

# **MOBIMART PLUS**

## **Mobilité et billetterie intelligente mer terre**

### **Composante T3**

**Actions pilotes et définition d'une boîte à outils pour la mise en place d'un système intégré de tarification et de billettique transfrontalier**

#### **Activité T3.3**

**"Outils de capitalisation"**

**Produit T3.3.1 Recueil des instruments de capitalisation des résultats de MOBIMART PLUS**

Produit réalisé par la Province de Sassari, partenaire de la Région Autonome de la Sardaigne

## Sommaire

Préambule.....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
1. Objectif du produit T3.3.1 et sa place dans le projet MOBIMART PLUS .....	4
2. Méthodologie.....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
2.1. Structure du questionnaire semi-structuré .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
2.2. Entretiens "approfondis" " <i>in-depth</i> " .....	14
3. Fiches de capitalisation des actions pilotes .....	16
3.1. Région Ligurie .....	16
3.1.2. Liguria GO .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
3.1.3. Etude sur les formes spécifiques de tarification en vigueur pour les trajets transfrontaliers par rail Italie-France .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
3.2. Région autonome de la Sardaigne .....	29
3.3. Région Toscane .....	37
3.4. Ville de Gênes .....	50
3.5. Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Var .....	55
3.6. Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur .....	60
4. Outils de capitalisation .....	66
5. Sitografie .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>

## Préambule

Ce rapport constitue le "Produit T3.3.1 – "Recueil des instruments de capitalisation des résultats de MOBIMART PLUS", élaboré dans le cadre de l'activité "T3.3 – Outils de capitalisation" et document final de la composante "T3 – Actions pilotes et définition d'une boîte à outils pour la mise en place d'un système intégré de tarification et de billettique transfrontalier", ", comme prévu par le formulaire du projet Mobimart Plus. Ce produit a été précédé par les produits "T3.1.1 - Méthodologie de la composante T3" et "T3.2.1 - Rapport sur les résultats obtenus grâce aux actions pilotes".

L'objectif de l'activité T3.3, dont les principaux résultats sont présentés dans ce rapport, est de préparer les outils permettant de capitaliser les résultats du projet après sa conclusion, en particulier dans les domaines suivants :

- modèles pour la mise en œuvre des accords et/ou des outils ;
- systèmes de suivi dans la phase de mise en œuvre (données, indicateurs clés de performance, etc.) et correction des critères appliqués ;
- les grandes lignes pour l'établissement d'un "observatoire" pour le suivi des systèmes de tarification (à financer éventuellement par un suivi ultérieur) ;
- recommandations de policy..

Le rapport est divisé en quatre chapitres :

- Le chapitre 1 décrit les objectifs du produit T3.3.1 dans le cadre du projet Mobimart Plus ;
- Le chapitre 2 présente la méthodologie préparée par l'équipe UNIGE-CIELI et la Région Sardaigne pour le développement de l'activité T3.3 et pour la préparation de ce rapport ;
- Le chapitre 3 présente les formulaires remplis par les partenaires du projet pour les actions pilotes identifiées dans les phases précédentes et les résultats des entretiens, s'ils ont été réalisés.
- Le chapitre 4 résume les résultats de la phase 3 précédente et présente les outils de capitalisation identifiés pour chaque action..

## 1. Objectif du produit T3.3.1 par rapport au projet MOBIMART PLUS

Le produit T3.3.1 "Recueil des instruments de capitalisation des résultats de MOBIMART PLUS" se place dans la composante de mise en œuvre T3 " Actions pilotes et définition d'une boîte à outils pour la mise en place d'un système intégré de tarification et de billettique transfrontalier" et en particulier dans l'activité T3.1 "Outils de capitalisation" du projet Interreg Maritime Italie France 2014-2020 MOBIMART PLUS.

L'objectif est d'identifier les principaux outils que les autorités publiques italiennes et françaises pourront utiliser à l'avenir pour capitaliser les résultats du projet après sa conclusion, à travers la systématisation des principaux produits et des différentes expériences concrètes acquises dans le cadre des projets pilotes menés par les partenaires du projet.

Produit	Titre	Description du produit	Valeur cible du produits
T3.3.1	Recueil des instruments de capitalisation des résultats de MOBIMART PLUS", élaboré dans le cadre de l'activité.	Le produit rassemblera les outils que les autorités publiques italiennes et françaises Françaises pourront utiliser à l'avenir et pour et pour la capitalisation concrète des capitalisation concrète des résultats de MOBIMART PLUS, tels que des modèles outils et recommandations pour la policy.	1

Figure 1 - Détails du contenu du produit T3.3.1 tels que fournis par le formulaire de candidature (Source : Formulaire de candidature du projet MOBIMART PLUS).

Bien qu'il n'y ait pas d'obligation concernant la capitalisation des résultats pour l'objectif de coopération territoriale européenne (Interreg), un certain degré de cohérence avec les exigences du règlement (UE) 2021/10591 est requis<sup>1</sup>. Il n'est donc pas surprenant qu'afin de coordonner et de

<sup>1</sup> En particulier, deux considérants sont pertinents à cet égard. En particulier, le considérant 10 stipule que Sur la base de l'expérience acquise avec les programmes de coopération interrégionale dans le cadre d'Interreg, le volet "coopération interrégionale" devrait se concentrer sur la promotion de l'efficacité de la politique de cohésion par le biais de quatre programmes spécifiques [...] un programme (Interact) destiné à l'échange d'expériences, aux approches innovantes et au renforcement des capacités afin d'harmoniser et de simplifier la mise en œuvre des programmes Interreg, d'harmoniser et de simplifier les actions de coopération visées à l'article 22, paragraphe 3, point d) vi), du règlement (UE) n° 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil, et de promouvoir l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation des groupements européens de coopération territoriale ("GECT"), déjà constitués ou à constituer conformément au règlement (CE) n° 1082/2006 du

soutenir cette étape de finalisation des projets, l'Agence pour la cohésion territoriale, en accord avec le Département des politiques de cohésion de la Présidence du Conseil des ministres, ait promu un Plan de Capitalisation nationale des résultats de la coopération territoriale européenne (Interreg).

Le cycle de programmation communautaire 2021-2027 consacre une attention et des ressources particulières aux activités de capitalisation ; on estime que la consolidation et la systématisation des expériences acquises dans le cadre des différents projets constituent la condition nécessaire à la définition d'actions structurées et efficaces, capables de maximiser la création de valeur ajoutée en termes d'élaboration de politiques. Ce document vise à soutenir la maximisation du processus de production de valeur dérivant des résultats du projet dans un cadre stratégique et territorial plus large.

En particulier, la capitalisation s'articule autour de trois exigences principales :

- a. Cognitive : basée sur le partage et la comparaison des différentes expériences des programmes individuels ;
- b. Instrumentale : visant à stimuler la création de modèles, de formats et de critères harmonisés prêts à l'emploi ;
- c. Soutien : visant à faciliter l'adéquation entre l'offre et la demande de capitalisation au niveau national.

Afin de répondre à ces besoins, deux actions principales doivent être menées :

- la détection des résultats directs et des produits concrets des projets, en accordant une attention particulière à leurs caractéristiques spécifiques, ainsi qu'à leur potentiel de transférabilité et à la manière d'optimiser les activités de communication et de valorisation correspondantes ;
- l'identification des principales catégories d'utilisateurs potentiellement intéressés par les résultats des projets de capitalisation, dans le but de mettre en œuvre une communication non pas généraliste, mais spécialisée et ciblée sur la communication et l'exploitation des résultats et des produits également en dehors du contexte Interreg.

A travers cette clé, les trois objectifs que se fixe la capitalisation dans le cadre de la programmation européenne sont ensuite mis en évidence :

- l'activation de nouveaux processus et de nouveaux réseaux de collaboration ;
- l'extension des bénéfices découlant des actions financées à une population et une

---

Parlement européen et du Conseil, ainsi qu'à l'article 22, paragraphe 3, point d) vii), du règlement (UE) n° 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil. 1082/2006 du Parlement européen et du Conseil(10) , et des stratégies macrorégion.

*Une autre référence est faite à l'article 3 du même règlement : Dans le cadre d'INTERREG, le FEDER et, le cas échéant, les instruments de financement extérieur de l'Union, soutiennent les volets suivants : [...] 3. la coopération interrégionale pour renforcer l'efficacité de la politique de cohésion (" INTERREG C ") en promouvant : c. l'échange d'expériences, les approches innovantes et le renforcement des capacités afin ("programme INTERACT") : i. d'harmoniser et de simplifier la mise en œuvre des programmes INTERREG et de contribuer à la capitalisation de leurs résultats ; [...].*

couverture géographique plus larges ;

- l'amélioration de l'impact des ressources de la politique de cohésion.

L'approche fournie par l'Agence de Cohésion Territoriale est en un sens complémentaire aux expériences précédentes dans le domaine de la capitalisation, combinant d'une part la nécessité d'une distribution équilibrée des responsabilités et d'autre part la nécessité d'étendre le champ des bénéficiaires des initiatives à l'écosystème plus large des acteurs de la Cohésion Territoriale à l'échelle européenne.

L'objectif du produit T3.3.1 est donc aligné non seulement avec les objectifs du projet MOBIMART PLUS, mais aussi avec les objectifs généraux du programme de coopération, puisqu'il entend tracer une voie pour capitaliser les résultats des actions entreprises dans les projets pilotes sur le territoire de coopération à travers un processus de gouvernance partagée. La capitalisation des actions pilotes permettra d'expérimenter des solutions jugées faisables et contribuera à la définition d'outils partagés, en appui aux organismes compétents italiens et français, visant à la stipulation d'accords qui améliorent l'accessibilité de la zone transfrontalière, facilitent l'achat de billets (guichet unique), les déplacements des usagers et, plus généralement, améliorent la connexion des nœuds tertiaires aux nœuds secondaires du réseau RTE-T.

## 2. Méthodologie

Le processus de capitalisation doit être mis en œuvre à partir de certains outils qui peuvent ensuite être déclinés en vertu des caractéristiques du projet examiné et du territoire et de la communauté impliqués. A cette fin, l'équipe UNIGE-CIELI, qui a préparé les fiches fonctionnelles pour la capitalisation des projets pilotes, est partie de l'analyse des activités et des produits prévus dans le projet MOBIMART PLUS dans les composantes de mise en œuvre T1 "Analyse AS IS des systèmes tarifaires appliqués et des règlements de référence au niveau des régions de l'espace de coopération" et T3 "Définition d'un système intégré transfrontalier". T2 "Définition d'un système transfrontalier intégré" et T3 "Actions pilotes et définition d'une boîte à outils pour la mise en œuvre d'un système transfrontalier intégré de tarification et de billetterie" afin d'identifier les éléments utiles à la capitalisation des principaux résultats.

À cet égard, le produit T2.3.1 "Rapport sur l'analyse préparatoire concernant les spécifications techniques/fonctionnelles et de gestion du système de billetterie transfrontalière" et le produit T3.2.1 "Rapport sur les résultats obtenus grâce aux actions pilotes" ont été analysés en détail, car ils ont été jugés particulièrement pertinents aux fins du présent rapport.

In particolare, all'interno dei report relativi al prodotto T2.3.1 ogni partner ha sviluppato un'attività di concertazione/organizzazione a livello locale e transfrontaliero, per sviluppare l'insieme delle specifiche tecniche-funzionali del servizio di bigliettazione transfrontaliero, da applicarsi nell'ambito prescelto, a valle o contestualmente allo svolgimento del processo di coinvolgimento degli stakeholder. Nei report realizzati dai partner di progetto sono stati altresì definiti gli investimenti materiali e/o immateriali reputati necessari in fase di realizzazione dell'azione pilota.

La structure des rapports réalisés par les partenaires du projet est homogène grâce à la définition d'une méthodologie partagée (comme prévu par le formulaire) en référence à chaque produit, dont les composants individuels ont la structure suivante :

- résumé du processus de consultation et du choix de l'action pilote ;
- définition de la structure organisationnelle pour la gestion de l'action pilote ;
- spécifications techniques et fonctionnelles du service de billetterie transfrontalière ;
- interopérabilité ;
- investissements matériels et immatériels ;
- répartition des recettes tarifaires (modèle de compensation) ;
- estimation des recettes provenant du modèle actuel et qui ne pourront plus être perçues après la mise en œuvre de l'action pilote et la mise en œuvre à grande échelle qui suivra ;
- estimation des recettes supplémentaires provenant de la demande additionnelle résultant de la mise en œuvre de l'action pilote et du déploiement à grande échelle qui s'en suivra ;
- scalabilité.

Un autre produit analysé ponctuellement pour les besoins de ce rapport est le produit T3.2.1 réalisé par le partenaire du projet Regione Sardegna (RAS), responsable de la composante T3, qui décrit et analyse ponctuellement les résultats obtenus grâce aux actions pilotes identifiées par chaque partenaire au cours des activités des composantes T1 et T2, et mises en œuvre au cours de la composante T3, comme indiqué dans le Tableau 1 ci-dessous :

Partenaire	Action pilote	Description de l'action	Champ d'application territorial	État
Région Ligurie	Liguria GO - Utilisation du planificateur de voyage MOBIMART comme calculateur tarifaire des TPL	L'Action envisage d'utiliser le planificateur de voyage MOBIMART comme calculateur tarifaire pour le TPL. Le planificateur de voyage a été développé en 2021 dans le cadre du projet MOBIMART : l'action menée dans MOBIMART PLUS consiste en une amélioration de l'artefact précité en vue d'en capitaliser les résultats.	Région Ligurie (tous les bassins de Transport Public).	Site créé en 2021 dans le cadre du projet MOBIMART. L'Action est configurée comme une amélioration de l'artefact précité en vue d'en capitaliser les résultats.
Région Ligurie	Étude relative aux formes spécifiques de tarification en vigueur pour les déplacements ferroviaires transfrontaliers Italie-France	Étude du système de tarification en vigueur pour les déplacements ferroviaires transfrontaliers entre l'Italie et la France et expérimentation d'un service intégré de billetterie intermodale transfrontalière en soutien au transport multimodal entre les régions. L'action pilote analyse, en particulier, l'offre de transport ferroviaire et la demande de mobilité transfrontalière entre l'Italie, à partir de la gare de Vintimille, et la France. De plus, elle résume l'essentiel du contenu des accords et des conventions qui sont à la base de la réglementation du	Champ d'application territorial suprarégional qui recouvre la Région Ligurie et la Région PACA.	L'Action Pilote se réfère à un service actuellement actif.



Interreg



UNION EUROPEENNE  
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Partenaire	Action pilote	Description de l'action	Champ d'application territorial	État
		service ferroviaire transfrontalier et du système tarifaire actuellement en vigueur.		
Région Sardaigne	Extension du système d'intégration existant	Projet d'extension de l'intégration ferroviaire et routière allant du système Sassari-Porto Torres jusqu'à la ville d'Alghero et perspectives d'extension future aux territoires partenaires	Province de Sassari	Développement possible du projet dans le cadre du projet Mobimart Plus
Région Toscane	Étude d'un système de billettique intégrée intermodale et de tarification intégrée sur le territoire de la Province de Lucques	Étude de faisabilité d'un système de billettique électronique intégrée (SBE) et plan tarifaire relatif au territoire de la Province de Lucques. Ce travail a permis de cerner le contexte de référence aussi bien du point de vue des services TPL (routier et ferroviaire) et de la mobilité en général, présents sur le territoire que du point de vue technologique/systemique, ceci en mettant en évidence les principaux besoins à satisfaire pour les différentes classes d'utilisateurs de référence et les opérateurs/parties prenantes. La solution a été principalement définie sur la base des besoins d'une catégorie d'utilisateurs reposant sur le tourisme, avec une structure ouverte pouvant ainsi permettre, selon les besoins, l'insertion de nouveaux outils destinés à des schémas tarifaires spécifiques et qui peuvent être étendus/répliqués aussi bien en tenant compte des opérateurs/services concernés que du contexte territorial. .	Province de Lucques et Ville de Pise (pour ce qui concerne l'aéroport G. Galilei comme hub d'entrée sur le territoire toscan).	Ex novo
Région Toscane	Environnement de simulation pour accompagner les Organismes et les Gestionnaires du service TPL dans la révision du Système Tarifaire régional	Environnement de simulation avec trois composantes : a) attribution « facilitée » des arrêts aux zones tarifaires, soit en dessinant les zones tarifaires sur une carte soit par attribution logique (textuelle) ; b) numérisation des matrices tarifaires ; c) "Calculateur du coût de la solution de voyage" en mesure d'associer le coût d'une solution à une demande de déplacement entre deux points situés à l'intérieur du territoire régional.	Province de Livourne (avec possibilité d'être utilisé également par d'autres organismes de la Région Toscane).	L'environnement de simulation a été mis en place. La Province attend de recevoir les données nécessaires permettant d'alimenter le système.
Région Toscane	Planificateur de voyage avec calculateur tarifaire	L'activité prévoit l'intégration le système provincial d'infomobilité B On Time d'un calculateur de tarifs capable de fournir des informations	Bassin du lot faible de la Province de Livourne (Côte	Activité en cours.

La coopération au cœur de la Méditerranée  
Le cooperazione nel cuore del Mediterraneo



Interreg



UNION EUROPÉENNE  
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Partenaire	Action pilote	Description de l'action	Champ d'application territorial	État
		concernant le coût de chaque solution de voyage recherchée par les usagers. Il sera également possible d'acquérir, pour les services du réseau faible offerts par la Province, les titres de transport proposés par le planificateur de voyage en fonction des solutions de voyage recherchées par les usagers.	des Étrusques) avec la possibilité d'être reproduit également dans d'autres bassins et d'acheter des titres de transport d'autres opérateurs.	
Ville de Gênes	Instant Lane Access - ILA	Projet d'expérimentation de paiement sans contact permettant d'accéder rapidement et facilement aux titres de transport, valables sur l'ensemble du réseau AMT à l'aide d'une carte de crédit, de débit et rechargeable sans contact grâce aux circuits Visa, Mastercard, Maestro, VPay, pouvant également être rechargée en ligne par l'intermédiaire d'une montre connectée, d'un smartphone ou d'un portable ayant accès aux applications Apple Pay, GPay et SamsungPay, le tout au meilleur tarif, en effectuant un paiement unique en fin de journée. Le Best Fare multi-passager : 4 personnes avec une seule carte bancaire.	Ila est utilisé sur tout le territoire urbain et sera prochainement étendu à la zone métropolitaine de Gênes.	Activité en cours
CCI VAR	VAR Mobility	L'action pilote vise à réaliser un système de transports en commun unifié, créant une coordination unique pour l'ensemble du réseau de transports en commun du département du Var, afin de faciliter l'usage des transports et d'offrir une desserte cohérente sur l'ensemble du territoire, notamment pour le secteur du tourisme grâce à l'utilisation d'une seule carte de transport pour tous les modes de transport - bus, bateaux et trains régionaux.	Département du Var.	Projet pilote en cours de conception
CCI NCA	Création et promotion d'une landing page « Transport sur la Côte d'Azur »	Création d'une "landing page", qui présente l'offre de mobilité, destinée aux visiteurs et aux touristes (avec une attention particulière à l'offre de	Département des Alpes-Maritimes	Activité en cours

Partenaire	Action pilote	Description de l'action	Champ d'application territorial	État
		tarifs adaptés aux séjours de courte durée) et mise en place des actions de communication qui y sont associées. Outre la création de la landing page, la CCI Nice Côte d'Azur réalisera des campagnes de communication pour la promouvoir, à l'aide de flyers, d'affiches, de vidéos et de campagnes de <i>street marketing</i> .		

Tableau 1 – Actions pilotes identifiées dans le projet Mobimart Plus (Source: Report T3.2.1 Mobimart Plus)

## 2.1. Structure du questionnaire semi-structuré

L'équipe UNIGE-CIELI a défini la structure et le contenu de la "fiche pilote" fonctionnelle pour la capitalisation des résultats du projet, qui a été validée par le client Liguria Ricerche S.p.a. et le partenaire du projet Regione Sardegna (RAS) en charge de la composante T3. L'objectif de la fiche susmentionnée est d'identifier les principaux outils de capitalisation que les organismes publics italiens et français pourront utiliser à l'avenir pour assurer la transférabilité des résultats du projet après sa conclusion, grâce à la systématisation des projets pilotes réalisés dans le cadre du projet.<sup>2</sup>

L'indagine si pone l'obiettivo di esaminare la prospettiva dei principali attori coinvolti nell'ambito del progetto per indagare gli elementi relativi alla capitalizzazione delle principali risultanze progettuali al fine di individuare i vantaggi e gli ostacoli riscontrati e attesi.

La scheda di capitalizzazione delle azioni pilota consiste in un questionario semi-strutturato da far somministrare da ciascun partner di progetto ai soggetti che hanno realizzato le azioni pilota previste all'interno del progetto per le aree territoriali di competenza. Il questionario semi-strutturato presenta una struttura e dei contenuti funzionali a sondare l'opinione degli individui appartenenti al campione, prevedendo una serie di domande sia a risposta chiusa sia a risposta aperta, al fine di sollevare questioni e richiedere pareri e feedback che consentano all'intervistato di dare risposte non condizionate dalla prospettiva di analisi che guida il ricercatore/analista, seppure all'interno di griglie pre-strutturate che consentano una sintesi ed analisi dei risultati il più generalizzabile possibile.

D'un point de vue méthodologique, la mise en œuvre des activités du processus a d'abord prévu la préparation du questionnaire et son envoi par e-mail aux sujets cibles de l'échantillon, pour

<sup>2</sup> Dans le cadre des activités menées, le consultant UNIGE-CIELI s'est constamment coordonné avec le groupe de travail de Liguria Ricerche S.p.a. et avec M-Lab S.r.l., consultant de la Regione Sardegna..

un remplissage autonome préalable du questionnaire lui-même et ensuite la réalisation d'entretiens téléphoniques approfondis avec les sujets en charge de la mise en œuvre des projets pilotes réalisés par l'équipe de travail UNIGE-CIELI en ce qui concerne le contexte ligure et par les partenaires compétents en ce qui concerne les autres zones géographiques du projet.

La fiche de capitalisation des actions pilotes se compose des sections suivantes ::

### **1. Données de référence des actions pilotes**

Dans cette section, la personne interrogée est invitée à remplir un certain nombre de champs, dont l'objectif est d'identifier l'action pilote et la partie exécutante de référence, ainsi que la zone géographique de référence, les modes de transport concernés et le statut du projet pilote.

### **2. Description de l'action pilote**

Dans cette section, la personne interrogée est invitée à fournir une brève description des principaux objectifs de l'action pilote développée dans le cadre du projet MOBIMART PLUS, en se référant à ce qui est indiqué ponctuellement dans le produit T3.2.1 « Rapport sur les résultats obtenus grâce aux actions pilotes ».

### **3. Outils de capitalisation pour les actions pilotes**

La section centrale du questionnaire est axée sur les principaux outils identifiés par le groupe de recherche pour la capitalisation des principaux résultats qui sont issus des projets pilotes.

#### **3.1 Modèles de mise en œuvre d'accords et/ou d'outils**

Dans cette section, il a été demandé à la personne interrogée, à travers l'utilisation de questions filtres, de questions à réponses multiples et de questions ouvertes, de s'exprimer en ce qui concerne la mise en œuvre des différents types d'accords/outils fonctionnels nécessaires à la réalisation de systèmes de transport intégrés et à la capitalisation des actions développées au sein du programme pilote, tels que la conclusion d'accords de partenariat entre les sociétés de transport, de conventions entre les organismes publics et les opérateurs privés ainsi que la promotion de systèmes de gouvernance interrégionaux pour les transports intégrés. Ces outils pourraient contribuer, par exemple, à la création d'une équipe de contrôle visant à la coordination des politiques pour une gestion unifiée des transports, ou à la création d'un protocole commun entre les régions de la zone de coopération, ainsi qu'à la possibilité d'élaborer des actions de sensibilisation du public, des ateliers, des séminaires et des conférences.



Figure 2 Systèmes de capitalisation du projet MOBIMART PLUS: Modèles pour la mise en œuvre d'accords/outils (Source: groupe de travail UNIGE-CIELI).

### 3.2 Systèmes de suivi en cours d'exécution

Dans cette section, il a été demandé à la personne interrogée, à travers l'utilisation de questions « filtres », « à réponses multiples » et « ouvertes », de s'exprimer en ce qui concerne la réalisation des systèmes de suivi en phase d'exécution des programmes pilotes développés dans le cadre du projet afin d'identifier et d'évaluer si les objectifs attendus ont été atteints, tout en précisant les indicateurs qualitatifs et quantitatifs envisagés. La personne qui a répondu au questionnaire a également été invitée à commenter les prévisions du KPI qu'il serait pertinent d'inclure pour le suivi (telles que, par exemple, le nombre d'opérateurs concernés, la couverture géographique, la satisfaction de la demande, les titres de transport vendus ou la cohérence avec le diagramme de Gantt).

Niveau de l'interopérabilité des systèmes



Figure 3 Systèmes de capitalisation du projet MOBIMART PLUS: Systèmes de suivi en cours de mise d'exécution (Source: groupe de travail UNIGE-CIELI).

### 3.3 « Observatoire » pour le suivi

Dans cette section, il a été interrogée, à travers l'utilisation de réponses multiples et « ouvertes », de concerne l'éventuelle réalisation d'un des systèmes de tarification réalisés dans MOBIMART PLUS.



### des systèmes de tarification

demandé à la personne questions « filtres », « à s'exprimer en ce qui Observatoire relatif au suivi le cadre du projet



Figure 4 Systèmes de capitalisation du projet MOBIMART PLUS: « Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification (Source : groupe de travail UNIGE-CIELI).

### 3.4 Recommandations sur les lignes de conduite

Dans cette section, il a été demandé à la personne interrogée, à travers l'utilisation de questions « filtres », « à réponses multiples » et « ouvertes », de s'exprimer en ce qui concerne la réalisation la mise en œuvre des lignes de conduites s'adressant aux organismes publics pour le développement des transports publics coordonnés entre les régions concernées, avec une attention

particulière aux lignes de conduites relatives à la structuration des services, du ticketing et de la tarification (système tarifaire unifié et intégré).



Figure 5 Systèmes de capitalisation du projet MOBIMART PLUS : Recommandations sur les lignes de conduite (Source : groupe de travail UNIGE-CIELI).

#### 4. Technologies et autres outils de capitalisation pour les actions pilotes

Dans cette section, il a été demandé à la personne interrogée, par le biais de questions ouvertes, de s'exprimer sur les éventuels outils supplémentaires utilisés pour la capitalisation des actions pilotes qui n'ont pas été identifiées dans les sections précédentes du questionnaire, ceci en se référant notamment aux aspects liés à la mise en œuvre des technologies (*par exemple outil de calcul tarifaire, architecture de portail, etc.*) ou d'autres outils adoptés pour les systèmes de tarification intégrés (*par exemple, campagnes de promotion, méthodologies de profilage de la demande, etc.*) ou si elle estime que l'utilisation d'outils de capitalisation d'actions pilotes, outre de celles déjà utilisées, pourrait être utile.

##### 2.2 Entretiens approfondis

Grâce à l'entretien téléphonique « en profondeur », aussi appelé « in-depth interview », il a été possible de faire ressortir de la part de La personne qui a répondu au questionnaire d'autres observations d'une importance considérable aux fins de ce rapport et, plus généralement, pour la capitalisation des résultats du projet. En effet, cette technique de recherche qualitative, menée à travers des entretiens individuels intensifs qui ont été soumis à un petit nombre de sujets, a permis à la fois d'explorer la spécificité des différentes actions pilotes et d'extrapoler, à partir de chacune d'elles, ce qui est potentiellement utile, également en termes d'intégration et d'élargissement transfrontalier, pour le développement des initiatives des partenaires.

Cependant, tous les partenaires n'ont pas jugé nécessaire d'approfondir, à travers cet outil, les contenus recueillis par les sujets chargés de la mise en œuvre des questionnaires. Mais, pour

ceux qui ont procédé dans cette direction, ces derniers ont représenté une base de référence sur laquelle articuler une discussion moins structurée et plus détaillée.

### 3. Fiches de capitalisation des actions pilotes

#### 3.1 Région Ligurie

À partir des informations décrites de façon détaillée dans les fiches des projets pilotes et grâce à l'examen des parties prenantes identifiées dans le contexte territorial de référence, les programmes pilotes et les sujets chargés de leur mise en œuvre ont été sélectionnés. Pour la zone ligure qui relève de la compétence du partenaire du projet de la région Ligurie (à l'exception de ce qui a été développé par le partenaire du projet Ville de Gênes), ceci peut être résumé dans le tableau 2 suivant.

Action pilote	Sujet réalisateur	Contacts
Etude relative aux formes spécifiques de tarification en vigueur pour les déplacements ferroviaires transfrontaliers Italie-France	T-BRIDGE S.P.A. pour la Région Liguria	Francesco Misso f.misso@tbridge.it Camille Leotta c.leotta@tbridge.it Maryam Chegeni m.chegeni@tbridge.it
Planificateur de voyage Liguria Go	LIGURIA DIGITALE S.P.A.	Curri Gianluca g.curri@liguriadigitale.it Martinelli Roberto <a href="mailto:R.Martinelli@liguriadigitale.it">R.Martinelli@liguriadigitale.it</a>

Tableau 2 Actions pilotes menées dans le contexte ligure (Source : groupe de travail UNIGE-CIELI)

Les activités menées par l'équipe UNIGE-CIELI dans la cadre du produit T3.3.1 du projet MOBIMART PLUS ont permis de réaliser une importante occasion de confrontation avec les parties prenantes identifiées au sein du projet pour la zone territoriale relative au contexte ligure.

Compte tenu des objectifs et des contenus techniques du projet, en particulier en ce qui concerne la composante de mise en œuvre T3, la consolidation de la participation des différentes parties prenantes est en effet fondamentale pour poursuivre le développement des actions pilotes identifiées dans le cadre des activités du projet et pour démarrer, en outre, une activité d'information, de communication et de diffusion des résultats réalisés en vue de la capitalisation.

Le questionnaire semi-structuré (formulaire pour la capitalisation des actions pilotes) et les entretiens approfondis analysés dans ce chapitre seront, à travers une méthodologie de travail partagée que chaque partenaire du projet mettra en œuvre en relation avec les parties prenantes correspondant à chaque contexte territorial de référence, une occasion de confrontation liée aux éventuels outils de capitalisation des actions pilotes, adoptés ou en phase de sélection, et permettront de mettre en évidence les éventuels criticités liées à la mise en œuvre et à l'implémentation des systèmes tarifaires et de billettique intégrée transfrontière.

Cette approche méthodologique, ainsi que les outils de capitalisation identifiés (Modèles de mise en œuvre d'accords et/ou d'outils, Systèmes de suivi en cours d'exécution, « Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification, Recommandations sur les lignes de conduite), étant donné qu'ils se basent sur des modèles ayant un certain niveau de flexibilité, pourront également être appliqués et répliqués dans d'autres territoires transfrontaliers qui partagent des besoins similaires à ceux du projet MOBIMART PLUS.

### 3.1.1 Liguria GO – Utilisation du planificateur de voyage MOBIMART comme calculateur tarifaire des TPL

#### 1. Base de données de l'action pilote

Titre de l'action pilote	Planificateur de voyage LIGURIA GO
Sujets réalisateurs	Liguria Digitale pour la Région Ligurie
Zone géographique de compétence	Italie – France
Modes de transport concernés	Maritime Ferroviaire, Routier
État de réalisation	Conclu

#### 2. Description de l'action pilote

*Décrire les principaux objectifs de l'action pilote dans le cadre du projet Mobimart Plus.*

*Section à remplir par le partenaire du projet à partir de ce qui est indiqué dans le produit T3.2.1.*

Le projet a débuté avec une phase préliminaire, au cours de laquelle une étude des systèmes tarifaires dans l'ensemble de la zone de coopération a été réalisée. Cette étude visait à identifier les particularités des différents territoires en termes de systèmes et de modalités tarifaires.

Par la suite, dans le cadre du projet pilote, une nouvelle fonctionnalité a été insérée et intégrée dans le planificateur de voyage développé dans le cadre du projet MOBIMART PLUS. Outre la possibilité de planifier leur voyage en utilisant les différents systèmes de transport disponibles dans la zone de coopération, la fonctionnalité supplémentaire introduite permet aux utilisateurs de consulter la valeur tarifaire qui correspond à leur voyage.

Pour réaliser cette nouvelle fonctionnalité, il a fallu apporter des modifications à la fois à l'interface graphique et au moteur de l'algorithme utilisé pour le calcul des tarifs. Le format de feed GENERAL TRANSIT FEED SPECIFICATION (GTFS) a été élargi pour inclure une composante « tarifs », qui a permis de calculer les tarifs pour les différents itinéraires de voyage.

En résumé, le projet a impliqué une phase préliminaire d'étude des systèmes tarifaires de la zone de coopération, suivie de l'intégration d'une nouvelle fonctionnalité du planificateur de voyage MOBIMART PLUS. Cette fonctionnalité a permis aux utilisateurs de connaître la valeur tarifaire de leurs voyages grâce à l'extension du format GTFS pour inclure des informations relatives aux tarifs.

#### 3. Outils de capitalisation pour les actions pilotes

*Nous vous prions de bien vouloir remplir les sections suivantes relatives aux principaux outils identifiés pour la capitalisation des principaux résultats provenant des projets pilotes. Plus précisément, il vous est demandé de fournir une brève description dans les espaces appropriés et de donner votre avis sur la pertinence et l'efficacité de ces outils.*

### 3.1. Modèles de mise en œuvre d'accords/outils

- a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des accords ont-ils été conclus pour la mise en œuvre de solutions intégrées de transport / tarification ?

- OUI  
 NON

- b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

- c. Dans quelle mesure pensez-vous que les accords suivants puissent être efficaces pour mettre en œuvre des systèmes intégrés de transport transfrontalier ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Accords de partenariat entre sociétés de transport				X	
Systèmes de gouvernance suprarégionaux pour les transports intégrés				X	
Accords entre organismes publics et prestataires de services publics et privés (transport, tourisme, banques, etc.)					X

- d. Dans quelle mesure pensez-vous que les outils suivants puissent être efficaces pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Tables rondes permanentes régionales/interrégionales					X
Groupe de discussion			X		
Sensibilisation de la population				X	
Ateliers				X	
Séminaires et conférences				X	

- e. Quels autres outils, outre ceux énumérés au point précédent, considérez-vous pertinents pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ?

Autres financements qui couvrent les coûts de la mise en œuvre du projet.

- f. Dans le cadre du projet pilote développé par votre organisation, des outils et/ou des initiatives ont-ils été mis en place pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus (parmi ceux mentionnés dans les deux points précédents) ?

- OUI  
 NON

- g. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

### 3.2 Systèmes de suivi en cours d'exécution

- a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des systèmes de suivi ont-ils été mis en place afin d'évaluer si les objectifs attendus ont été atteints depuis l'implémentation du projet ?

- OUI  
 NON

- b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

Il est fait référence à des solutions de Analytics pour le suivi des visites sur la plate-forme via le logiciel Matomo, qui permet de fournir des informations sur le nombre d'utilisateurs de la plate-forme ainsi que sur leurs activités.

- c. Quels indicateurs (quantitatifs ou qualitatifs) ont été relevés dans le système de suivi ?

La définition d'indicateurs utiles pour comprendre comment les utilisateurs interagissent avec le portail en ligne MOBIMART PLUS est en cours d'évaluation.

- d. Quels autres indicateurs ou KPI (par rapport à ceux déjà mentionnés au point précédent) aurait-il intéressant de relever pour le suivi et pourquoi n'ont-ils pas été pris en considération ? (*par exemple, nombre d'opérateurs impliqués, couverture géographique, demande de satisfaction, titres de transport vendus, cohérence avec l'horaire GANTT, etc.*).

Nombre d'opérateurs impliqués, étendue géographique, demande satisfaite.

### 3.3. «Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de créer un observatoire de suivi des systèmes de tarification en vigueur pour ce qui concerne les projets pilotes réalisés dans le cadre du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Observatoire pour le suivi des systèmes de tarification					X

- b. Quels indicateurs considérez-vous les plus pertinents afin de procéder avec l'observatoire ? (par ex. tarif moyen par trajet, tarif moyen par km, répartition modale des trajets, modalités d'achat, etc.)

Tarif moyen par trajet, tarif moyen par kilomètre, modalité d'achat.

### 3.4 Recommandations sur les lignes de conduite

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de définir des lignes de conduite destinées, respectivement, aux Modalités de Ticketing, de fourniture de Services et de systèmes de Tarification en référence aux domaines suivants ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Domaine	Modalités de Ticketing	Prestations de Services	Systèmes de Tarification
Intégration et multimodalité	5/5	5/5	5/5
Participation de la communauté locale	2/5	4/5	2/5
Innovation et numérisation	3/5	4/5	4/5
Durabilité et connexion	5/5	4/5	4/5
Inclusivité et équité	5/5	4/5	5/5

- b. Quelles lignes de politique considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne les modalités de Ticketing (par exemple, type de canaux de vente, expansion à des tiers habilités à la vente, titre de transport électronique, modalités de paiement, calcul du meilleur tarif, etc.) ? Liste par ordre d'importance

1. Extension des canaux de vente
2. Titre de transport électronique
3. Modes de paiement (systèmes passifs innovants)
4. Meilleur tarif
5. Elargissement des tiers autorisés à vendre

- c. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne la prestation du service (par exemple, intégration entre les transports et d'autres secteurs complémentaires,

outils d'information, validation des titres de transport, calcul de la meilleure solution de voyage, etc.) ? Liste par ordre d'importance

1. Intégration entre les transports et d'autres secteurs complémentaires
2. Outils d'information/calcul de la meilleure solution de transport (description de l'offre de transport globale)
3. Validation des titres de transport

- d. Quelles lignes de conduite considérez-vous comme les plus pertinentes en ce qui concerne les outils et méthodes de tarification (*par exemple, tarifs intégrés entre opérateurs, formes multiples d'abonnement, remises, avantages, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

1. Tarifs intégrés entre opérateurs
2. Multiplicité des formes d'abonnement, remises, avantages

#### 4. Technologies et autres outils de capitalisation pour les actions pilotes

- a. Indiquer tous les autres outils utilisés pour la capitalisation des actions pilotes qui n'ont pas été identifiés dans les sections précédentes, en se référant en particulier aux aspects liés à l'implémentation des outils technologiques (*par exemple, outils de calcul tarifaire, architecture du portail, etc.*) ou d'autres outils adoptés pour les systèmes de tarification intégrés (*par exemple, campagnes de promotion, méthodologies de profilage de la demande, etc.*).

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

Une architecture SOA Service Oriented à des microservices a été réalisée. Le système a été planifié et construit selon une approche architecturale orchestrée, basée sur des services avec une subdivision en micro-services. Cela signifie que le système a été planifié pour être composé d'une série de services indépendants et autonomes, chacun représentant une fonctionnalité spécifique, mais capables de communiquer et de partager des informations et des données entre eux. Cette approche architecturale vise à améliorer l'efficacité, la gestion et l'évolutivité globale du système.

- b. Pensez-vous qu'il serait utile d'utiliser des outils pour la capitalisation des actions pilotes outre ceux déjà existants ?

La transition technologique de feeding en GTFS vers Netex / SIRI permettra l'utilisation d'une sémantique partagée et avancée pour le partage des données relatives aux horaires de transport, même en temps réel.

### 3.1.2 Étude relative aux formes spécifiques de tarification en vigueur pour les déplacements ferroviaires transfrontaliers Italie-France

#### 1. Base de données de l'action pilote

Titre de l'action pilote	Étude relative aux formes spécifiques de tarification en vigueur pour les déplacements ferroviaires transfrontaliers Italie-France
Sujets réalisateur	Région Ligurie grâce à l'interface avec le conseiller T-Bridge
Zone géographique de compétence	Transfrontalière (Italie-France)
Modes de transport concernés	Ferroviaire
État de réalisation	Étude terminée

#### 2. Description de l'action pilote

*Décrire les principaux objectifs de l'action pilote dans le cadre du projet Mobimart Plus.*

*Section à remplir par le partenaire du projet à partir de ce qui est indiqué dans le produit T3.2.1.*

L'Action Pilote de la Région Ligurie prévoit l'étude du système de tarification en vigueur pour les déplacements ferroviaires transfrontaliers entre l'Italie et la France conformément à l'objectif du projet MOBIMART PLUS ici à l'étude, ainsi que l'expérimentation d'un service de billettique intégrée intermodale transfrontalière en soutien au transport multimodal entre les régions

L'action pilote vise à analyser la liaison ferroviaire transfrontalière en vigueur entre Vintimille et la France sous tous ses aspects, à travers le développement des quatre macro-activités qui recouvrent les aspects suivants :

1. l'offre de transport ferroviaire entre l'Italie et la France, via Vintimille ;
2. la demande de mobilité ferroviaire transfrontalière entre l'Italie et la France, via Vintimille ;
3. les accords et les conventions entre États et opérateurs ferroviaires à la base de la réglementation du service ferroviaire transfrontalier et de l'utilisation de la gare ;
4. la tarification des liaisons ferroviaires transfrontalières, via Vintimille.

#### 3. Outils de capitalisation pour les actions pilotes

*Nous vous prions de bien vouloir remplir les sections suivantes relatives aux principaux outils identifiés pour la capitalisation des principaux résultats provenant des projets pilotes. Plus précisément, il vous est demandé de fournir une brève description dans les espaces appropriés et de donner votre avis sur la pertinence et l'efficacité de ces outils.*

##### 3.1. Modèles de mise en œuvre d'accords/outils

- a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des accords ont-ils été conclus pour la mise en œuvre de solutions intégrées de transport / tarification ?

- Oui  
 Non

- b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

- c. Dans quelle mesure pensez-vous que les accords suivants peuvent être efficaces pour la réalisation intégrée de systèmes de transport transfrontaliers ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Accords de partenariat entre sociétés de transport			X		
Systèmes de gouvernance suprarégionaux pour les transports intégrés					X
Accords entre organismes publics et prestataires de services publics et privés (transport, tourisme, banques, etc.)			X		

- d. Dans quelle mesure pensez-vous que les outils suivants puissent être efficaces pour capitaliser les résultats du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Tables rondes permanentes régionales/interrégionales					X
Groupe de discussion					X
Sensibilisation de la population			X		
Ateliers			X		
Séminaires et conférences		X			

- e. Quels outils supplémentaires, outre ceux énumérés au point précédent, considérez-vous pertinents pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ?

Participation des organismes nationaux et des ministères  
Mise à jour des accords entre États et États-Régions

- f. Dans le cadre du projet pilote développé par votre organisation, des outils et/ou des initiatives ont-ils été mis en place pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus (parmi ceux mentionnés dans les deux points précédents) ?

- Oui  
 Non

- g. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

### 3.2 Systèmes de suivi en cours d'exécution

- a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des systèmes de suivi ont-ils été mis en place afin d'évaluer si les objectifs attendus ont été atteints depuis l'implémentation du projet ?

- Oui  
 Non

- b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

- c. indicateurs (quantitatifs ou qualitatifs) ont été identifiés dans le système de suivi ?

- d. Quels autres indicateurs ou KPI (par rapport à ceux déjà mentionnés au point précédent) aurait-il intéressant de relever pour le suivi et pourquoi n'ont-ils pas été pris en considération ? (par exemple, nombre d'opérateurs impliqués, couverture géographique, demande de satisfaction, titres de transport vendus, cohérence avec l'horaire GANTT, etc.).

### 3.3. « Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de créer un observatoire de suivi des systèmes de tarification en vigueur pour ce qui concerne les projets pilotes réalisés dans le cadre du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Observatoire pour le suivi des systèmes de tarification					X

- b. Quels indicateurs considérez-vous les plus pertinents afin de procéder avec l'observatoire ? (par ex. tarif moyen par trajet, tarif moyen par km, répartition modale des trajets, modalités d'achat, etc.)

Pour chaque titre de transport (abonnements/aller simple/réductions) : tarif moyen par trajet et kilomètre, pourcentage d'utilisation de chaque canal de vente, modalité d'émission du titre de transport.

Pour les abonnements : réductions appliquées par rapport au prix du billet simple.

Nombre de titres de transport vendus en fonction du jour de la semaine, de la saison (hiver / été) et de la période (en semaine / férié).

### 3.4 Recommandations sur les lignes de conduite

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de définir des lignes de conduite destinées, respectivement, aux Modalités de Ticketing, de fourniture de Services et de systèmes de Tarification en référence aux domaines suivants ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Domaine	Modalités de Ticketing	Prestations de Services	Systèmes de Tarification
Intégration et multimodalité	5/5	5/5	4/5
Participation de la communauté locale	3/5	4/5	3/5
Innovation et numérisation	5/5	4/5	5/5
Durabilité et connexion	4/5	4/5	4/5
Inclusivité et équité	4/5	5/5	5/5

- b. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne les modalités de Ticketing (*par exemple, type de canaux de vente, expansion à des tiers habilités à la vente, titre de transport électronique, modalités de paiement, calcul du meilleur tarif, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- Intégration multimodale et multi-opérateurs, même dans des contextes transfrontaliers (dans la perspective MAAS)
- Info mobilité intégrée (dans la perspective de la MAAS)
- Titre de transport électronique
- Calcul du meilleur tarif
- Canaux de vente et modalité de paiement correspondante

- c. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne la prestation du service (*par exemple, intégration entre les transports et d'autres secteurs complémentaires, outils d'information, validation des titres de transport, calcul de la meilleure solution de voyage, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- Intégration multimodale et multi-opérateurs, même dans des contextes transfrontaliers (du point de vue de Maas)
- Infomobilité intégrée (dans la perspective MAAS)
- Calcul de la meilleure solution de voyage (planificateurs de voyage intégrés)

- d. Quelles lignes de conduite considérez-vous comme les plus pertinentes en ce qui concerne les outils et méthodes de tarification (*par exemple, tarifs intégrés entre opérateurs, formes multiples d'abonnement, remises, avantages, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- Intégration multimodale e multi-opérateur (même dans la perspective Maas)
- Uniformité des différentes formes de tarification, notamment en ce qui concerne les remises et les réductions
- Information claire et simple pour les utilisateurs sur les différentes formes de tarification

#### 4. Technologies et autres outils de capitalisation pour les actions pilotes

- a. Indiquer tous les autres outils utilisés pour la capitalisation des actions pilotes qui n'ont pas été identifiés dans les sections précédentes, en se référant en particulier aux aspects liés à l'implémentation des outils technologiques (*par exemple, outils de calcul tarifaire, architecture du portail, etc.*) ou d'autres outils adoptés pour les systèmes de tarification intégrés (*par exemple, campagnes de promotion, méthodologies de profilage de la demande, etc.*).

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

Dans le cadre du projet pilote de la région Ligurie « Étude relative aux formes spécifiques de tarification en vigueur pour les déplacements ferroviaires transfrontaliers Italie-France », aucune action de capitalisation n'a été entreprise car il s'agit d'une étude.

- b. Pensez-vous qu'il serait utile d'utiliser des outils pour la capitalisation des actions pilotes outre ceux déjà existants ?

Implication des parties prenantes locales / régionales/ nationales/ internationales lors des tables rondes techniques spécifiques et d'ateliers, afin d'évaluer :

L'applicabilité des révisions et intégrations aux réglementations actuellement en vigueur entre l'Italie et la France, en matière de tarification et de planification ferroviaire transfrontalière. Dans ce contexte, cependant, un processus de dialogue avec les autorités compétentes aux niveaux régional, national et supranational est nécessaire.

L'extension de l'étude à d'autres liaisons ferroviaires transfrontaliers (telles que les liaisons sur la ligne ferroviaire Vintimille-Tende) ou à d'autres liaisons transfrontalières avec d'autres modes de transport (telles que la liaison maritime Santa Teresa di Gallura – Bonifacio).

Les solutions technologiques en question sont développées de manière harmonieuse et ont un bon niveau de capitalisation ; Néanmoins, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour parvenir à une plus grande uniformité des conditions de tarification transfrontalières, qui sont actuellement plutôt fragmentées et inégales. Bien que le contexte italien et français présente des solutions d'intégration tarifaire, il n'existe à ce jour aucune intégration tarifaire au niveau supranational.

## 1. *Entretiens approfondis*

L'équipe UNIGE-CIELI a réalisé, dans le cadre des activités envisagées dans le cadre du produit T3.3.1, des entretiens téléphoniques approfondis avec les Sujets réalisateurs des actions pilotes liées au contexte territorial ligure.

Suite à l'entretien réalisé avec la société T-Bridge Spa, il est apparu que l'absence de gouvernance suprarégionale intégrée a créé une série de problèmes dans le secteur des transports publics transfrontaliers : sans une coopération efficace entre les régions et les États, il y a eu une fragmentation de plus en plus marquée des politiques et des systèmes tarifaires qui a généré une certaine confusion et des inconvénients pour les utilisateurs voyageant au-delà des frontières. Par exemple, une personne peut être obligée d'acheter plusieurs titres de transport pour voyager entre deux régions voisines, chacune avec ses propres tarifs et réglementations et cela en plus de créer un obstacle à la mobilité, décourage l'utilisation des transports en commun. Bien que le contexte italien et français présente des solutions d'intégration tarifaire, il n'existe actuellement aucune intégration tarifaire au niveau supranational.<sup>3</sup>

La personne qui a répondu au questionnaire a souligné l'importance de créer un système intégré de transport public transfrontalier, semblable à celui qui existe pour le transport local ; Une gouvernance partagée efficace au niveau suprarégional faciliterait la définition de politiques communes, de tarifs normalisés et permettrait la mise en œuvre d'un partage d'informations entre les différentes régions concernées. Cela permettrait aux usagers de bénéficier d'un service de transport plus simple, sans avoir à faire face aux difficultés liées aux différences tarifaires et réglementaires. Pour atteindre ces objectifs, le répondant suggère que des tables rondes et des réunions soient organisées entre toutes les parties intéressées, y compris les représentants des régions concernées, les autorités de transport, les sociétés de transport public, les utilisateurs et les experts de ce secteur. Ces tables rondes viseraient non seulement à planifier et à coordonner les différentes activités fonctionnelles, afin de développer des politiques et des initiatives communes, mais aussi à traiter des questions spécifiques liés à la tarification, à l'intégration des réseaux et aux infrastructures de transport.

Par ailleurs, selon la personne interrogée, il semble essentiel de promouvoir une culture de collaboration entre les différentes actions pilotes prévues et mises en œuvre dans le projet et les parties prenantes concernés dans le domaine de coopération; De ce point de vue, il convient de noter que l'absence d'une activité intégrée entre les différents projets pilotes a limité les possibilités de synergie à ce jour et a nui à l'obtention de résultats significatifs en vue de capitaliser sur les résultats. Grâce au partage des connaissances, des expériences et des bonnes pratiques, des solutions innovantes et efficaces pourraient être trouvées afin de relever les défis liés aux transports publics transfrontaliers.

Enfin, les résultats suite à l'activité d'entretien approfondi soulignent l'importance de l'inclusion de toutes les parties prenantes dans la phase de planification et d'élaboration des politiques tarifaires et des services de transport. Cela garantirait une plus grande représentativité et une meilleure prise en compte des différents besoins et perspectives. Une gouvernance inclusive et

---

<sup>3</sup> L'interview avec Madame Camille Lotta Functional Analyst, représentante de T-Bridge S.p.a., a été réalisée par l'équipe UNIGE-CIELI le 4 août 2023.

participative créerait un sentiment d'appropriation et d'implication parmi toutes les parties concernées, favorisant le succès et la durabilité des initiatives visant à améliorer les transports publics transfrontaliers.

Dans le cadre de l'entretien avec Liguria Digitale S.p.a., la personne interrogée, en référence aux possibilités de capitaliser sur les résultats obtenus grâce à la mise en œuvre du planificateur de voyage et des fonctionnalités supplémentaires connexes, a indiqué la possibilité d'intégrer au sein de la plate-forme une fonction supplémentaire dédiée à l'achat du titre de transport intégré.<sup>4</sup>

Là où il existe d'autres projets européens similaires à ceux qui ont permis le développement du projet MOBIMART PLUS, Liguria Digitale a l'intention de capitaliser les résultats déjà obtenus dans le cadre du présent projet. La personne interrogée souligne également comment la capitalisation future du projet pilote en question devra traiter des questions liées aux normes tarifaires, qui remplaceront la norme de référence actuelle.

La capitalisation du projet nécessitera donc une transition allant de la base de référence actuelle pour la tarification des systèmes de transport public locaux vers de nouveaux standards, évoluant ainsi vers une sémantique en format NetEx (Network Time Exchange), la future norme européenne pour l'échange de données sur les horaires de transport; le projet pilote a permis une première transition, grâce à l'utilisation du format GTFS, et sa capitalisation future nécessitera ensuite l'adoption du format NetEx afin de définir une sémantique plus avancée dans le domaine de la tarification et des horaires de transport.

Suite aux entretiens approfondis déjà réalisés, la personne interrogée souligne la nécessité de développer une schématisation des multiples modalités et composantes tarifaires afin d'obtenir un modèle de référence permettant une intégration plus simple des différentes solutions tarifaires développées par les opérateurs actifs dans la zone de coopération. Un autre profil particulièrement pertinent qui a émergé à la suite de l'entretien mené avec les responsables de projets concerne la disponibilité d'autres formes et de mécanismes de financement pour soutenir les moyens de subsistance futurs et la poursuite de la mise en œuvre des projets pilotes. La possibilité d'utiliser de nouvelles ressources financières pour couvrir les coûts de conception et de mise en œuvre des initiatives du projet est reconnue comme l'un des outils les plus pertinents et les plus efficaces pour capitaliser sur les résultats du projet MOBIMART PLUS.

Enfin, la personne interrogée a souligné que même en contexte, la nécessité de développer un « Observatoire des systèmes de recharge » avait été discutée et exprimée à plusieurs reprises, afin de permettre une plus grande coordination entre les opérateurs impliqués dans les transports publics locaux. Cet observatoire est considéré comme une condition nécessaire à la mise en place d'un système ordonné et partagé au niveau territorial, pour permettre la transition en faveur d'une intégration complète de la tarification dans les transports publics locaux à l'échelle nationale et dans une perspective transfrontalière.

---

<sup>4</sup> L'interview Monsieur Roberto Martinelli, représentant de Liguria Digitale S.p.a., a été réalisée par l'équipe UNIGE-CIELI le 4 août 2023.

### 3.2 Région autonome de la Sardaigne

Dans le produit T3.2.1 « Rapport sur les résultats obtenus grâce aux actions pilotes », la Région autonome de Sardaigne, partenaire, après un échange intense et un partage d'intentions et d'objectifs avec les parties prenantes, a présenté les caractéristiques fondamentales de son action pilote « Extension de l'intégration tarifaire à Sassari - Porto Torres - Alghero et dans les territoires partenaires ».

Compte tenu de ce qui vient d'être exprimé, dans les activités envisagées pour la rédaction de ce produit, le groupe de travail du partenaire RAS a considéré comme fondamentale l'implication des sociétés de transport, qui ont contribué jusqu'à présent de manière décisive à la définition de l'idée du projet et qui, à l'avenir, joueront un rôle de premier plan pour la future implémentation de l'action elle-même.

Le questionnaire semi-structuré (formulaire de capitalisation des actions pilotes) a donc été envoyé aux parties prenantes afin que chacune d'entre elles puisse exprimer, indépendamment et sans influences extérieures, ses propres opinions sur la question liée à la capitalisation des résultats, aussi bien en faisant référence à l'état d'avancement actuels qu'en se projetant vers un proche avenir. Ce n'est qu'après cette étape que les entretiens approfondis, fondamentaux pour la confrontation, ont été menés.

Le groupe de travail a donc eu pour tâche de faire la synthèse des contributions obtenues et, ce n'est que suite à une deuxième implication des parties prenantes, visant à vérifier le partage réel du produit unitaire, que la version finale a été élaborée et incluse dans ce document. Néanmoins, comme il est précisé dans le paragraphe suivant, il convient de remarquer qu'aucune divergence évidente n'a été détectée, en particulier pour ce qui a attiré aux aspects substantiels, mais que les contributions de chaque partie prenante ont permis d'enrichir organiquement le produit T3.3.1 en ce qui concerne la proposition du partenaire Région Autonome de la Sardaigne.

#### 3.2.1 Extension de l'intégration tarifaire dans la zone Sassari - Porto Torres - Alghero et dans les territoires partenaires.

##### 1. Base de données de l'action pilote

Titre de l'action pilote	Extension de l'intégration tarifaire dans la zone Sassari - Porto Torres Alghero et dans les territoires partenaires.
Sujets réalisateurs	Région autonome de Sardaigne
Zone géographique de compétence	Zone nord-ouest de la province de Sassari entre les villes de Sassari, Porto Torres et Alghero
Modes de transport concernés	Transports routiers publics, transport ferroviaire
État de réalisation	L'action pilote est conçue comme une extension du système d'intégration tarifaire déjà actif dans la zone de référence, aussi bien localement en incluant la ville d'Alghero et son aéroport qu'à l'avenir, dans un cadre transfrontalier, vers les territoires partenaires du projet Mobimart Plus.

## 2. Description de l'action pilote

*Décrire les principaux objectifs de l'action pilote dans le cadre du projet Mobimart Plus.*

*Section à remplir par le partenaire du projet à partir de ce qui est indiqué dans le produit T3.2.1.*

L'action pilote prévoit l'extension du système d'intégration tarifaire actuellement en vigueur sur le territoire de Sassari. Cette intégration prévoit actuellement la possibilité d'acheter un abonnement intégré, auprès des sociétés de transport opérant dans la zone, pour les déplacements qui ont lieu dans un rayon de 20 km autour de Sassari. L'extension prévoit également d'inclure des liaisons avec la ville d'Alghero et son aéroport "Riviera del Corallo". L'action pilote envisage également d'étendre ce système non seulement aux résidents de la Sardaigne mais également aux passagers qui proviennent des territoires partenaires, à condition que ces derniers disposent d'un abonnement intégré actif similaire à celui en vigueur dans la zone d'étude ou jugé compatible par les sociétés des territoires partenaires d'origine.

L'extension aux usagers, aussi bien aux résidents qu'à ceux provenant des territoires partenaires, pourrait avoir lieu, dans une première phase expérimentale, sans coût supplémentaire sur le titre de transport déjà détenu, sous réserve de l'enregistrement et du profilage du type d'usager, du motif du voyage et des déplacements prévus. La gratuité, dans le cadre de Mobimart Plus, est censée stimuler l'utilisation du nouveau transport intégré en permettant ainsi d'avoir une estimation de la demande potentielle et, par conséquent, d'effectuer le calibrage d'un modèle intégré qui deviendra pleinement opérationnel, avec des tarifs mis à jour en fonction de l'accord-cadre actuel.

L'action pilote a pour objectif général d'encourager l'augmentation de l'utilisation du transport public local grâce à l'extension de l'offre intégrée, destinée aussi bien aux usagers résidents qu'aux usagers provenant des territoires partenaires, avec une attention toute particulière aux touristes.

L'action pilote agit sur deux niveaux territoriaux différents. À l'échelle régionale, en effet, l'objectif est de jeter les bases afin d'étendre l'abonnement intégré, actuellement en vigueur dans un rayon de 20 km autour de la ville de Sassari, vers la ville d'Alghero et l'aéroport Alghero-Fertilia "Riviera del Corallo" dans le but d'accroître l'attractivité du titre de transport actuellement disponible également à d'autres publics cibles. A l'échelle transfrontalière internationale, il s'agit d'étudier les conditions de fonctionnement et de gestion qui puissent favoriser l'interopérabilité entre les territoires partenaires des titres de transport intégrés.

Par conséquent, les objectifs du projet sont résumés ci-dessous :

- augmentation de l'utilisation du Transport Public Local tant par les usagers résidents que par ceux de provenance extra-régionale ;
- élargissement de l'offre intégrée tant géographiquement que pour ce qui concerne l'implication des transporteurs ;
- dématérialisation du titre de transport intégré qui n'existe actuellement qu'en format papier ;
- réalisation de l'interopérabilité transfrontalière des titres de transport intégrés ;
- acquisition des données nécessaires à l'étude de la demande potentielle actuellement inexprimée (aussi bien pour le marché régional intérieur que pour celui transfrontalier) ;
- définition d'un modèle intégré évolutif tant au niveau territorial que pour les autres opérateurs de transport avec une attention particulière aux opérateurs de mobilité partagée (sharing) et de stationnement qui opèrent au niveau local, ainsi qu'aux opérateurs de transport aérien et naval

qui font la liaison avec le continent.

### 3 Outils de capitalisation pour les actions pilotes

Nous vous prions de bien vouloir remplir les sections suivantes relatives aux principaux outils identifiés pour la capitalisation des principaux résultats provenant des projets pilotes. Plus précisément, il vous est demandé de fournir une brève description dans les espaces appropriés et de donner votre avis sur la pertinence et l'efficacité de ces outils.

#### 3.1. Modèles de mise en œuvre d'accords/outils

a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des accords ont-ils été conclus pour mise en œuvre de solutions intégrées de transport / tarification ?

OUI  
 NON

b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

La convention signée en 2016 entre les sociétés TPL opérant dans la région de Sassari est à présent disponible, où un régime d'intégration tarifaire est en cours, ainsi que la mise à jour ultérieure datant d'août 2023. Toutefois, aucun protocole d'accord spécifique n'a été élaboré pour l'extension envisagée par l'action pilote.

c. Dans quelle mesure pensez-vous que les accords suivants puissent être efficaces pour mettre en œuvre des systèmes intégrés de transport transfrontalier ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Accords de partenariat entre sociétés de transport				X	
Systèmes de gouvernance suprarégionaux pour les transports intégrés					X
Conventions entre organismes publics et prestataires de services publics et privés (transports, tourisme, banques, etc.)				X	

d. Dans quelle mesure pensez-vous que les outils suivants puissent être efficaces pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Tables rondes Permanentes Régionales/interrégionales				X	
Groupe de discussion					X

Sensibilisation de la population					X
Ateliers			X		
Séminaires et conférences			X		

e. Quels autres outils, outre ceux énumérés au point précédent, considérez-vous pertinents pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ?

- Communication pour faire connaître les services.
- Facilité à repérer des informations par le biais de canaux diversifiés, tels que les réseaux sociaux, les médias, etc.

f. Dans le cadre du projet pilote développé par votre organisation, des outils et/ou des initiatives ont-ils été mis en place pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus (parmi ceux mentionnés dans les deux points précédents) ?

- Oui  
 Non

g. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée / en phase de réalisation au cours du projet.*

- Initiatives de sensibilisation à travers des communiqués de presse, des publications sur les réseaux sociaux et des informations présentes sur les sites web des sociétés de transport.

### 3.3 Systèmes de suivi en cours d'exécution

a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des systèmes de suivi ont-ils été mis en place afin d'évaluer si les objectifs attendus ont été atteints depuis l'implémentation du projet ?

- Oui  
 Non

b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée / en phase de réalisation au cours du projet.*

c. Quels indicateurs (quantitatifs ou qualitatifs) ont été relevés dans le système de suivi ?

L'Application actuellement utilisée pour la vente de titres de transport vous permettra de suivre

- Les données de fréquence des usagers

- Les données de vente de titres de transport.

d. Quels autres indicateurs ou KPI (par rapport à ceux déjà mentionnés au point précédent) auraient été intéressants à détecter à des fins de suivi et pourquoi n'ont-ils pas été pris en compte ? (*par exemple, nombre d'opérateurs impliqués, couverture géographique, demande de satisfaction, titres de transport vendus, cohérence avec l'horaire GANTT, etc.*).

- Nombre d'opérateurs impliqués
- Portée géographique et champ d'application
- Demande satisfaite
- Titres de transport vendus
- Niveau de satisfaction des utilisateurs pour ce qui concerne les besoins de déplacement (à relever à travers l'administration de questionnaires).
- Origine/Destination des déplacements (elle sera relevée pour les abonnements via l'App qui vient d'être rendue opérationnelle).

### 3.3. "Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de créer un observatoire de suivi des systèmes de tarification en vigueur pour ce qui concerne les projets pilotes réalisés dans le cadre du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Observatoire pour le suivi des systèmes de tarification				X	

- b. Quels indicateurs considérez-vous les plus pertinents afin de procéder avec l'observatoire ? (*par ex. tarif moyen par trajet, tarif moyen par km, répartition modale des trajets, modalités d'achat, etc.*)

- modalités d'achat
- systèmes de compensation
- tarif moyen de voyage
- modalités d'achat des titres de transports

### 3.4 Recommandations sur les lignes de conduite

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de définir des lignes de conduite destinées, respectivement, aux Modalités de Ticketing, de fourniture de Services et de systèmes de Tarification en référence aux domaines suivants ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Domaine	Modalités de Ticketing	Prestations de Services	Systèmes de Tarification
Intégration et multimodalité	5/5	5/5	5/5
Participation de la communauté locale	3/5	4/5	4/5
Innovation et numérisation	5/5	5/5	5/5
Durabilité et connexion	4/5	4/5	4/5
Inclusivité et équité	4/5	4/5	4/5

1. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne les modalités de Ticketing (*par exemple, type de canaux de vente, expansion à des tiers habilités à la vente, titre de transport électronique, modalités de paiement, calcul du meilleur tarif, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- Modalités de paiement
- Achat des titres de transport simplifié
- Calcul du meilleur tarif
- Facilité d'accès à l'achat (instrument intuitif et simple)
- Tarifs avantageux (économie pour l'utilisateur)

- c. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne la prestation du service (*par exemple, intégration entre les transports et d'autres secteurs complémentaires, outils d'information, validation des titres de transport, calcul de la meilleure solution de voyage, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- Outils pour l'information
- Intégration entre mobilité et d'autres domaines
- Calcul de la solution de voyage qui répond le mieux aux besoins des utilisateurs (en termes de modes de déplacement).

- d. Quelles lignes de conduite considérez-vous comme les plus pertinentes en ce qui concerne les outils et méthodes de tarification (*par exemple, tarifs intégrés entre opérateurs, formes multiples d'abonnement, remises, avantages, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- Tarifs intégrés entre opérateurs.
- Des facilités qui assurent des avantages lors de l'achat du titre de transport intégrée.

#### 4. Technologies et autres outils de capitalisation pour les actions pilotes

- a. Indiquer tous les autres outils utilisés pour la capitalisation des actions pilotes qui n'ont pas été identifiés dans les sections précédentes, en se référant en particulier aux aspects liés à

l'implémentation des outils technologiques (*par exemple, outils de calcul tarifaire, architecture du portail, etc.*) ou d'autres outils adoptés pour les systèmes de tarification intégrés (*par exemple, campagnes de promotion, méthodologies de profilage de la demande, etc.*).

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

1. procédure de profilage de l'utilisateur telle que reportée dans la description de l'action pilote.
2. dématérialisation du titre de transport par la vente via l'application.

- b. Pensez-vous qu'il serait utile d'utiliser des outils pour la capitalisation des actions pilotes outre ceux déjà existants ?

### 3.2.2 Entretiens approfondis

Dans le cadre des activités envisagées dans l'activité T3, pour soutenir le développement du produit T3.3.1, la province de Sassari a mené des entretiens avec les principales parties prenantes impliquées dans l'action pilote. Ces entretiens visaient à approfondir les thématiques proposées par le biais du questionnaire structuré et à recueillir d'autres observations.

Au cours des entretiens, l'importance des systèmes de gouvernance suprarégionaux est apparue comme un cadre à l'intérieur duquel élaborer des initiatives d'intégration tarifaire transfrontalière. En effet, mise à part l'importance des accords entre les opérateurs TPL ou, plus généralement, entre les opérateurs économiques de quelque nature que ce soit, il ne fait aucun doute qu'un cadre clair et bien défini des lignes directrices de la part des autorités suprarégionales contribue à stimuler une adaptation, plus ou moins spontanée, même pour les sujets qui se trouvent à l'intérieur de ce contexte particulier. De plus, l'activation d'accords entre les prestataires de services qui intègrent, avec ceux de la mobilité, des services de nature diversifiée, tels que ceux appartenant au secteur du tourisme, de la culture, des banques, etc., a été également été considéré comme une valeur ajoutée significative pouvant rendre le produit plus attractif.

En ce qui concerne les recommandations des lignes de conduite, les personnes qui ont répondu aux questionnaires ont souligné que la facilité d'accès à l'achat, grâce à des outils technologiques intuitifs et simples, est selon elles fondamentale, tout comme la possibilité de garantir à l'utilisateur, un lors de l'achat du titre de transport un prix avantageux, également grâce aux outils permettant de calculer la meilleure solution de voyage. Ce dernier point, en particulier, doit être compris non seulement du point de vue des tarifs, mais également du point de vue de la combinaison des modes de transport disponibles.

En ce qui concerne les outils de suivi et la mise en place d'un « observatoire » des systèmes de tarification proposés dans les actions pilotes, on a souligné l'importance d'inclure parmi les indicateurs les différentes caractéristiques des utilisateurs ainsi que celles de leurs déplacements (origine et destination, motif du voyage, etc.), leur niveau de satisfaction quant à la capacité du système à répondre aux besoins de mobilité et l'étendue de la couverture géographique. Il a également été jugé essentiel de comparer les tarifs, les systèmes de compensation adoptés, ainsi que les aspects techniques liés à la formule d'achat des titres de transport. Il est apparu que le

partage d'informations est considéré comme fondamental pour le succès des initiatives d'intégration transfrontalière tout comme la confrontation et le dialogue continu avec les réalisateurs du projet et les parties prenantes de tous les territoires partenaires.

En ce qui concerne les outils qui peuvent être considérés efficaces pour capitaliser sur les résultats du projet Mobimart Plus, une importance particulière a été accordée aux outils permettant d'impliquer les utilisateurs, actuels ou potentiels, à travers d'initiatives de sensibilisation (contenus publicitaires et d'information à l'intérieur de canaux de communication diversifiés tels que les sites et les réseaux sociaux des administrations ou des sociétés et les canaux d'information traditionnels) ainsi qu'au travers de réunions guidées entre les différentes parties prenantes (*focus group*). D'autres outils tels que les tables rondes et des réunions institutionnelles permanentes sous forme d'ateliers, de séminaires et de conférences ont été jugés moins incisifs.

### 3.3 Région Toscane

#### 3.3.1 Étude d'un système de billettique intégrée intermodale et de tarification intégrée sur le territoire de la Province de Lucques

##### 1. Base de données de l'action pilote

Titre de l'action pilote	Etude d'un système de billettique intégrée intermodale et de tarification intégrée sur le territoire de la province de Lucques
Sujets réalisateurs	Province de Lucques
Zone géographique de compétence	Province de Lucques (Municipalités de Versilia, Piana di Lucca, Media Valle del Serchio et Garfagnana). L'action pilote a impliqué la municipalité de Pise pour le HUB d'entrée considéré (aéroport Galilei) et la navette faisant la liaison aéroport-gare.
Modes de transport concernés	Transports publics locaux (TPL) sur bus, chemins de fer, navettes et systèmes de mobilité partagée.
État de réalisation	Elaboration de l'étude de faisabilité visant à la réalisation et à la démonstration du système de billetterie électronique afin de soutenir l'intégration tarifaire dans l'action pilote.

##### 2. Description de l'action pilote

*Décrire les principaux objectifs de l'action pilote dans le cadre du projet Mobimart Plus.*

*Section à remplir par le partenaire du projet à partir de ce qui est indiqué dans le produit T3.2.1.*

L'action pilote s'est basée sur l'étude de faisabilité d'un système intégré de billettique électronique (SBE) et le plan tarifaire correspondant établi sur le territoire de la Province de Lucques. Ce travail a permis de mieux cerner le contexte de référence tant du point de vue des services des TPL (routier et ferroviaire) et de la mobilité prévalant sur le territoire que d'un point de vue technologique/systémique, ceci en mettant l'accent sur les principales exigences à satisfaire, pour ce qui concerne les différentes catégories d'utilisateurs de référence et d'opérateurs/parties prenantes.

La faisabilité du système SBE a tenu compte des différents aspects nécessaires à sa réalisation, ceci depuis l'identification des parties prenantes, l'évaluation du contexte actuel jusqu'à la définition de solutions technologiques et numériques afin de garantir l'intégration tarifaire et l'utilisation de titres de transport multimodaux et interopérables. La solution a été principalement définie en fonction des besoins des touristes, avec une architecture ouverte de manière à permettre, au fur et à mesure, l'insertion de nouveaux outils destinés à des schémas tarifaires spécifiques et pouvant être étendue/répliquée en tenant compte aussi bien des opérateurs/services concernés que du contexte territorial

Ainsi, l'objectif principal de l'action pilote a été la définition d'un système de billettique, en faveur de la classe d'utilisateurs touristiques (nationaux et internationaux), en plus de celle des résidents pour se déplacer sur le territoire et atteindre les principales destinations touristiques et sites d'intérêt grâce à des outils numériques pour l'acquisition, la validation et le contrôle des titres de transport nécessaires. L'action pilote a été développée sur le territoire de la province de Lucques et de ses municipalités appartenant aux 4 zones territoriales impliquant les différents modes de TPL (ferroviaire / routier), ainsi que tous les services de mobilité active / partagée présents sur le territoire.

À cet égard, l'offre actuelle de services de transport et de mobilité présente sur le territoire et les plans tarifaires, également soumis à d'éventuelles actions complémentaires, ont été analysés.

Comme mentionné ci-dessus, cette étude a également permis d'identifier les caractéristiques

(fonctions, architecture, technologies et couches numériques) pour une possible solution technologique et un éventuel plan tarifaire intégré, ceci à travers un cas d'usage particulier qui a permis de mettre en évidence le niveau de couverture et de réponse relatif aux principaux besoins des touristes et des résidents à satisfaire

### 3. Outils de capitalisation pour les actions pilotes

*Nous vous prions de bien vouloir remplir les sections suivantes relatives aux principaux outils identifiés pour la capitalisation des principaux résultats provenant des projets pilotes. Plus précisément, il vous est demandé de fournir une brève description dans les espaces appropriés et de donner votre avis sur la pertinence et l'efficacité de ces outils.*

#### 3.1. Modèles de mise en œuvre d'accords/outils

a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des accords ont-ils été conclus pour la mise en œuvre de solutions intégrées de transport / tarification ?

- Oui  
 Non

b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée / en phase de réalisation au cours du projet.*

À ce jour, aucun accord n'a été officiellement ratifié, mais dans le but de consolider les résultats obtenus grâce à l'action pilote, un projet de protocole d'accord a été défini afin d'être signé par les opérateurs de transport et de mobilité, ainsi que par les Organismes impliqués dans l'étude. L'objectif de l'accord serait de :

- encourager à aller vers une collaboration plus étroite non seulement entre les autorités et les organismes institutionnels responsables des politiques de développement territorial liées au tourisme et aux transports locaux mais aussi avec les gestionnaires du système de transport public et de mobilité afin de promouvoir l'intégration entre planification régionale en matière d'infrastructures et de mobilité et planification territoriale liée au développement du tourisme et à la gestion des transports publics;
- impliquer activement tous les acteurs de la zone pouvant contribuer au développement et à la diffusion du modèle de billetterie partagée ;
- identifier, chacun en fonction de ses compétences, les outils financiers les plus adaptés pour faire en sorte que le modèle de billetterie intégrée se développe sur le territoire ;
- sensibiliser, grâce à la concertation et la communication, tous les acteurs régionaux et locaux qui peuvent contribuer, sur la base des modalités partagées, à la mise en œuvre du système de billetterie dans la zone pilote.

À cet égard, le protocole d'accord exige donc un éventuel « engagement » de la part des parties prenantes concernées pour :

- favoriser au cours de la programmation 2021-2027 toutes les collaborations possibles en fonction des opportunités offertes par les programmes européens ;
- partager toute donnée de service (topologie du réseau) et de tarification nécessaires au bon fonctionnement du système intégré ;
- identifier les ressources nécessaires à l'intégration du système de billetterie (local) actuellement en vigueur au système de billetterie électronique intégré ;
- adapter les procédures opérationnelles pour soutenir la gestion de l'ensemble du processus lié à la billetterie électronique intégrée ;
- Identifier des critères durables avec bon sens pour la répartition des revenus entre les transporteurs

impliqués ;

- Mettre à disposition leurs canaux de vente (par exemple points-info, les guichets, etc.) pour favoriser la promotion du titre intégré.

- c. Dans quelle mesure pensez-vous que les accords suivants puissent être efficaces pour mettre en œuvre des systèmes intégrés de transport transfrontalier ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Accords de partenariat entre sociétés de transport					X
Systèmes de gouvernance suprarégionaux pour les transports intégrés			X		
Accords entre organismes publics et prestataires de services publics et privés (transport, tourisme, banques, etc.)					X

- d. Dans quelle mesure pensez-vous que les outils suivants puissent être efficaces pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Tables rondes Permanentes Régionales/interrégionales					X
Groupe de discussion				X	
Sensibilisation de la population				X	
Ateliers		X			
Séminaires et conférences		X			

- e. Quels autres outils, outre ceux énumérés au point précédent, considérez-vous pertinents pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ?

Les résultats de l'étude réalisée dans le cadre de l'action pilote, mettent en évidence la nécessité de disposer d'outils technologiques et réglementaires doivent au niveau régional ou, au moins, au niveau provincial, pour permettre la définition, le développement et la gestion d'un système de téléticket intégré. Conformément aux dispositions des réglementations européennes les plus récentes (parmi lesquelles le « Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 », le « Règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 » et la « Directive 2010/40 / UE »), le « RAP – Region Access Point » a été défini et élaboré, c'est-à-dire le « nœud » à l'échelle régionale. Il a été développé par la Région Toscane, pour la collecte, l'agrégation et la mise à disposition via des services web / API spécifiques des données fournies par les différentes sources présentes sur le territoire régional dans le do-

maine de la mobilité et des transports.

Cet élément est essentiel car tous les opérateurs/prestataires des services TPL qui souhaitent offrir des produits de mobilité intégrés, pourront accéder aux informations nécessaires pour définir leur propre solution en adéquation avec les normes et atteindre ainsi leur objectif. Cependant, une gouvernance au niveau provincial est nécessaire, non seulement pour gérer les relations entre les différents opérateurs de la zone mais aussi pour conduire les opérateurs et les prestataires de services vers une utilisation correcte du RAP et enfin pour garantir de la part de tous les opérateurs impliqués un haut niveau de performance des services offerts et une qualité élevée des données fournies. La Province en tant que facilitateur de solutions intégrées autant les utilisateurs que pour les opérateurs.

- f. Dans le cadre du projet pilote développé par votre organisation, des outils et/ou des initiatives ont-ils été mis en place pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus (parmi ceux mentionnés dans les deux points précédents) ?

- Oui  
 Non

- g. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

La Région Toscane et la Province de Lucques ont activé la Table ronde locale en impliquant les Autorités, les sociétés et les entreprises capables de contribuer à l'encadrement du site pilote en termes de portée territoriale, de définition de la demande et de l'offre de services de mobilité. Pour cela, les acteurs suivants ont donc été invités à la table ronde :

- Région Toscane – partenaire du projet Mobimart Plus
- Province de Lucques – responsable du site pilote dans la région de Lucques
- MemEx Srl – société mandatée par la province de Lucques pour l'étude du système de billettique et du plan tarifaire intégré
- Autolinee Toscane – gestionnaire du service régional des TPL routiers
- Zone touristique « Piana di Lucca » – chef de file de la ville de Lucques
- Zone touristique « Versilia » – chef de file de la ville Forte dei Marmi
- Zone touristique « Garfagnana / Valle del Serchio » – chef de file de la ville de Castelnuovo Garfagnana.

### 3.2 Systèmes de suivi en cours d'exécution

- a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des systèmes de suivi ont-ils été mis en place afin d'évaluer si les objectifs attendus ont été atteints depuis l'implémentation du projet ?

- Oui  
 Non

- b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

Dans le cadre de l'action pilote, aucun système de suivi n'était prévu, car l'action consistait en l'élaboration et la validation d'une étude de faisabilité afin de définir un système intégré de billetterie et de son plan tarifaire. Dans l'étude, plusieurs parties prenantes ont été prises en considération, ceci en analysant l'offre actuelle des services, l'état relatif de l'implémentation des systèmes de billetterie électronique et le plan tarifaire mis en œuvre.

En outre, l'étude peut permettre d'identifier certains indicateurs (quantitatifs et / ou qualitatifs) permettant d'évaluer l'état de l'implémentation et le niveau de performance du système intégré mis en œuvre (indiqué au point c. ci-dessous).

c. Quels indicateurs (quantitatifs ou qualitatifs) ont été relevés dans le système de suivi ?

Certains des indicateurs identifiés à des fins de suivi sont les suivants :

Quantités :

1. Nombre de services intégrés ;
2. Nombre d'opérateurs intégrés ;
3. Nombre de modalités intégrés ;
4. Nombre d'utilisateurs enregistrés ;
5. Nombre de titres de transport intégrés achetés ;

Qualité :

1. Accessibilité accrue des services intégrés ;
2. Accessibilité accrue dans les zones concernées par les services ;
3. Disponibilité du système intégré ;

d. Quels autres indicateurs ou KPI (par rapport à ceux déjà mentionnés au point précédent) aurait-il intéressant de relever pour le suivi et pourquoi n'ont-ils pas été pris en considération ? (*par exemple, nombre d'opérateurs impliqués, couverture géographique, demande de satisfaction, titres de transport vendus, cohérence avec l'horaire GANTT, etc.*)

En ce qui concerne l'étude de faisabilité réalisée, le nombre de parties prenantes impliquées, limité mais certainement qualifié pour contribuer à la définition et à la validation de la solution/étude de faisabilité, a été jugé suffisant.

### 3.3. Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification

a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de créer un observatoire de suivi des systèmes de tarification en vigueur pour ce qui concerne les projets pilotes réalisés dans le cadre du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Observatoire pour le suivi des systèmes de tarification			X		

- b. Quels indicateurs considérez-vous les plus pertinents afin de procéder avec l'observatoire ? (par ex. *tarif moyen par trajet, tarif moyen par km, répartition modale des trajets, modalités d'achat, etc.*)

Pour chacun des services envisagés dans le cadre de l'action et pour ceux qui pourraient être inclus dans le système intégré de billetterie électronique, il serait nécessaire de procéder au suivi des différents aspects liés au système de tarification. Par exemple, évaluer comment s'effectuent :

1. L'enregistrement et l'accès au service ;
2. la planification du voyage ;
3. la sélection et l'achat du titre de transport ;
4. la validation du titre de transport et le contrôle de sa validité ;
5. le compte rendu du nombre de titres de transport achetés ;
6. la gestion des utilisateurs ;

Les indicateurs ci-dessus doivent être considérés à la fois en référence à toute plate-forme intégrée implémentée et au service / système individuel concerné.

### 3.3 Recommandations sur les lignes de conduite

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de définir des lignes de conduite destinées, respectivement, aux Modalités de Ticketing, de fourniture de Services et de systèmes de Tarification en référence aux domaines suivants ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Domaine	Modalités de Ticketing	Prestations de Services	Systèmes de Tarification
Intégration et multimodalité	5/5	5/5	5/5
Participation de la communauté locale	3/5	3/5	3/5
Innovation et numérisation	5/5	5/5	4/5
Durabilité et connexion	4/5	4/5	4/5
Inclusivité et équité	4/5	4/5	4/5

- b. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne les modalités de Ticketing (par exemple, *type de canaux de vente, expansion à des tiers habilités à la vente, titre de transport électronique, modalités de paiement, calcul du meilleur tarif, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

Parmi les lignes de conduite les plus pertinentes en ce qui concerne les modalités de billetterie, il convient de prendre en considération les aspects suivants :

- Niveau d'intégration de l'interface des systèmes de billetterie avec la plateforme de billetterie électronique intégrée ;
- modalité d'enregistrement des utilisateurs à différencier en fonction du type de services intégrés et du type d'utilisateur ;
- Typologie de titres de transport à prendre en considération (e-ticketing, QR-Code, EMV)

- Partage des informations nécessaires au bon fonctionnement du système de billetterie intégré (utilisation de protocoles standard au moins au niveau européen) ;
- Modes de paiement ;
- Modalité de validation du titre de transport acheté.

c. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne la prestation du service (*par exemple, intégration entre les transports et d'autres secteurs complémentaires, outils d'information, validation des titres de transport, calcul de la meilleure solution de voyage, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

Parmi les lignes de conduite les plus pertinentes en ce qui concerne la prestation du service, il convient de prendre en considération les suivantes :

- Niveau d'intégration des services de transport et de mobilité concernés (intermodalité et interopérabilité) également dans un contexte transfrontalier ;
- Niveau de transparence en termes de solutions de voyage proposées par la plateforme intégrée ou par d'autres outils/systèmes de billetterie utilisés par les utilisateurs ;
- Comme pour le système de billetterie, tenir compte des modalités de validation du titre de transport sur les différents moyens de transport impliqués pour le voyage prévu.

d. Quelles lignes de conduite considérez-vous comme les plus pertinentes en ce qui concerne les outils et méthodes de tarification (*par exemple, tarifs intégrés entre opérateurs, formes multiples d'abonnement, remises, avantages, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

Parmi les politiques les plus pertinentes en ce qui concerne les outils et les modalités de tarification, il convient de prendre en considération celles énumérées ci-dessous :

- Intégration tarifaire multimodale et multi-opérateurs ;
- Avantages pour l'achat de titres de transport intégrés ;
- Répartition des revenus entre les opérateurs concernés.

#### 4. Technologies et autres outils de capitalisation pour les actions pilotes

a. Indiquer tous les autres outils utilisés pour la capitalisation des actions pilotes qui n'ont pas été identifiés dans les sections précédentes, en se référant en particulier aux aspects liés à l'implémentation des outils technologiques (*par exemple, outils de calcul tarifaire, architecture du portail, etc.*) ou d'autres outils adoptés pour les systèmes de tarification intégrés (*par exemple, campagnes de promotion, méthodologies de profilage de la demande, etc.*).

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet*

Dans le cadre du projet pilote de la Région Toscane (« Etude d'un système intégré de billetterie intermodale et de tarification intégrée sur le territoire de la province de Lucques »), aucune action de capitalisation n'a été effectuée car il s'agit d'une étude de faisabilité.

b. Pensez-vous qu'il serait utile d'utiliser des outils pour la capitalisation des actions pilotes outre ceux déjà existants ?

Dans le cadre de l'étude, il est apparu que la réalisation d'un système de billetterie intégré et de son plan tarifaire peut se faire sur la base de deux aspects fondamentaux : l'aspect réglementaire/régulateur et l'aspect technologique. D'un point de vue technologique, nous pouvons affirmer que les systèmes et les outils disponibles aujourd'hui sur le marché permettent de concevoir et de définir des solutions capables de garantir toutes les fonctions typiques d'un système de billetterie intégré (informations aux utilisateurs, planification du voyage, sélection et achat du titre de transport, validation du titre de transport, etc.). Quoiqu'il en soit, il convient de souligner que, face au niveau technologique avancé, il persiste tout de même des aspects dus à la difficulté de mettre en œuvre un système de billetterie électronique intégré qui sont liés, en partie, au partage et à la protection des données sensibles de la part des opérateurs ainsi qu'à la concurrence commerciale entre différents opérateurs.

Au contraire, d'un point de vue réglementaire/régulateur, il est nécessaire que les différents acteurs, à savoir EE. LL., les administrations régionales et nationales ainsi que les opérateurs de transport et de mobilité, définissent des critères selon lesquels les directives et règlements qui s'y réfèrent, devront être élaborés afin qu'il y ait la possibilité de partager des solutions et des informations pouvant garantir la confidentialité nécessaire demandée par chacun de ces mêmes acteurs.

### 3.3.2 Environnement de simulation pour aider les entités et les gestionnaires de services TPL dans la révision du Système Tarifaire Régional et du planificateur de voyage avec calculateur du prix du titre de transport

Le questionnaire indiqué dans le paragraphe suivant se réfère, conjointement, aux deux actions pilotes identifiées par la province de Livourne : Environnement de simulation pour accompagner les Organismes et les Gestionnaires du service des TPL dans la révision du Système Tarifaire régional et planificateur de voyage avec calculateur du prix du titre de transport.

#### 1. Base de données de l'action pilote

Titre de l'action pilote	Environnement de simulation pour accompagner les Organismes et les Gestionnaires du service des TPL dans la révision du Système Tarifaire régional et planificateur de voyage avec calculateur du prix du titre de transport.
Sujets réalisateurs	Province de Livourne
Zone géographique de compétence	Province de Livourne
Modes de transport concernés	TPL sur route
État de réalisation	Conclu

#### 2. Description de l'action pilote

*Décrire les principaux objectifs de l'action pilote dans le cadre du projet Mobimart Plus.*

*Section à remplir par le partenaire du projet à partir de ce qui est indiqué dans le produit T3.2.1.*

L'environnement de simulation prévoit les composantes suivantes :

- a) composante qui permet l'attribution "facilitée" des arrêts aux zones tarifaires, soit en dessinant les zones tarifaires sur une carte (et en associant automatique des arrêts situés dans cette zone dessinée à cette zone tarifaire spécifique), soit par attribution logique (textuelle) ; cette composante permet d'insérer en masse, dans un format standard, des zones tarifaires déjà existantes et de modifier les zones tarifaires préalablement dessinées ou insérées;
- b) composante de numérisation des matrices tarifaires ; avec possibilité d'importer, en format standard (ex. csv), pour chaque classe tarifaire, les liens déjà existants entre les zones tarifaires ;
- c) composante "Calculateur du coût de la solution de voyage" qui, sur la base des composantes précédentes, est en mesure d'associer le coût d'une solution de voyage à une demande de déplacement entre deux points situés à l'intérieur du territoire régional.

Calculateur : intégration d'un calculateur tarifaire dans le système provincial d'infomobilité B On Time. Le planificateur de voyage provincial est également en mesure de fournir des informations sur le coût de chaque solution de voyage recherchée par les utilisateurs.

Il est également possible d'acquérir, pour les services du réseau faible offerts par la Province, les titres de transport proposés par le planificateur de voyage pour les différentes solutions de voyage recherchées par les utilisateurs.

Il est également possible d'acheter, pour les services du réseau faible offerts par la Province, les titres de transport proposés par le planificateur de voyages pour les différentes solutions de voyage recherchées par les utilisateurs.

### 3 Outils de capitalisation pour les actions pilotes

Nous vous prions de bien vouloir remplir les sections suivantes relatives aux principaux outils identifiés pour la capitalisation des principaux résultats provenant des projets pilotes. Plus précisément, il vous est demandé de fournir une brève description dans les espaces appropriés et de donner votre avis sur la pertinence et l'efficacité de ces outils.

#### 3.1. Modèles de mise en œuvre d'accords/outils

a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des accords ont-ils été conclus pour la mise en œuvre de solutions intégrées de transport / tarification ?

- Oui  
 Non

b Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

c. Dans quelle mesure pensez-vous que les accords suivants puissent être efficaces pour mettre en œuvre des systèmes intégrés de transport transfrontalier ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Accords de partenariat entre sociétés de transport				X	
Systèmes de gouvernance suprarégionaux pour les transports intégrés		X			
Conventions/accords entre entités publiques et prestataires de services publics et privés (transport, tourisme, banques, etc.)				X	

d. Dans quelle mesure pensez-vous que les outils suivants puissent être efficaces pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Tables rondes permanentes Régionales/interrégionales	X				
Groupe de discussion			X		
Sensibilisation de la population	X				
Ateliers			X		
Séminaires et conférences			X		

- e. Quels autres outils, outre ceux énumérés au point précédent, considérez-vous pertinents pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ?

Outils réglementaires

- f. Dans le cadre du projet pilote développé par votre organisation, des outils et/ou des initiatives ont-ils été mis en place pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus (parmi ceux mentionnés dans les deux points précédents) ?

- Oui  
 Non

- g. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

Implication des autorités locales provinciales dans les activités du projet et participation à la conférence finale du projet.

### 3.2 Systèmes de suivi en cours d'exécution

- a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des systèmes de suivi ont-ils été mis en place afin d'évaluer si les objectifs attendus ont été atteints depuis l'implémentation du projet ?

- Oui  
 Non

- b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

Le logiciel de vente des titres de transport permet d'avoir un compte rendu des transactions effectuées et des titres de transport vendus.

- c. Quels indicateurs (quantitatifs ou qualitatifs) ont été relevés dans le système de suivi ?

Transactions liées à l'achat de titres de transport sur la plateforme B On Time.  
Titres de transport vendus.

- d. Quels autres indicateurs ou KPI (par rapport à ceux déjà mentionnés au point précédent) aurait-il intéressant de relever pour le suivi et pourquoi n'ont-ils pas été pris en considération ? (*par exemple, nombre d'opérateurs impliqués, couverture géographique, demande de satisfaction, titres de transport vendus, cohérence avec l'horaire GANTT, etc.*).

Aucun

### 3.3. Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification

- a. quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de créer un observatoire de suivi des systèmes de tarification en vigueur pour ce qui concerne les projets pilotes réalisés dans le cadre du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Observatoire pour le suivi des systèmes de tarification			X		

- b. Quels indicateurs considérez-vous les plus pertinents afin de procéder avec l'observatoire ? (par ex. tarif moyen par trajet, tarif moyen par km, répartition modale des trajets, modalités d'achat, etc.)

Titre de transport acheté  
Modalité d'achat  
Relation O/D concernée

### 3.3 Recommandations sur les lignes de conduite

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de définir des lignes de conduite destinées, respectivement, aux Modalités de Ticketing, de fourniture de Services et de systèmes de Tarification en référence aux domaines suivants ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Domaine	Modalités de Ticketing	Prestations de Services	Systèmes de Tarification
Intégration et multimodalité	2/5	2/5	5/5
Participation de la communauté locale	1/5	1/5	1/5
Innovation et numérisation	5/5	5/5	2/5
Durabilité et connexion	2/5	2/5	2/5
Inclusivité et équité	2/5	5/5	5/5

- b. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne les modalités de Ticketing (par exemple, type de canaux de vente, expansion à des tiers habilités à la vente, titre de transport électronique, modalités de paiement, calcul du meilleur tarif, etc.) ? Liste par ordre d'importance

1. Augmentation du nombre de personnes autorisées à la vente
2. Titre de transport électronique
3. Modalités de paiement

- 2 Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne la prestation du service (*par exemple, intégration entre les transports et d'autres secteurs complémentaires, outils d'information, validation des titres de transport, calcul de la meilleure solution de voyage, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- 1 Validation
- 2 Calcul d'une meilleure solution de voyage

- 3 Quelles lignes de conduite considérez-vous comme les plus pertinentes en ce qui concerne les outils et méthodes de tarification (*par exemple, tarifs intégrés entre opérateurs, formes multiples d'abonnement, remises, avantages, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- 1 Tarifs intégrés
- 2 Tarifs forfaitaires

#### 4. Technologies et autres outils de capitalisation pour les actions pilotes

- a. Indiquer tous les autres outils utilisés pour la capitalisation des actions pilotes qui n'ont pas été identifiés dans les sections précédentes, en se référant en particulier aux aspects liés à l'implémentation des outils technologiques (*par exemple, outils de calcul tarifaire, architecture du portail, etc.*) ou d'autres outils adoptés pour les systèmes de tarification intégrés (*par exemple, campagnes de promotion, méthodologies de profilage de la demande, etc.*).

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

- b. Pensez-vous qu'il serait utile d'utiliser des outils de capitalisation des actions pilotes en plus de celles déjà entreprises ?

### 3.4 Ville de Gênes

#### 3.4.1 Instant Lane Access -ILA

##### 1. Base de données de l'action pilote

Titre de l'action pilote	ILA-(Instant-Lane-Access-)
Sujets réalisateurs	AMT GENOVA S.p.A
Zone géographique de compétence	Ville métropolitaine de Gênes
Modes de transport concernés	Transport en bus et en train Gênes-Casella
État de réalisation	Actif sur le territoire

##### 2. Description de l'action pilote

*Décrire les principaux objectifs de l'action pilote dans le cadre du projet Mobimart Plus.*

Section à remplir par le partenaire du projet à partir de ce qui est indiqué dans le produit T3.2.1.

ILA est le projet d'expérimentation de paiement sans contact permettant d'accéder rapidement et facilement aux titres de transport, valables sur l'ensemble du réseau AMT à l'aide d'une carte de crédit, de débit et rechargeable sans contact grâce aux circuits Visa, Mastercard, Maestro, VPay, pouvant également être rechargée en ligne par l'intermédiaire d'une montre connectée, d'un smartphone ou d'un portable ayant accès aux applications Apple Pay, GPay et SamsungPay, le tout au meilleur tarif, en effectuant un paiement unique en fin de journée. Le Best Fare multi-passager : 4 personnes avec une seule carte bancaire.

##### 3. Outils de capitalisation pour les actions pilotes

*Nous vous prions de bien vouloir remplir les sections suivantes relatives aux principaux outils identifiés pour la capitalisation des principaux résultats provenant des projets pilotes. Plus précisément, il vous est demandé de fournir une brève description dans les espaces appropriés et de donner votre avis sur la pertinence et l'efficacité de ces outils.*

###### 3.1. Modèles de mise en œuvre d'accords/outils

a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des accords ont-ils été conclus pour la mise en œuvre de solutions intégrées de transport / tarification ?

Oui

Non

b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

- c. Dans quelle mesure pensez-vous que les accords suivants puissent être efficaces pour mettre en œuvre des systèmes intégrés de transport transfrontalier ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Accords de partenariat entre sociétés de transport				X	
Systèmes de gouvernance suprarégionaux pour les transports intégrés			X		
Conventions entre organismes publics et prestataires de services publics et privés (transports, tourisme, banques, etc.)					X

- d. Dans quelle mesure pensez-vous que les outils suivants puissent être efficaces pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Tables rondes Permanentes Régionales/interrégionales				X	
Groupe de discussion					X
Sensibilisation de la population					X
Ateliers				X	
Séminaires et conférences					X

- e. Quels autres outils, outre ceux énumérés au point précédent, considérez-vous pertinents pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ?

Enquête spécifique sur le public cible dans un contexte transfrontalier.

- f. Dans le cadre du projet pilote développé par votre organisation, des outils et/ou des initiatives ont-ils été mis en place pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus (parmi ceux mentionnés dans les deux points précédents) ?

Oui

X

Non

g. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

### 2.3 Systèmes de suivi en cours d'exécution

a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des systèmes de suivi ont-ils été mis en place afin d'évaluer si les objectifs attendus ont été atteints depuis l'implémentation du projet ?

Oui  
 Non

b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

Mesure de la satisfaction de l'action pilote développée sur le territoire par les utilisateurs.

c. Quels indicateurs (quantitatifs ou qualitatifs) ont été relevés dans le système de suivi ?

Mesure de la tendance d'achat dans un laps de temps limité.

d. Quels autres indicateurs ou KPI (par rapport à ceux déjà mentionnés au point précédent) aurait-il intéressant de relever pour le suivi et pourquoi n'ont-ils pas été pris en considération ? (*par exemple, nombre d'opérateurs impliqués, couverture géographique, demande de satisfaction, titres de transport vendus, cohérence avec l'horaire GANTT, etc.*)

Données de vente sur un canal distribué de façon analogue, lancé sur d'autres zones du partenariat. Il n'a pas été possible de mettre en œuvre cette observation parce qu'aucun opérateur n'a mené une action pilote similaire.

### 3.3 "Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification

a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de créer un observatoire de suivi des systèmes de tarification en vigueur pour ce qui concerne les projets pilotes réalisés dans le cadre du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Observatoire pour le suivi des systèmes de tarification				X	

- b. Quels indicateurs considérez-vous les plus pertinents afin de procéder avec l'observatoire ? (*par ex. tarif moyen par trajet, tarif moyen par km, répartition modale des trajets, modalités d'achat, etc.*)

Tarif moyen par trajet, données de vente paramétrées sur des données numériques des utilisateurs.

#### 2.4 Recommandations sur les lignes de conduite

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de définir des lignes de conduite destinées, respectivement, aux modalités de Ticketing, de fourniture de Services et de systèmes de Tarification en référence aux domaines suivants ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Domaine	Modalité de Ticketing	Prestations de Services	Systèmes de Tarification
Intégration et multimodalité	5/5	3/5	5/5
Participation de la communauté locale	5/5	5/5	5/5
Innovation et numérisation	5/5	5/5	4/5
Durabilité et connexion	3/5	5/5	3/5
Inclusivité et équité	4/5	5/5	5/5

- b. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne les modalités de Ticketing (*par exemple, type de canaux de vente, expansion à des tiers habilités à la vente, titre de transport électronique, modalités de paiement, calcul du meilleur tarif, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

Best fare multi-passagers / accessibilité territoriale

- c. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne la prestation du service (*par exemple, intégration entre les transports et d'autres secteurs complémentaires, outils d'information, validation des titres de transport, calcul de la meilleure solution de voyage, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

Multimodalité / validation immédiate.

- d. Quelles lignes politiques considérez-vous comme les plus pertinentes en ce qui concerne les outils et méthodes/modalités de tarification (*par exemple, tarifs intégrés entre opérateurs, formes multiples d'abonnement, remises, avantages, etc.*) ? Liste par ordre d'importance.

Intégration/promotions sur une plus grande utilisation.

#### 4. Technologies et autres outils de capitalisation pour les actions pilotes

- a. Indiquer tous les autres outils utilisés pour la capitalisation des actions pilotes qui n'ont pas été identifiés dans les sections précédentes, en se référant en particulier aux aspects liés à l'implémentation des outils technologiques (*par exemple, outils de calcul tarifaire, architecture du portail, etc.*) ou d'autres outils adoptés pour les systèmes de tarification intégrés (*par exemple, campagnes de promotion, méthodologies de profilage de la demande, etc.*).

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

Géolocalisation des validateurs pour calculer le tarif d'accès/communication multicanale

- b. Pensez-vous qu'il serait utile d'utiliser des outils pour la capitalisation des actions pilotes outre ceux déjà existants ?

Groupes de discussion entre les opérateurs impliqués.

### 3.5 Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Var

#### 3.5.1 Var Mobility

##### 1. Base de données de l'action pilote

Titre de l'action pilote	VAR MOBILITY
Sujets réalisateurs	Organe de coordination TPM en qualité qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité urbaine
Zone géographique de compétence	Département du VAR
Modes de transport concernés	Tous les réseaux urbains de la région (bus, trains, bateaux, etc.)
État de réalisation	

##### 2. Description de l'action pilote

*Décrire les principaux objectifs de l'action pilote dans le cadre du projet Mobimart Plus.*

*Section à remplir par le partenaire du projet à partir de ce qui est indiqué dans le produit T3.2.1.*

L'action pilote vise à réaliser un système de transports en commun unifié, créant une coordination unique pour l'ensemble du réseau de transports en commun du département du Var, afin de faciliter l'usage des transports et d'offrir une desserte cohérente sur l'ensemble du territoire, notamment pour le secteur du tourisme grâce à l'utilisation d'une seule carte de transport pour tous les modes de transport - bus, bateaux et trains régionaux.

L'objectif principal de cette action est d'élaborer le cahier des charges pour la création d'un unique programme de contrôle (hyperviseur) pour tous les modes de transport, ainsi que d'encourager l'utilisation des transports publics pour le secteur du tourisme, en intégrant tous les réseaux du service des transports publics du département et en proposant un système de billettique, qui facilitera l'accès et l'utilisation des services de transport tout en réduisant les barrières administratives.

Un autre objectif, commun à l'action pilote et au projet Mobimart Plus, est la numérisation des titres de transport, qui améliorera non seulement la qualité des produits mais qui réduira également les coûts et la pollution liés à l'émission de titres de transport sur support papier, ainsi que l'introduction d'une nouvelle application mobile ou la création d'un nouveau site web pour faciliter l'achat de billets.

##### 3. Outils de capitalisation pour les actions pilotes

*Nous vous prions de bien vouloir remplir les sections suivantes relatives aux principaux outils identifiés pour la capitalisation des principaux résultats provenant des projets pilotes. Plus précisément, il vous est demandé de fournir une brève description dans les espaces appropriés et de donner votre avis sur la pertinence et l'efficacité de ces outils.*

###### 3.1. Modèles de mise en œuvre d'accords/outils

- a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des accords ont-ils été conclus pour la mise en œuvre de solutions intégrées de transport / tarification ?

- OUI  
 NON

- b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

- c. Dans quelle mesure pensez-vous que les accords suivants puissent être efficaces pour mettre en œuvre des systèmes intégrés de transport transfrontalier ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Accords de partenariat entre sociétés de transport					
Systèmes de gouvernance suprarégionaux pour les transports intégrés					
Conventions entre organismes publics et prestataires de services publics et privés (transports, tourisme, banques, etc.)					

- d. Dans quelle mesure pensez-vous que les outils suivants puissent être efficaces pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Tables rondes Permanentes Régionales/interrégionales					
Groupe de discussion					
Sensibilisation de la population					
Atelier					
Séminaires et conférences					

- e. Quels autres outils, outre ceux énumérés au point précédent, considérez-vous pertinents pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ?

- f. Dans le cadre du projet pilote développé par votre organisation, des outils et/ou des initiatives ont-ils été mis en place pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus (parmi ceux mentionnés dans les deux points précédents) ?

OUI

NON

g. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

### 3.2 Systèmes de suivi en cours d'exécution

a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des systèmes de suivi ont-ils été mis en place afin d'évaluer si les objectifs attendus ont été atteints depuis l'implémentation du projet ?

OUI

NON

b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

c. Quels indicateurs (quantitatifs ou qualitatifs) ont été relevés dans le système de suivi ?

d. Quels autres indicateurs ou KPI (par rapport à ceux déjà mentionnés au point précédent) aurait-il intéressant de relever pour le suivi et pourquoi n'ont-ils pas été pris en considération ? *(par exemple, nombre d'opérateurs impliqués, couverture géographique, demande de satisfaction, titres de transport vendus, cohérence avec l'horaire GANTT, etc.).*

### 3.3. "Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification

a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de créer un observatoire de suivi des systèmes de tarification en vigueur pour ce qui concerne les projets pilotes réalisés dans le cadre du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Observatoire pour le suivi des systèmes de tarification					

b. Quels indicateurs considérez-vous les plus pertinents afin de procéder avec l'observatoire ? *(par*

ex. tarif moyen par trajet, tarif moyen par km, répartition modale des trajets, modalités d'achat, etc.)

### 3.3 Recommandations sur les lignes de conduite

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de définir des lignes de conduite destinées, respectivement, aux modalités de Ticketing, de fourniture de Services et de systèmes de Tarification en référence aux domaines suivants ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Domaine	Modalité de Ticketing	Prestations de Services	Systèmes de Tarification
Intégration et multimodalité	/5	/5	/5
Participation de la communauté locale	/5	/5	/5
Innovation et numérisation	/5	/5	/5
Durabilité et connexion	/5	/5	/5
Inclusivité et équité	/5	/5	/5

- b. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne les modalités de Ticketing (*par exemple, type de canaux de vente, expansion à des tiers habilités à la vente, titre de transport électronique, modalités de paiement, calcul du meilleur tarif, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- c. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne la prestation du service (*par exemple, intégration entre les transports et d'autres secteurs complémentaires, outils d'information, validation des titres de transport, calcul de la meilleure solution de voyage, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- d. Quelles lignes de conduite considérez-vous comme les plus pertinentes en ce qui concerne les outils et méthodes de tarification (*par exemple, tarifs intégrés entre opérateurs, formes multiples d'abonnement, remises, avantages, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

## 4. Technologies et autres outils de capitalisation pour les actions pilotes

- a. Indiquer tous les autres outils utilisés pour la capitalisation des actions pilotes qui n'ont pas été identifiés dans les sections précédentes, en se référant en particulier aux aspects liés à

l'implémentation des outils technologiques (*par exemple, outils de calcul tarifaire, architecture du portail, etc.*) ou d'autres outils adoptés pour les systèmes de tarification intégrés (*par exemple, campagnes de promotion, méthodologies de profilage de la demande, etc.*).

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

- b. Pensez-vous qu'il serait utile d'utiliser des outils pour la capitalisation des actions pilotes outre ceux déjà existants ?

### 3.6 Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur

#### 3.6.1 Création et promotion d'une landing page « Transport sur la Côte d'Azur »

##### 1. Base de données de l'action pilote

Titre de l'action pilote	Création et promotion d'une landing page « Transport sur la Côte d'Azur ».
Sujets réalisateurs	CCI NICE CÔTE D'AZUR
Zone géographique de compétence	Alpes-Maritimes
Modes de transport concernés	Services de transport public et de mobilité conventionnés (autopartage, vélos, trottinettes, scooters en libre-service, etc.)
État de réalisation	Réalisation terminée - Principales campagnes promotionnelles réalisées. Dernière campagne promotionnelle en cours (webmarketing).

##### 2. Description de l'action pilote

*Décrire les principaux objectifs de l'action pilote dans le cadre du projet Mobimart Plus.*

*Section à remplir par le partenaire du projet à partir de ce qui est indiqué dans le produit T3.2.1.*

Création d'une "landing page" présentant l'offre de mobilité destinée aux visiteurs et aux touristes (avec une attention particulière à l'offre de tarifs adaptés aux séjours de courte durée dans les Alpes Maritimes) et mise en place des actions de communication qui y sont associées.

Le projet pilote concentrera sur une seule page, en 3 langues (français, italien et anglais) les informations essentielles, à fournir aux touristes qui ne connaissent pas l'organisation « institutionnelle » des acteurs de la mobilité dans le département, concernant les différentes typologies de titres de transport disponibles et l'offre de mobilité qui permet de satisfaire leurs exigences de voyage ou de séjour à courte durée.

Outre la création de la landing page, la CCI Nice Côte d'Azur réalisera des campagnes de communication pour la promouvoir, à l'aide de flyers, d'affiches, de vidéos et de campagnes de street marketing.

Lien vers la page de destination : [www.french-riviera-transport.com](http://www.french-riviera-transport.com)

##### 3. Outils de capitalisation pour les actions pilotes

*Nous vous prions de bien vouloir remplir les sections suivantes relatives aux principaux outils identifiés pour la capitalisation des principaux résultats provenant des projets pilotes. Plus précisément, il vous est demandé de fournir une brève description dans les espaces appropriés et de donner votre avis sur la pertinence et l'efficacité de ces outils.*

###### 3.1. Modèles de mise en œuvre d'accords/outils

- a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des accords ont-ils été conclus pour la mise en œuvre de solutions intégrées de transport / tarification ?

X

- OUI  
 NON

b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

La landing page est un service d'information intégré pour les Alpes-Maritimes.

De plus, sa conception respecte

- ⇒ Évolutivité : La présentation des offres de mobilité et des tarifs correspondants est conçue pour permettre l'ajout de nouveaux services. De cette manière, le champ d'application peut être étendu pour inclure notamment les voyages transfrontaliers.
- ⇒ Reproductibilité : le modèle de la landing page et ses caractéristiques techniques peuvent être utilisés comme modèle pour une autre région.

c. Dans quelle mesure pensez-vous que les accords suivants puissent être efficaces pour mettre en œuvre des systèmes intégrés de transport transfrontalier ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Accords de partenariat entre sociétés de transport				X	
Systèmes de gouvernance suprarégionaux pour les transports intégrés		X			
Conventions entre organismes publics et prestataires de services publics et privés (transports, tourisme, banques, etc.)				X	

d. Dans quelle mesure pensez-vous que les outils suivants puissent être efficaces pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Tables rondes Permanentes Régionales/interrégionales				X	
Groupe de discussion			X		
Sensibilisation de la population		X			
Atelier			X		
Séminaires et conférences			X		

e. Quels autres outils, outre ceux énumérés au point précédent, considérez-vous pertinents pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus ?

Une lettre d'information présentant les résultats des différentes actions pilotes menées au sein de Mobimart Plus

- Dans le cadre du projet pilote développé par votre organisation, des outils et/ou des initiatives ont-ils été mis en place pour la capitalisation des résultats du projet Mobimart Plus (parmi ceux mentionnés dans les deux points précédents) ?
- Oui
- Non

f. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet*

Une vidéo a été produite pour promouvoir la page de destination

Lien vers la vidéo : <https://vimeo.com/836536230>

### 3.2 Systèmes de suivi en cours d'exécution

- a. Dans le cadre du projet pilote élaboré par votre organisation, des systèmes de suivi ont-ils été mis en place afin d'évaluer si les objectifs attendus ont été atteints depuis l'implémentation du projet ?

- OUI
- NON

b. Si oui, lesquels ?

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

La conception de Landing page intègre un outil d'analyse de l'utilisation de la page (Google Analytics). La page comprend également une enquête de satisfaction.

Par ailleurs, avant la du projet Mobimart Plus, la Chambre de Commerce Nice Côte d'Azur établira un rapport qui comprendra une analyse de ces données et une analyse des résultats des campagnes de promotion des landing pages.

- c. Quels indicateurs (quantitatifs ou qualitatifs) ont été relevés dans le système de suivi ?

Google Analytics :

- Nombre d'utilisateurs
- Nombre de sessions

- Durée de la visite par session

Enquête de satisfaction :

- Profil (résidents ou visiteurs des Alpes-Maritimes)
- Ville ou région d'origine, en France
- Source de la découverte de la page de destination
- Evaluation de la navigation (de 1 à 5 étoiles)
- Évaluation de la qualité de l'information (de 1 à 5 étoiles)
- Informations trouvées ou non
- Suggestions de commentaires/points à améliorer.

Nombre de sites Web des parties intéressées avec un lien vers la landing page.

- d. Quels autres indicateurs ou KPI (par rapport à ceux déjà mentionnés au point précédent) aurait-il intéressant de relever pour le suivi et pourquoi n'ont-ils pas été pris en considération ? (*par exemple, nombre d'opérateurs impliqués, couverture géographique, demande de satisfaction, titres de transport vendus, cohérence avec l'horaire GANTT, etc.*).

### 3.3 « Observatoire » pour le suivi des systèmes de tarification

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de créer un observatoire de suivi des systèmes de tarification en vigueur pour ce qui concerne les projets pilotes réalisés dans le cadre du projet Mobimart Plus ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Points attribués	1	2	3	4	5
Observatoire pour le suivi des systèmes de tarification				X	

- b. Quels indicateurs considérez-vous les plus pertinents afin de procéder avec l'observatoire ? (*par ex. tarif moyen par trajet, tarif moyen par km, répartition modale des trajets, modalités d'achat, etc.*)

Géographie tarifaire (forfaitaire, au kilomètre, par niveau, par zone)  
 Tarif moyen par voyage  
 Taux moyen par kilomètre  
 Profils tarifaires  
 Gamme de prix  
 Titres de transport multimodaux (billets, pass et abonnements)  
 Supports du titre de transport  
 Modes d'achat  
 Nombre de ventes en fonction de la typologie du titre de transport  
 Chiffre d'affaires en fonction du niveau de sécurité  
 Nombre de voyages en fonction de la typologie de titres de transport

### 3.3 Recommandations sur les lignes de conduite

- a. Dans quelle mesure considérez-vous qu'il soit important de définir des lignes de conduite destinées, respectivement, aux modalités de Ticketing, de fourniture de Services et de systèmes de Tarification en référence aux domaines suivants ? (1=non pertinent ; 5= extrêmement pertinent)

Domaine	Modalité de Ticketing	Prestations de Services	Systèmes de Tarification
Intégration et multimodalité	5/5	5/5	5/5
Participation de la communauté locale	4/5	4/5	4/5
Innovation et numérisation	5/5	5/5	5/5
Durabilité et connexion	5/5	5/5	5/5
Inclusivité et équité	4/5	4/5	4/5

- b. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne les modalités de Ticketing (*par exemple, type de canaux de vente, expansion à des tiers habilités à la vente, titre de transport électronique, modalités de paiement, calcul du meilleur tarif, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- Développement de canaux de vente intégrant l'ensemble des offres des opérateurs de transports publics et des services de mobilité existant à l'échelle départementale/provinciale, voire transfrontalière.
- Paiement par carte bancaire à bord des transports en commun.

- c. Quelles lignes de conduite considérez-vous les plus pertinentes en ce qui concerne la prestation du service (*par exemple, intégration entre les transports et d'autres secteurs complémentaires, outils d'information, validation des titres de transport, calcul de la meilleure solution de voyage, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- Outil web d'information transfrontalier qui comprend le calcul de la meilleure solution de voyage et des liens vers des sites/applications pour les achats pertinents.
- Extension du service à une application mobile.

- d. Quelles lignes de conduite considérez-vous comme les plus pertinentes en ce qui concerne les outils et méthodes de tarification (*par exemple, tarifs intégrés entre opérateurs, formes multiples d'abonnement, remises, avantages, etc.*) ? Liste par ordre d'importance

- Développement de tarifs intégrés entre les autorités organisatrices de mobilité pour les transports publics.

- Tarifs intégrés avec les services de mobilité complémentaires (voitures électriques, scooters électriques, vélos et scooters en libre-service).

#### 4. Technologies et autres outils de capitalisation pour les actions pilotes

- a. Indiquer tous les autres outils utilisés pour la capitalisation des actions pilotes qui n'ont pas été identifiés dans les sections précédentes, en se référant en particulier aux aspects liés à l'implémentation des outils technologiques (*par exemple, outils de calcul tarifaire, architecture du portail, etc.*) ou d'autres outils adoptés pour les systèmes de tarification intégrés (*par exemple, campagnes de promotion, méthodologies de profilage de la demande, etc.*).

*Veillez joindre toute pièce justificative à l'appui ou réalisée/en phase de mise en œuvre au cours du projet.*

Le contenu de la campagne de communication et les documents de communication/promotion produits seront fournis sous forme de modèle dans une annexe au rapport final qui sera produit d'ici la fin du mois de septembre.

Dépliant ci-joint.

- b. Pensez-vous qu'il serait utile d'utiliser des outils pour la capitalisation des actions pilotes outre ceux déjà existants ?

Événement de promotion du projet pilote, avec la participation des autorités locales.

## 4. Outils de capitalisation

Dans ce chapitre, nous souhaitons mettre en évidence les outils de capitalisation relatifs à chaque action pilote développée par les partenaires du projet Mobimart Plus. Dans certains cas, il s'agit de produits qui ont déjà terminé leur processus d'élaboration et d'approbation et qui sont donc immédiatement disponibles pour d'autres partenaires ou pour ceux qui, plus généralement, ont besoin de traiter des problèmes similaires à ceux de la région l'action pilote de référence. Dans d'autres cas, cependant, le produit de capitalisation identifié, conséquence directe de l'avancement de l'action pilote à laquelle il appartient, n'est pas encore disponible à la date de rédaction du présent rapport, mais il est considéré que, conformément aux objectifs généraux du projet Mobimart Plus et à ce qui est rapporté dans le document T3.2.1 « Rapport sur les résultats obtenus à travers les actions pilotes », ce produit peut représenter un outil important pour promouvoir la répliquabilité, totale ou partielle, de l'action pilote également dans d'autres contextes territoriaux. La section suivante du document doit donc être comprise à la fois comme un soutien opérationnel pour ceux qui sont sur le point d'entreprendre des projets similaires à ceux illustrés dans le projet Mobimart Plus, et comme un rappel lors de la phase d'étude et de mise en œuvre pour les partenaires eux-mêmes.

Les contenus du Tableau 3 ci-dessous, qui synthétisent ce qui a été reporté au Chapitre 3 de ce document et dans le produit T3.2.1 élaboré par les partenaires, ont été esquissés selon les mêmes lignes essentielles identifiées d'abord dans le formulaire et ensuite dans le questionnaire du chapitre 3. Plus précisément, en tant qu'outils de capitalisation, trois différentes typologies d'accords ont été identifiées en fonction de la nature des partenaires contractuels, des systèmes de suivi et d'autres outils, tels que ceux technologiques, indispensables à la mise en œuvre de l'action.

Comme il est apparu clairement dans le tableau 3, le cas le plus récurrent est celui qui se réfère aux accords, sans grandes différences numériques si on se réfère au type sujet concerné, alors que seules deux actions sembleraient, à l'heure actuelle, avoir émis des systèmes de suivi si avancés qu'une fois mis en œuvre, ils pourront également être capitalisés dans d'autres initiatives de projet. Toutes les actions pilotes, à l'exception de l'action RL-Stu qui, comme nous le rappelons, est une étude sur la liaison ferroviaire Vintimille Menton, sont considérées comme présentant un potentiel intéressant en termes d'outils technologiques mis en œuvre pour leur réalisation.

Partenaire	Action Pilote	SECTION. 3.1 DU QUESTIONNAIRE			SECTION 3.2	SECTION 3.5
		Accords entre sociétés	Conventions organismes Publics - Opérateurs	Promotion systèmes de gouvernance	Systèmes de suivi en phase de mise en œuvre	technologies et autres outils
Région Ligurie	RL-Vai	Protocole pour le partage des données GTFS entre sociétés e Région Ligurie à l'intérieur des contrats de service	Protocole pour la modélisation des structures tarifaires selon les normes (de facto / de jure)			Architecture du Planificateur de Voyage: - pour modélisation espace temporel des différentes structures tarifaires comme outil de calcul des tarifs intertermo-daux/interentreprises pour le développement d'une plateforme régionale MaaS

Partenaire	Action	SECTION. 3.1 DU QUESTIONNAIRE			SECTION 3.2	SECTION 3.5
Région Ligurie	RL-STU	Accords et conventions à la base de l'organisation du service ferroviaire transfrontalier	Accords et conventions à la base de l'organisation du service ferroviaire transfrontalier	Accords et conventions à la base de l'organisation du service ferroviaire transfrontalier		
			Système tarifaire appliqué pour la liaison ferroviaire Italie - France			
Région Sardaigne	RAS-Est	Hypothèse schéma de protocole entre sociétés transfrontalières	Protocole d'Entente RAS et sociétés TPL pour la tarification intégrée sur le territoire de Sassari	Hypothèses critères de clearing pour l'extension du service	Procédure d'enregistrement/préfilage utilisateurs	Procédure d'achat du titre de transport à travers App
			Hypothèses de protocole pour l'extension du service			
Région Toscane	RT-Lu	Schéma de tarification intégrée Trenitalia - People mover	Modèle d'"accord de confidentialité" bilatéral (NDA - Non Disclosure Agreement) entre l'Organisme garant (Province) et l'opérateur TPL	Accord de collaboration avec la Province de Livourne (Délibération n. 536 du 16/05/2022)	Méthodologie de caractérisation de l'utilisateur touristique	Architecture du système intégré pour l'utilisateur (information / planification, sélection TdV, validation TdV, vérification TdV, clearing)
		Accords commerciaux et financiers de partenariat entre les différents acteurs impliqués (es. Tpl-bike sharing)	Accord afin de garantir le maintien des niveaux de performance relatifs au système local implémenté par chaque acteur impliqué dans l'ensemble du système de billetterie intégrée	Système de Gouvernance (définition et gestion des accords bilatéraux entre acteurs/parties prenantes)		
		Accords commerciaux et financiers de partenariat pour le partage des informations	Hypothèse plan tarifaire intégré			
Région Toscane	RT-AmbSi			Accord de collaboration avec la Province de Livourne (Délibération n. 535 du 16/05/2022)		Architecture contexte de simulation
Région Toscane	Rt-TraPla			Accord de collaboration avec la Province de Livourne (Délibération n. 535 du 16/05/2022)		Architecture des outils de calcul du planificateur de voyage
Ville de Genova	CG-ILA	Accords commerciaux avec les banques				Architecture système de calcul tarifaire
						Architecture système multi passager sur une seule

Partenair	Action Pilote	SECTION. 3.1 DU QUESTIONNAIRE			SECTION 3.2	SECTION 3.5
						carte
CCI VAR	VAR-Mob					Architecture système hyperviseur
CCI NCA	NCA-Land					Architecture Landing page
						Campagne de promotion et de communication de la Landing page

*Tableau 3 - Action Pilote du projet Mobimart Plus et relatifs outils de capitalisation (actuellement disponibles et potentiellement disponibles pour la réalisation de l'Action Pilote de référence)*

## 5. Sitographie

Agenzia per la Coesione Territoriale, Piano di Capitalizzazione nazionale dei risultati dei programmi INTERREG, 2022.

([https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2022/04/Piano\\_di\\_capitalizzazione\\_nazionale\\_Interreg.pdf](https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2022/04/Piano_di_capitalizzazione_nazionale_Interreg.pdf))

Alpine Space, La capitalizzazione dei risultati e l'impatto sulle politiche, 2011.

(<http://coopterritoriale.regione.veneto.it/Alpine-Space/wp-content/uploads/2011/11/Guida-SpazioAlpino.pdf>)

Buone pratiche di capitalizzazione nei programmi INTERREG MED, ENI CBC MED E INTERREG ADRION una prospettiva inter-programma da parte dei beneficiari italiani, Punto di contatto nazionale INTERREG MED, 2021.

([https://progeu.regione.emilia-romagna.it/it/medncpitalia/doc/capitalizzazione\\_med\\_encicbcmed\\_adrion\\_it.pdf](https://progeu.regione.emilia-romagna.it/it/medncpitalia/doc/capitalizzazione_med_encicbcmed_adrion_it.pdf))

Capitalizzazione dei risultati del Programma Spazio Alpino 2014-2020 e prospettive della nuova programmazione post 2020, Polis Lombardia, 2021.

([https://www.polis.lombardia.it/wps/wcm/connect\\_AlpineSpace20-21\\_Rep\\_Finale](https://www.polis.lombardia.it/wps/wcm/connect_AlpineSpace20-21_Rep_Finale))

Manuale per l'attività di capitalizzazione, Regione Toscana, 2014.

(<https://www.regione.toscana.it/-/por-fse-2014-2020-normativa-regionale>)

(<https://www.regione.toscana.it/-/por-fse-2014-2020-normativa-regionale>)