

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

## **DELIBERATION N° 21-287**

23 AVRIL 2021

### TRANSPORTS

Proposition du cadre d'intervention régional relatif aux points d'arrêts du réseau ZOU!

**VU le Code général des collectivités territoriales ;**

**VU la délibération n°17-1165 du 15 décembre 2017 du Conseil régional modifiant la délégation d'attributions du Conseil régional à la Commission permanente approuvée par délibération n°16-4 du 15 janvier 2016 du Conseil régional ;**

**VU le Code des transports ;**

**VU le Code de la route ;**

**VU le Code la voirie routière ;**

**VU la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe ;**

**VU la n°2019-1428 du 24 décembre 2019 de l'orientation des mobilités ;**

**VU l'avis de la commission "Transport et Ports" réunie le 20 avril 2021 ;**

**La Commission permanente du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur réunie le 23 Avril 2021.**

certifié transmis au représentant de l'Etat le 27 avril 2021

REÇU EN PREFECTURE

le 04/11/2024

Application agréée E-legalite.com

21\_DA-004-200067437-20241015-24\_15102024

## **CONSIDERANT**

- que le paysage institutionnel de la compétence mobilité est en évolution avec la prise de compétence mobilité par des communautés de communes dans le cadre de la Loi d'orientation sur la mobilité ;
- que la priorité d'intervention de la Région sur l'achèvement des programmes « Agenda d'accessibilité partagée » hérités des départements arrive à son terme en fin d'année ;
- que la Région a développé progressivement ses propres marchés d'intervention en complément des dispositions conventionnelles en cours avec les départements ;
- que la Région souhaite cadrer ses dispositions d'intervention sur les points d'arrêt nécessaires à l'exploitation du réseau de transport routier ZOU !, et qu'un cadre d'intervention relatif aux modalités de financement et de suivi de l'exploitation des points d'arrêts sur le territoire régional est défini à cet égard en annexe à la présente délibération ;
- que ce cadre d'intervention s'inscrit dans une logique de clarification des rôles d'intervention avec les Autorités organisatrices de la mobilité locales (AOML), d'autonomie d'intervention de la Région pour plus de réactivité et de partenariat avec les Autorités organisatrices de la mobilité locales et les gestionnaires de voiries en tant que de besoin ;
- que ce cadre d'intervention de la Région s'applique à des points d'arrêt à usage exclusif de la Région qui peuvent se situer dans ou hors de territoires Autorités organisatrices de la mobilité locales et à des points d'arrêt à usage partagé entre la Région et des Autorités organisatrices de la mobilité locales situés dans des territoires Autorités organisatrices de la mobilité locales qui auront ou non sollicité le transfert des services exercés par la Région ;
- que sont exclus du présent dispositif les gares routières et les pôles d'échanges multimodaux qui relèvent d'autres dispositions d'intervention ;
- que ce cadre régional prévoit d'une part que la Région intervienne sur les travaux d'aménagement, les mobiliers, la maintenance et l'entretien des points d'arrêt, et d'autre part, soutienne par voie de subvention des travaux des points d'arrêt à usage partagé, des abris bus et des audits de sécurisation sur points d'arrêt à usage partagés ;

**DECIDE**

- d'approuver les termes du cadre d'intervention qui entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, dont un exemplaire est annexé à la présente délibération.

Le Président,

Signé Renaud MUSELIER

## Cadre d'intervention relatif aux points d'arrêt

### 1 - Objet

Le présent cadre définit les modalités d'intervention de la Région relatives aux points d'arrêt (PA) relevant de l'exercice de sa compétence d'autorité organisatrice de transport routier interurbain et scolaire pour desservir le territoire régional avec son réseau ZOU.

Ces dispositions sont limitées aux arrêts de Service Régulier Ordinaire et de Service Affecté à Titre Principal aux Scolaires. Sont exclus de ces dispositions :

- Les arrêts mentionnés dans les Agendas d'Accessibilité Programmés, lesquels font l'objet de dispositions spécifiques traités dans le cadre des conventions de transferts et/ou de partenariat entre la Région et les Départements.
- Les gares routières et autres pôles d'échanges multimodaux qui font ou feront l'objet d'un conventionnement spécifique avec les autres utilisateurs de ces équipements.

### 2 - Rôle de la Région

En matière de points d'arrêt, plusieurs compétences se recoupent : celles de l'Autorité Organisatrice de transport, du gestionnaire de voirie et de l'autorité de police.

La Région, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports routiers interurbains et scolaires, exécute des missions de service public parmi lesquelles *la réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité* (Article L1211-4 du Code des transports). *Elle fonde ses choix d'investissement sur leur efficacité économique et sociale, lesquels tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité [...], du coût financier [...]* (Article L1511-1 du Code des transports).

Le rôle de la Région consiste donc à définir la localisation des points d'arrêt qu'elle utilise pour desservir le territoire avec son réseau. Elle peut en outre réaliser les investissements sous couvert d'une permission de voirie délivrée par l'autorité de police spéciale de la circulation et d'une autorisation d'occupation du domaine public du gestionnaire de voirie.

La Région est amenée dans le cadre de la desserte du territoire régional à utiliser des points d'arrêt de manière exclusive ou partagée, situés dans des territoires où elle est Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) et hors AOM, la Région sera dans ce cas AOM de substitution conformément à la LOM.

### 3 - Points d'arrêt à usage exclusif de la Région

La Région utilise des points d'arrêt à usage exclusif de son réseau situé sur des :

- Territoires pour lesquels elle est Autorité Organisatrice de Mobilité locale (AOML) de substitution
- Territoires qui sont AOML n'ayant pas sollicités le transfert des services exercés par la Région tels que définis par la LOM
- Territoires qui sont AOML ayant sollicités le transfert des services exercés par la Région

Les points d'arrêts relevant uniquement de l'usage exclusif de la Région ne sont pas transférés dans le cadre de la LOM et relèvent de la gestion de la Région.

Toute entité de transport souhaitant faire un usage partagé régulier du point d'arrêt pourra informer la Région afin de définir des modalités d'usage partagé (cf. chapitre 4).

### **3.1 - Dispositions relatives aux opérations d'aménagement et d'équipement**

La Région intervient en tant que maître d'ouvrage, grâce à l'obtention d'une permission de voirie délivrée par l'autorité compétente. Elle peut partager la participation des aménagements avec tout financeur désireux de le faire. Elle établit son projet en concertation avec le gestionnaire de voirie et le détenteur du pouvoir de police.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, la Région prend en charge les seuls aménagements nécessaires aux transports en commun : aire d'attente des usagers, quais d'accostage des véhicules, accessibilité et information des usagers sur l'offre de transport, signalisation horizontale et verticale (en accord avec le gestionnaire de voirie).

Concernant la continuité des cheminements piétons, la Région peut participer au financement du raccordement de ce cheminement dans la limite d'un plafond de 5.000 €HT.

Le stationnement des véhicules légers, de personnes handicapées ou non, n'est pas pris en charge par la Région, tout comme l'éclairage public de l'arrêt.

La Région prend en charge les études des arrêts à usage exclusif pour lesquels elle est maître d'ouvrage, c'est-à-dire quand elle est AOML de substitution ou si elle est utilisatrice exclusive d'un point d'arrêt dans le périmètre d'une AOML tiers.

### **3.2 - Dispositions relatives au mobilier**

La Région prend en charge les mobiliers nécessaires au point d'arrêt (poteaux d'arrêt, cadres d'affichage à intégrer aux abris voyageur, mobilier permettant de transmettre l'information sur son plan de transport, potelet, barrière...).

En vue de favoriser l'intermodalité par l'usage du vélo, la Région prend en charge les mobiliers nécessaires lorsque l'opportunité s'en fait ressentir et que la configuration du point d'arrêt le permet.

La Région ne prend pas en charge les abris voyageurs sauf maintien ou redéploiement d'abris existants. Par extension, elle ne prend pas en charge les mobiliers de confort et de propreté (banc, assis-debout, poubelle...). Cependant les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter et réaliser l'implantation de mobilier non prévus (abris voyageur, corbeille, banc...) par la Région après information et concertation de cette dernière. Les collectivités devront les financer, en assurer la maintenance et l'entretien. Dans ces conditions, la Région pourra intervenir en tant que co-financeur des abris-bus des collectivités par voie de subvention à hauteur de 50% dans la limite d'un plafond de 2 000 €.

### **3.3 - Dispositions relatives à la maintenance préventive et curative, et l'information voyageur du PA**

La Région assure la maintenance préventive et curative, et l'information voyageur. Elle peut confier tout ou partie de cette maintenance à un partenaire disposant des moyens humains et matériels pour le faire.

### **4 - Points d'arrêt à usage partagé**

La Région utilise des points d'arrêt à usage partagé avec une AOML situés sur des :

- Territoires qui sont AOML n'ayant pas sollicités le transfert des services exercés par la Région tels que définis par la LOM
- Territoires qui sont AOM ayant sollicités le transfert des services exercés par la Région

Au sein du périmètre d'une AOML, les points d'arrêt à usage partagé, ainsi que leur sécurisation, leur aménagement et leur mise aux normes d'accessibilité sont sous la responsabilité de l'AOML, la responsabilité incombant à l'AOM qui détient une permission de voirie valant autorisation d'occupation du domaine public. (Cerfa 14023\*01)

#### **4.1 - Disposition relative aux audits territoriaux de sécurisation**

La Région pourra participer par voie de subvention à des audits territoriaux de sécurisation des points d'arrêt menés à l'échelle d'une AOML à hauteur de 50% maximum du coût de l'audit pour les points d'arrêt qu'elle utilise.

#### **4.2 - Dispositions relatives aux opérations d'aménagement et d'équipement**

La Région intervient en tant que partenaire et co-financeur des investissements de l'AOML maître d'ouvrage. La Région participe par voie de subvention, à hauteur de :

- 20% maximum à l'aménagement des points d'arrêt situés dans une AOML de type communauté d'agglomération, métropole, syndicat mixte de transport
- 40% maximum à l'aménagement des points d'arrêt situés dans une AOML de type communauté de communes

La Région prend en charge les seuls aménagements nécessaires aux transports en commun : aire d'attente des usagers, quais d'accostage des véhicules, accessibilité et information des usagers sur l'offre de transport, signalisation horizontale et verticale (en accord avec le gestionnaire de voirie).

Concernant la continuité des cheminements piétons, la Région peut participer au financement du raccordement de ce cheminement dans la limite d'un plafond de 5.000 €HT.

Le stationnement des véhicules légers, de personnes handicapées ou non, n'est pas pris en charge par la Région, tout comme l'éclairage public de l'arrêt.

La Région peut participer au financement des études pré opérationnelles réalisés par les AOML maître d'ouvrage. Sur demande, elle apporte des éléments et avis techniques aux études menées par d'autres maîtres d'ouvrage.

Les aménagements se font sur domaine public uniquement. Dès lors qu'un arrêt situé sur domaine privé nécessite un aménagement, le terrain sera acquis par l'institution publique compétente qui le versera au domaine public. La Région ne procède ni ne subventionne des acquisitions foncières.

#### **4.3 - Dispositions relatives au mobilier**

La Région intervient selon les mêmes dispositions que pour les points d'arrêt à usage exclusif (cf 3.2) avec son mobilier standard.

Si une AOML souhaite installer son propre mobilier, la Région pourra retirer son mobilier sous réserve que l'AOML prévoit un mobilier permettant la double reconnaissance des réseaux desservant le point d'arrêt partagé (tête de poteau à double reconnaissance et double cadre d'affichage à intégrer aux poteaux...). A cet égard, la Région pourra conditionner l'octroi de ses subventions relatives aux opérations d'aménagement et d'équipement telles que prévues à l'article 4.2, à l'installation par l'AOML de ce mobilier à double reconnaissance.

Dans le cas contraire la Région pourra conserver l'implantation de son mobilier préexistant ou implanter son propre mobilier après concertation entre les parties.

#### **4.4 - Dispositions relatives à la maintenance préventive et curative et l'information voyageur du PA**

Chaque AOM assure la maintenance préventive et curative, et l'information voyageur de son propre mobilier. Elle peut confier tout ou partie de cette maintenance à un partenaire disposant des moyens humains et matériels pour le faire.

La maintenance préventive et curative autre que celle relative au mobilier est du ressort de l'AOML tiers (nettoyage des abords, petit entretien, signalisation horizontale et verticale, revêtement de surface...)