

# **MOBIMART PLUS**

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

### **Composante T2**

#### **Définition d'un système intégré transfrontalier**

#### **Output T2.1**

### **Etude des systèmes de billetterie électronique dans la zone de coopération**

*Livrable réalisé par Liguria Ricerche S.p.A.,  
société interne du chef de file Regione Liguria*

## Résumé

1	Avant-propos .....	3
2	Méthodes de sélection des parties prenantes et résultats de leur participation .....	4
3	Identification des actions pilotes.....	9
3.1	Région Ligurie .....	9
3.2	Région Autonome de la Sardaigne.....	11
3.3	Région Toscane .....	13
3.4	Municipalité de Gênes .....	13
3.5	Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale du Var .....	14
3.6	Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur .....	15
4	Résumé final des actions pilotes identifiées après les réunions avec les parties prenantes .....	20
5	Conclusions .....	22

## 1 Avant-propos

Cette étude constitue l'**Output T2.1 – “Etude des systèmes de billetterie électronique dans la zone de coopération”** résultant dans le cadre de la composante T2 – “Définition d’un système intégré transfrontalier”, comme stipulé dans le formulaire du projet Mobimart Plus.

L’output T2.1 fait suite à l’élaboration des livrables *T2.2.1 – “Rapport sur les feedback des parties prenantes”* et *T2.3.1 – « Rapport sur l’analyse préparatoire concernant les spécifications techniques / fonctionnelles et de gestion du système de billetterie transfrontalier »*, dans lesquels chaque partenaire a d’abord illustré les activités d’implication des parties prenantes et les résultats qui ont émergé des réunions organisées, en se concentrant sur une série d’aspects (tels quel les méthodes utilisées pour sélectionner les sujets, leur profil, les méthodes de conduite et les principaux résultats qui ont émergé), ensuite, le partenaire Région Autonome de la Sardaigne, en sa qualité de coordinateur de la Composante, a élaboré le livrable *T231 Rapport sur l’analyse préparatoire concernant les spécifications techniques / fonctionnelles et de gestion du système de billetterie transfrontalier*, qui décrit les actions pilotes potentielles identifiées par chaque territoire partenaire, qui seront ensuite étudiées de manière plus approfondie pendant la Composante T3 suivante.

Cette étude consistera donc en l’ensemble des analyses développées par les partenaires sur les spécifications techniques et fonctionnelles des systèmes de billetterie existants ou en projet dans les territoires de référence. La richesse des connaissances techniques acquises au cours de la **Composante T2** permet ainsi de définir les principales spécifications techniques et fonctionnelles que doit posséder une plate-forme transfrontalière interopérable capable d’intégrer des systèmes individuels.

Les partenaires peuvent utiliser ce document à la fois pour définir le contenu des actions pilotes identifiées (à réaliser dans le cadre de la Composante T3), et après la conclusion du projet, afin d’initier un processus visant à la réalisation d’un système de billetterie électronique intégré au niveau transfrontalier permettant à l’usager d’acheter et de valider un billet pour ses déplacements multimodaux dans la zone (one-stop shop).

## 2 Méthodes de sélection des parties prenantes et résultats de leur participation

L'**implication des parties prenantes** dans la définition des actions pilotes prévues dans le projet Mobimart Plus a représenté la première phase des activités de la Composante T2, après la définition d'une méthodologie commune qui a établi les critères généraux pour la mise en œuvre des activités. Cette phase avait donc pour objectif d'activer la confrontation entre les sujets qui peuvent exercer une influence dans l'identification des actions pilotes elles-mêmes, ou qui sont de véritables parties prenantes dans la mise en œuvre du projet.

Dans le cadre de cette activité, le principal résultat escompté concernait la compréhension des positions des multiples parties prenantes concernant la faisabilité d'actions pilotes potentielles, l'identification de ce qu'ils considèrent comme les principaux obstacles – tant technologiques que de gestion – et les opportunités les plus intéressantes liées à leur mise en œuvre.

Conformément à la méthodologie susmentionnée de la Composante T2, tous les partenaires ont sélectionné un certain nombre de sujets ayant une expertise en matière de planification et passation de contrats de service de transport, bien qu'en relation avec leurs contextes spécifiques. Comme on peut le voir plus en détail dans les livrables **T2.2.1** et **T2.3.1**, les sujets sélectionnés par les partenaires pendant cette phase appartiennent principalement aux catégories suivantes: administrations régionales; autorités locales, telles que les administrations provinciales, municipales et villes métropolitaines; entreprises chargées des services de TPL terrestres et maritimes; associations professionnelles de transport terrestre et maritime ; gestionnaires de services de transport public personnel (taxis) ; gestionnaires de services partagés (sharing) ; gestionnaires de parkings ; gestionnaires d'infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien ; collectivités locales.

Vous trouverez ci-dessous un résumé du type de parties prenantes impliquées par chaque partenaire du projet, chacun pour son territoire respectif, avec celles qui ont effectivement pris part au processus au cours de cette phase de Mobimart Plus.

<i>Parties prenantes</i>	<b>Catégorie</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Champ d'action opérationnel</b>
Région Ligurie	Administration régionale	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	Région Ligurie
Province d'Imperia	Autorité locale	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	Province Imperia
Municipalité de Genes	Autorité locale	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	Municipalité Genes
ANCE Imperia	Association	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	Province Imperia
AMT Genova	Autorité locale	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	VM de Genes et Riviera di Ponente <sup>1</sup>

<sup>1</sup> En plus d'opérer dans la Ville Métropolitaine de Genes, AMT offre également un service provincial pour les habitants de Ponente (jusqu'à Varazze – Sv), Valle Sturla/Alta Val D'Orba, Val Verde, Alta Valpolcevera, Valle Scrivia, Alta Valtrebbia Valbisagno, Golfo Paradiso, Tigullio Occidentale, Tigullio Centrale e Tigullio Orientale. Pour plus de détails, veuillez consulter le document T1.2.1 de la Région Ligurie.

<i>Parties prenantes</i>	<b>Catégorie</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Champ d'action opérationnel</b>
Elettra Car sharing	Gestionnaire tpl service	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	Municipalité de Gênes et Rivière génoise de levant
Genova Parcheggi	Gestionnaire parking	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	Municipalité Genes
Aeroporto di Genova	Infrastructure transport aérien	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	Région Ligurie
Liguria Digitale	Fournisseur TIC	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	Région Ligurie
T - BRIDGE	Fournisseur TIC	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	National <sup>2</sup>
Elmec Elettronica	Fournisseur TIC	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	National <sup>3</sup>
Bigo Solution	Fournisseur TIC	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	National <sup>4</sup>
Conduent	Fournisseur TIC	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	International
Genova Dreams Aps	Autre	Région Ligurie et Municipalité de Gênes	Municipalité de Genes
Région Sardaigne	Administration régionale	Région Autonome de la Sardaigne	Région Sardaigne
Province de Sassari	Autorité Locale	Région Autonome de la Sardaigne	Province de Sassari
ATP Sassari	Gestionnaire tpl service	Région Autonome de la Sardaigne	Municipalité de Sassari et environs
ARST	Gestionnaire tpl service	Région Autonome de la Sardaigne	Région Sardaigne
Trenitalia	Gestionnaire tpl service	Région Autonome de la Sardaigne	National
Région Toscane	Administration régionale	Région Toscane	Région Toscane

<sup>2</sup> T-Bridge est une société de conseil en gestion et en TIC, basée à Genova et avec des offices à Milano, Roma, Cagliari et Lamezia Terme.

<sup>3</sup> Elmec Elettronica est basée dans la province de Brescia et est active dans le domaine des composants mécaniques pour l'équipement électronique.

<sup>4</sup> Bigo Solution est basée dans la province de Torino et opère dans le domaine du soutien technologique au secteur des transports.

<i>Parties prenantes</i>	<b>Catégorie</b>	<b>Partenaire</b>	<b>Champ d'action opérationnel</b>
Province de Lucca	Autorité Locale	Région Toscane	Province Lucca
Autolinee Toscane	Gestionnaire tpl service	Région Toscane	Région Toscane
Ambito turistico "Piana di Lucca"	Autorité Locale	Région Toscane	Union de Communes (Lucca chef de file)
Ambito turistico "Garfagnana / Valle del Serchio"	Autorité Locale	Région Toscane	Union de Communes (Mediavalle del Serchio chef de file)
MemEx srl <sup>5</sup>	Fournisseur	Région Toscane	Région Ligurie
Communauté d'Agglomération Riviera Française	Autorité Locale	CCI NCA	Union de Communes
Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse	Autorité Locale	CCI NCA	Union de Communes
Régie Palm Bus (CA Cannes Pays de Lérins)	Gestionnaire tpl service	CCI NCA	Nice Côte d'Azur
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis	Autorité Locale	CCI NCA	Union de Communes
Régie Lignes d'Azur / Métropole Nice Côte d'Azur	Gestionnaire tpl service	CCI NCA	Nice Côte d'Azur
Office du Tourisme métropolitain Nice Côte d'Azur	Autorité Locale	CCI NCA	Nice Côte d'Azur
Comité Régional du Tourisme	Autorité Locale	CCI NCA	Nice Côte d'Azur
Région PACA	Autorité Locale	CCI NCA	Nice Côte d'Azur

Tableau 1 – Parties prenantes impliquées dans l'activité sur l'ensemble du territoire du projet Mobimart Plus

Ce tableau a été élaboré par le partenaire Région Autonome de la Sardaigne, avec le soutien du sujet désigné Province de Sassari, sur la base des contributions offertes par chaque partenaire à travers l'élaboration de leurs rapports sur les feedback reçus par les parties prenantes impliquées pendant leurs événements territoriaux.

<sup>5</sup> MemEx srl est une société engagée par la Province de Lucca à étudier le système de billetterie et le plan tarifaire intégré

À la lumière de ce qui a été décrit ci-dessus, les réunions territoriales avec les parties prenantes avaient l'objectif de faire ressortir leur vision concernant la réalisation possible des actions pilotes dans le cadre du projet Mobimart Plus, en identifiant à la fois les opportunités les plus intéressantes et les obstacles les plus préoccupants, dans le but ultime d'arriver à une réalisation effective d'un système de tarification intégré dans la zone de coopération.

Dans l'Ouput nous résumons, pour chaque partenaire, les éléments les plus intéressants qui sont apparus au cours des réunions territoriales et qui peuvent être analysés plus en détail dans les *livrables T2.2.1* respectifs :

- Les sujets du territoire ligurien - **Région Ligurie et Municipalité de Genès** – ont mené conjointement les activités d'engagement des parties prenantes, par conséquent les résultats des deux livrables sont essentiellement très similaires et dans quelques cas des différences et des particularités émergent. Le groupe de travail ligure a procédé à l'élaboration et à l'administration, à la fois en présence lors des réunions et à distance, d'un questionnaire structuré en 13 questions. Il en ressort notamment que les opérateurs insistent beaucoup sur la nécessité de définir une normalisation des procédures capable d'introduire un langage commun et de garantir l'interopérabilité entre les systèmes des entreprises, afin de parvenir à un système de tarification unique et intégré. Dans ce sens, les opérateurs du secteur ont signalé que différents systèmes de partage uniforme des données entre plusieurs sujets sont déjà disponibles sur le marché et que, par conséquent, l'intégration des données et des processus est effectivement possible au niveau technique, mais que les parties prenantes constatent un manque de protocoles capables de définir sans ambiguïté les méthodes à travers lesquelles cette intégration peut être réalisée.
- Avant les réunions, le partenaire **Région Autonome de la Sardaigne** a envoyé une fiche à remplir par les entreprises concernant les éléments qu'elle considère comme importants pour la poursuite du projet. Au cours des réunions avec les parties prenantes, la discussion a été stimulée entre les participants afin de faire ressortir leur position, les principales contraintes et les opportunités les plus intéressantes pouvant découler de la mise en œuvre d'une action pilote dans la zone de référence transfrontalière. Toutes les entreprises se sont vues présenter le périmètre possible pour la mise en œuvre de l'action pilote, à savoir celui du corridor Sassari-Porto Torres au sein duquel le protocole d'accord pour l'intégration tarifaire est actif. Dans ces conditions, tous les opérateurs ont approuvé le choix, mais ils se sont également montrés disposés à éteindre la zone d'étude à Alghero (qui n'est pas incluse dans le champ de validité du protocole d'accord), élargissant ainsi la demande potentielle surtout en référence à celle qui concerne le tourisme. Pour ce faire, il a toutefois été souligné qu'un nouveau protocole d'accord entre les entreprises devrait être établi lorsque les mêmes opportunités offertes aux utilisateurs des territoires partenaires devraient être également étendues aux utilisateurs locaux.
- Le partenaire **CCI VAR**, après avoir effectué une analyse du contexte (territorial, tarifaire, technique) afin d'identifier les facteurs favorables au développement d'un système intégré de billetterie multimodale, a commencé la phase d'engagement des parties prenantes par un focus group, afin de permettre aux parties de se familiariser avec le cadre du projet Mobimart Plus, le contexte, les objectifs et les résultats de l'analyse de la situation, et ensuite de discuter des principales questions. En résumé, l'élément principal souligné par la CCI VAR est que la mise en œuvre d'un système de billetterie multimodale dans le cadre du projet nécessite la coordination des acteurs impliqués sur une longue période de temps, ainsi que la recherche de partenariats entre les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les acteurs privés.
- Le partenaire **CCI NCA** a profité du processus de stakeholder engagement pour étudier en particulier les services de mobilité fournis par la Région et les différentes AOM, les systèmes de billetterie existants et les projets prévus dans le territoire. Suite à l'analyse du contexte et des résultats de l'étude de la Composante T1, CCI NCA a organisé une réunion plénière avec les parties prenantes potentielles avant laquelle le partenaire a envoyé un document contenant le contexte et les types d'actions pilotes, puis les a invitées à préparer la réunion en les ayant

déjà identifiées. Les types d'actions ont été établis en fonction de leur axe principal: action orientée au service, service multimodal sur le territoire (ex. Guichet unique, informations multimodaux sur les canaux); action orientée aux tarifs (ex. harmonisation des tarifs, mise en place d'un nouveau produit tarifaire); action avec un focus technique (ex. création d'une application mobile pour l'achat/distribution de titres de transport de différents « opérateurs », ou d'un nouveau support multimodal de titres de transport). Au terme d'une analyse comparative multicritères entre les actions en cours, prévues et envisagées, l'action pilote suivante a émergé : diffusion d'informations (offre de mobilité, tarifs) sur le site internet, à destination des visiteurs et des touristes (en mettant l'accent sur l'offre tarifaire adaptée aux courts séjours).

- A l'heure actuelle, le seul opérateur du service de transport public impliqué par le partenaire **Région Toscane** dans le processus d'engagement des parties prenantes a été Autolinee Toscane. Par conséquent, le groupe de travail, à partir d'une analyse des systèmes en place au sein de cette entreprise<sup>6</sup>, a décrit les hypothèses de mise en œuvre intéressantes dans le cadre du projet pilote de Mobimart Plus. En outre, les principales interactions potentielles avec les autres parties prenantes ont été brièvement décrites, bien que celles-ci n'aient pas encore pris une part active dans les groupes de travail. Plus précisément, il a été considéré que Ferrovie dello Stato pourrait être l'un des principaux acteurs dans un contexte d'intégration tarifaire et de billetterie électronique et, en fait, en tant qu'opérateur de services de transport public à la fois par rail et par route, il représente l'une des solutions de voyage qui permettrait des voyages interprovinciaux et intermunicipaux pour de multiples catégories d'utilisateurs, y compris le tourisme. Le schéma suivi par le partenaire au cours de cette phase a donc été de partir de la structure du service fourni par Autolinee Toscane, en mettant en évidence les thèmes sur lesquels le groupe de travail – déjà à ce niveau d'approfondissement – a émis l'hypothèse d'une évolution de l'état de choses à développer dans le cadre du projet Mobimart Plus.

---

<sup>6</sup> Autolinee Toscane d'ici octobre 2023 sera évolutif.



### 3 Identification des actions pilotes

Comme indiqué dans le paragraphe précédent, au cours de la phase d'engagement des parties prenantes chaque partenaire a identifié des actions pilotes qui pourraient être potentiellement mises en œuvre dans le cadre du projet Mobimart Plus, et qui seront explorées plus en détail au cours de la **composante T3**. En se référant aux livrables T2.2.1 des partenaires et en particulier au T2.3.1 élaboré par RAS, les paragraphes suivants présentent une description synthétique des actions pilotes qui ont été identifiées par chaque partenaire pendant et après les réunions avec les parties prenantes impliquées dans les activités du projet.

#### 3.1 Région Ligurie

Au cours de l'activité d'engagement des parties prenantes menée par le chef de file Région Ligurie – en collaboration avec le partenaire Municipalité de Gênes – une grande partie de l'espace a été consacrée à la discussion et au brainstorming, afin d'identifier les initiatives pilotes les plus prometteuses à mettre en œuvre dans le cadre du projet Mobimart Plus.

Le tableau suivant résume toutes les initiatives pilotes qui ont été proposées au cours de cette activité.

Projet	Description	Zone	Etat d'avancement
Travel planner	Le service de planification de voyage permettra aux utilisateurs intéressés de planifier leur voyage, en obtenant des solutions avec tous les transporteurs de n'importe quel endroit de la zone de coopération vers un autre endroit.	Liguria-Toscana-Sardegna-Corsica-PACA	Possibilités de mise en œuvre ultérieure à partir des résultats de l'expérimentation
n.d.	Projet pilote sur une zone régionale restreinte dans le cadre d'un événement touristique (Salon Nautique, Ocean Race) avec application d'un système de type Maas et de systèmes de paiement et de tarification uniques pour le transport et l'événement.	Zone Métropolitaine/Régionale (Genova/Liguria)	Proposition d'expérimentation ex novo
n.d.	Pilote sur une zone transrégionale, possibilité de mettre en œuvre un modèle de mobilité intégré entre le territoire ligurien et d'Alessandria.	Liguria/bas Piemonte (prov. Alessandria)	Proposition d'expérimentation ex novo
GoGoGe	Projet MaaS actuellement piloté par la Municipalité de Gênes, promu par la Municipalité, AMT et Hitachi Rail qui intègre et met à disposition différentes solutions de voyage.	Genova	Possibilités de mise en œuvre ultérieure à partir des résultats de l'expérimentation
n.d.	Planificateur Pilote pour la mise en œuvre d'un modèle d'intégration tarifaire pour les connexions transfrontalières entre la Ligurie et la	Zone transfrontalière de Vintimille	Proposition d'expérimentation ex novo

	Région Sud, le long de la ligne Vintimille-Menton, et au col secondaire Olivetta San Michele, le long de la ligne Vintimille – Breil – Tende – Cuneo.		
Programme du Bassin de Como Lecco Varese	Projets de développement du système de transport public local, y compris l'amélioration des connexions transfrontalières entre l'Italie et la Suisse par le biais des projets Interreg.	Zone transfrontalière Italie-Suisse	Exemple de projet
Liaison ferroviaire Copenhague-Malmö	Proposition de mise en œuvre d'un système tarifaire intégré pour la liaison ferroviaire entre Copenhague (Danemark) et Malmö (Suède).	Zone transfrontalière Danemark – Suède	Exemple de projet
Liaison ferroviaire Lille-Tournai	Projet en cours visant à mettre en place un système tarifaire intégré pour la liaison ferroviaire entre Lille (France) et Tournai (Belgique).	Zone transfrontalière France - Belgique	Exemple de projet

Tableau 2 – Liste des projets pilotes mentionnés par les parties prenantes dans le focus group (Source : Livrable T2.2.1 Région Ligurie)

Suite à l'analyse de ces propositions, Région Ligurie a classé les contributions reçues par les parties prenantes afin d'identifier les programmes qui répondent le mieux aux exigences du projet Mobimart Plus. De cette manière, les programmes identifiés pourront constituer des initiatives pilotes pour une mise en œuvre future dans les territoires liguriens et voisins. Pour ce faire, le partenaire a donc procédé avec l'exclusion des projets indiqués seulement à titre d'exemple, comme modèle dont s'inspirer pour une éventuelle réplique dans la zone du projet, mais aussi des initiatives entreprises par les partenaires du projet Mobimart Plus (puisqu'elles seront examinées plus en détail dans les sections correspondantes), ainsi que de celles caractérisées par une composante transfrontalière peu évidente (donc non en ligne avec le but du projet).

Au terme des activités menées par le chef de file Région Ligurie dans le cadre de la Composante T2, il s'avère qu'il concentrera ses énergies sur deux propositions d'actions pilotes particulièrement pertinentes et intéressantes pour les objectifs du projet, également et surtout d'un point de vue transfrontalier. Ces propositions sont actuellement en cours de réalisation et seront officiellement présentées en marge de la Composante T3, et sont :

- Le projet "**LiguriaGo**" – déjà promu par le chef de file Région Ligurie dans le cadre du précédent projet Mobimart – qui consiste en la création d'un planificateur de voyage interrégional, permettant aux navetteurs et touristes de planifier leur voyage sur les différents moyens de transport public opérant dans la zone de coopération. Pour cette raison, une analyse minutieuse des données détenues par les partenaires du projet sur leurs services de transport public local (routier, maritime, ferroviaire) était fondamentale. Le planificateur de voyage en question est actuellement déjà actif et disponible sur le site <https://liguriago.regione.liguria.it/>. Il permet aux utilisateurs de planifier leur itinéraire sur une carte interactive en entrant simplement les lieux d'origine et de destination. L'utilisateur peut ainsi comparer les différentes solutions de mobilité disponibles. Une

autre application du planificateur de voyage, qui sera rendue possible par le projet Mobimart Plus, consistera à introduire un intégration des tarifs, permettant ainsi à l'utilisateur non seulement de planifier son voyage, mais aussi de comparer les tarifs alternatifs en même temps en achetant un seul titre de voyage. Comme l'a souligné à plusieurs reprises la Région Ligurie dans le cadre de ses livrables, le planificateur de voyage régional et interrégional créé sans le cadre du projet Mobimart est l'oeuvre de *Liguria Digitale*, société TIC interne du chef de file, qui a également été impliquée dans les activités de Mobimart Plus pour la mise en œuvre de certaines fonctions d'intégration tarifaire du planificateur de voyage.

- En raison de la grande importance stratégique de la section "**Vintimille – Menton**", les acteurs impliqués dans la T2 ont également émis l'hypothèse de la mise en œuvre d'une action pilote d'intégration tarifaire en relation avec les connexions transfrontalières entre les deux régions frontalières, telles que la Ligurie et la Région Sud, pouvant impliquer les déplacements ferroviaires au col de Vintimille (le long de la ligne Vintimille-Menton) et au col secondaire d'Olivetta San Michele (le long de la ligne Vintimille-Breil-Tende-Cuneo), typiquement à forte vocation touristique. En ce qui concerne cette action pilote, compte tenu également de la complexité de la demande de mobilité et de l'étendue territoriale initialement prévue, Région Ligurie a confié la tâche à la société génoise *T-Bridge S.p.A.* – en tant qu'expert technico-scientifique – qui a communiqué qu'elle étudiera l'état de l'art sur les modèles de tarification et sur l'offre/demande uniquement sur la ligne Vintimille-Menton (voyages par jour, type service, matrices o/d sur les données de l'Istat et de la Région Ligurie, etc.). Les activités se concentreront donc sur l'analyse des formes d'abonnement – ciblant les déplacements professionnels – et sur les accords relatifs à la compétence des services et des revenus, y compris, par exemple, pour l'utilisation de la gare de Vintimille.

### 3.2 Région Autonome de la Sardaigne

Compte tenu du calendrier serré lié au projet Mobimart Plus, les parties prenantes impliquées par le partenaire Région Autonome de la Sardaigne ont convenu que l'action pilote potentielle devait être identifiée à partir de ce qui est actuellement déjà opérationnel dans le domaine de l'intégration modale (à la fois en termes de modèle d'intégration et de ressources), mais en envisageant une extension des accords à la zone transfrontalière. Ce choix est également dû au fait qu'en travaillant avec ce type d'action, il est possible d'économiser à la fois du temps en termes de lancement de l'expérimentation et de ressources économiques en termes de coûts d'investissements. Par conséquent, la définition d'un nouveau titre de voyage transfrontalier a été jugée incompatible avec le calendrier du projet, tandis que le développement – également limité à la phase du projet – des deux actions suivantes, signalées dans le livrable T2.3.1, a été jugée faisable :

- Extension aux autres partenaires du projet de l'actuel protocole d'accord entre les entreprises opérantes dans la zone de Sassari (Trenitalia, ARTS, ATP Sassari) et qui règlement l'intégration tarifaire dans un rayon de 20km autour de Sassari ;
- Extension à une zone plus large, incluant la ville d'Alghero, de l'actuel protocole susmentionné. L'intégration, qui sera testée seulement avec les entreprises opérant sur le territoire régional local, permettra d'augmenter l'attractivité pour un bassin de demande transfrontalier en prévision d'une future extension aux autres partenaires du projet Mobimart Plus.

La première action consiste à étendre l'actuel titre de transport intégré – un abonnement mensuel opératif dans un rayon de 20km à partir de Sassari – aux usagers provenant des territoires partenaires, qui pourront ainsi utiliser les services déjà au départ du port de Porto Torres. Pour que ce billet soit étendu aux voyageurs provenant des territoires partenaires, la condition posée est que ces mêmes usagers aient un abonnement intégré similaire actif ou jugé compatible par les entreprises signataires du protocole d'accord. L'extension aux usagers des territoires partenaires pourrait se faire, dans une première phase expérimentale, sans cout supplémentaire par rapport au billet détenu, sous réserve de l'enregistrement et du profilage du type d'usager, de la motivation du voyage et des voyages prévus. L'absence d'un cout supplémentaire, dans le cadre de Mobimart Plus, devrait inciter les usagers à utiliser le nouveau transport intégré et permettrait donc d'estimer la demande potentielle. Un autre aspect favorable est que cela éviterait également la complexité de la définition du modèle de *clearing*, qui nécessite du temps pour parvenir à un accord entre les entreprises. Ce modèle devrait fonctionner en miroir pour les voyageurs détenteurs du titre intégré Sassari qui doivent se déplacer dans les territoires partenaires, dans la zone opérationnelle des services opérés par les entreprises participant à l'initiative.

D'après ce qui est ressorti des activités conduites par RAS dans le cadre de la Composante T2, la première question à aborder dans le projet d'action pilote est celle de la compréhension des méthodes d'enregistrement et de la définition du support à utiliser pour les billets de voyage, également comme alternative au support papier actuellement en vigueur, et compte tenu des différents systèmes d'exploitation utilisés par les entreprises. Pour ce faire, il faudra évaluer la possibilité de mettre à jour les applications des entreprises, ou vérifier la faisabilité de la mise à jour de l'application "*Around Sardinia*" dès qu'elle sera rendue opérative par la Région Autonome de la Sardaigne.

Le raisonnement de base est qu'un abonné peut, via le portail, demander à voyager dans un autre territoire avec un titre de voyage compatible. L'entreprise d'origine validerait alors l'abonnement et le communiquerait à la compagnie réceptrice, laquelle fournirait un nouveau billet compatible avec sa technologie à ce moment-là. Il sera également nécessaire de définir et de mettre en œuvre un système de communication efficace, grâce auquel l'utilisateur d'un territoire partenaire (par exemple de Gênes) pourra prendre connaissance du service mis en œuvre dans la zone de Sassari. Un autre aspect à prendre en considération est de comprendre les modalités par lesquelles intercepter ce segment d'usagers : une option pourrait, par exemple, être l'acte de renouvellement, ainsi que la communication visant des cibles d'utilisateurs spécifiques.

La deuxième action découle de la prise de conscience que l'extension du champ opérationnel de l'intégration actuelle à la ville d'Alghero, actuellement exclue de l'accord interentreprises, pourrait augmenter l'attractivité du service intégré non seulement pour les usagers locaux mais aussi pour les usagers touristiques transfrontaliers arrivant au port de Porto Torres et à l'aéroport "Riviera del Corallo" d'Alghero. Même dans cette deuxième hypothèse, la RAS souligne que le projet pourrait prévoir une phase expérimentale, gratuite pour les usagers, afin d'évaluer la demande potentielle. Dans cette phase, le manque à gagner des passagers transfrontaliers – en plus de ceux transportés par les compagnies – serait compensé par la base de données acquise grâce au profilage des usagers qui, lors de la signature ou du renouvellement du titre de transport intégré, acceptent de remplir un questionnaire. A l'issue de cette période d'expérimentation, et sur la base des données collectées, les administrations et les compagnies pourront enfin réfléchir à un tarif transfrontalier à appliquer lorsqu'il sera pleinement opérationnel.

Si un accord entre les entreprises opérant dans les différents territoires partenaires ne pouvait être trouvé à court terme, l'action pilote pourrait être développée à niveau local avec la perspective d'une extension future aux territoires partenaires impliquant également d'autres opérateurs tels que, par exemple, ceux du transport maritime.

### 3.3 Région Toscane

L'action pilote proposée par le partenaire Région Toscane, avec la partie exécutante Province de Lucca, entend se concentrer sur la réalisation d'un système de billetterie intégré touristique du type de la "Oyster card" anglaise, qui permet l'utilisation intégrée des transports publics locaux, ferroviaires et automobiles, sur l'ensemble du territoire de la zone pilote identifiée (dans le territoire de Lucca). Cette hypothèse n'exclut pas a priori la possibilité d'intégration avec les moyens de transport privés, par exemple avec la formule parking + transport public, la possibilité de transporter sa propre bicyclette dans le transport ferroviaire et la possibilité d'utiliser les services de partage qui n'existent actuellement que dans la seule ville de Viareggio avec le service de partage de "mo.ver."

D'une manière générale, le système de tarification et de billetterie intégré devra identifier des solutions de déplacement multimodales accessibles par l'utilisation d'un titre de transport unique, donc interopérable et multimodal.

Comme on peut le déduire du livrable T2.2.1, le groupe de travail toscan a approfondi les différents thèmes au cours de la phase d'implication des parties prenantes en commençant par l'analyse de certains cas d'utilisation concrets. Dans tous les cas étudiés, il a été souligné que la gamme des solutions de mobilité disponibles doit être portée à l'attention du touriste de manière à ce qu'il puisse prendre la décision la plus pratique et confortable.

C'est pourquoi la Région Toscane a donc jugé opportun d'approfondir la question et, plus précisément, de réfléchir en termes de :

- **Plates-formes intégrées** interrogeables par le biais d'APP mobiles, équipées de calculateurs d'itinéraires capables de fournir des solutions de voyage multimodales et intégrées, parmi lesquelles des alternatives, en mettant en évidence pour chacune d'entre elles les modes de transport impliqués, les temps de parcours estimés et les tarifs ;
- **Info point** qui, en plus de présenter les différentes alternatives disponibles, sont en mesure de fournir à l'utilisateur le titre de transport nécessaire pour utiliser les services qui l'intéressent.

Un autre aspect qui est apparu lors de l'étude approfondie des cas d'utilisation est celui des modalités d'agrégation de la demande afin de favoriser le partage du moyen de transport (ride sharing). Ce type de mobilité consiste en la possibilité de partager un service offert par une entité privée avec son propre moyen de transport, ou de partager un service public non programmé – comme les taxis (taxi sharing) ou les services à la demande – entre des utilisateurs ayant des besoins de déplacement similaires. Cette casuistique nécessite toutefois une gestion particulière de l'offre et de la demande par le biais d'une plateforme technologique spéciale, que le groupe de travail toscan a définie comme "Agenzia". En accédant à la section d'information de cette Agenzia, les usagers seraient ainsi en mesure de rechercher la solution de voyage la plus pratique pour eux parmi la gamme de propositions du planificateur de voyage en fonction de l'origine / destination souhaitée par l'utilisateur, ainsi que de la fenêtre temporelle qui l'intéresse. L'Agenzia agrégerait ainsi l'offre de mobilité pour différents modes de transport, notamment : les transports publics de passagers à brève distance par route, par rail, les ferries, les taxis, les services de partage et le covoiturage.

### 3.4 Municipalité de Gênes

Après la phase d'engagement des parties prenantes – que le partenaire Municipalité de Gênes a menée conjointement avec le chef de file Région Ligurie – un large espace a été consacré à la discussion

et au brainstorming, avec le but ultime d'identifier les initiatives pilotes les plus prometteuses à mettre en œuvre dans le cadre du projet Mobimart Plus.

Les résultats obtenus par les activités de focus group et de collecte des opinions des principaux parties prenantes actives dans le territoire génois ont ensuite permis d'identifier, parmi toutes les propositions suggérées, les deux propositions d'action les plus intéressantes pour les objectifs du projet :

- le **projet ILA** (Instant Lane Access): il s'agit d'un système de billetterie électronique qui, soutenu par des dispositifs sans contact (cartes de crédit, de débit ou autres cartes sans contact), fournit titres de transport basés sur le principe du "*best fare*", c'est-à-dire le meilleur tarif possible, calculé sur la base de la durée du voyage et du nombre de passagers;
- l'installation d'émetteurs intelligents sous forme de **totems** de dernière génération à positionner à des points stratégiques de la ville, pour la vente de titres de transport et la reconnaissance de l'utilisateur au moyen de sa carte, ainsi que pour le renouvellement des abonnements et la vente de carnets.

Le choix de ces deux projets pilotes par le partenaire a été motivé notamment par la croissance constante – enregistrée ces dernières années – de la demande touristique sur le territoire urbain de Gênes, ce qui a amené l'Administration publique de la ville à accorder une plus grande attention aux services destinés aux usagers qui traversent la ville, qu'il s'agisse de touristes, d'usagers qui traversent pour accéder aux services portuaires ou d'autres types d'usagers. Dans cette optique, *AMT Genova* – en tant qu'entité désignée par la Municipalité de Gênes – a proposé des actions en parallèle dans le but de préparer son réseau à l'intégration et à la capillarité des ventes fonctionnelles au système de transport public intermodal et transfrontalier. En outre, l'administration de la ville possède une certaine expérience et un savoir-faire en matière d'infomobilité, grâce à sa participation à plusieurs projets nationaux et européens, en tant que partenaire ou chef de file.

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

Comme mentionné dans les précédents chapitres, au moment de la rédaction de ce rapport, la CCI VAR ne semble pas avoir terminé la phase d'identification des actions pilotes possibles à développer dans la Composante T3 du projet Mobimart Plus, en raison d'un changement dans le contexte politique local et d'une réorganisation interne au sein du partenaire, ce qui a inévitablement conduit à un ralentissement de l'avancement des activités. Cependant, l'activité d'engagement des parties prenantes ont été activement poursuivies par le partenaire, qui identifiera et décrira ses actions pilotes comme prévu dans les activités suivantes.

Dans le livrable T2.2.1, la CCI VAR a notamment apporté sa contribution en identifiant quelques lignes directrices à suivre pour le développement d'une éventuelle tarification intégrée sur le territoire, en formulant quelques hypothèses d'application adressées à différents segments d'usagers :

- Déplacements domicile-étude ou domicile-travail, pour lesquels le développement d'abonnements intégrés entre différents transporteurs pourrait être envisagé afin de permettre l'utilisation de l'ensemble des transports publics au sein du VAR ou d'une sous-zone constituant un bassin de mobilité.
- Déplacements occasionnels de résidents ou touristes, avec la mise en place éventuelle d'un billet intégré urbain et interurbain (journalier ou plurijournalier).
- Intégration entre le transport maritime et le transport public local impliquant l'étude de

combinaisons de billets et le développement d'un système d'information destiné aux usagers des ferries afin d'améliorer l'information sur les transports publics locaux et la recherche d'itinéraires, y compris à travers les canaux utilisés par ce type d'usagers (site web du port, site web de l'entreprise, office de tourisme, etc.).

Comme mentionné dans la section 2.3, une application possible sur le projet Mobimart Plus pourrait être la construction de "paquets" tarifaires orientés au tourisme, basés sur les billets de train et de route actuellement existant dans la zone d'étude, pour permettre l'intégration des réseaux de transport public d'un ou de plusieurs départements en une journée.

Dans le présent document, il convient également de mentionner que le partenaire CCI VAR a élaboré le **livrable T2.3.2 - "Etude sur le Terminal du Port de Toulon"** dans le but d'élaborer une réflexion prospective, à travers une démarche de recherche et développement, pour anticiper les nouveaux usages, services, activités, ainsi que l'organisation – au sein du Terminal – des croisiéristes et des passagers des ferries au départ de Toulon. Cette étude a donc permis au partenaire d'imaginer une nouvelle organisation et de prévoir de nouveaux usages et services, à l'échelle de la parcelle du Terminal. Cette étude a donc apporté à CCI VAR de nombreuses idées innovantes, lui permettant de définir le cahier des charges d'un futur appel d'offre pour la rénovation du Terminal de Toulon, mais également utiles à l'ensemble du partenariat dans une perspective transfrontalière, en vue de la réorganisation future des terminaux de leurs ports respectifs (puisque'il s'agit dans tous les cas de partenaires avec des valeurs maritimes et portuaires).

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

Le groupe de travail du partenaire CCI NCA, dans son livrable T2.2.1, a mis en évidence certaines questions considérées comme fondamentales pour l'identification de l'action pilote à mener dans le cadre du projet Mobimart Plus, qui ont également été rapportées dans le livrable T2.3.1 élaboré par RAS. Les principales considérations sont exposées ci-dessous :

- Etant donné que la planification du projet exige que l'action pilote soit mise en œuvre dans un délai très court, c'est-à-dire d'ici juin 2023, la portée des actions pilotes potentielles est limitée. Le groupe de travail du partenaire a donc considéré que l'action pilote devrait concerner la réalisation ou l'approfondissement d'un projet déjà à l'étude dans la zone de référence.
- En conséquence du point précédent, le périmètre de l'action pilote identifiée devra nécessairement être réduit par rapport à l'hypothèse initiale ; ainsi, l'action pilote portera sur un projet d'intermodalité principalement au sein des Alpes-Maritimes et ne concernera pas les liaisons avec les îles.
- L'action pilote identifiée par le partenaire CCI NCA devra s'intégrer aux actions que la Région PACA<sup>7</sup> mène dans ce cadre, en particulier les projets dans le domaine de l'intermodalité<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> En effet, la région PACA joue le rôle de "chef de file en matière de mobilité et intermodalité", et est chargée "d'organiser [...] les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne [...] : les différentes formes de mobilité et d'intermodalité, en termes de services, d'horaires, de tarifs, d'informations et d'accueil de tous les publics [...], l'identification et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre notamment pour améliorer la cohésion sociale et territoriale [...]" (extrait de l'article L215-1 du Code des transports, version en vigueur au 1er janvier 2022).

<sup>8</sup> Pass Sud Azur, en version courte pour le territoire 06, et le projet de mise en place d'un Système d'Information Billettique Régional (SIBR).

Comme indiqué dans la section précédente, avant (et pendant) de la réunion plénière organisée avec les parties prenantes, le groupe de travail de Nice a identifié plusieurs actions pilotes potentielles, en les classant en trois types sur la base de leur objectif principal : actions axées sur les services (ex. guichet unique, informations multimodales sur différents canaux); actions axées sur les tarifs (ex. harmonisation des tarifs, mise en œuvre d'un nouveau produit tarifaire) ; actions à caractère technique (ex. création d'une application mobile pour l'achat/la distribution de billets auprès de différents opérateurs, ou d'un nouveau support multimodal pour les billets).

Plus concrètement, les actions pilotes possibles explorées avec les parties prenantes impliquées étaient les suivantes :

- La mise en place d'un guichet unique de vente et d'information des usagers pour les services multimodaux. Lors de la session plénière, il est apparu que cette action a déjà été réalisée, ce guichet étant déjà actif dans la Métropole Nice Côte d'Azur (vente et information), à l'aéroport de Nice (information), dans les gares des différents réseaux (vente et information Pass Sud Azur) et aux guichets et agences des réseaux (vente Pass Sud Azur).
- La mise en place d'un "Sud Azur Pass" à court terme, au service des touristes. Au cours de la réunion, il est apparu que cette action était déjà au stade de la planification, puisque la Région prévoit de mettre en place un Sud Azur Pass de 3/7/14 jours d'ici juillet 2023. Par conséquent, les canaux de vente, les supports et les prix de ces pass étaient encore en phase de définition.
- Mise en place d'un tarif "Pass Sud Azur" pour les étudiants et les plus démunis. Lors de la réunion plénière, il est apparu que cette action était déjà prévue. En effet, la Région Sud a informé les participants de son intention de mettre en place cette forme de tarif réduit à moyen terme. Les profils, les canaux d'abonnement et les prix de ces billets n'ont pas encore été définis.
- Mise en place d'une application mobile unique pour la vente des billets "Pass Sud Azur". Lors de la réunion plénière, la Région Sud a informé les acteurs concernés d'un projet en cours de mise en place d'un système SIBR intégrant une composante MaaS.
- Harmonisation des profils de tarifs réduits entre les différents réseaux. Ce besoin a été identifié en aval de la composante T1 qui a mis en évidence l'hétérogénéité actuelle des critères de calcul des tarifs réduits dans les différents réseaux, ce qui peut représenter un obstacle à la mobilité "intermodale" sur le territoire. L'objectif de cette action serait d'harmoniser les critères d'accès aux tarifs réduits (âge, revenu, résidence) et de mettre en œuvre une solution technique de reconnaissance partagée des profils qui permettrait aux usagers ayant droit à une réduction tarifaire par un opérateur de transport de bénéficier de la même réduction auprès de n'importe quel opérateur de réseau.
- Promouvoir la diffusion d'informations (sur les offres de mobilité et les tarifs) via le site web, à destination des visiteurs et des touristes, en mettant l'accent sur les offres tarifaires adaptées aux courts séjours. Cette action vise à promouvoir l'utilisation des transports publics et d'autres offres de mobilité promues par les AOM auprès des touristes et des visiteurs, en concentrant sur une seule page web des informations sur l'offre de mobilité dans le territoire (lignes et horaires du transport public, itinéraires multimodaux, autres offres de mobilité), sur les



types de tarifs, ainsi que sur la manière d'acheter des billets (applications mobiles, e-shop). Dans ces termes, la page web devrait également être accessible depuis les sites web des différents réseaux de transport et opérateurs touristiques.

- Etendre l'offre de mobilité du "French Riviera Pass" à d'autres territoires en dehors du réseau Lignes d'Azur. Actuellement, ce pass permet de voyager sur le territoire métropolitain et d'accéder à des activités touristiques pendant 24/48/72 heures. Cependant, ces activités se situent non seulement sur le territoire métropolitain, où le Pass est valable pour voyager, mais aussi à l'extérieur, où le Pass n'est pas valable. L'objectif de cette action est donc de permettre aux usagers du "French Riviera Pass" de voyager en transport public vers des destinations situées au dehors du territoire métropolitain sans avoir à acheter un billet supplémentaire.

Les actions pilotes susmentionnées ont ensuite été examinées et évaluées par le groupe de travail sur la base des critères suivants : parties prenantes ; caractéristiques (service, tarif, orientation technique) ; clientèle cible (utilisateurs locaux occasionnels, touristes, habitués locaux) ; cohérence avec le projet Mobimart Plus, en termes d'objectifs, délais, couts et portée territoriale.

Trois autres critères ont été ajoutés pour les actions qui ne sont pas encore en cours ou planifiées : le type (étude, mise en œuvre permanente, action pilote) ; l'adhésion des parties prenantes ; risques/complexités (organisationnels, techniques).

Les tableaux suivants présentent les résultats de l'analyse comparative des actions en cours ou prévues (tableau 4) et des actions prévues (tableau 5) réalisée par la CCI NCA, publiée dans son propre livrable T2.2.1, puis reprise dans le livrable T2.3.1 préparé par RAS.

### 5.1 Analisi comparativa delle azioni in corso e di quelle in progetto

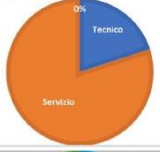
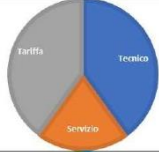
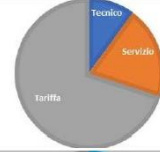
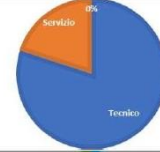
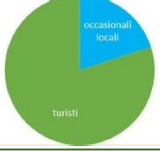
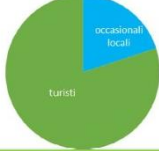

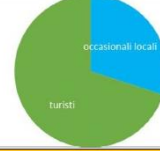
Criterion	Sportello unico per informazioni e/o vendita di servizi multimodali	Tariffa turistica "Pass Sud Azur" di breve durata	Tariffe ridotte "Pass Sud Azur"	Vendita di biglietti multimodali su app mobile	
Parti interessati	Tutti gli operatori e AOM Aeroporto + attori del turismo	Tutti gli operatori e AOM	Tutti gli operatori e AOM	Tutti gli operatori e AOM	
Dominante					
Segmenti di clienti					
Coerenza del progetto MOBIMART+	Obiettivi	++ : promuove la multimodalità	++ : promuove la multimodalità	+/- : multimodalità, segmento di clienti ridotto	+/- : multimodalità
	Scadenze	-- : scadenze di lavoro, formazione	-- : scadenze di studio, di sviluppi	-- : scadenze di studio, di sviluppi	-- : studio, acquisto, scadenze di sviluppi
	Costo	-- : Costi umani	-- : Costi di implementazione tecnica per la biglietteria	-- : Costi di implementazione tecnica per la biglietteria	-- : costi di sviluppi
	Territorio	+/- : territorio 06, luoghi specifici	++ : territorio 06	++ : territorio 06	++ : territorio 06

Tableau 3 - Analyse comparative des actions en cours et prévues (source : Livrable T2.2.1 CCI NCA)

## 5.2 Analisi comparativa delle azioni previste (né in corso, né in progetto)

Criterio		Armonizzazione delle tariffe scontate tra le reti	Diffusione di informazioni sulla mobilità turistica su sito web	Estensione del perimetro di trasporto nel French Riviera Pass
Gli stakeholder		Tutte le reti e AOM	Tutte le reti e AOM + gli attori del turismo	Régie Ligne d'Azur, Enyibus, Palmibus e le loro AOM + Regione + Ufficio del Turismo Metropolitan
Dominante				
Obiettivo del cliente				
Coerenza del progetto MOBIMART+	Obiettivi	+/- : favorisce la multimodalità, bersaglio piccolo	++ : multimodalità, attrattività, turismo	++ : multimodalità, attrattività, turismo
	Scadenze	-/- : Tempi nelle decisioni politiche e nell'attuazione	++ : realizzazione rapida	Realizzazione termini tecnici per la realizzazione degli biglietti, qualificazione del supporto -/- : Studio termini organizzativi
	Costo	+/- : costi di interfaccia, evoluzione della biglietteria	++ : costi limitati	+/- : costi delle attrezzature ufficio del turismo
	Territorio	++ : tutto il territorio	++ : tutto il territorio	+/- : territorio limitato ai siti del Pass French Riviera
Tipologia		Studio di fattibilità o implementazione	Implementazione, pilota o permanente	Studio di fattibilità o implementazione
Adesione degli parti interessati		Bassa: questioni politiche	Alta: basso impatto	Media: Reticenze della Regione (coerenza con il progetto Pass Sud Azur «turista»), punto di attenzione sul perimetro di responsabilità Ufficio del Turismo Metropolitan
Rischi complessità	Tecnica	Rischi medi: interfaccia tra SI di biglietteria + modifiche dei parametri di biglietteria	Basso rischio: landing page che fanno riferimento nei siti web	Rischi forti: impatti sul ticketing, crabitazione tra titoli, qualificazione del supporto
	Organizzazione	Rischi forti: richiede il coordinamento tra le AOM, il sostegno politico	Rischi medi: processo per mantenere i dati aggiornati	Rischi medi: coordinamento tra AOM e operatori, interferenza con il progetto regionale

Tableau 4 - Analyse comparative des actions planifiées (source : Livrable T2.2.1 CCI NCA)

Ce n'est donc qu'après avoir réalisé cette analyse multicritère que le groupe de travail de Nice a identifié comme action pilote à proposer et développer dans le cadre du projet Mobimart Plus la **réalisation d'une plateforme web d'information** (sur l'offre de transport et les tarifs), destinée aux usagers occasionnels et touristes, donc essentiellement axée sur l'offre liée aux courts séjours. L'objectif de l'action pilote identifiée par CCI NCA est de faciliter la mobilité des touristes et des visiteurs par tous les modes disponibles, tels que le transport public, les véhicules de partage, les vélos, les scooters, etc.

La réalisation de l'action pilote comprend plusieurs étapes :

- Le développement d'une page web en trois langues (français, anglais, italien), à placer sur les sites web des réseaux de transport et des opérateurs touristiques ;
- la promotion de la page web par le biais de divers canaux (dépliants, affiches, vidéos, etc.) ;
- la collecte de données sur les visiteurs et d'avis d'utilisateurs ;
- la mise en place d'interfaces techniques avec les données ouvertes et/ou les outils des opérateurs de transport.

Les informations à transmettre dans le cadre du projet concernant quant à elles :

- la cartographie dynamique avec présentation du périmètre des réseaux de transport ;
- la recherche de lignes multi-opérateurs (AOM);
- l'affichage, par réseau, de la gamme tarifaire des billets unitaires et des forfaits courts (nom, prix, conditions d'utilisation, canaux d'achat);

- le lien vers des applications mobiles et des boutiques en ligne pour l'achat de billets ;
- la poursuite du développement de la présentation du Pass Sud Azur 3/7/14 jours.

Le groupe de travail du partenaire a confirmé à plusieurs reprises la nécessité d'accorder une grande attention aux aspects de communication, car l'utilisateur – en particulier le touriste – a besoin de trouver des informations sur un seul outil informatique, dont la réalisation sera l'objet de l'action pilote. La CCI NCA a également envisagé d'impliquer d'autres entités locales, telles que les hôtels, afin d'évaluer s'il existe la nécessité et la volonté d'intégrer leurs informations au sein de cette même *Landing page*.

## 4 Résumé final des actions pilotes identifiées après les réunions avec les parties prenantes

Le tableau suivant résume les actions pilotes identifiées par chaque partenaire du projet Mobimart Plus suite à l'activité de confrontation et implication des parties prenantes, à travers une description synthétique de l'action, du champ territorial de référence et de l'état d'avancement du projet, en cohérence avec les livrables T2.2.1 élaborés par chaque partenaire.

Partenaire	Action pilote	Description action	Zone	Etat d'avancement
Région Ligurie	Travel Planner LiguriaGo	Le service de planification de voyage permettra aux usagers intéressés de planifier leur voyage, en obtenant des solutions avec tous les transporteurs de n'importe quel endroit de la zone de coopération vers un autre endroit.	Liguria-Toscana-Sardegna-Corsica-PACA	Possibilités de mise en œuvre ultérieure à partir des résultats de l'expérimentation
	Ventimiglia-Mentone	Pilote pour la réalisation d'un modèle d'intégration tarifaire pour les connexions transfrontalières entre la Ligurie et la Région Sud, le long de la ligne Vintimille-Menton, et au col secondaire d'Olivetta San Michele, le long de la ligne Vintimille – Breil – Tende – Cuneo.	Zone transfrontalière de Ventimiglia	Proposition de pilote ex novo
Municipalité de Genes	Progetto ILA	Projet de billetterie électronique utilisant des dispositifs sans contact basés sur le principe du "best fare" applicable aux groupes et aux solutions multi-passagers	Municipalité de Genes	Possibilités de mise en œuvre ultérieure à partir des résultats de l'expérimentation
	Totem	Réseau d'émetteurs situés à des points stratégiques offrant à l'utilisateur un large choix de titres de transport et la reconnaissance de la carte de l'utilisateur pour le renouvellement des abonnements et des carnets.		
Région Autonome de la Sardaigne	Extension du système d'intégration existant	Projet d'extension de l'intégration rail-route du système Sassari-P.Torres à la municipalité d'Alghero et Perspective d'une extension future aux territoires partenaires	Province de Sassari	Développement possible du projet dans le cadre du projet Mobimart Plus

**Interreg**UNION EUROPÉENNE  
UNIONE EUROPEA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Partenaire	Action pilote	Description action	Zone	Etat d'avancement
<b>Région Toscane</b>	Carte Touristique inspirée au modèle "Oyster Card" de Londres	Système de billetterie intégrée de type "Oyster card" anglais qui, destiné aux touristes, permet l'utilisation intégrée des transports publics locaux, ferroviaires et automobiles, ainsi que d'autres services complémentaires (services partagés, sites touristiques, etc.)	Province de Lucca	Proposition de pilote ex novo
CCI VAR	---	---	---	
<b>CCI NCA</b>	Landing page	Page d'accueil pour la diffusion d'informations (offre et couts) aux visiteurs et aux touristes ciblant les séjours de courte durée, la collecte d'informations.	Nice et Cote d'Azur	Proposition de pilote ex novo

Tableau 5 – Vue d'ensemble des actions pilotes identifiées après les réunions avec les parties prenantes (source : livrable T2.3.1 par le partenaire Région Autonome de la Sardaigne)

## 5 Conclusions

L'Output T2.1 visait à résumer les activités particulières menées par les partenaires dans le cadre de la Composante T2 "Définition d'un système transfrontalier intégré", afin, non seulement d'impliquer les parties prenantes locales, mais aussi de fournir une première définition des actions pilotes possibles en matière de billetterie électronique intelligente à mettre en œuvre et développer dans la zone du Programme grâce au projet Mobimart Plus. Les activités de cartographie et d'identification de ces actions pilotes ont donc constitué une base importante pour déterminer les spécifications techniques et fonctionnelles des systèmes de billetterie existants ou prévus dans les territoires de référence.

Tout d'abord, les réunions avec les parties prenantes territoriales que chaque partenaire a concrètement menées au cours de la composante, ont permis de diffuser les objectifs de Mobimart Plus à grande échelle, en impliquant des sujets locaux liés au monde du transport dans chaque région partenaire, tels que les organismes publics (en particulier les Provinces, les Villes Métropolitaines, les Municipalités, les Autorités portuaires) et les opérateurs pertinents dans le domaine du transport de passagers. L'implication active et proactive des acteurs locaux s'est donc basée sur les relations déjà existantes entre les partenaires du projet dans leurs territoires respectifs, et a permis le développement d'une activité capillaire d'information et de communication sur les activités de Mobimart Plus, ainsi que la diffusion opportune de ses outputs.

La richesse des connaissances techniques acquises au cours de la Composante T2 a donc permis de définir les principales spécifications techniques et fonctionnelles que pourrait avoir une plateforme transfrontalière interopérable capable de s'intégrer aux systèmes individuels des territoires partenaires identifiés par le Programme. En effet, comme on le sait, le partage des connaissances sur le sujet est une prérogative essentielle, afin d'obtenir une vision globale de l'espace de coopération et d'activer le processus menant à la mise en œuvre d'une future plateforme technologique de billetterie électronique partagée au niveau transfrontalier. Dans cette perspective, il est rappelé que l'étude des systèmes de billetterie électronique existants ou prévus dans la zone, conclue dans le cadre de la Composante T1, a représenté une prémisse nécessaire et préparatoire à la coopération entre les Régions – en tant qu'organismes compétents dans le domaine du transport de passagers -, les Provinces, les Municipalités et les opérateurs de transport public et privé.

Les activités de la Composante T2 ont donc été menées de manière synchrone par les partenaires, précisément dans le but de définir les caractéristiques initiales d'un système intégré de billetterie transfrontalière permettant à l'usagers d'acheter un titre de transport multimodal (mer-rail-route) selon le modèle « one-shop-stop ». En ce sens, l'implication directe des opérateurs locaux a été essentielle, car elle a permis tout d'abord d'accroître les connaissances sur le sujet, mais aussi de favoriser la coopération entre les organisations (opérant parfois sur des territoires différents).

Par conséquent, l'étude élaborée dans la Composante T2, "Rapport sur l'analyse préparatoire concernant les spécifications techniques/fonctionnelles et de gestion du système de billetterie transfrontalière", a mis en évidence non seulement les hypothèses d'actions pilotes que chaque partenaire a l'intention de mettre en œuvre sur son propre territoire, mais aussi les similitudes et les différences qui peuvent être trouvées parmi les multiples territoires impliqués, en tenant toujours compte de l'importance d'une éventuelle répliquabilité dans les régions de la zone de coopération. En fait, l'objectif principal du projet Mobimart Plus est de favoriser le développement initial d'un système technologique interopérable capable de favoriser les déplacements multimodaux des utilisateurs potentiels, qu'il s'agisse de citoyens, de navetteurs ou de touristes.

En définitive, il est nécessaire de souligner que les résultats des livrables de la Composante T2 ont vu l'adoption d'une méthodologie de travail partagée entre les partenaires, ainsi que la coordination qui a été constante pendant toute la durée des activités de la T2, ce qui a donc conduit à la production du Rapport T2.3.1. Ce livrable, qui est un résumé de toutes les activités menées par les partenaires sur leurs territoires respectifs, ainsi que des résultats obtenus, a permis au partenariat et aux parties prenantes du projet d'obtenir une série de conseils importants pour l'application et la répliquabilité également sur les autres territoires transfrontaliers, lorsque ceux-ci partagent des besoins similaires à ceux de la zone du Programme, c'est-à-dire améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes dans une clé multimodale.