

MOBIMART PLUS

Mobilité et billetterie intelligente mer terre

Composante T1

**Analyse AS IS des systèmes tarifaires appliqués et de
la réglementation de référence pour les régions de la
zone de coopération**

Activités T1.3

**Identification des contraintes réglementaires et de
planification**

Produit T1.3.1

**Rapport sur le cadre réglementaire et de planification
de référence**

Sommaire

1. Cadre réglementaire inhérent aux systèmes de contrat des services de mobilité	
Errore. Il segnalibro non è definito.	
1.1. Transport Public Local	3
1.2. Continuité territoriale maritime	4
2. Cadre réglementaire inhérent aux contrats de service	4
2.1. Transport public local routier	4
2.2. Transport public local ferroviaire sur le réseau à voie normale.....	4
2.3. Transport public local ferroviaire sur le réseau à voie étroite	6
2.4. Service de transport public local de métro léger	7
2.5. Liaisons avec les îles mineures	7
2.6. Liaisons avec la Corse	7
3. Cadre de planification présent aux différentes échelles territoriales	8
3.1. Plan de Mobilité Urbaine Durable - PMUD de Cagliari	9
3.2. Plan de Mobilité Urbaine durable – PMUD de Sassari	10

Références	PARTENAIRE	RÉGION SARDAIGNE
	Prénom et nom	Giaime Ginesu, Silvia Secci
	Fonction	TECHNICIEN RÉFÉRENT
	Adresse mail	giaginesu@regione.sardegna.it itsilsecci@regione.sardegna.it

1. Cadre réglementaire inhérent aux systèmes de contrat des services de mobilité

1.1. Transport Public Local

La loi régionale n° 21 du 7 décembre 2005 et le Décret de Loi n°46 du 21 février 2008 réglementent les services de transport public local dans la région Sardaigne.

La Région, conformément à la loi régionale n° 21 du 7 décembre 2005, poursuit la réorganisation et le développement du transport public collectif au niveau régional, afin d'assurer un système coordonné et intégré propre à garantir aux citoyens, d'une manière efficace, le droit à la mobilité; ceci également grâce à un système organique raccordant les ports et les aéroports pour les liaisons de la Sardaigne vers l'extérieur.

La Région (art. 8 L.R. 21/2005) assure la programmation, le financement, la direction, la coordination, le contrôle et le suivi.

Le service local de transport public routier est fourni par des sociétés qui exercent ce type de service dans le cadre de contrats entre la Région et ces mêmes sociétés.

La loi régionale n° 17 du 22.11.2021 (Dispositions à caractère institutionnel et financier et concernant le développement économique et social), art. 26, a établi que les contrats de service de transport public routier soient redéfinis, conformément à l'article 5, alinéa 5, du règlement (CE) 1370/2007 avec échéance le 31 décembre 2023 et non au-delà de la date limite se référant à mise en œuvre de la réforme du service de transport public local, si celle-ci s'avère antérieure.

Ainsi, en décembre 2021, la Région et les entreprises publiques et privées ont stipulé 53 contrats d'une durée de deux ans (2022-2023) qui régissent les services de transport public local.

Les contrats réglementent l'exercice des services de transport en fixant leur durée, les caractéristiques des services offerts et les modalités d'exploitation, la structure tarifaire, les montants à verser aux Sociétés pour les services contractuels et les modalités de paiement, les obligations et les garanties offertes par les gestionnaires de services. Ils prévoient également une première application du système de pénalités contractuelles et de standards minimums de qualité du service, conformément à la délibération du Conseil régional n° 49/14 du 28 novembre 2006 relative aux « Directives d'application » de la loi régionale n° 21/05.

Le service de transport public local ferroviaire, sur le réseau à voie normale, est géré par Trenitalia en vertu du contrat de service d'une durée de neuf ans (2017-2025) signé, le 23 août 2017, avec l'Assessorat des Transports de la Région.

En outre, en ce qui concerne le service ferroviaire, suite au Décret de Loi du 21 février 2008, n. 46 (art. 1), toutes les fonctions ainsi que les tâches de planification et d'administration propres aux services de transport public d'intérêt régional et local, qui étaient auparavant assurées par les « Gestioni Governative Ferrovie della Sardegna » et les « Ferrovie Meridionali Sarde » ont été transférées à la Région.

Les provinces mettent en œuvre les lignes directrices contenues dans la programmation régionale.

La ville de Cagliari est responsable – selon l'art. 6 de son propre statut – de l'organisation d'un système de transport public urbain efficient et intégré.

Toute l'activité de planification et de programmation de la Région et des Autorités Locales est réalisée avec le soutien de la Direction Générale des services de Transports présente au sein de l'Assessorat aux transports (art. 11 L. R. 21/2005).

1.2. Continuité territoriale maritime

Entre 2021 et 2022, le Ministère des Infrastructures et de la Mobilité durable a attribué de nouveaux contrats de service sur les traversées reliant la Sardaigne au Continent. Aujourd'hui les lignes maritimes sujettes aux Obligations de Service Public (OSP) sont les suivantes:

- Olbia-Civitavecchia (OSP horizontale SANS compensation de octobre à mai), compagnie maritime Tirrenia;
- Porto Torres - Gênes (OSP verticale avec compensation de octobre à mai), compagnie maritime Tirrenia;
- Naples-Cagliari (OSP verticale avec compensation toute l'année), compagnie maritime Grimaldi;
- Palerme-Cagliari (OSP verticale avec compensation toute l'année), compagnie maritime Grimaldi;
- Civitavecchia-Arbatax-Cagliari (OSP verticale avec compensation toute l'année), compagnie maritime Grimaldi.

2. Cadre réglementaire inhérent aux contrats de service

2.1. Transport public local routier

La disposition présente dans l'art. 8, alinéa 2, du Règlement (CE) n° 1370/2007 prévoyait l'obligation pour les États d'aligner, à compter du 3 décembre 2019, l'attribution des contrats de services publics de transport de voyageurs aux procédures ouvertes, transparentes et non discriminatoires conformément à l'article 5 du même règlement.

Sur la base de ces prévisions, la délibération du Conseil régional n° 67/4 du 16.12.2016 a autorisé la prolongation des contrats routiers déjà en vigueur jusqu'au 2 décembre 2019, au

plus tard. Cette même disposition a réglementé également la période transitoire, imposant aux États membres de prendre des mesures pour s'adapter progressivement à cette obligation.

Conformément à la réglementation susmentionnée et aux dispositions de l'article 3-bis du décret-loi n° 138 du 13 août 2011, converti avec modifications par la loi n° 148 du 14 septembre 2011, les services publics locaux en réseau, particulièrement importants pour l'économie, doivent être organisés en définissant le périmètre des zones ou des bassins territoriaux optimaux et homogènes, de manière à permettre des économies d'échelle et de différenciation visant à maximiser l'efficacité du service, tout en établissant ou en désignant leurs organes directeurs.

Par la suite, l'article 48 du décret-loi n° 50 du 24 avril 2017, converti avec des modifications par la loi n° 96 du 21 juin 2017, a permis de réglementer les bassins de mobilité en prévoyant, entre autres, que ces derniers ainsi que les organes gouvernementaux concernés soient déterminés par les régions, après avoir consulté les villes les plus importantes, les autres collectivités territoriales et les communes chef-lieu de province, dans le cadre de la planification des services de transport public régional et local. Cette disposition a identifié les critères pour déterminer les bassins et a, également, imposé d'identifier plusieurs lots d'affectation à l'intérieur de chaque bassin de mobilité, à soumettre à l'avis de l'Autorité de régulation des transports.

Afin de mettre en œuvre cette réglementation, avec délibération n° 60/27 du 11.12.2018, la Commission régionale avait approuvé le projet de loi concernant la « Création du bassin de mobilité pour les services de transport public local terrestre non ferroviaire et réglementation des organes gouvernementaux » et les rapports spécifiques l'illustrant. Cependant, ce projet de loi n'a pas été approuvé par le Conseil régional.

Le législateur régional, dans l'attente de la création du bassin de mobilité, avec l'article 5, alinéa 39, de la loi régionale n° 48 du 28 décembre 2018, a donc prévu que les contrats de services TPL (Transport Public Local) pouvaient être prolongés pour un maximum de vingt-quatre mois, conformément à l'article 5, alinéa 5, du règlement (CE) n° 1370/2007 mentionné ci-dessus. Ceci afin d'assurer le bon fonctionnement et la continuité des services minimaux de transport public.

Par conséquent, le Conseil régional, suite à la délibération n° 38/23 du 28.9.2019, en application de la loi régionale n° 48 de 2018 susmentionnée, a autorisé la Direction Générale des Transports de procéder à la prolongation des contrats de service en vigueur, en ce qui concerne le service routier, pour une période maximale de vingt-quatre mois.

En outre, en attendant la pleine mise en œuvre de la réforme des services de transport public local, le Commission régionale, suite à la délibération n° 38/21 du 26.9.2019, a autorisé, entre autres, la Direction générale des Transports, par l'intermédiaire du service compétent, à procéder à l'adoption de tous les actes nécessaires à l'attribution d'urgence, conformément à l'article 5, alinéa 5, du règlement (CE) n° 1370/2007, en faveur de la société ARST S.p.A., du service de transport métro-léger, pour les deux années 2020-2021. En raison de cette

autorisation, le contrat de service pour le transport public local a été signé et a pris fin le 31.12.2021.

La non adoption de la procédure législative sur la réforme du TPL ainsi que l'urgence sanitaire due au virus SARS-CoV-2 n'ont pas permis mettre en œuvre les procédures publiques, destinées à attribuer de nouveaux contrats de transport public local routier conformément aux dispositions réglementaires européennes.

La loi régionale n° 17 du 22.11.2021 (Dispositions de nature institutionnelle et financière et sur le développement économique et social), dans art. 26, a prévu que « En harmonie avec les dispositions de l'article 92 du décret-loi n° 18 du 17 mars 2020, tel que modifié par la loi de conversion n° 27 du 24 avril 2020 (Conversion en loi, avec modifications, du décret-loi n° 18 du 17 mars 2020, contenant des mesures visant à renforcer le Service Sanitaire National et le soutien économique aux familles, aux travailleurs et aux entreprises liées à l'urgence épidémiologique de Covid-19. Prorogation des délais d'adoption des décrets législatifs) et vu les contenus de la note de la Commission européenne du 1er juillet 2020- Direction générale de la mobilité et des transports Réf. Ares (2020) 3438736 -, les contrats de service de transport public routier et de métro-léger soient redéfinis, conformément à l'article 5, alinéa 5, du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007, relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route et qui abroge les règlements du Conseil (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 qui expirent respectivement, le 2 décembre 2023 et le 31 décembre 2023 et non outre la date limite de mise en œuvre de la réforme des services de transport public local, si antérieure à cette date.

Ceci dit, avec la Délibération de la Commission régionale n°48 / 57 du 10 décembre 2021, les critères et les procédures de redéfinition des contrats ont été approuvés aux fins de stipuler de nouveaux contrats de services pour les services de transport public routier local, conformément à l'art. 26 de la loi régionale n° 17 du 22.11.2021, qui ont ensuite été stipulés avec effet au 01.01.2022 allant jusqu'au 31.12.2023, conformément à l'article 5, alinéa 5, du règlement (CE) n° 1370/2007.

2.2. Transport public local ferroviaire sur le réseau à voie normale

En ce qui concerne le transport public local ferroviaire sur le réseau à voie normale, le contrat, qui a été complété en décembre 2020, afin que la Région puisse disposer de 52,9 millions d'euros de ressources FSC pour l'achat de matériel roulant, prévoit des investissements d'un montant total de 176,3 millions d'euros: 114 millions d'euros à la charge de Trenitalia et 62,3 millions d'euros à la charge de la Région. Sur ce montant, 136,4 millions d'euros ont été alloués à l'achat de 22 nouveaux trains.

La production kilométrique, constante pendant la durée du contrat, est de 3 750 000 km/an.

Le contrat prévoit des mécanismes de contrôle spécifiques sur la qualité du service et l'évolution des coûts. En ce qui concerne le premier point, la Région impose au fil des années

des normes mesurables et croissantes : parmi celles-ci, la fiabilité (annulations et ponctualité), le bon fonctionnement des dispositifs à bord, le confort, l'accès au train pour les personnes à mobilité réduite, le service l'information à bord du train et au sol, le nettoyage extérieur et intérieur du matériel roulant, la disponibilité du réseau de vente, le respect des compositions programmées, le service relation avec les voyageurs (reclamations et indemnisations), la transmission de données et de rapports à la Région pour le suivi et la gestion administrative du contrat, les délais de livraison des nouveaux trains et le suivi de l'utilisation des trains régionaux, l'efficacité (augmentation du nombre de voyageurs transportés) et l'efficience (productivité par employé). Des sanctions ont donc également été introduites pour ce qui concerne la propreté et le confort des trains ainsi que pour la communication à bord et au sol. Les indices de ponctualité et de suppression ainsi que les pénalités qui y affèrent seront calculés mensuellement et non plus annuellement. Tout cela nécessite l'activation d'un système structuré de surveillance et d'inspection, tout comme la pleine application des règles visant à protéger les voyageurs.

2.3. Transport public local ferroviaire sur le réseau à voie étroite

Les services de transport public local ferroviaire sur le réseau à voie étroite appartenant à la région (Monserrato-Isili, Nuoro-Macomer, Sassari-Sorso et Sassari-Alghero) sont actuellement fournis, pour une production d'un peu plus de 1.000.000 km / an, par l'ARST S.p.A., une société interne de la Région Sardaigne, pour une période de un an, suite au contrat stipulé le 20.12.2019, dans l'attente de l'achèvement de la procédure d'adjudication « in house » à cette même société, qui a commencé le 09.12.2019, avec la publication de l'avis relatif de pré-information dans le Journal Officiel de l'Union Européenne, pour une durée de 9 ans,. Ce contrat a été prolongé jusqu'en 2022 suite aux ralentissements que la nouvelle procédure d'affectation a subi, aussi, en raison de l'urgence sanitaire Covid-19.

2.4. Services de transport public local de métro léger

Les services de transport public local de métro léger sont actuellement fournis, le long des réseaux de métro léger de Cagliari et de Sassari, pour un peu plus de 750 000 km / an, par ARST S.p.A., société « in house » de la région Sardaigne, dans le cadre du contrat de deux ans signé le 20.12.2019, en attendant que de la réforme des services de transport public local régional soit achevée.

2.5. Liaisons avec les îles mineures

Les liaisons intrarégionales garantissent la continuité territoriale avec les îles mineures de S. Pietro, dans la province du sud de la Sardaigne ainsi que celle de La Maddalena, dans la province de Sassari, et concernent respectivement les ports d'escales du Sulcis (Portovesme, Calasetta et Carloforte) et ceux de la Gallura avec Palau et La Maddalena. Les services

maritimes partant et en provenance du port de l'île de San Pietro et de l'île de La Maddalena, sont fournis actuellement par les sociétés Delcomar et Ensamar.

De plus, grâce à des lignes diurnes, la liaison entre l'île de L'Asinara, située à l'extrémité nord-ouest de la Sardaigne, et le port de Porto Torres, est assurée et garantie toute l'année par la société Delcomar.

2.6. Liaisons avec la Corse

Avec la Délibération n° 46/41 du 25.11.2021, il a été envisagé que les services de transport de voyageurs, de véhicules et de marchandises (y compris les marchandises dangereuses) à destination et en provenance de la Corse:

- pour la saison hivernale (de novembre à mars), soient considérés comme des services d'intérêt général et soient ainsi soumis à des obligations de service public moyennant une compensation financière, ceci conformément à l'art. 4 du règlement (CE) n° 3577/1992 qui permet, par dérogation au principe de libre prestation de services, de conclure un contrat de service public.
- pour les mois allant d'avril à octobre soient garantis, par l'imposition d'obligations de service public à gestion horizontale, à tous les armateurs qui acceptent d'exercer, les services maritimes de cabotage pour la traversée entre S. Teresa di Gallura et Bonifacio et vis-versa.

Actuellement, ce service composé de 12 courses pour la saison hivernale et de 14 courses pour la saison estivale est effectué par les compagnies maritimes GTM et Moby.

En ce qui concerne les services de liaison avec les îles mineures et la Corse, l'Assessorat des transports assure un suivi permanent de l'évolution des besoins de mobilité des usagers, notamment en ce qui concerne le système tarifaire et la conception d'éventuelles intégrations tarifaires avec d'autres modalités de transport. En outre, afin d'assurer le bon déroulement et la qualité des services proposés, toutes les dispositions prévues par l'Autorité de Régulation des Transports (ART) n°. 96/2018 sont appliquées. Celles-ci concernent les critères minimaux relatifs à: la régularité et la ponctualité du service, l'information des usagers et la transparence, l'accessibilité commerciale, la propreté et le confort des bateaux, leur accès et l'accès aux infrastructures destinées au public, y compris pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que les conditions minimales de qualité environnementale visant à réduire la pollution marine, atmosphérique et sonore.

Les compagnies de navigation prestataires sont tenues de garantir des activités d'enregistrement et de transmission périodique des données relatives à la fréquentation des services proposés, aux caractéristiques des utilisateurs et aux données désagrégées sur les recettes provenant du trafic.

3. Cadre de planification présent aux différentes échelles territoriales

Le principal outil de planification est représenté par le Plan Régional de Transport (art. 14 L. R. 21/2005) établi par la Région, qui représente l'outil de planification à moyen et long terme pour promouvoir le développement intégré des transports en Sardaigne et vise à créer les conditions de la continuité territoriale. Ce plan s'articule autour des secteurs de transport terrestre, aérien et maritime, lacustre et fluvial de l'île.

Le dernier Plan Régional de Transport (PRT) a été approuvé suite à délibération du Commission régionale n° 66/23 du 27 novembre 2008.

Un nouveau PRT de la région autonome de Sardaigne est en cours de rédaction.

Le processus d'élaboration de ce Plan, lancé début novembre 2020, avec la phase de reconstruction du Cadre cognitif, a été fortement conditionné par les mesures de distanciation sociale liées à la pandémie de Covid19 et qui ont nécessité un remodelage progressif du programme de travail et d'une première approche hypothétique. Il s'agit de reconstituer, dans la mesure du possible, une image du fonctionnement du système de mobilité régionale par rapport aux conditions antérieures à la pandémie ou, par rapport auxquelles, il était dans les tout cas possible de faire des comparaisons avec la situation antécédente.

Les outils de mise en œuvre à court et moyen terme du PRT sont les programmes régionaux triennaux (art. 15 L.R. 21/2005) approuvés par la région, à travers lesquels les directives et les critères pour le dimensionnement des transports locaux et le programme relatif aux services minimaux sont élaborés et approuvés. Ce programme triennal n'a pas été adopté.

Au niveau local, les outils de planification sont représentés par :

- les Plans Provinciaux (art. 16 L.R. 21/2005);
- les Plans de Déplacement Urbain (art. 17 L.R. 21/2005).

Les Plans Provinciaux sont approuvés par les provinces et constituent l'outil de planification des transports publics locaux dans des zones territoriales homogènes. Ils visent à assurer la mobilité sur leurs territoires respectifs, conformément aux orientations d'aménagement du territoire.

Les plans couvrant les territoires appartenant à plus d'une province sont établis par la province où réside la majorité de la population, en accord avec les autres provinces et communes concernées.

Les Plans de Déplacement Urbain (ou Plans Municipaux) sont adoptés par les communes où la population résidente est supérieure à trente mille habitants et par celles où la population résidente est inférieure à trente mille habitants, qui enregistrent, même seulement à certaines périodes de l'année, une participation touristique particulière, c'est-à-dire qui sont concernées par des phénomènes de navettage élevés ou qui, pour d'autres raisons particulières, sont

concernées dans la résolution de problèmes importants découlant de la congestion du trafic routier (art. 36 décret de loi 285/92).

Les Plans de Déplacement Urbain sont préparés sur la base des orientations de la région tout en tenant compte de la planification provinciale. Bien que cela ne soit pas explicitement prévu par la réglementation régionale, les organismes compétents devraient également veiller à la cohérence entre le Plan de Mise en Œuvre du TPL et les Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) respectifs.

3.1. Plan de Mobilité Urbaine Durable - PMUD de Cagliari

Le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) est un plan stratégique, créé pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et améliorer la qualité de vie dans la ville. L'objectif du PMUD est d'orienter les politiques et la planification de la mobilité urbaine à court, moyen et long terme pour les 10 années à venir.

L'objectif, selon les lignes directrices européennes (lignes directrices Eltis) et la législation nationale (décret du 4 août 2017), est de développer un nouveau concept de Plan capable de répondre aux défis et aux problèmes liés au transport dans les zones urbaines et métropolitaines de manière plus durable et intégrée.

Le PMUD introduit une innovation fondamentale par rapport au PMU (Plan de Mobilité Urbaine) : il se concentre sur les personnes et non sur la gestion du trafic routier. Pour cette raison, le PMUD promeut les principes de participation active, d'intégration, de planification/coordination, de suivi et d'évaluation, faisant ainsi des citoyens et du territoire les principaux protagonistes de la construction du Plan et de sa mise en œuvre.

PMUD a 4 objectifs principaux:

1. Efficacité et efficacité du système de mobilité
2. Durabilité énergétique et environnementale
3. Sécurité de la mobilité routière
4. Durabilité socio-économique

Le PMUD de la ville de Cagliari s'intègre aux autres fonctions fondamentales de la ville: protection de l'environnement, aménagement du territoire, développement économique et social, planification des transports, gestion des anciennes routes provinciales, bâtiments scolaires, égalité des chances, sécurité.

Le cadre cognitif a été conclu et les objectifs du plan ont été définis. L'approbation de cette phase a eu lieu le 3 août 2021 avec L'Arrêté Municipal n° 127/2021.

Le processus de participation a été lancé : les représentants des Communes et les principales parties prenantes ont été écoutés lors des réunions à participation restreinte.

La vérification de l'éligibilité à l'évaluation environnementale stratégique (ÉES) a été complétée par l'avis d'exclusion contenu dans la Décision Directionnelle n° 58 du 12/01/2022.

L'élaboration des actions du PMUD et la construction du scénario planning sont en cours; ceci conduira ensuite aux phases finales de « l'adoption et de l'approbation du plan » et du « suivi ».

3.2. Plan de Mobilité Urbaine Durable - PMUD de Sassari

Afin d'encourager la mobilité intelligente, le PMUD a comme objectif politique les personnes et non plus le véhicule ou la circulation, et vise à: une meilleure qualité de vie, la durabilité, l'accessibilité, la qualité de l'environnement et la santé dans la ville.

À partir de la collecte de données, qui présentent la situation actuelle de la mobilité à Sassari, le Plan a pour but d'identifier les meilleures solutions pour la mobilité urbaine.

Le Plan fournira les outils nécessaires afin que tous les citoyens puissent bénéficier de transports intérieurs permettant d'accéder aux destinations et aux services les plus importants mais aussi: d'améliorer les conditions de sécurité; de réduire la pollution atmosphérique et sonore, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie; d'améliorer l'efficacité et la rentabilité des transports, de contribuer à améliorer l'attractivité du territoire et la qualité de l'environnement urbain de Sassari au bénéfice de la communauté et de l'économie.

Le processus méthodologique de préparation du Plan prévoit l'utilisation d'outils de participation avec la collaboration des parties prenantes tout au long du parcours, y compris la phase de suivi et de mise à jour des actions. Des événements publics sur le PMUD et ses thèmes spécifiques sont prévus, ainsi que l'organisation d'activités et d'initiatives auxquelles la population sera invitée à participer.