnées, de posséder, comme condition d'aptitude économique et financière, un patrimoine net égal à au moins quinze pour cent de la contrepartie annuelle mise en adjudication, ainsi que les exigences prévues à l'article 18 du décret législatif n° 422 du 19 novembre 1997.
- c) l'adoption de mesures susceptibles de garantir que l'entité mandatée a accès, à des conditions équitables, aux biens immobiliers et aux instruments indispensables à l'exécution du service, y compris en ce qui concerne l'achat, la cession, la location ou le prêt gratuit à l'usage de l'entité

mandataire, de l'opérateur sortant et de l'opérateur entrant, avec des dispositions spécifiques pour les biens achetés avec un financement public et pour la détermination des valeurs de marché desdits biens dans les différents cas;

d) en alternative à ce qui est prévu sur la propriété des biens instrumentaux en application de la lettre c), limitée au mandat des services de transport public ferroviaire, la possibilité pour l'organisme mandant et le gestionnaire sortant de céder la propriété des biens immobiliers et instrumentaux essentiels à des personnes morales, constituées avec des capitaux privés ou avec des capitaux publics et privés, qui se spécialisent dans l'achat desdits biens et de nouveaux biens instrumentaux pour les louer aux gestionnaires des services de transport public locaux et régionaux, à des conditions équitables et non discriminatoires.

e) en cas de remplacement de l'opérateur suite à un appel d'offres, prévoir dans les avis d'appel d'offres le transfert du personnel de l'opérateur sortant vers l'opérateur entrant, à l'exclusion des cadres et dans le respect de la législation européenne en la matière, en appliquant dans tous les cas au personnel la convention collective nationale du secteur. Les sommes provisionnées pour les indemnités de départ relatives aux employés de l'opérateur sortant qui passent aux employés de l'opérateur successeur sont versées à l'INPS par l'opérateur sortant.

Parallèlement, dans la **Résolution 48/2017**, l'**Autorité de Régulation des Transports** consacre une section aux définitions du périmètre du service public, du bassin de mobilité et de la demande potentielle, et une aux critères d'identification des lots de services de transport à confier en exclusivité.

Dans la première, qui correspond à l'action 1 du document, les concepts suivants sont rappelés:

Le domaine de service public est l'ensemble des services de transport public de personnes, réguliers et non réguliers, fournis de différentes manières que le sujet compétent identifie, même en l'absence de rémunération des opérateurs, pour satisfaire les obligations de service public et les besoins essentiels de mobilité des citoyens. La zone territoriale de référence pour la définition du domaine est le Bassin de Mobilité déterminé par les sujets compétents avec les actes d'aménagement et de planification des transports publics régionaux et locaux visés aux articles 14 et 16 du décret législatif n. 422/1997 basée sur une analyse de la demande potentielle de mobilité, de la structure orographique, du degré d'urbanisation et de l'articulation productive de la zone de référence.

Pour l'analyse de la demande potentielle de mobilité, il est fait référence à ses caractéristiques socio-économiques, démographiques et comportementales, mesurées au moyen d'enquêtes périodiques et/ou de simulations effectuées directement par l'entité compétente ou sur la base de données et d'informations mises à disposition par tiers. Le sujet compétent trace la répartition temporelle et spatiale de la demande potentielle et détecte les motivations de déplacement, le

consentement à payer des sujets enquêtés et, en général, leurs préférences. Pour prendre également en compte la demande réelle, le sujet compétent utilise des informations issues de l'observation de la série historique de passagers transportés et des données de trafic relatives aux tronçons destinés à satisfaire tout ou partie de la demande détectée, y compris le nombre de billets vendus. et revenus associés... Le choix de la méthodologie d'enquête et/ou de simulation est effectué par les sujets compétents après consultation des associations de consommateurs, selon des critères de proportionnalité par rapport aux résultats attendus et en cohérence avec les outils de planification des transports publics locaux, visés aux articles 14 et 16 du décret législatif n. 422/1997.

En ce qui concerne l'identification des lots de prestation de transport, à l'action 6, il est précisé que :

Afin de favoriser la participation la plus large possible des opérateurs, dans des conditions d'efficacité, le lot de services de transport à confier en régime d'exclusivité est identifié en analysant la taille minimale optimale de production du service, à laquelle conduisent les économies d'échelle et la densité des opérateurs, et le nombre de concurrents pouvant participer aux procédures de confiage des services... Le nombre de participants potentiels aux procédures de mandatement susmentionnées est vérifié sur la base d'une analyse préalable du marché qui détermine, également sur la base de manifestations d'intérêt spécifiques, le nombre d'entreprises qui possèdent les conditions requises pour l'exploitation des services envisagés et qui sont en mesure de présenter une offre, en se référant notamment à la propriété et à la disponibilité du matériel roulant et des infrastructures utiles à l'exécution du service. À cette fin, même dans le cas d'un mandatement direct ou en interne, il sera fait appel à la consultation des parties prenantes... visée à la mesure 2, point 6, de la résolution n° 49/2015 ART, à la suite de laquelle sera produit un rapport spécial dans lequel l'entité compétente illustrera et justifiera également les options de financement des obligations de service public visées à la mesure 4 précédente, points 7 et 8, et les facteurs de marché pris en compte aux fins du dimensionnement des lots à confier. Dans ce cas, un rapport unique est établi avant la publication de l'avis d'appel d'offres ou Annexe à la résolution n° 48/2017 du 30 mars 2017 8 l'envoi de la lettre d'invitation ou avant l'acte de mandatement direct ou interne. Le rapport est transmis au préalable à l'Autorité pour l'expression d'un avis à émettre dans un délai de 45 jours à compter de sa réception, à l'issue duquel, s'il n'est pas émis, l'acte peut poursuivre sa procédure.... Afin d'améliorer les conditions de contestabilité, lorsque la satisfaction des besoins essentiels de mobilité de la population d'une zone nécessite la fourniture de plusieurs modes de services réguliers de transport pouvant être confiés en exclusivité, plusieurs lots sont identifiés.

De même, dans le cas où une seule offre ou manifestation d'intérêt valable est présentée, l'avis de marché ou la lettre d'invitation prévoit que l'entité compétente réévalue le choix concernant la

définition des lots en légitime défense. Dans ces hypothèses, l'exercice éventuel des pouvoirs d'autoévaluation peut intervenir au plus tard à l'ouverture des plis... le lot doit permettre la participation d'une pluralité d'opérateurs répondant aux exigences minimales. La conception de la desserte géographique et/ou modale du lot à attribuer doit également inclure tous les biens instrumentaux...

Le lot à confier peut coïncider avec une partie des services inclus dans la zone ou, dans le cas où il ne comprend que l'ensemble des services réguliers de transport public qui peuvent être confiés à titre exclusif contre une compensation financière pour couvrir les obligations de service public, avec la totalité des services inclus dans la zone. Le lot à confier ne doit pas coïncider avec un bassin de mobilité entier.

1.3 Échelle régionale

En ce qui concerne le contexte régional ligure, la référence est sans aucun doute la **Loi Régionale 33/2013** (ensuite partiellement mise à jour par la **Loi Régionale 19/2016**), qui réorganise la réglementation du système de transport public régional et local et le plan régional intégré pour les infrastructures, la mobilité et les transports (PRIIMT).

En particulier, en se concentrant sur la question du mandatement du service, l'article 14 résume ce qui suit:

Les instances dirigeantes, également par le biais des Agences de Mobilité Locale, effectuent les procédures pour confier le service de transport public régional et local, limité au domaine de compétence... Les organismes mandants utilisent des procédures de mandatement qui tiennent compte des coûts standards ou efficaces et selon le modèle de rémunération au coût net pour au moins 80% du service, afin de garantir les objectifs d'efficacité et d'efficience du système, à travers une gestion du service basée sur la durabilité économique et financière et sur l'amélioration de la qualité... La durée du mandatement est proportionnelle à l'ampleur et à la durée des investissements prévus par le contrat de service, dans le respect de la réglementation en vigueur... Les entités adjudicatrices définissent des lots d'offres d'une taille garantissant la plus large participation possible aux procédures d'adjudication, selon des modalités non discriminatoires... identifier les biens essentiels et les biens indispensables à l'exploitation des transports publics, meubles, immatriculés et immeubles, à mettre à la disposition du nouvel exploitant attributaire du service, identifiés en application du paragraphe 1, et assurer la prise en charge du nouvel exploitant dans le respect des réglementations communautaires et étatiques et des prescriptions édictées par l'autorité compétente en matière de régulation des transports... soit en transférant la propriété des biens, soit en les affermant ou en les louant.

2. Cadre juridique des marchés de services

Une fois que l'on a examiné et rappelé les réglementations qui régissent le mandatement des services de transport public aux différentes échelles, il est sans doute nécessaire de porter l'attention sur ce que sont les références réglementaires qui régissent la matière des contrats de service.

On voit comment, dans de nombreux cas, les références réglementaires peuvent être les mêmes, étant donné qu'il s'agit le plus souvent de textes qui concernent la réglementation des transports publics dans leur ensemble.

2.1 Échelle européenne

En ce sens, si l'on considère l'échelle communautaire, la première référence importante en la matière est sans aucun doute le **Règlement 1370/2007**.

En particulier, ce règlement définit un contrat de service public comme un ou plusieurs actes juridiquement contraignants formalisant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de service public par lequel l'opérateur est chargé de la gestion et de la fourniture de services publics de transport de voyageurs soumis à des obligations de service public ; le contrat peut également, selon le système juridique des États membres, consister en une décision prise par l'autorité compétente :

- qui prend la forme d'un acte individuel de nature législative ou réglementaire, ou
- qui précise les conditions dans lesquelles l'autorité compétente fournit elle-même les services ou confie leur fourniture à un opérateur interne.

Ce sujet est ensuite développé dans les articles 3 et 4. L'article 3 sur les contrats de service public et les règles générales stipule que

l'autorité compétente qui décide d'accorder à l'opérateur de son choix un droit exclusif et/ou une compensation de quelque nature que ce soit en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public doit le faire dans le cadre d'un contrat de service public, et que les obligations de service public visant à fixer des tarifs maximaux pour tous les passagers ou pour certaines catégories de passagers peuvent également être régies par des règles générales.

Il est également rappelé que l'autorité compétente doit compenser les opérateurs de service public pour l'effet financier net, positif ou négatif, sur les coûts encourus et les recettes générées par le respect des obligations tarifaires établies par les règles générales, de manière à éviter toute surcompensation. Cela ne porte pas atteinte au droit des autorités compétentes de compléter les obligations de service public en fixant des tarifs maximaux dans les contrats de

service public ... Les États membres peuvent exclure du champ d'application du présent règlement les règles générales relatives à la compensation financière des obligations de service public qui fixent des tarifs maximaux pour les écoliers, les étudiants, les apprentis et les personnes à mobilité réduite.

L'article suivant, en revanche, est consacré au contenu obligatoire des contrats de service, qui:

- a) exposent clairement les obligations de service public définies dans le présent règlement et précisées conformément à l'article 2 bis que doit remplir l'opérateur de service public, ainsi que les zones géographiques concernées
- b) établissent à l'avance, de manière objective et transparente : (i) les paramètres sur la base desquels toute compensation doit être calculée ; et (ii) la nature et l'étendue de tout droit exclusif accordé, afin d'éviter toute surcompensation. Dans le cas de contrats de service public qui ne sont pas attribués conformément à l'article 5, paragraphes 1, 3 ou 3 ter, ces paramètres sont déterminés de manière à ce que la compensation versée ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière nette sur les coûts supportés et les recettes générées par l'exécution de l'obligation de service public, en tenant compte des recettes correspondantes conservées par l'opérateur de service public, ainsi qu'un bénéfice raisonnable ;
- c) définissent la manière dont les coûts associés à la prestation de services doivent être répartis. Ces coûts peuvent comprendre, notamment, les frais de personnel, les coûts énergétiques, les redevances d'infrastructure, l'entretien et la réparation des véhicules de transport public, du matériel roulant et des installations nécessaires à l'exploitation des services de transport de passagers, les coûts fixes et une rémunération adéquate du capital.

Les contrats de service public et les règles générales définissent la répartition des recettes provenant de la vente de billets, qui peuvent être conservées par l'opérateur de service public, reversées à l'autorité compétente ou partagées entre eux.

Ce règlement fixe ensuite la durée de ces contrats, qui ne peut excéder 10 ans pour les services de transport par autobus et 15 ans pour les services de transport de passagers par chemin de fer ou autres modes de transport ferroviaire. La durée des contrats de service public portant sur plusieurs modes de transport est de quinze ans au maximum lorsque le transport par chemin de fer ou par d'autres modes de transport ferroviaire représente plus de 50 % de la valeur des services en question... Si nécessaire, compte tenu de la manière dont les actifs sont amortis, la durée du contrat de service public peut être prolongée de 50 % au maximum si l'opérateur de service public fournit des actifs qui sont importants par rapport à l'ensemble des actifs nécessaires

à la fourniture des services de transport de voyageurs couverts par le contrat de service public et qui sont principalement destinés aux services de transport de voyageurs couverts par le contrat. Lorsque les coûts résultant de la situation géographique particulière le justifient, la durée des contrats de service public visés au paragraphe 3 dans les régions ultrapériphériques peut être prolongée de 50 % au maximum. Si l'amortissement du capital lié à l'investissement exceptionnel dans les infrastructures, le matériel roulant ou les véhicules le justifie et si le contrat de service public est attribué par le biais d'une procédure de mise en concurrence équitable, un contrat de service public peut être conclu pour une durée plus longue. Afin d'assurer la transparence dans ce cas, l'autorité compétente transmet à la Commission, dans un délai d'un an à compter de la conclusion du contrat, le contrat de service public et les éléments justifiant l'allongement de la durée.

Lorsque les autorités compétentes exigent de l'opérateur de service public, conformément au droit national, qu'il respecte certains paramètres sociaux et de qualité, ou qu'il établisse des critères sociaux et de qualité, ces paramètres et critères sont indiqués dans les documents d'appel d'offres et les contrats de service public.

Dans le cadre des marchés de services, le Règlement rappelle également les obligations qu'ils imposent à la partie contractante, notamment l'obligation de fournir à l'autorité compétente les informations essentielles pour l'attribution des marchés publics de services, tout en assurant la protection légitime des informations commercialement confidentielles. Les autorités compétentes mettent à la disposition de toutes les parties intéressées les informations pertinentes pour la préparation de l'offre dans une procédure d'appel d'offres, tout en assurant la protection légitime des informations commercialement confidentielles. Afin que les parties intéressées puissent établir des plans d'exploitation en toute connaissance de cause, les informations indiquent la demande de passagers, les tarifs, les coûts et les recettes inhérents au transport public de passagers faisant l'objet de l'appel d'offres, ainsi que les détails des spécifications des infrastructures pertinentes nécessaires à l'exploitation des véhicules ou du matériel roulant. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire aident les autorités compétentes à fournir toutes les spécifications pertinentes relatives à l'infrastructure.

Une attention particulière est également accordée à la question de la sous-traitance : les documents d'appel d'offres et les contrats de service public sont transparents quant à la possibilité et à l'étendue de la sous-traitance. En cas de sous-traitance, l'opérateur chargé de la gestion et de la fourniture d'un service public de transport de voyageurs en vertu du présent règlement est tenu de fournir lui-même une partie importante du service public de transport. Un contrat de service public portant à la fois sur la conception, la construction et l'exploitation d'un service public de transport de voyageurs peut prévoir une sous-traitance totale pour l'exploitation de ces

services. Le contrat de service public détermine, conformément au droit national et communautaire, les conditions applicables à la sous-traitance.

2.2 Échelle nationale

Une fois encore, le cadre réglementaire général concernant les transports publics locaux, au niveau national, est représenté par le **Décret Législatif 422/1997** qui, dans son article 19, introduit la discipline concernant les contrats de service.

Tout d'abord, leur finalité première est rappelée : *les contrats de services assurent une correspondance complète entre les charges de services et les ressources disponibles, nettes des recettes tarifaires, et sont conclus avant le début de leur période de validité. Dans le cas des services ferroviaires, les contrats de service sont conclus sept mois avant le début de leur période de validité, afin de permettre la définition des horaires nationaux.*

Ensuite, l'accent est mis sur le contenu de cette contractualité:

- a) *la période de validité*
- b) *les caractéristiques des services offerts et le calendrier d'exploitation ;*
- c) *les normes minimales de qualité du service, en termes d'âge, d'entretien, de confort et de propreté des véhicules, et de régularité des services*
- d) *la structure tarifaire adoptée et les critères d'actualisation annuelle*
- e) *le montant dû, le cas échéant, par l'organisme public à l'entreprise de transport pour les services couverts par le contrat et le mode de paiement, ainsi que les ajustements résultant des modifications de la structure tarifaire*
- f) *les modalités de modification du contrat après sa conclusion ;*
- g) *les garanties à fournir par l'entreprise de transport*
- h) *les sanctions en cas de non-respect du contrat ;*
- i) *la redéfinition des relations, en ce qui concerne les employés et le capital investi, par l'entité exploitant le service de transport public, en cas de discontinuités importantes dans la quantité de services demandés pendant la période de validité du contrat de service.*
- j) *l'obligation d'appliquer, pour les différents types de secteurs de transport, les conventions collectives de travail respectives, telles qu'elles ont été signées par les syndicats nationaux et les associations d'employeurs les plus représentatifs.;*

En particulier, *les montants peuvent faire l'objet d'une révision annuelle selon des modalités déterminées dans le contrat lui-même, afin d'inciter à l'amélioration de l'efficacité. Les montants susmentionnés ne peuvent être augmentés de plus du taux d'inflation programmé, à l'exception d'une éventuelle récupération des différences en cas d'écart important par rapport au taux d'inflation réel, avec la même offre de transport.*

Enfin, il est rappelé que les contrats de service public doivent présenter des caractéristiques de sécurité financière et de couverture budgétaire et prévoir une augmentation progressive du rapport entre les recettes du trafic et les coûts d'exploitation, rapport qui, net des coûts d'infrastructure, doit être d'au moins 0,35 à partir du 1er janvier 2000 ... Le seuil minimal du rapport visé à la phrase précédente peut être redéfini pour tenir compte du niveau de la demande de transport et des conditions économiques et sociales.

Une fois les grands contenus définis, une autre référence sur les contrats de services peut être trouvée dans le **Décret-Loi 50/2017**. En particulier, l'article 27, concernant les mesures relatives aux transports locaux, analyse la manière dont les ressources ministérielles sont réparties entre les différentes entités régionales.

Cette répartition est effectuée sur la base des critères suivants :

- a) la répartition entre les régions d'une part égale à dix pour cent du montant du Fonds sur la base des recettes totales du trafic et de leur augmentation. Les années suivantes, la part est augmentée de cinq pour cent du montant du Fonds pour chaque année jusqu'à ce qu'elle atteigne vingt pour cent du montant du Fonds ;
- b) la répartition entre les régions d'une part égale, pour la première année, à dix pour cent du montant du Fonds sur la base des dispositions du décret du ministre des infrastructures et des transports déterminant les coûts standard, visé à l'article 1er, alinéa 84, de la loi n° 147 du 27 décembre 2013. Les années suivantes, la part est augmentée de cinq pour cent du montant du Fonds pour chaque année jusqu'à ce qu'elle atteigne vingt pour cent du montant du Fonds susmentionné. La présence d'infrastructures ferroviaires à caractère régional est prise en compte dans la répartition de cette part ;
- c) subdivision de la partie résiduelle du Fonds, moins les montants prévus aux alinéas a) et b), selon les pourcentages régionaux prévus dans le tableau annexé au décret du Ministre des Infrastructures et des Transports, en accord avec le Ministre de l'Economie et des Finances du 11 novembre 2014 ; définition des niveaux de service adéquats visés au paragraphe 6 qui, à partir de la deuxième année suivant la date d'entrée en vigueur de la loi de conversion du présent décret, remplaceront les

pourcentages régionaux susmentionnés, dans tous les cas dans les limites des dépenses globales prévues par le Fonds.

- d) une réduction, chaque année, des ressources du Fonds à transférer aux régions dans le cas où les services de transport public locaux et régionaux ne sont pas confiés avant le 31 décembre de l'année précédant l'année de référence au moyen de procédures de marchés publics, ou si l'appel d'offres n'a pas encore été publié à la même date, ainsi que dans le cas d'offres qui ne respectent pas les mesures énoncées dans les résolutions de l'Autorité de régulation des transports.

Il est également rappelé que les coûts standard déterminés en application du décret du ministère des Infrastructures et des Transports visé à l'article 1, alinéa 84, de la loi n° 147 du 27 décembre 2013, et les indicateurs de planification qui y sont définis avec des critères d'efficacité et d'économie sont utilisés par les entités qui confient les services de transport public locaux et régionaux comme élément de référence pour la quantification des compensations économiques et des redevances à mettre aux enchères, déterminées en vertu de l'article 17 du décret législatif n°. 422 du 19 novembre 1997, et les règlements européens sur les obligations de service public, avec les compléments éventuels tenant compte de la spécificité du service et des objectifs des collectivités locales en matière de planification des services et de promotion de l'efficacité du secteur. Afin de permettre la réalisation des objectifs de couverture des coûts par les recettes du trafic, les régions et les autorités locales modifient les systèmes et les niveaux tarifaires en tenant également compte du principe de simplification, de l'application de l'indicateur de la situation économique équivalente, des niveaux de service et de la moyenne des niveaux tarifaires européens, de la relation correcte entre les tarifs et les abonnements ordinaires, de l'intégration tarifaire entre les différentes modalités et opérateurs. Les dispositions de la phrase précédente s'appliquent aux contrats de service conclus après la date d'adoption des mesures tarifaires ; elles ne s'appliquent également aux contrats de service en vigueur à la même date qu'en cas d'augmentation supérieure au double de l'inflation prévue, avec une réduction conséquente de la contrepartie du même contrat d'un montant égal à 70 % de l'augmentation estimée des recettes du trafic résultant de la manœuvre tarifaire.

Ce décret introduit également des spécifications de nature plus purement technologique qui doivent être envisagées lors de la rédaction des contrats de service : elles concernent, d'une part, les types de véhicules, les contrats de service relatifs à l'exploitation de services de transport public stipulés après le 31 décembre 2017 ne pouvant prévoir la circulation de véhicules à moteur utilisés pour le transport public régional et local appartenant à la catégorie M2 ou M3, fonctionnant à l'essence ou au diesel avec des caractéristiques anti-pollution Euro 0 ou Euro 1 ; et, d'autre part, leurs équipements : les véhicules de transport public régional et local doivent être équipés

de systèmes électroniques de comptage des passagers ou d'autres technologies utiles à la détection de la demande, aux fins de la détermination des matrices origine/destination, et que les flottes de véhicules utilisés pour les services de transport public régional et local soient équipées de systèmes satellitaires pour le suivi électronique du service.

Enfin, ce décret établit que les contrats de service que les régions et les collectivités locales signent, après la date susmentionnée, pour la prestation de services de transport public régional et local prévoient, aux frais des entreprises, le coût de l'entretien et du renouvellement du matériel roulant et des équipements, à l'exclusion de l'entretien extraordinaire des équipements et infrastructures de propriété publique et conformément aux normes de qualité et d'innovation technologique définies à cet effet par les mêmes organismes mandants, lorsqu'ils ne recourent pas à la location sans chauffeur. Ces mêmes contrats de services prévoient également l'élaboration par les entreprises contractantes d'un plan d'affaires qui, en tenant également compte du matériel roulant acquis avec des fonds publics, démontre l'utilisation de ressources pour le renouvellement du matériel roulant, par de nouveaux achats, des baux à long terme ou des locations, ainsi que des investissements dans les nouvelles technologies, non inférieurs à 10 % de la contrepartie contractuelle. Ces mêmes marchés de services prévoient l'adoption, aux frais des entreprises offrant des services de transport public local et régional, de systèmes de billetterie électronique à activer sur les véhicules immatriculés.

Dans le même temps, la **Résolution ART 48/2017** souligne comment les contrats de service jouent un rôle crucial notamment en ce qui concerne la fourniture de services flexibles ou innovants pour soutenir et compléter l'offre traditionnelle de transport public (avec une référence particulière aux zones dites de faible demande).

Ils représentent également l'instrument de régulation et de compensation vis-à-vis du prestataire de services dans le cas où les recettes tarifaires obtenues par l'application des tarifs n'assurent pas la couverture totale des coûts efficaces, qui, en tout état de cause, ne peuvent excéder ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts nets engendrés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes générées par ces obligations, ainsi qu'un bénéfice raisonnable.

La résolution prévoit également d'autres solutions possibles pour couvrir les coûts. En particulier, les entités compétentes peuvent en effet utiliser à cette fin les ressources résultant de l'application de :

- i) (i) les taxes à usage spécial ;
- ii) (ii) les prélèvements ou les surtaxes dus par les opérateurs de services de transport ou de services complémentaires autorisés sur le marché, spécifiquement

conçus pour répercuter les effets financiers positifs du réseau sur les services soumis à des obligations de service public.

En ce qui concerne le second cas, les recettes tirées de la surtaxe peuvent être utilisées, pour un montant n'excédant pas les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, pour les services universels de transport ferroviaire d'intérêt national soumis à des OSP, en tenant compte des recettes qui en découlent ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

La gestion commerciale, en dehors des contraintes auxquelles est soumis un contrat de service, peut permettre d'offrir des services différenciés, même en combinaison avec d'autres, à des prix correspondant à la volonté de payer des utilisateurs potentiels et à d'autres caractéristiques, à une tarification discriminatoire et à des pratiques de gestion des revenus liées à des politiques de tarification dynamique. Ces politiques devraient s'accompagner d'une augmentation significative des recettes tarifaires - par rapport à celles réalisables dans le cadre du régime des OSP - à laquelle devraient correspondre les prélèvements envisagés dans la mesure pour financer les OSP, même en supposant qu'ils entraînent une augmentation de la mobilité collective, au détriment de la mobilité privée.

Le fait que ce sont également des services commerciaux qui financent, même indirectement, les OSP, permet également de mieux comprendre la définition proposée du champ d'application, puisqu'il est entendu que la coïncidence entre l'ensemble des services qui financent les OSP et l'objet des marchés de services n'est pas toujours vérifiée, puisqu'il est également possible de prendre en compte des services qui ne sont pas inclus dans un marché de services, mais qui contribuent indirectement, par le biais de prélèvements, à l'équilibre économique de celui-ci.

Cette résolution prévoit donc que, lorsque l'entité compétente fournit des raisons adéquates pour ne pas pouvoir recourir aux méthodes hypothétiques de financement croisé et/ou alternatif, y compris la reconnaissance du droit d'exclusivité, les services à rentabilité positive qui peuvent être exploités sur le marché libre peuvent être inclus dans un contrat de services. Cette disposition, qui doit être lue conjointement avec les précédentes, affirme le principe selon lequel les services à vocation commerciale, qui ne s'adressent normalement pas aux usagers pendulaires ou auxquels il n'est pas nécessaire de garantir des conditions d'accessibilité tarifaire, ne doivent être inclus dans les marchés de services aux fins précitées liées à l'efficacité allocative que si cela est dûment justifié. Leur exclusion de l'objet du marché de services ne préjuge en aucun cas de la possibilité de les soumettre à des formes de contribution ou de prélèvement visant à financer au moins une partie des obligations de service public. Les services qu'il est possible d'inclure, avec une justification appropriée, dans les marchés de services sont, entre autres, les services de transport "directs" reliant les centres urbains à une ou plusieurs infrastructures de transport, connectées à un réseau d'importance nationale ou en faisant partie,

qui se prêteraient à être offerts aux prix du marché dans des conditions concurrentielles. Dans tous les cas, il convient de considérer que ces services pourraient présenter des caractéristiques complètement différentes des autres services inclus dans le contrat de services, également en raison des caractéristiques du matériel roulant utilisé et, par conséquent, ensemble, ne pas être en mesure de générer des économies d'échelle. Il est également possible de considérer dans ce contexte les services réguliers de transport communal et intercommunal, pour lesquels les communes peuvent permettre qu'ils soient effectués, sur l'ensemble du territoire ou dans des tronçons prédéterminés et pour des durées prédéterminées, également par des sujets en possession des conditions technico-professionnelles nécessaires et, par conséquent, non exclusifs.

Enfin, le **Décret du Ministère des Infrastructures et des Transports 157/2018** fournit des indications opérationnelles sur l'estimation des coûts unitaires standard ainsi que sur les indicateurs de planification à considérer dans la préparation des contrats de service comme élément de référence pour la quantification de la compensation économique et des frais à mettre sur la base de l'enchère.

2.3 Échelle régionale

La référence à l'échelle régionale, comme mentionné ci-dessus, est ensuite représentée par la **Loi Régionale 33/2013**, mise à jour ultérieurement par la **Loi Régionale 19/2016**. En particulier, l'article 15 est consacré au sujet des marchés de services.

Cet article, après avoir clarifié le rôle principal joué par le contrat de service :

L'exploitation des services de transport public régionaux et locaux est réglementée par un contrat de service, stipulé conformément aux réglementations de l'UE et de l'État et aux prescriptions émises par l'autorité de régulation des transports compétente.

et ses caractéristiques obligatoires:

le contrat doit maintenir l'équilibre économique pendant toute la durée de la mission et doit garantir la réalisation des objectifs d'efficacité pendant toute la période

précise son contenu essentiel:

- a) *le montant dû pour les services du contrat en ce qui concerne les obligations de service et la manière dont ils doivent être fournis ;*
- b) *les modalités de changement des services et des conditions économiques ;*
- c) *les services sous-traités conformément à l'article 17 ;*

- d) *les objectifs d'efficacité et les sanctions en cas de non-respect des engagements*
- e) *les normes minimales de qualité du service, les indicateurs permettant de les mesurer et les critères de contrôle à intégrer dans la charte de la mobilité.*
- f) *les méthodes de mise en œuvre du contrôle par la surveillance de la demande, de l'offre et des normes de qualité du service ;*
- g) *l'obligation de certifier les états financiers et de tenir une comptabilité séparée ;*
- h) *les modalités de transmission des données nécessaires à la planification régionale ;*
- i) *les modalités de garantie du droit à la mobilité des personnes handicapées.*

3. Cadre de planification existant à différentes échelles spatiales

Après avoir rappelé et approfondi le cadre réglementaire aux différentes échelles en matière de systèmes d'appels d'offres de services de transport et de contrats de services, il peut être particulièrement intéressant d'ajouter une pièce supplémentaire à cette mosaïque en analysant les dispositions des instruments d'aménagement du territoire.

En particulier, il a été décidé de procéder selon une double échelle, en partant de la reconnaissance des prévisions des instruments régionaux, en particulier le Plan Territorial Régional-PTR et le Plan Intégré Régional des Infrastructures, de la Mobilité et des Transports, pour ensuite descendre au niveau local avec les instruments plus strictement dédiés aux questions de mobilité et de transport à l'échelle provinciale ou municipale.

3.1 Plan Régional Territorial (PRT)

La Regione Liguria est en train d'adopter un Plan Territorial Régional, dont le document préliminaire a été récemment approuvé en février 2020 (le PTR a été adopté en mars 2022 et est maintenant en phase de publication). Cet instrument stratégique interprète le contexte ligure comme une superposition de trois composantes et définit ainsi autant d'approches stratégiques à poursuivre.

- Libérer l'arrière-pays;
- Engager la ville;
- Prendre soin de la côte.

En amont de cette subdivision, cependant, certains processus évolutifs et macro-tendances sociodémographiques et environnementales émergent de la discussion, qui par leur pertinence conditionnent le développement territorial, tels que :

- La crise démographique actuelle et tendancielle en termes de perte de population et de vieillissement ;
- L'abandon des pratiques agricoles et l'avancée imparable de la forêt qui en découle ;
- L'obsolescence du parc de logements, notamment en ce qui concerne les performances technologiques et énergétiques ;
- L'insuffisance de la dotation des services et de l'appareil infrastructurel qui compromet la compétitivité du système ligure dans le futur ;
- La demande d'innovation, de connectivité, de rationalité et de multifonctionnalité ;
- La forte pression de peuplement exercée sur la côte contre un arrière-pays de plus en plus marginalisé ;
- Les changements climatiques en cours qui tendent à mettre progressivement en évidence certains éléments de fragilité de la structure territoriale.

Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'un document stratégique de grande envergure (qui n'a pas encore atteint la phase d'approbation finale), les références au thème de la mobilité et des transports publics sont plutôt limitées et générales, et se traduisent par la promotion des formes de mobilité les plus durables, le renforcement et la modernisation des infrastructures régionales et la mise en œuvre du degré d'accessibilité de l'arrière-pays, en tant que prémisses à une nouvelle voie de revitalisation économique et sociale.

Pour un traitement plus spécifique et sectoriel, veuillez-vous référer au Plan Régional Intégré d'Infrastructure, de Mobilité et de Transport (PRIIMT).

3.2 Plan Régional Intégré d'Infrastructure, de Mobilité et de Transport (PRIIMT)

Cet instrument a été introduit par la loi régionale 33/2013, en tant qu'outil stratégique pour orienter et coordonner la politique régionale concernant l'organisation des infrastructures, le développement durable de la mobilité et l'efficacité du système de transport public régional et local. En particulier, le Document Préliminaire a été approuvé en 2021 par la Résolution du Conseil Régional 1165/2021.

Cette loi régionale identifie également ses principaux objectifs :

- a) définir les objectifs et les actions stratégiques visant à surmonter les conditions d'inadéquation structurelle et fonctionnelle de la structure des infrastructures liguriennes, en favorisant l'intégration des politiques régionales pertinentes en ce qui concerne les initiatives stratégiques en matière d'infrastructures d'intérêt communautaire et national, ainsi qu'en ce qui concerne les interventions relevant de la compétence des gestionnaires d'infrastructures, de l'ANAS et des autorités locales
- b) améliorer les conditions de connectivité avec d'autres régions et avec les pays européens afin de poursuivre la compétitivité et le développement socio-économique, également par le développement du réseau de pistes cyclables régionales en liaison avec d'autres systèmes de transport public
- c) le renforcement des conditions d'accessibilité du territoire et la réorganisation du système d'infrastructures, avec une attention particulière aux situations critiques, à travers des actions d'intégration et de coordination avec les réseaux d'infrastructures de compétence étatique et avec ceux de compétence régionale et locale, afin d'obtenir de meilleures conditions de vie pour les citoyens, également à travers le développement de plans de mobilité alternative
- d) la mise en œuvre d'un réseau intégré et efficace d'infrastructures et de services pour la mobilité durable des personnes et des biens par le développement de l'intégration modale, l'utilisation de plates-formes d'information numériques, ainsi que par la consolidation des plates-formes logistiques au-delà des Apennins liées au système des ports commerciaux
- e) rendre plus efficaces les coûts externes du système de services de transport public régional et local, notamment par le rééquilibrage et l'intégration des modes de transport, le développement du réseau ferroviaire, la promotion de l'utilisation des moyens de transport publics et de la mobilité partagée et la création de meilleures conditions de sécurité et de qualité, ainsi que la diffusion des technologies de l'information et de la communication et la promotion de mesures de recherche et d'innovation pour accroître la qualité du système global de mobilité et de transport.

Pour entrer dans les détails, le document préliminaire du PRIIMT fournit également une vue d'ensemble du cadre du transport de passagers et de marchandises en Ligurie, structuré selon ses principales composantes :

- Le transport ferroviaire ;
- Le transport maritime ;
- Le transport routier ;

- Transport aérien.

Si l'on se concentre ensuite sur le segment des passagers, on peut noter les éléments suivants :

Transport ferroviaire

En partant des données de fréquentation (passagers montant et descendant des gares) de chaque train régional circulant sur le territoire de la Région Ligurie, en considérant en particulier les trains appartenant à Région Ligurie, Région Lombardie, Région Piémont, Région Toscane et MIT (abonnés IC et FB, avec titres "Tutto Treno"), il a été possible de traiter les données de fréquentation au moyen de modèles gravitationnels afin de permettre l'estimation d'une matrice origine-destination des passagers ferroviaires¹.

Figure 1 Représentation géoréférencée de la matrice OD des passagers ferroviaires



Source : Plan Régional Intégré des Infrastructures, de la Mobilité et des Transports PRIIMT

Il ressort de ces calculs que les liaisons présentant les volumes les plus importants (supérieurs à 1 000 passagers) sont concentrées à Gênes, dans les liaisons Gênes-Savone et Gênes-Impéria, dans la liaison La Spezia-Cinque Terre et dans les liaisons entre Gênes et le Piémont/Lombardie et entre La Spezia et la Toscane.

¹ Le traitement a été effectué pour chaque train individuel, puis agrégé. Le nombre de passagers présenté correspond à la moyenne quotidienne.

Tableau 1 Principales relations ferroviaires

Origine	Destinazione	N. Spostamenti
Genova	Alessandria	5.877
Genova	Savona	4.497
Genova	Chiavari	3.392
La Spezia	Riomaggiore	2.504
Genova	Torino+Valle d'Aosta	1.892
Genova	Rapallo	1.805
Genova	Imperia	1.690
Genova	Lombardia Centrale	1.611
La Spezia	Massa Carrara	1.317
La Spezia	Toscana Costiera	814
La Spezia	Vernazza	579
La Spezia	Lucca	553
Riomaggiore	Vernazza	541

Source : Plan Régional Intégré des Infrastructures, de la Mobilité et des Transports PRIIMT

Il est ensuite possible d'analyser les principales liaisons ferroviaires, qui montrent l'importance du nombre de voyages effectués entièrement à l'intérieur de la région (82,4%, soit plus de 131 000 passagers/jour).

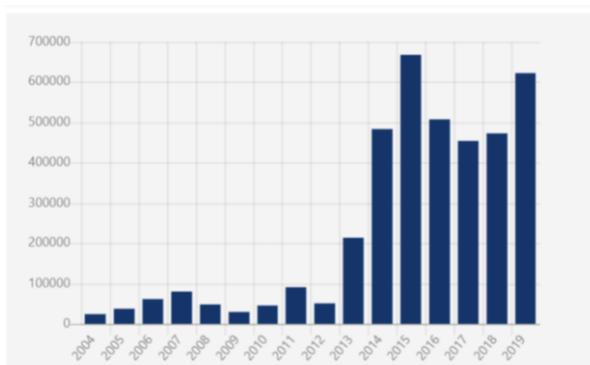
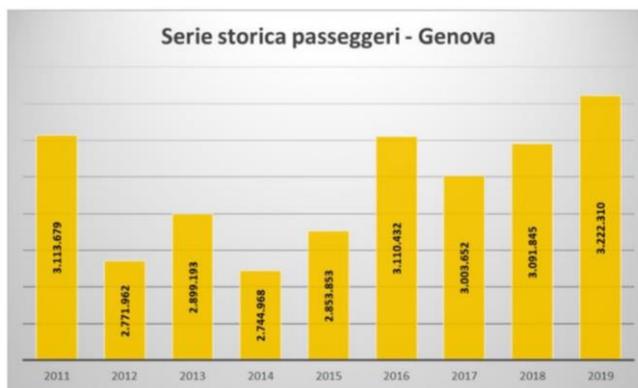
Transport Maritime

En ce qui concerne le transport maritime de passagers, c'est l'un des points forts du système portuaire régional, les trois principaux ports (Gênes, Savone et La Spezia) représentant ensemble 21,4 % du traitement des passagers à l'échelle nationale, dans le secteur des croisières (données 2018-Source : Risposte Turismo 2019).

Le système portuaire ligure occupe ainsi la deuxième place au niveau national en termes de traitement des passagers, après Lazio, et la troisième place en termes de nombre d'"escales de navires", avec 15,3% du total national.

Si l'on considère ensuite la croissance des mouvements de passagers de croisière, sur la période de dix ans 2009-2018, le port de Savone affiche une croissance de 20%, le port de Gênes de 51% et La Spezia de 1345%. En considérant ensuite les composantes croisières et ferries, le PRIIMT rapporte les tendances suivantes pour les trois réalités portuaires régionales :

Figure 2 Tendances du trafic passagers, Ports de Gênes, Savone, La Spezia

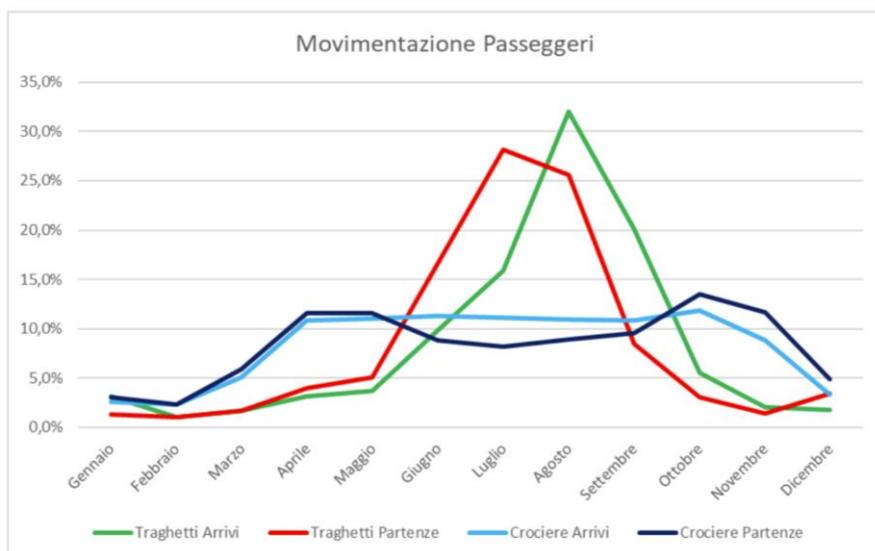


Source : Plan Régional Intégré des Infrastructures, de la Mobilité et des Transports PRIIMT

En particulier, il en ressort que :

- Les mouvements de passagers de croisière sont répartis sur toute l'année, avec une période de pointe entre avril et novembre, soit sur 8 mois ;
- Les mouvements de passagers sur les ferries, quant à eux, sont principalement concentrés sur la période estivale, entre juin et septembre, les flux résiduels étant principalement représentés par des mouvements de véhicules lourds pendant les autres saisons.

Figure 3 Mouvement des passagers des croisières et des ferries sur une base mensuelle



Source : Plan Régional Intégré des Infrastructures, de la Mobilité et des Transports PRIIMT

Transport routier

Bien que le document consacre une large partie à la composante privée du transport routier, il est décidé ici de se focaliser sur les formes de transport collectif, en se concentrant donc sur la part des transports publics locaux en voiture.

La demande analysée par le plan remonte à des enquêtes réalisées au cours de la *période mars-avril 2014 simultanément sur l'ensemble du territoire régional par les différents gestionnaires de services, dans le cadre de la rédaction de la documentation de l'étude intitulée "Élaboration d'une étude pour l'identification d'un programme d'exploitation des transports rail-route qui, en référence à l'ensemble du territoire régional, est apte à répondre aux besoins de mobilité des citoyens", préparatoire à l'appel d'offres régional du TPL.*

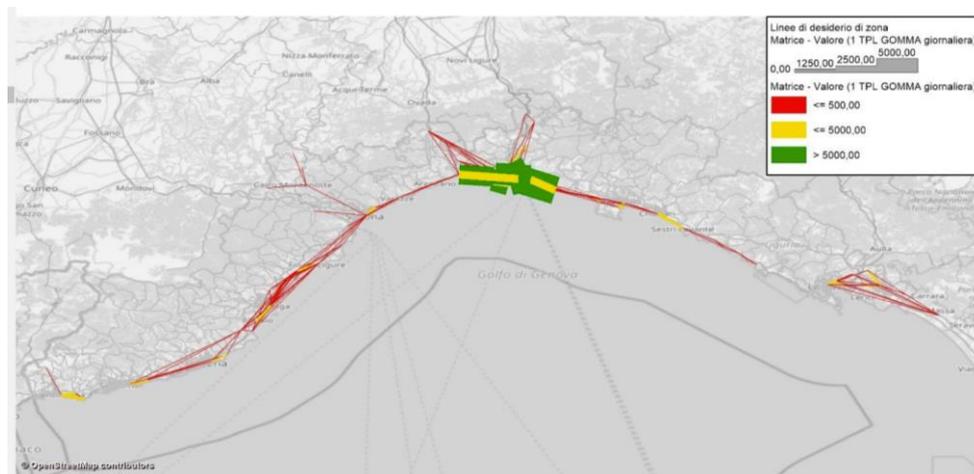
La demande totale de transports publics de passagers à brève distance en voiture est de 737 500 déplacements quotidiens. Le chiffre pour la ville métropolitaine de Gênes est de 589 000 déplacements (ce chiffre semble toutefois surestimé par rapport à la matrice élaborée par la municipalité de Gênes, qui estime le nombre total de déplacements en TPL à 304 000).

Tableau 2 Répartition par province des passagers LPT par route

Ambito Territoriale	Tipologia Servizio	N. Passeggeri	Totale Ambito
Città Metropolitana di Genova	Extraurbano	37.154	589.866
	Urbano	552.712	
Provincia di Imperia	Extraurbano	23.731	33.120
	Urbano Imperia	3.499	
	Urbano Sanremo	5.890	
Provincia di Savona	Extraurbano	22.045	45.746
	Urbano-Suburbano	23.701	
Provincia della Spezia	Extraurbano	23.710	68.816
	Urbano-Suburbano	45.106	
Subtotale Extraurbani		106.640	
Subtotale Urbani-Suburbani		630.908	
TOTALE TPL Automobilistico		737.548	

Source : Plan Régional Intégré des Infrastructures, de la Mobilité et des Transports PRIIMT

Figure 4 Représentation géoréférencée de la matrice origine-destination du TPL



Source : Plan Régional Intégré des Infrastructures, de la Mobilité et des Transports PRIIMT

En ce qui concerne les acteurs concernés, le document d'avant-projet mentionnait cinq opérateurs de services de transport public routier, qui, au moment de la rédaction du présent document, ont toutefois été réduits à quatre :

- AMT (Azienda Mobilità e Trasporti S.p.a.) qui opère dans la zone de la ville métropolitaine de Gênes ;
- RT (Riviera Trasporti S.p.a.) qui offre son service sur le territoire de la collectivité de la grande région d'Imperia ;
- ATC (ATC Esercizio S.p.a.) qui fournit des services sur le territoire de l'autorité de la vaste zone de La Spezia ;
- TPL (TPL Linea s.r.l.) qui fournit des services sur le territoire de l'autorité de la vaste zone de Savona.

Ce système de transport routier compte plus de 19 800 arrêts dans toute la région. Parmi ceux-ci, 32% sont concentrés dans la macro-zone de Gênes, suivie par les zones du Tigullio (18%), de Sanremese-Intemelio et de Savonese, dans les deux cas environ 11% des arrêts se trouvent dans la région.

En application de la loi régionale 33/2013, quatre Portées Territoriales Optimales (Ambiti Territoriali Ottimali « ATO » en Italien) ont ensuite été identifiées comme les bassins de mobilité au sein desquels organiser l'offre de services de transports publics régionaux et locaux afin de favoriser l'amélioration du service, la rationalisation et l'efficacité des dépenses. Les 4 Portées régionales sont :

- ATO de Gênes, coïncidant avec le territoire de la ville métropolitaine de Gênes ;
- ATO d'Imperia, coïncidant avec le territoire de l'Ente di area vasta d'Imperia;
- ATO de La Spezia, coïncidant avec le territoire de l'Ente di area vasta de La Spezia;
- ATO de Savone, coïncidant avec le territoire de l'Ente di area vasta de Savone.

Tableau 3 Résumé des données de service par ATO

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	AMT	ATP	
Num. Linee	127	154	281
Num. Percorsi	637	1.781	2.418
Num. Corse/anno	3.956.184	750.840	4.707.024
Percorrenze/anno (vett*km)	23.334.835	8.909.643	32.244.478

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	RT		
Num. Linee	36	38	74
Num. Percorsi	143	274	417
Num. Corse/anno	188.524	257.534	446.058
Percorrenze/anno (vett*km)	1.338.984	4.270.585	5.609.569

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	ATC ESERCIZIO		
Num. Linee	37	79	116
Num. Percorsi	383	1.006	1.389
Num. Corse/anno	401.009	483.249	884.258
Percorrenze/anno (vett*km)	2.844.008	6.289.300	9.133.308

	Servizio Urbano	Servizio Extraurbano	TOTALE ATO
Gestore	TPL LINEA		
Num. Linee	15	68	83
Num. Percorsi	114	629	743
Num. Corse/anno	152.347	472.845	625.192
Percorrenze/anno (vett*km)	1.466.871	6.864.647	8.331.518

Source : Observatoire Régional des Transports

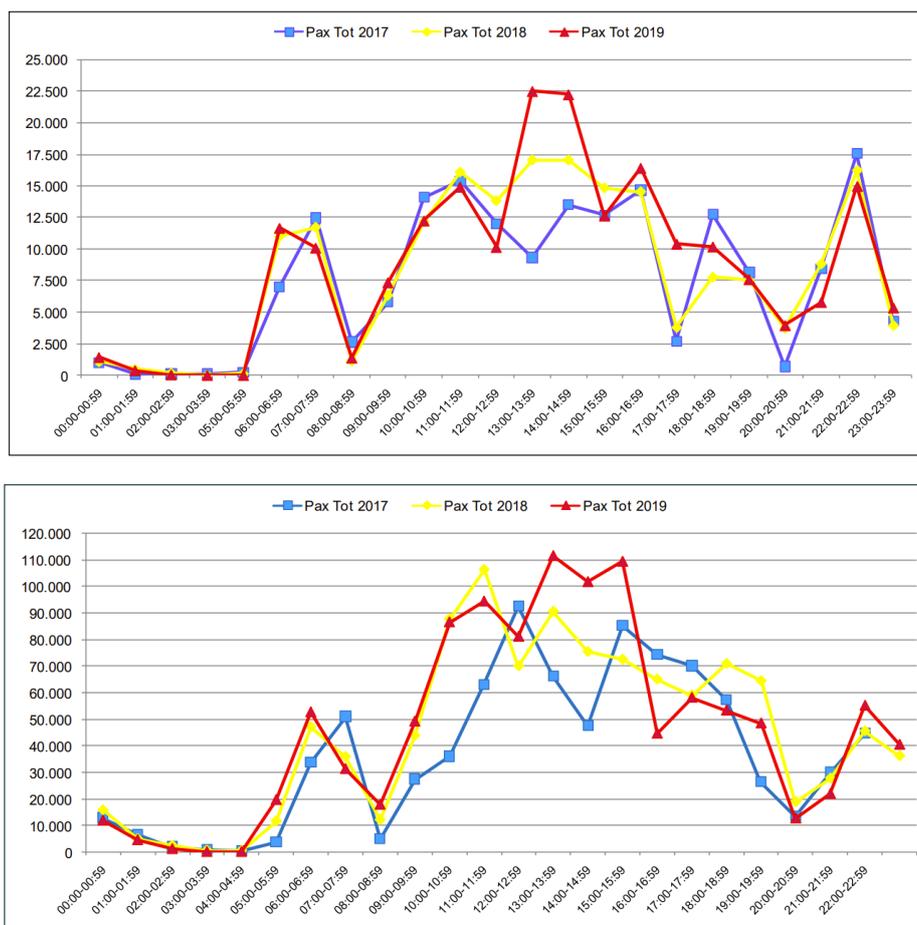
Transport Aérien

En ce qui concerne la demande de transport aérien en Ligurie, elle a augmenté au cours des dernières années, notamment grâce au développement du secteur des croisières.

Le chiffre présenté concerne les mouvements de passagers à l'aéroport de Gênes. Entre 2017 et 2019, on a enregistré une croissance de plus de 23 % du nombre de passagers à l'aéroport de Gênes, le principal aéroport de la région, soit 300 000 passagers supplémentaires, pour atteindre une valeur dépassant 1,5 million en 2019.

La répartition saisonnière est également très marquée, avec une nette prédominance de la période estivale.

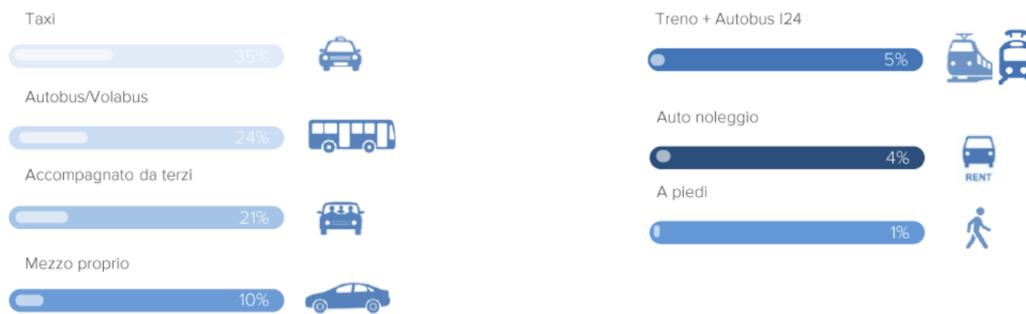
Figure 5 Passagers au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Gênes



Source : Plan Intégré Régional d'Infrastructure, de Mobilité et de Transport PRIIMT

Les principales liaisons sont vers des destinations européennes, en particulier les liaisons vers Rome Fiumicino, Londres, Munich et Naples, qui dépassent les 100 000 voyageurs par an. Enfin, il est particulièrement intéressant de noter comment les utilisateurs atteignent l'aéroport de Gênes.

Figure 6 Moyen d'arrivée à l'aéroport de Gênes



Source : Monitoring 2019 Charte de Service de l'Aéroport de Gênes

Pour compléter ce cadre, l'analyse du système d'infrastructures de la Ligurie comprend également les installations suivantes, situées pour la plupart dans la zone urbaine de Gênes :

- Chemin de fer à crémaillère Principe - Granarolo ;
- Métro de Gênes;
- Funiculaires ;
- Ascenseurs.

Suite à cette étude, le PRIIMT propose une analyse SWOT du système de transport intégré ligurie dans son ensemble :

Tableau 4 Analyse SWOT du système de transport intégré de la Ligurie

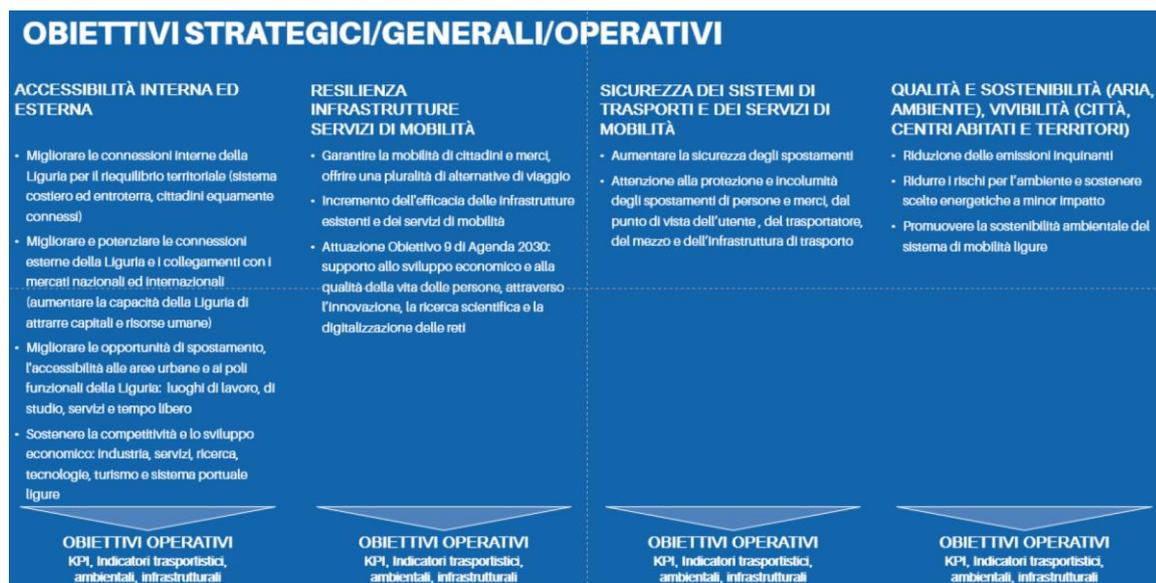
Sistema integrato	Punti di forza	Punti di debolezza
FATTORI INTERNI	<ul style="list-style-type: none"> • Elevata quota modale per la mobilità dolce ed il trasporto pubblico • Dimensione complessiva della mobilità contenuta • Sufficiente dotazione infrastrutturale • Mobilità di breve-medio raggio • Dinamicità del sistema portuale • Quadro programmatico delle opere definito 	<ul style="list-style-type: none"> • Orografia del territorio limitante • Concentrazione delle residenze e delle attività lungo la costa • Saturazione delle infrastrutture ferroviarie e viarie nei principali nodi • Accessibilità ai porti (lato terra) limitata • Elevata stagionalità dei flussi di mobilità • Elevati flussi di attraversamento • Sicurezza degli spostamenti • Manutenzione delle infrastrutture
FATTORI ESTERNI	<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento dei servizi di trasporto pubblico e realizzazione di servizi ed infrastrutture per la mobilità sostenibile • Individuazione di nuove soluzioni infrastrutturali per l'incremento della resilienza del sistema • Sistema dei trasporti relativamente semplice • Incremento dell'accessibilità a tutti i principali nodi (urbani) della rete, nonché a tutti i poli attrattivi/generativi (porti, aeroporti, servizi sanitari, ecc.) • Accelerazione del potenziamento della rete infrastrutturale viaria e ferroviaria • Incremento dello shift modale anche per le merci • Rinnovo delle infrastrutture ed incremento della resilienza del sistema di mobilità 	<p>Minacce</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variazioni al contesto possono modificare il riparto modale con tempi di recupero lunghi (es. emergenza Covid) • Mancata resilienza delle infrastrutture in caso di eventi straordinari • Investimenti onerosi per la realizzazione di opere infrastrutturali • Tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali • Limitazione delle possibilità di intervento a causa dell'orografia e della distribuzione di residenze e attività • La resilienza ferroviaria è estremamente limitata • Incrementi dei flussi, anche solo stagionali, generano impatti rilevanti sulla saturazione delle infrastrutture • Elevato impatto ambientale degli spostamenti di attraversamento • Ridotta sicurezza degli spostamenti a causa del fattore umano e elevato rischio per il sistema sanitario • Rischio elevato di failure per le infrastrutture e importanti ripercussioni sul sistema

Source : Plan Intégré Régional d'Infrastructure, de Mobilité et de Transport PRIIMT

Il ressort de ce cadre que le contexte ligure présente donc plusieurs éléments forts du point de vue de l'intégration du système de mobilité régional, notamment en ce qui concerne ses composantes plus orientées vers la durabilité. Cependant, le contexte géographique et infrastructurel pose plusieurs défis du point de vue de la résilience du système et de l'accessibilité de son innovation continue.

Ce n'est pas une coïncidence si les objectifs stratégiques identifiés dans le plan sont les suivants:

Figure 7 Les objectifs du plan



Source : Plan Intégré Régional d'Infrastructure, de Mobilité et de Transport PRIIMT

- a) **Améliorer l'accessibilité interne et externe** : la connectivité de la Ligurie avec le monde extérieur (les régions au-delà des Apennins et le sud de l'Europe), pour renforcer sa compétitivité et son développement socio-économique, et les connexions internes pour garantir la liberté de circulation et la pleine utilisation du territoire côtier et de l'arrière-pays. L'objectif est de contribuer à l'amélioration des connexions externes, qui sont des éléments vitaux pour le système économique ligure, en complétant la conception des infrastructures de liaison avec les principales zones de marché nationales et européennes. Le développement de ces connexions doit se faire en visant un rééquilibrage modal substantiel (transfert des personnes et des marchandises de la route vers le rail) soutenant la Ligurie dans son parcours de croissance économique en éliminant les criticités structurelles et environnementales.
- b) **Assurer la résilience des infrastructures et des services de mobilité** : le Plan doit traiter les criticités qui peuvent survenir ponctuellement ou de manière extensive lors d'événements particuliers. Les effets dus aux événements climatiques (en termes d'intensité des événements et de récurrence) ou aux perturbations occasionnelles sont

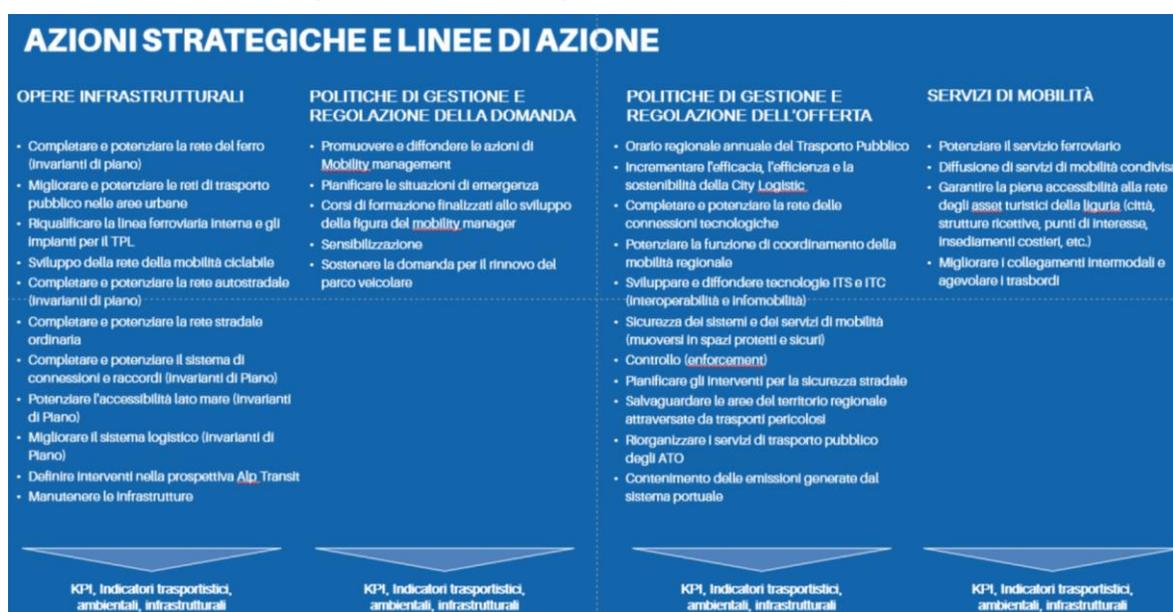
évidents. Le thème de la résilience a, en outre, des liens pertinents avec la sûreté et la sécurité et le Plan a donc l'ambition de tracer des lignes d'intervention capables de garantir une plus grande sécurité des déplacements des personnes et des biens, en assurant et en garantissant la mobilité également pendant les événements qui peuvent compromettre la continuité du système et des services infrastructurels. L'objectif est d'identifier les initiatives capables de garantir la résilience des réseaux et d'offrir une pluralité d'alternatives de déplacement. Le thème sous-jacent est donc l'intégration des infrastructures, des systèmes de transport et des services de mobilité. L'intégration recouvre un large éventail de significations : intégration entre les modes de transport, entre les réseaux longs et courts (c'est-à-dire entre les déplacements à longue distance et les déplacements régionaux/locaux), intégration entre les opérateurs de mobilité et de transport, intégration tarifaire, intégration entre les niveaux de planification/programmation des transports, intégration entre les infrastructures et les services, intégration avec le paysage, l'environnement et le territoire, intégration avec les choix d'implantation, intégration avec les systèmes socio-économiques. Une autre question clé pour la résilience et la sécurité est la mise en place d'un système de surveillance des infrastructures.

- c) **Renforcer la sécurité des systèmes de transport et des services de mobilité :** L'objectif du plan est de garantir la qualité et la sécurité des transports, la mobilité, la résilience des réseaux et des services. Ainsi, améliorer la sécurité des passagers et des marchandises et permettre les déplacements dans les zones protégées (gares, arrêts, échangeurs, véhicules, etc.).
- d) **Augmenter les conditions de sécurité pour la mobilité faible :** Sauvegarder et protéger la communauté contre les risques et impacts éventuels et préserver le territoire du transport de marchandises dangereuses. Réduire le nombre d'accidents, de décès et de blessures en agissant sur les différents éléments qui peuvent en être la cause : infrastructures (conception, construction, entretien et gestion du trafic), homme (éducation et formation), véhicule (nouvelles technologies). Dans ce domaine et à ces fins, on souligne l'importance du développement et de la diffusion des technologies, des systèmes de transport intelligents (ITS) et des systèmes de communication (ITC) qui peuvent être appliqués aux véhicules et dont les infrastructures peuvent être équipées.
- e) **Améliorer la qualité et la durabilité (air, environnement), l'habitabilité du territoire (villes, centres habités et territoires) :** promouvoir et diffuser des initiatives en faveur de la durabilité environnementale du système de mobilité et de transport liguré afin d'améliorer la qualité des lieux et des environnements urbains et d'atténuer les impacts sur le territoire et le système paysager environnemental. Ces initiatives visent le rééquilibrage modal, c'est-à-dire le transfert des mouvements de marchandises et de

passagers des modes privés vers les modes publics (notamment le rail, mais aussi les transports publics en voiture), la mobilité collective et partagée, et la mobilité cycliste, qui trouve ses axes de développement dans le Plan Régional de Mobilité Cycliste. Le modèle proposé par le Plan est une mobilité multimodale garantie par une offre intégrée de différents services de mobilité et modes de transport.

De ces objectifs stratégiques découlent un certain nombre de mesures associées à un double scénario : un scénario à court terme jusqu'en 2030 et un scénario à long terme au-delà de cette date.

Figure 8 Actions stratégiques identifiées par objectif



Source : Plan Intégré Régional d'Infrastructure, de Mobilité et de Transport PRIIMT

En particulier, le scénario de référence identifié par le Plan retient certaines de ces lignes d'action comme prioritaires :

- Achever et moderniser le réseau ferroviaire ;
- Améliorer et renforcer les réseaux de transport public dans les zones urbaines ;
- Développer le réseau de mobilité cycliste intégré au territoire et aux autres modes de transport ;
- Compléter et étendre le réseau autoroutier ;
- Compléter et étendre le réseau routier ordinaire ;
- Compléter et renforcer le système de connexions et de liaisons portuaires et aéroportuaires ;
- Renforcer l'accessibilité en bord de mer ;
- Améliorer le système logistique;

- Soutenir la demande de renouvellement du parc automobile.

3.3 Planification sectorielle à l'échelle locale

Afin de préciser comment ces stratégies générales peuvent ensuite se décliner sur le territoire, il peut être particulièrement intéressant d'examiner en profondeur les stratégies proposées par les outils de planification sectorielle à l'échelle locale.

Pour cette raison, en considérant les quatre zones composées, en fait, des trois réalités provinciales d'Imperia, La Spezia et Savona, plus la ville métropolitaine de Gênes, nous avons décidé de rappeler les objectifs des quatre instruments de référence. En particulier, seule Gênes (pour des raisons de populisme, l'instrument est en effet prioritaire pour les réalités urbaines de plus de 100 000 habitants) s'est dotée à ce jour d'un véritable Plan urbain pour la mobilité durable en 2019 (en cours de suivi et de mise à jour). Savone s'est dotée, au niveau municipal, d'un plan de mobilité et de circulation urbaine ; Spezia a approuvé en 2018, toujours au niveau municipal, un document qui combine le plan de mobilité durable urbaine et le plan de circulation urbaine ; enfin, Imperia ne dispose actuellement que du cadre de mobilité structurelle contenu dans le plan territorial de coordination provinciale.

Il est donc décidé, pour chacun d'entre eux, de rappeler quelques éléments relatifs au système de mobilité et à son degré d'intégration.

- **PUMS Genova**

En 2019, la ville métropolitaine de Gênes a adopté un plan de mobilité urbaine durable.

Cet instrument, qui s'applique de facto à l'ensemble de l'extension qui couvrait la province de Gênes avant la réforme de 2014, identifie en particulier quatre macro-objectifs :

A. Efficacité et efficience du système de mobilité ;

B. Durabilité énergétique et environnementale ;

C. Sécurité de la mobilité routière ;

D. Durabilité socio-économique.

Pour chacun d'entre eux, plusieurs objectifs stratégiques sont ensuite identifiés :

A. Efficacité et efficience du système de mobilité

A1. Amélioration du TPL

A2. Rééquilibrage modal de la mobilité

A3. Réduction de la congestion

A4. Améliorer l'accessibilité des personnes et des biens

A5. Amélioration de l'intégration entre le développement du système de mobilité et l'aménagement et le développement du territoire (implantations résidentielles et prévisions urbanistiques des pôles d'attraction commerciaux, culturels, touristiques)

A6. Amélioration de la qualité de l'espace routier et urbain

A7. Rationaliser la logistique urbaine

B. Durabilité énergétique et environnementale

B1. Réduction de la consommation de combustibles conventionnels autres que les combustibles de substitution

B2. Amélioration de la qualité de l'air

B3. Réduction de la pollution sonore

B4. Améliorer les performances énergétiques et environnementales du parc de véhicules de transport de passagers et de marchandises

C. Sécurité de la mobilité routière

C1. Réduire les accidents de la route

C2. Réduction significative du nombre total d'accidents mortels et de blessures.

C3. Réduction significative des coûts sociaux liés aux accidents

C4. Réduction significative du nombre d'accidents mortels et de blessures parmi les usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, enfants et personnes âgées de plus de 65 ans)

D. Durabilité socio-économique

D1. Améliorer l'inclusion sociale

D2. Augmentation de la satisfaction des citoyens

D3. Augmentation du taux d'emploi

D4. Réduction des coûts de mobilité (liés à la nécessité d'utiliser le véhicule privé)

D.5 Assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Ces objectifs convergent donc dans les stratégies suivantes :

STRATÉGIE 1 : INTÉGRER LES SYSTÈMES DE TRANSPORT ET DONNER COHÉRENCE AU STATIONNEMENT EN MISANT SUR L'ÉCHANGE MODAL

STRATÉGIE 2 : RENFORCER LES TRANSPORTS PUBLICS ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE

STRATÉGIE 3 : INTÉGRER LA SWEET MOBILITY AUX AUTRES SYSTÈMES DE TRANSPORT

STRATÉGIE 4 : DÉVELOPPER DE NOUVEAUX SYSTÈMES DE PARTAGE, DE GESTION DE LA MOBILITÉ ET DES SOLUTIONS INTELLIGENTES : L'INFOMOBILITÉ

STRATÉGIE 5 : RENOUVELER LE PARC AVEC L'INTRODUCTION DE VÉHICULES À FAIBLE IMPACT ENVIRONNEMENTAL, DÉVELOPPER LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

STRATÉGIE 6 : UNE NOUVELLE LOGISTIQUE DES MARCHANDISES URBAINES

STRATÉGIE 7 : ADAPTER LE RÉSEAU ET DIFFUSER LA CULTURE DE LA SÉCURITÉ DE LA MOBILITÉ ET DE LA MOBILITÉ DURABLE

Il est donc clair que dans ce document, l'intégration joue un rôle fondamental, tant en termes d'infrastructures qu'en termes de gestion et de tarification.

L'enjeu est donc de donner une plus grande cohérence au système de mobilité urbaine, du TPL au système de stationnement, à la mobilité douce, aux solutions de partage, afin de préparer une offre qui puisse se présenter comme une alternative réellement compétitive au transport privé.

Les actions du PUMS pour la Commune de Gênes doivent prévoir des parkings d'échange qui relient les grands flux de trafic privé (en particulier les autoroutes) aux lignes de force des transports publics : des parkings de grande capacité aux principaux flux de véhicules (principaux péages autoroutiers et grandes routes urbaines) et un réseau de parkings de moindre capacité aux éventuelles jonctions avec le réseau de lignes de force.

L'intégration fonctionnelle entre les transports publics et entre les transports publics et privés doit être assurée (par exemple, tarifs préférentiels pour les parkings d'échange et mobilité partagée pour les usagers des transports publics, notamment pour les abonnements).

En particulier, la section dédiée indique que : *les intégrations tarifaires entre les transports publics et entre les transports publics et privés seront basées sur un système de paiement électronique unifié pour le paiement intégré des transports publics, du stationnement et de la mobilité partagée, dans le but de faciliter l'utilisation des TP à l'utilisateur de véhicules privés et de favoriser l'interconnexion entre les différents transports (Mobility as a Service) ; avec des avantages en termes de rapidité d'exécution, de lutte contre l'évasion, de profilage des utilisateurs (et d'amélioration du service) ; le système permettra également d'acheter d'autres services municipaux (et non) et de gérer des systèmes de récompense pour inciter les comportements vertueux (avec des récompenses en matière de transport, de stationnement, d'entrée gratuite dans les musées, de réductions dans les établissements affiliés, etc.).*

Enfin, il convient d'assurer une grande "qualité" (fluidité, rapidité, confort) des échangeurs : garantir un déplacement piéton rapide (objectif : 5 minutes), sûr et confortable.

En outre, en ce qui concerne spécifiquement la composante LPT, *afin d'aborder la criticité liée à la subdivision historique des réseaux de transport, interconnectés uniquement au niveau des horaires mais manquant encore d'unification tarifaire*, il est rappelé que l'intégration complète entre le rail et la route a été réalisée dans la zone urbaine de la Commune de Gênes (à laquelle s'ajoute maintenant le fait que le même gestionnaire opère dans toute la zone métropolitaine). Toutefois, *les propositions tarifaires des différents opérateurs montrent actuellement une tendance à introduire de nouvelles solutions de déplacement monomodales, notamment dans la zone urbaine de Gênes. À cet égard, il convient de mentionner l'activité en cours de la Région Ligurie visant à adopter un système de billetterie électronique qui devrait permettre l'introduction d'un support unique ayant les fonctions d'un "porte-monnaie" permettant d'effectuer des paiements pour des trajets individuels. Ce système devrait faciliter la création d'offres intégrées entre les différentes entreprises. L'objectif final ambitieux devrait être de permettre aux utilisateurs de payer le même tarif pour "voyager", quel que soit le ou les modes utilisés. A court terme, l'objectif sera de procéder à des intégrations successives afin de créer un système tarifaire unique pour la zone métropolitaine. Cette action nécessitera une coopération avec les concessionnaires de services, tant pour la définition des niveaux tarifaires que pour les modalités de compensation (partage des revenus). La réorganisation et la plus grande intégration des réseaux de transport, limitant la nécessité pour tous les opérateurs d'atteindre en même temps les pôles d'attraction de la demande de transport, l'intensification des lignes de pénétration et d'adduction favorisent la mise en œuvre et l'optimisation du système tarifaire intégré.*

- **PUMT Savona**

En 2010, la Commune de Savone a adopté un plan de mobilité urbaine et de circulation. Cet instrument est donc configuré par un caractère plus opérationnel que celui de Gênes, capable d'affecter plus ponctuellement la dynamique du trafic urbain.

Dans le cadre de ce document, certaines stratégies dominantes sont toutefois identifiées :

Une nouvelle relation entre la mobilité, la qualité urbaine et l'environnement

En premier lieu, il s'agit d'identifier un modèle d'intervention qui réponde à la rareté du sol qui caractérise Savone, comme cela se ressent dans d'autres villes liguriennes : c'est un défi décisif, si l'on considère à quel point les dimensions physiques d'un véhicule à moteur en circulation et en stationnement en ce qui concerne les méthodes alternatives disponibles. Le type, la disposition du réseau et la conformation des infrastructures de mobilité ont une forte influence sur la perception du tissu urbain. Gagner le défi de la raréfaction des sols, c'est donc ouvrir une nouvelle perspective de qualité urbaine des espaces ouverts, routiers ou piétonniers, artificiels ou naturels.

Protection de la sécurité routière et performance des modes de transport

Lié à la lutte pour l'espace physique, un deuxième défi que le P.U.M.T. entend relever est celui de la sécurité routière. Les infrastructures et les systèmes de transport qui favorisent la vitesse de transit nécessitent de l'espace ; à l'inverse, les infrastructures et les systèmes qui favorisent la compatibilité avec l'environnement et la sécurité ont tendance à économiser de l'espace. Le P.U.M.T. est considéré comme le forum idéal pour identifier les exigences de performance des infrastructures et systèmes de transport sans sacrifier la sécurité de la mobilité.

Mobilité durable = habitabilité de la ville

Un troisième défi concerne l'habitabilité de la ville pour les groupes vulnérables.

Un rôle pour le vélo et la marche

Ce qui a été dit sur les défis que le P.U.M.T. entend relever dans le domaine de la qualité, de la sécurité et de l'habitabilité globale des villes implique également d'attribuer un rôle au vélo et à la marche. Pour un territoire en grande partie plat et au climat souvent doux comme celui de Savone, la cyclabilité apparaît comme une ressource incontournable ; elle signifie ouvrir de nouvelles opportunités à la population, stimuler les nouvelles générations à expérimenter de nouvelles formes de mobilité, offrir à tous des modèles de consommation différents pour la socialité et les besoins individuels. Les effets de la décongestion des espaces de stationnement résultant de l'utilisation généralisée de la bicyclette sont perceptibles dans de nombreuses expériences de villes amies des cyclistes.

Les transports collectifs en tant que système unifié et intégré

Un quatrième défi relevé par le P.U.M.T. est de rechercher une solution unifiée au problème de la mobilité des transports collectifs. Si, dans un passé récent, la stratégie de spécialisation des systèmes de transport à adopter à Savone a été privilégiée - avec le projet Metrobus - nous avons aujourd'hui des raisons de penser que cette orientation a été remplacée par des solutions intégrées et généralisées, mieux adaptées aux caractéristiques d'implantation de Savone et à sa mobilité caractérisée par des trajets moyennement courts et par la présence des deux pôles extérieurs de l'hôpital à l'est et de l'université à l'ouest, mais aussi par la présence de noyaux à faible densité qu'il est difficile de rendre accessibles avec des services à horaires et à trajets fixes.

L'information des utilisateurs comme soutien à la liberté de circulation

La ville de la mobilité durable se charge d'informer largement et efficacement les utilisateurs. Informer les citoyens en temps utile de l'ouverture d'une nouvelle ligne de bus ou de la déviation d'une ligne existante, les avertir aux points clés du réseau routier de la disponibilité des places de stationnement qu'ils trouveront à leur destination, fournir une assistance par Internet ou par SMS aux demandes de clarification, sont des formes d'information qui peuvent promouvoir la mobilité consciente que le P.U.M.T. entend poursuivre.

Une gestion efficace pour limiter les coûts de transport

Non moins important est l'engagement du P.U.M.T. à perfectionner l'organisation et les formes de gestion du système de transport collectif, qui devra maintenir un rapport équilibré entre

recettes et coûts, en tenant compte des perspectives des différents acteurs présents : Administration, opérateur, utilisateurs. A cette fin également, le P.U.M.T. est construit sur la base d'une comparaison des alternatives d'intervention à l'aide d'outils de simulation spécifiques. Les possibilités d'améliorer l'efficacité et de réduire les coûts du transport et de la mobilité en général sont nombreuses : la protection ou la préférence aux feux d'une voie de bus, l'adoption de véhicules de capacité et d'alimentation différentes, l'optimisation des itinéraires et des horaires de service, l'innovation de la structure tarifaire pour attirer de nouveaux clients sont quelques exemples de ce que le P.U.M.T. entend analyser et perfectionner.

En particulier, il est donc possible de noter comment, dans la section sur les transports publics, le thème de la nécessaire intégration entre les réseaux et les services émerge. Une intégration qui passe par la construction de parkings d'échange permettant de passer des moyens de transport individuels aux moyens de transport collectifs, mais aussi par l'intégration entre les services routiers et ferroviaires (physiques et fonctionnels) ou avec d'autres installations fixes à envisager (comme les téléphériques ou les tapis roulants), qui passe par l'identification de lignes électriques avec des itinéraires protégés et d'autres lignes d'alimentation (éventuellement aussi à la demande pour répondre à une faible demande), ainsi que par l'intégration tarifaire à mettre en œuvre à partir de la combinaison des services routiers et ferroviaires.

- PUMS-PUT Spezia

En 2018, la Commune de La Spezia a élaboré un document à double nature : il contient les stratégies du Plan de Mobilité Urbaine Durable aux côtés des actions proposées par le Plan de Circulation Urbaine.

En se concentrant sur le premier outil, qui vise à définir des stratégies de développement de la mobilité dans le contexte urbain, il est toutefois possible de constater que l'intégration modale de l'offre de transport ne figure pas encore parmi les priorités.

En effet, ce document propose des stratégies pour soutenir et promouvoir les différentes composantes de la mobilité durable, du vélo aux services de partage en passant par les transports publics de passagers à brève distance. Malgré cela, la possibilité de composer une mosaïque permettant de considérer les différents modes de transport comme des pièces capables de s'intégrer et de se renforcer mutuellement n'est pas encore au centre des préoccupations de la planification urbaine.

En ce qui concerne plus strictement le TPL, le document identifie quelques *lignes directrices* : *Pour être compétitif et efficace, un TPL ne doit pas négliger 3 paramètres fondamentaux qui la caractérisent fortement, il doit en effet être Rapide - Direct - Fréquent.*

Un TPL rapide inclut

- *Séparation du trafic privé : voies prioritaires*

- *Priorité aux intersections : feux de circulation intelligents*
- *Itinéraires linéaires : planification du réseau TPL et des routes, intersections minimisées avec facilité d'échange (distance, itinéraire et information)*

Un TPL direct exige des itinéraires directs sans détours ni embranchements inutiles, et le temps passé à bord est perçu comme étant prolongé en cas de retards et de détours. Un système de TPL est donc efficace s'il est structuré sur des lignes rapides (à haute fréquence et capacité) vers lesquelles convergent les lignes plus petites.

Une telle organisation est nécessaire pour:

- *Maintenir la capillarité du service*
- *Augmenter la vitesse de déplacement*
- *Maximiser l'utilisation de la capacité disponible*
- *Réduire les coûts*

Le service doit être:

- *Fréquent*
- *Cadencé : permet la régularité et la mnémotechnie des passages.*

Un système LPT performant doit inclure :

- *Intégration des horaires : cadencement et correspondances (la perte de temps due au délestage doit être la plus courte possible et limitée aux lignes à faible demande).*
- *Intégration physique : proximité des véhicules, des arrêts/stations et facilité d'acheminement (le délestage doit être le plus court possible).*
- *Intégration tarifaire (le délestage ne doit pas entraîner une augmentation des coûts pour l'utilisateur). Le TPL, pour être considéré comme une alternative et non comme une obligation, doit être facile à utiliser et connue.*

La facilité d'utilisation implique:

- *Reconnaissance des itinéraires et des arrêts*
- *Continuité du service*
- *Des horaires et des correspondances faciles à mémoriser*
- *Clarté des tarifs et facilité d'achat et d'utilisation des billets*
- *Intégration tarifaire et modale : l'utilisateur souhaite se rendre de A à B, quels que soient les transporteurs impliqués, par le moyen le plus court, le plus pratique et le plus économique.*
- *La notoriété du service dépend également d'une information correcte et efficace des utilisateurs sur l'ensemble du système TPL, ce qui signifie que*
- *Informations aux arrêts et aux stations sur les horaires et les itinéraires des lignes de transport en commun*

- *Informations sur les échangeurs et le réseau : signalisation, cartes, écrans.*
- *Informations sur l'achat de billets*
- *Informations intégrées sur le web*
- *Promotions ciblées pour les utilisateurs occasionnels/potentiels*

➤ *Le système de bus et d'arrêt*

La base d'un système de transport public de passagers efficace et compétitif doit également se concentrer sur les caractéristiques des moyens de transport, qui doivent inclure:

- *- Accessibilité pour les utilisateurs à mobilité réduite (fauteuils roulants et personnes à mobilité réduite) via des plates-formes d'accès aux véhicules*
- *- Grand indicateur d'itinéraire en couleur pour les malvoyants, indicateur de ligne acoustique, boutons internes de demande d'arrêt en braille pour les malentendants, panneaux d'arrêt suivant, absence de marches dans les portes d'accès.*
- *Pas de marches intérieures*
- *Équipé du plus grand nombre de sièges à hauteur de plancher*
- *Mise à disposition de sièges réservés aux personnes à mobilité réduite*
- *Équipé d'un grand nombre de mains courantes et de poignées de maintien.*
- *Sûrs et confortables, de grands espaces de transit internes et équipés d'un système de vidéosurveillance interne.*
- *Brillant, reconnaissable et facile à identifier*
- *Une conception correcte et efficace du système d'arrêt doit inclure*
- *Zone suffisamment grande, accessible et protégée du trafic privé.*
- *Espace surélevé, confortable et bien éclairé*
- *Rampes d'accès coplanaires au seuil du bus*
- *Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (fauteuils roulants et personnes à mobilité réduite)*
- *Accessibilité pour les malvoyants grâce à des parcours tactiles.*
- *Équipé d'un auvent pour protéger les utilisateurs des intempéries.*
- *Horaires, tableaux d'affichage et panneaux d'information*
- *Équipé de bancs*
- *Reconnaissable, sécurisé (délimitation de la zone d'attente)*
- *Facilement identifiable sans interférence avec les voitures garées ou les pistes cyclables.*
- *Attention à la sécurité (vidéosurveillance, éclairage)*

La mise en œuvre pratique des critères généraux pour la réalisation d'un itinéraire rapide et efficace pour les transports publics de passagers à brève distance devra être réalisée en

particulier dans la zone la plus centrale (entre Mazzetta et la Gare) à travers la conception et la réalisation d'un itinéraire continu avec les caractéristiques susmentionnées qui peut être défini comme un véritable busway.

- **PTC Provinciale Imperia Cadre Structurel-Mobilité**

En ce qui concerne la province d'Imperia, il n'existe actuellement aucun instrument sectoriel consacré à la mobilité. La référence est donc représentée par le Cadre Structurel de Mobilité contenu dans le Plan de Coordination Provincial et Territorial.

Cependant, il semble évident que l'objectif de cet instrument n'est pas tant celui de la gestion opérationnelle de la mobilité, mais plutôt celui de l'entretien et de l'adaptation des infrastructures du réseau routier.

Ainsi, aucune mention spécifique n'est faite du thème de la mobilité dans sa composante service ou de leur intégration mutuelle, si ce n'est une définition d'objectifs stratégiques de grande envergure : l'objectif à poursuivre est celui du renforcement du rôle du TPL, ou, au moins, du maintien des parts de marché actuelles. Il est à noter que sa réalisation est également contrecarrée par la contraction des ressources financières qui peuvent être allouées au TPL.

Tale generale obiettivo si particolarizza nei seguenti:

a) garantir des services d'accessibilité minimale aux zones intérieures, afin d'éviter d'encourager le phénomène de leur marginalisation progressive par de nouvelles contractions des services. À cette fin, il sera nécessaire d'envisager des formes de prestation de services aux coûts de fonctionnement plus faibles et "adaptées" à la taille limitée de la demande exprimée par ces zones;

b) améliorer les normes de performance sur les lignes côtières et dans les zones urbaines. Cet objectif, qui n'est peut-être réalisable en pratique que sur certains itinéraires, implique de repenser le rôle et les modalités de fourniture des services de transports publics de passagers à brève distance dans le cadre du thème plus large de la mobilité. Elle postule l'abandon d'une position "conservatrice" du TPL et la définition d'une stratégie agressive vis-à-vis de la demande de mobilité.

L'intégration des services ferroviaires et routiers doit être poursuivie afin d'éviter les éventuelles inefficacités du système de transport public résultant de la construction de la nouvelle ligne ferroviaire. Cet objectif nécessite le stationnement des services routiers TPL dans les gares ferroviaires et la planification d'horaires coordonnés basés sur le respect des horaires des trains.

4. Accords avec les entreprises de transport (échelle locale)

Après avoir rappelé le cadre réglementaire en matière de mandatement des services de transport et de mobilité, ainsi que celui plus strictement lié aux contrats de service, après la reconnaissance des scénarios et des stratégies que les administrations entendent poursuivre à travers les outils de planification du secteur, il est crucial de signaler les accords actuellement en vigueur dans le domaine examiné.

Comme mentionné précédemment, en effet, avec la loi régionale 33/2013, la Région Ligurie a mis en œuvre un large processus de délégation impliquant la Ville Métropolitaine et les Provinces et une division entre les fonctions de planification et celles de gestion des services, définissant les Portées Territoriales Optimales (ATO) des transports publics et les organes de gouvernance relatifs.

Par conséquent, à ce jour, la Ville Métropolitaine et les trois Provinces restantes constituent quatre ATO différents auxquels correspondent autant de gestionnaires de transport.

Tableau 5 Opérateurs de Transport Public par Province

Ente di riferimento	Gestore del Trasporto Pubblico
Ville Métropolitaine de Gênes	AMT S.p.a.
Province d'Imperia	Riviera Trasporti S.r.l
Province de Savone	TPL Linea S.r.l
Province de La Spezia	ATC Esercizio S.p.a.

Source: *Élaboration des auteurs*

En ce qui concerne les contrats de service individuels, les quatre régions sont profondément différentes.

Dans le cas de **Gênes**, le service urbain a été attribué par attribution directe à **AMT S.p.a** en 2017 (tout comme le service extra-urbain a été attribué par attribution directe à ATP Esercizio S.r.l, qui fait désormais partie d'AMT). Cette procédure couvrait séparément les deux lots, qui comprenaient respectivement :

LOT 1:

- Services routiers urbains - 23.300.000 km + 700.000 km de services supplémentaires ;
- Services de Métro de la Ville de Gênes - 1.100.000 km ;
- Services sur équipements spéciaux (Ascenseurs, funiculaires, trains à crémaillère) - 1 050 000 km ;

- Service Navebus 21 841,02 Mn.

LOT 2:

comprend les services suivants:

- Services routiers Extra-urbains - 8 750 000 km;

(Il couvre l'ensemble du territoire de l'ATO sous la compétence de la Ville Métropolitaine avec certains services effectués en dehors de celle-ci également).

Soulignant la justification économique-financière de ce choix, le Conseil de la Ville Métropolitaine a estimé qu'il était préférable de *garantir la stabilité du système de transport public local offert aux citoyens*, également dans le but de contenir les coûts supportés par les Administrations.

Considérant la zone provinciale **d'Imperia**, à la suite d'un appel d'offres public en 2002, **le contrat a été progressivement prolongé** jusqu'à aujourd'hui, également à la suite de différends avec la Région Ligurie impliquant le TAR, en procédant progressivement directement, sans répéter aucune procédure d'attribution.

Pour la Province de **Savone**, TPL Linea S.r.l a fait l'objet d'une mission interne du service en 2019. Le contrat de service a ensuite été prolongé en 2020 et est toujours en vigueur aujourd'hui. Dans ce cas également, la zone de référence touche l'ensemble du territoire provincial.

Enfin, en ce qui concerne La **Spezia**, l'attribution du service à ATC Exercise S.p.a a eu lieu, comme dans le cas de la province de Savone, selon les procédures **d'attribution interne**. Ce sujet a pris le relais d'ATC S.p.a qui a remporté en 2009 l'appel d'offres lancé par la Province. Dans le même temps, ATC MP S.p.a, à partir de 2020, assume également le rôle d'agence de mobilité et s'occupera donc de la gestion des contrats de service.

Dans ce cas, la zone de référence dépasse les limites de la province de Spezia pour s'étendre au-delà de celle de Massa Carrara.

5. Accords en place au niveau suprarégional

L'offre de transport public au sein de l'espace régional ligurien ne se limite pas au transport routier, mais repose plutôt sur le développement de la ligne ferroviaire côtière, qui traverse également certaines des principales vallées intérieures et constitue souvent le seul lien avec les régions voisines.

Dans ce cas, l'entité de référence est Trenitalia S.p.a, liée par un contrat de service avec la Regione Liguria, récemment renouvelé pour la période 2018-2032.

Ce contrat de tarifs et de conditions est adapté aux spécificités locales de la Ligurie. En particulier, outre les facilités prévues pour des catégories spécifiques d'usagers, ce contrat comprend l'identification d'un tarif spécifique pour le tronçon correspondant aux Cinque Terre, ainsi que la définition d'une solution intégrée avec le transport urbain AMT en ce qui concerne la commune de Gênes, à laquelle correspond également une réduction tarifaire pour le seul service ferroviaire.

6. Conclusions et opportunités

Pour conclure ce rapport, il convient donc de souligner certains aspects qui sont apparus au cours de la discussion.

Tout d'abord, il est possible de noter comment le cadre décrit ci-dessus pour la planification des transports et de la mobilité représente une situation qui est encore en cours d'élaboration : tant le Plan Territorial Régional - qui fournit les lignes directrices - que le Plan Intégré Régional des Infrastructures, de la Mobilité et des Transports - qui constitue la mise en œuvre du secteur - sont actuellement en cours d'élaboration. Il semble donc évident que le cadre, en ce qui concerne le contexte ligure, se trouve dans une phase de transition vers une stratégie sectorielle plus décisive et structurée.

En ce qui concerne la Ville Métropolitaine de Gênes, il convient de noter que le Plan de Mobilité Urbaine Durable semble également être en cours de suivi et de mise à jour. Cela semble extrêmement important si l'on pense à la nature même de cet instrument et au potentiel qu'il peut avoir, non seulement en termes de modernisation de la planification urbaine et infrastructurelle, mais surtout en termes de stimulation des innovations déjà contenues, bien qu'encore à l'état embryonnaire, dans la version précédente du document, comme les outils d'infomobilité et la mise en œuvre de plateformes Mobility-as-a-Service. Une planification sectorielle visant à soutenir une telle mise à niveau du système de mobilité de la ville serait sans aucun doute une condition préalable extrêmement favorable au développement de solutions intégrées et intermodales.

Il semble également évident que, bien que l'intégration soit encore assez immature en ce qui concerne l'offre de transport, la présence d'un nombre limité d'acteurs opérant dans le secteur du TPL (un par province, avec l'entité nationale pour le secteur ferroviaire) est un élément potentiellement positif. En effet, la présence d'un petit nombre d'interlocuteurs pourrait faciliter le dialogue entre les parties sur le terrain vers une plus grande collaboration et une intégration fonctionnelle, informative et tarifaire à l'échelle régionale. En ce sens, l'expérience de la réalité métropolitaine de Gênes apparaît particulièrement significative, car elle est l'une des très rares villes métropolitaines italiennes à avoir un gestionnaire unique pour les services urbains et extra-urbains.

Ces éléments suggèrent donc une prédisposition claire du contexte ligure à la mise en œuvre d'initiatives de mobilité intégrée à l'échelle régionale et au-delà, en raison d'une discipline extrêmement actuelle dans le secteur et du nombre limité de sujets impliqués ; il semble également évident que ces mêmes éléments ont probablement entravé de tels projets jusqu'à présent en raison de la présence d'un cadre évolutif et d'une certaine inertie des quelques acteurs

impliqués. On pense donc qu'une impulsion particulière à l'innovation peut provenir précisément de l'approbation des nouveaux instruments stratégiques et sectoriels.

Bibliografia

ATC Esercizio, Carta della Mobilità, 2022

Autorità di Regolazione dei Trasporti, Delibera 48/2017, 2017

Città Metropolitana di Genova, Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per la forma di affidamento prescelta, 2017

Città Metropolitana di Genova, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, 2019

Comune di La Spezia, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile/Piano Urbano del Traffico, 2019

Comune di Savona, Piano Urbano di Mobilità e Traffico, 2010

Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Liguria e Trenitalia S.p.A. Anni 2018-2032, 2018

Contratto di Servizio per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale nel bacino di traffico L-La Spezia, 2009

Decreto Legge 138/2011, 2011

Decreto Legge 50/2017, 2017

Decreto Legislativo 422/1997, 1997

Decreto Legislativo 78/2009, 2009

Legge 99/2009, 2009

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Decreto 157/2018, 2018

Provincia di Imperia, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, 2009

Provincia di Imperia, Determinazione Dirigenziale N. 215 del 31/03/2022- Assunzione impegno di spesa a seguito del Decreto del Presidente n. 43 del 30/3/2022 oggetto "Affidamento emergenziale in via diretta, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento CE1370/2007, alla Società Riviera Trasporti S.p.A. del servizio di Trasporto Pubblico Locale nella Provincia di Imperia - anni 2022 - 2023", 2022

Provincia di Savona, Documento Unico di Programmazione 2021/2023, 2021

Regione Liguria, Legge Regionale 33/2013, 2013

Regione Liguria, Legge Regionale 19/2016, 2016

Regione Liguria, Piano Regionale Integrato di Infrastrutture, Mobilità e Trasporti (Documento preliminare), 2021

Regione Liguria, Piano Territoriale Regionale (Documenti preliminari), 2022

Unione Europea, Direttiva 17/2004, 2004

Unione Europea, Direttiva 18/2004, 2004

Unione Europea, Regolamento UE 1370/2007, 2007

Unione Europea, Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), 2007

Unione Europea, Libro Bianco dei Trasporti, 2011