

Nuove Connessioni Transfrontaliere per la Mobilità Unitaria e Sostenibile delle persone

NECTEMUS

Composante T2

Développement des stratégies

Activité T2.1

Méthodologie et coordination

Livrable T2.1.1

Méthodologie pour la conduite des études et l'élaboration du Plan d'Action Conjoint

Janvier 2019

0. Le contexte du projet NECTEMUS	3
0.1 La composante T1 : Capitalisation des expériences précédentes	4
0.2 La Composante T2 : Développement des stratégies	5
0.3 La Composante T3 : Transférabilité des résultats	7
0.4 Le rôle des Partenaires dans le cadre du projet NECTEMUS	8
1. Les objectifs du Plan d'Action Conjoint NECTEMUS	9
2. Cadrage du processus d'élaboration du PdAC NECTEMUS	10
2.1 Les 4 principes directeurs	10
2.2 L'objectif : Le "Single Window System" appliqué aux transports de passagers de la zone de coopération	12
2.3 La transnationalité/transférabilité	13
2.4 Préalable 1: Scénarii d'action	13
2.5 Préalable 2 : Compléments des productions a minima	14
2.6 Des Groupes de travail locaux / un cadrage transnational	15
3. La mobilisation des parties prenantes pour l'élaboration du PdAC NECTEMUS	16
3.1 Les 3 typologies/familles des parties prenantes	16
3.2 La méthodologie de mobilisation et d'engagement des parties-prenantes	17
3.3 Les outils proposées	18
3.3.1 Le tableau	18
3.3.2 La matrice pouvoir/intérêt	19
3.3.3 L'analyse des personnes et des réseaux	20
3.3.4 Le Plan d'Engagement des parties prenantes	22
3.4 Les propositions pour la mobilisation des parties prenantes	24
3.4.1 Etape 0: Identifier les parties-prenantes	24
3.4.2 Etape 1 : Stimuler les parties-prenantes	24
3.4.3 Etape 2 : Co-définir les scénarii	24
3.4.3 Etape 3 : Co-élaborer le Plan d'Action Conjoint	25
4. La structure du PdAC NECTEMUS	26
4.1 La typologie d'action / lien avec étude des dispositifs financiers (T 2.2.3)	26
4.2 Le Modèle de Fiche Action et Typologie d'Action	27

4.3 Les indicateurs communs	30
4.4 Le Chronogramme et l'échelle de temps	30
4.5 Une vision synthétique des budgets	30
5. Calendrier récapitulatif du processus de travail	31

0. Le contexte du projet NECTEMUS

Le Projet NECTEMUS “Nuove Connessioni Transfrontaliere per la Mobilità Unitaria e Sostenibile delle persone” est co-financé par le Programme INTERREG Maritime 2014-2020 et vise à réaliser un Plan d'Action conjoint pour identifier et supprimer les goulets d'étranglement dans les interconnexions du transport maritime de passagers de la zone coopération, en particulier entre les ports continentaux et les deux îles de Sardaigne et de Corse.

Le Projet NECTEMUS vise à réaliser un Plan d'Action conjoint pour identifier et supprimer les goulets d'étranglement dans les interconnexions du transport maritime de passagers de la zone coopération, en particulier entre les ports continentaux et les deux îles de Sardaigne et de Corse.

Le Plan d'Action permettra d'identifier les interventions infrastructurelles et info structurelles nécessaires pour améliorer la connectivité du transport de passagers, en lien avec celui des marchandises, au niveau des nœuds portuaires secondaires et tertiaires du réseau RTE-T.

Le Plan d'Action permettra d'atteindre un changement dans l'organisation de la planification des interventions au plan transfrontalier, en identifiant, grâce aux études conjointes spécifiques, les priorités et la faisabilité des actions et des mesures en faveur de la mobilité pour les passagers.

Les livrables de NECTEMUS constitueront ainsi un outil utile d'aide à la décision pour les choix d'investissement et d'action, au-delà des seules infrastructures, à mettre en œuvre dans la zone du programme, en tenant compte des initiatives déjà en cours et des résultats obtenus dans le cadre de la programmation précédente.

Le projet permettra de systématiser les connaissances déjà disponibles et de les développer davantage, et de manière innovante, en mettant en lumière les potentialités et les priorités identifiées dans le Plan d'Action conjoint dans un Tableau de bord d'interventions illustrant la faisabilité des propositions et leur impact sur la mobilité des passagers au plan transfrontalier. La transférabilité des actions inscrites au Tableau de bord aidera les institutions et les acteurs impliqués dans la chaîne du transport de passagers, avec une référence particulière aux nœuds portuaires.

NECTEMUS constitue le projet jumeau de CIRCUMVECTIO, piloté par la Région Ligurie et dédié au transport de marchandises, dont il renforce l'analyse. Le projet s'intègre également avec le projet GEECCT-îles, piloté par l'Office des transports de la Corse.

Le chef de file du projet NECTEMUS est la Province de Livourne (PROVLI).

Les partenaires du projet sont :

1. L'Autorité Du Système Portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale (ADSPMTS),
2. La Région Ligurie (RL),
3. La Région autonome de Sardaigne (RAS),
4. L'Office des transports de la Corse (OTC),
5. La Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM),
6. La Ville de Porto-Vecchio (POVO).

0.1 La composante T1 : Capitalisation des expériences précédentes

La Région Ligurie est responsable de la composante T1. La composante produit les livrables suivants :

- A. **Livrable T1.1.1 : Le cadre juridique et les réglementations relatives aux flux des passagers au niveau européen.** Cette partie de la composante est réalisée par RL, PROVLI, RAS et OTC. Le livrable est constitué d'un tableau au niveau des politiques régionales en coordination avec les politiques nationales et européennes.
- B. **Livrable T1.1.2 : Partie des planifications dans les ports au service des flux des passagers.** Cette partie de la composante est réalisée par ADSPMTS, TPM, et les ports conventionnés par RL et RAS. Le livrable analyse les aspects de la planification portuaire dans cette zone en matière de transport de passagers et l'impact des plans de développement de la mobilité dans la zone du programme.
- C. **Livrable T1.1.3 : Partie des planifications urbaines au service des flux des passagers.** Cette partie de la composante est réalisée par POVO. Elle livrera une analyse locale, basée sur la mobilité de courte distance des touristes/résidents dans une optique multimodale. Le livrable analyse les principales criticités des connexions au niveau de Porto-Vecchio, exemple typique d'une ville touristique, dans le domaine de la coopération. Les connexions avec les ports et aéroports sont considérées.

Les livrables de la composante T1 constitueront le fondement de la Composante T2, de réalisation de la stratégie, et elles seront complétées d'une évaluation, effectuée par un groupe d'experts externes, des indicateurs d'accessibilité modale sur la base de la connectivité des transports intermodaux des passagers entre le continent et les

îles, en augmentant ainsi le cadre des connaissances au niveau de la zone de coopération.

0.2 La Composante T2 : Développement des stratégies

La Métropole TPM est responsable de la Composante T2, assistée par l'Office des Transports de la Corse pour ce qui est de l'analyse descriptive des instruments de gouvernance.

La Composante T2 prévoit la réalisation du Plan d'Action conjoint, qui est le produit le plus important du projet. C'est un instrument pour améliorer les connexions des passagers au niveau transfrontalier entre les ports continentaux et les ports des îles majeures avec les nœuds secondaires et tertiaires d'échange modal, établi sur la base de trois études préalables de faisabilité de transports réalisées par les partenaires.

Le Plan d'action conjoint, prenant en compte l'analyse de la criticité infrastructurelle et des services, identifiée sur la base des avantages qualitatifs et quantitatifs des interconnexions multimodales pour les passagers dans l'aire de coopération, identifiera les interventions et les mesures, de type infrastructure, info structure et d'organisation, pour améliorer l'accessibilité.

Le Plan d'Action s'articulera en une partie analytique et quantitative, basée sur les flux de passagers et la composition de la demande de trafic, capitalisant les données déjà disponibles résultant des autres projets, et il identifiera les goulots d'étranglement qui empêchent la continuité des connexions avec les nœuds de TEN-T et comportent une charge de coût, économique et environnemental, et de temps. La partie descriptive intégrera les instruments de coopération interrégionale et supranationale disponibles pour augmenter l'accessibilité modale.

Cette Composante coopèrera avec les études réalisées dans l'optique de continuité territoriale entre les deux îles du projet GEECCTT-iles et les études relatives aux marchandises issues du projet CIRCUMVECTIO, dans l'optique d'une synergie entre les instruments de gouvernance, les Systèmes de Transports Intelligents (ITS) et les infrastructures pouvant améliorer les connectivités des nœuds.

Les activités et les livrables de la Composante T2

La Composante T2 comprend deux activités.

L'Activité T2.1 Méthodologie et de coordination consiste à établir la méthodologie et coordonner les études de la composante. Elle donne lieu à un livrable

A. Livrable T2.1.1: Méthodologie de coordination des études

L'Activité T2.2 Stratégie de connexion avec les nœuds du réseau TEN-T. L'activité consiste à réaliser les études préalables et le plan d'action conjoint.

Elle donne lieu à 4 sous-activités :

- Activité T2.2.1 : Identification de priorités de niveau infrastructure et de service dans la région transfrontalière pour la mobilité des passagers. Cette activité permettra d'avoir une photo analyse globale des mesures pour le renforcement de la durabilité et de l'efficacité des connexions pour passagers dans la région transfrontalière, à partir des deux études réalisées par RAS et PROVLI.
Cette activité s'appuie sur les livrables T1.1.2 et T1.2.3 de la composante T1 du projet et sur le livrable T2.2.3 de la composante T2 du projet.
- Activité T2.2.2 : Identification de mécanismes de financement. La réalisation donnera un aperçu complet des modalités de financement et de durabilité économique à moyen et long terme des solutions proposées dans l'étude réalisée par ADSPMTS.
Cette activité s'appuie sur le livrable T1.1.1 de la composante T1 et sur le livrable T2.2.3 de la composante T2.
- Activité T2.2.3 : Plan d'action conjoint. Le plan d'action conjoint comprend la stratégie visant à améliorer les liaisons de passagers entre les nœuds secondaires et tertiaires de la zone de coopération, avec la contribution de tous les partenaires sous la coordination de la Métropole TPM.

L'Activité T2.2 donne lieu à 4 livrables :

A. Livrable T2.2.2 : Etude sur l'intégration des systèmes de transport locaux et transfrontaliers. L'étude considèrera l'opportunité dérivant d'une intégration majeure des nœuds dans le cadre de l'offre de transport public pour les passagers. Elle comportera une analyse des exigences de la demande et de l'offre de services TIC. Ce livrable permettra d'avoir un cadre analytique global des moyens pour renforcer le développement durable et l'efficacité des liens pour les passagers dans l'aire transfrontalière. Ce livrable sera réalisé par PROVLI.

B. Livrable T2.2.3 : Etude sur l'opportunité de financement des mesures des intervenants. L'étude mettra en évidence les principaux canaux de financement pour la mise en place de nouveaux services ou la réalisation

d'infrastructures, même de petite échelle, pour les passagers. Seront considérés les financements tant publics que privés. La réalisation fera un panoramique complet des modalités de financement et de développement économique durable à moyen terme des solutions proposées. Ce livrable sera réalisé par ADSPMITS.

- C. **Livrable T2.2.4 : Etude sur la criticité infrastructurelle du service.** L'étude analysera globalement les principales caractéristiques des infrastructures de transport, particulièrement celles des ports, et les services offerts aux passagers. Sera mise en évidence la criticité, surtout en termes de liens manquants. Ce livrable sera réalisé par RAS et RL.
- D. **Livrable T2.2.5 : Plan d'action conjoint.** Le Plan d'action conjoint, établi sur la base des trois études préalables de PROVLI, ADSPMITS et RAS et RL, proposera une programmation conjointe des solutions pour la mobilité transfrontalière des passagers. Il illustrera les interventions qui seront l'objet de la coopération. Il comprendra la stratégie d'amélioration des connexions entre les nœuds secondaires et tertiaires de l'aire de coopération à l'attention des passagers. Ce livrable sera réalisé par la Métropole TPM, en lien avec l'OTC, en ce qui concerne les outils de gouvernance.

Pour la réalisation des livrables mentionnés ci-dessus, le Formulaire de NECTEMUS charge chaque Partenaire de réaliser les livrables du projet sur la base des compétences institutionnelles de chacun.

0.3 La Composante T3 : Transférabilité des résultats

La Région Autonome de Sardaigne est responsable de la composante T3. La composante produira un livrable :

1. **Livrable T3.1.1 : Tableau de bord des actions de portabilité des résultats.**
Le tableau de bord illustre les interventions proposées dans le plan d'action conjoint en soulignant la pertinence pour l'ensemble du domaine de coopération par degré de maturité, de priorité et de faisabilité. Le tableau de bord met en évidence la transférabilité potentielle des interventions, basée sur des indicateurs objectifs et mesurables décrivant la faisabilité des mesures dans les différentes entités impliquées. Cela permet de voir les zones d'intervention.

0.4 Le rôle des Partenaires dans le cadre du projet NECTEMUS

Le rôle des Partenaires dans le cadre de la Composante T2 et, plus en détail, de chaque activité, est précisé dans le Formulaire de NECTEMUS.

- La Métropole Toulon Provence Méditerranée est responsable de la Composante T2 pour le rôle très important que son territoire joue, du point de vue infrastructurel, dans le cadre du projet. En effet, y sont localisés des ports importants et deux couloirs transeuropéens de transport cruciaux pour toute la zone du Programme.
- La Province de Livourne (PROVLI) est chargée de réaliser l'étude sur l'intégration des systèmes de transport locaux et transfrontaliers (Livrable T2.2.2).
- L'Autorité du Système Portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale (ADSPMTS) est chargée de réaliser l'étude sur l'opportunité de financement des mesures des intervenants (Livrable T2.2.3).
- La Région Autonome de Sardaigne (RAS) et la Région Ligure (RL) sont chargées de réaliser l'étude sur la criticité infrastructurelle du service (Livrable T2.2.4).
- La Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) est chargée de l'élaboration du Plan d'action conjoint (Livrable T2.2.5), en lien avec l'Office des transports de la Corse (OTC), en ce qui concerne les outils de gouvernance.

Chaque livrable réalisé par un Partenaire devra être fourni dans les deux langues officielles du Programme, c'est-à-dire en Italien et en Français. Il est donc recommandé de commencer la traduction quand le document est consolidé.

1. Les objectifs du Plan d'Action Conjoint NECTEMUS

Comme cela a été évoqué précédemment, la composante T2 prévoit la mise en œuvre du Plan d'Action Conjoint. C'est un instrument qui permettra d'améliorer la connectivité des passagers au niveau transfrontalier entre les ports continentaux, les ports des îles principales et les nœuds secondaires et tertiaires d'échange modal. Il sera basé à la fois sur l'analyse des situations des ports et de la zone exposée dans les livrables de la composante T1 et sur trois études préliminaires de faisabilité effectuées par les partenaires, spécifiques à la composante T2.

Les trois études préliminaires prévues sont :

- A. **étude sur l'intégration des systèmes de transport locaux et transfrontaliers** (Livable T2.2.2) menée par la Province de Livourne,
- B. **étude sur l'opportunité de financement des mesures des intervenants** (Livable T2.2.3) réalisée par l'ADSPMITS
- C. **étude sur la criticité infrastructurelle du service** (Livable T2.2.4), menée par la Région autonome de Sardaigne

Ces trois études sont menées à l'échelle transfrontalière: elles exposent et analysent les problématiques soulevées sur l'ensemble des territoires partenaires du projet NECTEMUS pour esquisser les axes d'une stratégie d'intervention commune et identifier une série de pistes d'intervention conjointe, à l'origine du plan d'action conjoint.

Le Plan d'Action Conjoint, à partir de l'analyse des criticités d'infrastructure et de service, identifiée sur la base des insuffisances qualitatives et quantitatives des interconnexions multimodales pour les passagers dans la zone de coopération, permettra d'identifier les interventions et les mesures sur les infrastructures, les systèmes d'information et d'organisation pour améliorer l'accessibilité.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée est responsable de la Composante T2 pour le rôle que la Région Provence Alpes Côte d'Azur joue, du point de vue des infrastructures, dans le cadre du projet. En effet, deux ports importants (Toulon et Nice) et deux couloirs transeuropéens de transport cruciaux pour toute la zone du Programme y sont localisés. TPM sera assistée par l'OTC, concernant l'analyse descriptive des outils de gouvernance.

2. Cadrage du processus d'élaboration du PdAC NECTEMUS

Dans la mesure où le Plan d'Action Conjoint (PdAC) repose sur la contribution de l'ensemble des partenaires et doit intégrer à la fois des actions propres aux contextes territoriaux de chacun et des actions d'envergure transnationale, nous proposons ici d'établir le cadre général qui doit être partagé par les partenaires préalablement au lancement du processus d'élaboration du PdAC.

Il s'agit de s'accorder : sur l'objectif général de ce plan d'action, sur les principes généraux qui sous-tendent son élaboration, en référence avec les orientations générales du projet NECTEMUS, sur les étapes préalables à l'élaboration du Plan d'Action Conjoint, puisque le processus doit notamment se fonder sur les besoins identifiés dans les études conduites au cours de la composante T1 et de la première phase de la composante T2.

2.1 Les 4 principes directeurs

Nous proposons de réaffirmer ici les principes directeurs pour l'élaboration du Plan d'Action Conjoint du projet NECTEMUS. Ces principes doivent être à la base de tout le processus d'élaboration puis de mise en œuvre du Plan d'Action Conjoint. Ils s'inspirent en grande partie des objectifs affirmés au démarrage du projet.

1. Complémentarité des projets de coopération NECTEMUS / GEECCTT-Îles / CIRCUMVECTIO

Le principe est de favoriser dans le Plan d'Action Conjoint NECTEMUS des synergies avec les 2 autres projets, en termes de méthodes, de définition d'actions, d'outils de suivi... pour contribuer à l'objectif SWP à 15 ans. Certaines actions pourront être traitées en commun. Dans la mesure du possible, les actions envisagées dans NECTEMUS proposeront des articulations avec les orientations des programmes projets GEECCTT-Îles et CIRCUMVECTIO. Le modèle de fiche action fourni en partie 4 pourra permettre de mettre en évidence ces interrelations.

2. Continuité - cohésion territoriale

Le Plan d'Action Conjoint vise à la fois à renforcer la fluidité et la qualité du transport de passagers entre les ports de la zone de coopération et à renforcer, pour chaque port, la qualité la fluidité des dessertes entre la zone portuaire et le territoire desservi (hinterland). A cet égard, l'étude de Porto Vecchio doit fortement inspirer l'ensemble des parties prenantes dans la définition du Plan d'Action Conjoint. Le Plan d'Action Conjoint valorise en priorité les initiatives pouvant être portées au niveau territorial ou au niveau de la zone de coopération, avec l'implication des partenaires du projet

NECTEMUS et de leurs partenaires locaux. Toutefois, le Plan d'Action Conjoint peut aussi mettre en évidence des recommandations ou des leviers d'intervention au niveau régional ou suprarégional à même de renforcer les continuités territoriales et la fluidité des trafics.

3. Alliances stratégiques et multi-partenariat

Les actions envisagées ne peuvent pas reposer que sur la capacité de mise en œuvre des partenaires du projet, qui représentent soit des autorités portuaires, soit des organisations en charge de la régulation et de l'organisation des dessertes maritimes.

Le Plan d'Action Conjoint doit être conçu dans une démarche multipartenariale permettant à la fois d'intégrer des actions portées par d'autres organisations que les partenaires du projet (ex : municipalités, autorités régionales, entreprises de transports...) mais également de mettre en œuvre pour chaque action un partenariat opérationnel susceptible d'améliorer sa portée et son efficacité.

La méthode exposée ci-après vise à identifier et mobiliser les parties prenantes pour chacun des territoires engagés dans le projet.

4. Ne pas agir seulement sur les infrastructures

Le renforcement de la fluidité des transports de passagers dans la zone de coopération passera vraisemblablement par une série d'améliorations infrastructurelles coordonnées entre les partenaires du projet, à portée locale ou transnationale. Mais il apparaît que l'amélioration des connectivités visée repose aussi sur des actions coordonnées en matière de monitoring et transfert des données passagers, de coordination des politiques publiques, de critères/standards partagés pour l'amélioration de la qualité des offres de transports, de coordination des communications. C'est pourquoi nous proposons ci-après une typologie des actions qui permettra de les regrouper par grande familles d'intervention, et permettra également de faciliter l'identification des instruments financiers mobilisables (cf. livrable T 2.2.3)

2.2 L'objectif : Le “Single Window System” appliqué aux transports de passagers de la zone de coopération

NECTEMUS vise à favoriser un système de transports de passagers au sein de la zone de coopération transfrontalière qui fluidifie au maximum les flux et réduit les goulets d'étranglement, optimise le fonctionnement des intermodalités et minimise les pertes de charge/temps d'interconnexion, et plus globalement, améliore les dessertes maritimes sur la plan qualitatif et quantitatif.

A terme, le projet doit permettre de déboucher sur un optimum de fonctionnement intégré se rapprochant du modèle du Single Window Système tel qu'il est aujourd'hui appliqué au transport de marchandise : des standards communs pour la qualité de l'accueil, un seul circuit centralisé et interconnecté pour les démarches de toutes sortes (enregistrement des données passagers et des formalités administratives relatives aux droits de circulation, prise en compte des besoins particuliers - par ex: handicap, transports des bagages, voyageurs mineurs...- à toutes les étapes du voyage), un circuit d'information passager interconnecté permettant la mise à jour en temps réel, la coordination des gestion de crises et d'événements imprévus (annulations, intempéries), la réadaptation des interconnexions locales aux aléas de la desserte en temps réel, etc.

En bref, le guichet unique du passager se traduit par une interface unique pour la zone transfrontalière, qui permet au passager de couvrir tous les besoins opérationnels et informatifs avant, pendant et après le voyage.

Cet optimum de fonctionnement, est l'objectif commun à toutes les actions envisagées dans le Plan d'Action Conjoint et pourrait d'ailleurs faire l'objet d'un prochain projet de coopération visant à l'élaboration d'une véritable stratégie commune et intégrée de gestion des flux de passager par le biais d'un groupement commun d'opérateurs et d'un pilotage commun (sur le principe par exemple du Groupement Européen d'Intérêt Économique envisagé dans GEECCTT-Îles).

L'objectif ultime est :

1. que le passager bénéficie du même traitement quel que soit le port d'entrée et le port de sortie,
2. que la qualité de prise en charge et d'interconnexion soit la même quel que soit le port,
3. que les informations relatives à son transport (sur le plan personnel ou administratif) soient enregistrées en un point unique et le suivent pendant tout son périple.

2.3 La transnationalité/transférabilité

Le projet NECTEMUS vise bien à établir un Plan d'Action Conjoint, c'est à dire issu d'une coopération transnationale et d'une capitalisation collective.

A cet égard, il est préconisé de privilégier autant que possible les actions d'intérêt conjoint, fondées sur une mise en œuvre coordonnée entre les opérateurs. Si des actions d'intérêt local sont bien évidemment nécessaires pour améliorer globalement la qualité des dessertes et de la prise en charge des flux de passagers, ces actions devraient pouvoir être regroupées entre elles lorsqu'elles sont envisagées conjointement dans plusieurs territoires, ou devoir être accompagnées d'une mise en valeur de leur caractère transférable afin de bénéficier le cas échéant aux autres partenaires. Cette transférabilité pourra porter sur le plan opérationnel, de la méthode, de la gouvernance, etc. Nous nous référons en particulier à la manière dont les éléments de transférabilité ont pu être mis en valeur dans le cadre de l'étude T1.1.3 mise en œuvre sur la commune de Porto Vecchio.

Cette disposition permettra de renforcer le cadre véritable conjoint du plan d'action et contribuera à répondre aux attentes de l'AdG et de la Commission européenne quant aux véritables plus-values de la coopération transfrontalière.

2.4 Préalable 1: Scénarii d'action

Il nous semble que le préalable au plan d'action est la réalisation d'un véritable diagnostic partagé des forces et faiblesses et des objectifs et besoins communs aux partenaires. Ce diagnostic collectif qui déboucherait sur l'élaboration d'une stratégie de développement partagée, peut être établi à la fois au niveau local et au niveau du partenariat transnational (par le biais du comité de pilotage ou de groupes de discussions parallèle).

Au sein du comité de pilotage, ce diagnostic partagé reposera pour partie par une synthèse collective des différents livrables produits (cf. § suivant) qui fera ressortir des éléments communs d'analyse et permettra de dégager quelques pistes de stratégies communes et d'action conjointe. Ce travail de synthèse et d'analyse permettant de dégager des perspectives communes sera réalisé par le bureau d'étude mandaté par TPM au cours du mois de janvier 2019.

Pour ce qui concerne la mobilisation des parties prenantes et leur capacités à participer à l'élaboration d'une vision stratégique partagée à l'échelle de chaque territoire partenaire, le présent document propose ci-après des méthodes de consultation selon un dispositif qui permet à la fois de les mobiliser dans l'élaboration de cette stratégie partagée au niveau du territoire et de scénarii de développement à moyen terme, et de les mobiliser dans l'élaboration des fiches actions au cœur du plan d'action conjoint.

2.5 Préalable 2 : Compléments des productions a minima

La lecture successive de l'ensemble des productions réalisées à ce jour fait apparaître les observations suivantes :

- Si les rapports d'études relatives à la composante T1 font apparaître un grand nombre d'informations et de données quantitatives et qualitatives attendues et nécessaire à l'analyse des situations, elles sont la plupart du temps liées à un contexte territorial précis. C'est pourquoi comme cela a été exposé précédemment, il est prévu :
 - a. D'établir des rapports de synthèse dynamiques des différents livrables produits lors de la phase T1 afin de dégager de manière plus claire d'éventuelles pistes d'action. Ce travail sera réalisé par le prestataire mandaté par TPM et communiqué aux partenaires fin janvier 2019.
 - b. De favoriser une mise en commun des constats dressés par ces études de la composante T1. une fois les synthèses établies, une lecture globale des résultats et proposition sera menée par TPM et son consultant mandaté pour identifier des pistes d'interventions partagées ou collectives.
- Concernant les études relatives à la composante T2, préalables à l'élaboration du plan d'action, elles doivent conduire à une identification directe des pistes d'actions à l'échelle locale et transnationale. En conséquence, il est proposé :
 - a. Que l'étude T2.2.2 sur les interconnexions des flux de passagers se conclut par une véritable matrice analytique des points faibles et enjeux à l'échelle territoriale et transnationale et identifie de manière synthétique les besoins d'intervention.
 - b. Que l'étude T2.2.4 sur la criticité des infrastructures, qui est actuellement très synthétique et utile pour l'animation de réunion et diagnostic partagée, mette également en évidence de manière plus claire les enjeux/besoins d'intervention sur l'ensemble des régions ainsi que leur quantification avec des indicateurs et des paramètres utiles pour le suivi ultérieur du PdAC.
 - c. Que l'étude T2.2.3 sur les outils de financement fasse référence directement à la fois aux pistes d'intervention identifiées dans T2.2.2 et T2.2.4 et à la typologie des actions telle qu'elle est exposée ci-après, afin d'en faciliter le caractère opérationnel.

2.6 Des Groupes de travail locaux / un cadrage transnational

La méthodologie présentée en partie 3 permettra d'identifier, mobiliser les parties prenantes de la gestion des flux de passager au niveau des ports et de les intégrer dans un processus de réflexion stratégique et d'élaboration du Plan d'Action Conjoint. Cette méthodologie permettra de mettre en place sur chaque territoire un groupe de travail ou de pilotage local à même de contribuer à l'élaboration du plan d'action.

Néanmoins, si l'on veut éviter de multiplier les actions de niveau local et conserver l'objectif d'un véritable plan d'action conjoint transnational, il est nécessaire de conserver en parallèle une dynamique d'échange et de coopération au niveau du partenariat de NECTEMUS qui permettra de partager, valider, et le cas échéant dupliquer les propositions d'action au fur et à mesure de leur élaboration.

TPM suscitera régulièrement, par conférences téléphoniques ou Skype, ou par échanges d'emails, un processus de mobilisation transversal au sein du comité de pilotage, afin de partager l'état d'avancement du processus d'élaboration, confronter les actions en cours d'élaboration entre partenaires, et dégager également des pistes d'actions conjointes qui ne seraient pas évoquées au niveau local.

Ce travail de coordination permettra également de s'assurer du respect du processus de travail et du calendrier d'élaboration.

A l'issue du processus, au printemps 2019, il est proposé de consacrer une part significative du comité de pilotage transnational à la validation et cohérence d'ensemble du Plan d'Action Conjoint.

3. La mobilisation des parties prenantes pour l'élaboration du PdAC NECTEMUS

3.1 Les 3 typologies/familles des parties prenantes

Pour chacun des systèmes, nous identifions 3 principales classes d'acteurs à impliquer dans le processus d'élaboration du PdAC. Nous proposons que chaque partenaire contribue à l'identification des parties prenantes sur son territoire sur la base de cette typologie commune, adaptée quels que soient les contextes organisationnels et réglementaires :

1. Les acteurs qui régissent la **régulation du système de mobilité** : organisation de l'aménagement des ports / autorités organisatrices de transports / autorités de planification
 - A. Organismes publics territoriaux
 - B. Services de l'Etat
 - C. Ports
 - D. Chambres de commerce
2. Les acteurs qui agissent pour **caractériser et structurer l'offre** (avec ou sans des délégations de service public)
 - A. opérateurs de services maritimes
 - B. opérateurs de services terrestres locaux, régionaux ou nationaux
 - C. exploitants de services aériens
 - D. opérateurs de l'accueil au niveau des ports (offices de tourisme, services d'accueil, de portage...)
3. Les acteurs qui expriment la **demande de connectivité** et d'accessibilité à satisfaire
 - A. associations des usagers
 - B. citoyens/ riverains
 - C. utilisateurs

3.2 La méthodologie de mobilisation et d'engagement des parties-prenantes

Chaque projet/programme génère des impacts sur l'activité des diverses parties prenantes.

Ces impacts sont d'ordres et de manière différentes : direct ou indirect, positif ou négatif, potentiel ou réel. Si "aucune institution n'est une île", cela signifie que maintenir des relations avec les parties-prenantes est une des activités clés à mettre en place. Plus concrètement, nous pensons que maintenir des relations avec les personnes/professionnels qui travaillent dans les institutions "parties-prenantes" est une activité incontournable.

La proposition méthodologique est fondée notamment sur des modèles méthodologiques expérimentés au niveau international, en particulier le Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES)¹, adapté pour les besoins du Projet NECTEMUS. Le "Stakeholder Engagement Standard" (AA1000SES) implique de :

- a. Lancer un processus de dialogue et de communication interactive avec les parties-prenantes
- b. Vérifier les attentes/besoins et définir les trajectoires de développement
- c. Être disponible pour intégrer les attentes les plus pertinentes
- d. Mettre en œuvre des initiatives pour apporter des réponses concrètes

La méthodologie proposée se déroule en 2 sections, 4 étapes et utilise 4 outils :

Sections	Étapes	Buts	Outils
Planning	Étape 1	Identifier les parties-prenantes	Le tableau
	Étape 2	Identifier le positionnement de chaque partie-prenant	La matrice pouvoir/intérêt
	Étape 3	Identifier les personnes/professionnels qui travaillent dans les parties-prenantes	L'analyse des personnes et des réseaux sociaux
Mise en œuvre du Plan d'Engagement des	Étape 4	Déterminer les actions adaptées Engager les parties-prenantes dans des processus de co-définition (de scenarii et du PdAC)	- Entretiens et rencontres bilatéraux - Groupes de discussion (Focus groups) - Séminaires stratégiques et

¹ https://www.accountability.org/wp-content/uploads/2016/10/AA1000SES_2015.pdf

parties prenantes			thématiques - Séminaires stratégiques multistakeholders
-------------------	--	--	--

3.3 Les outils proposées

3.3.1 Le tableau

L'identification des parties-prenantes est une activité très importante et dynamique. Cette étape se fonde sur l'utilisation d'un tableau dans laquelle les informations suivantes sont contenues :

- **Nom et acronyme de l'organisation** : pour identifier de manière précise la partie-prenante
- **Type d'organisation** : pour identifier la typologie de la partie-prenante, notamment opérateurs de transport de passagers, maritime et terrestre ; Autorités locales ; Autorités portuaires ; Associations d'utilisateurs de transports publics ; etc.
- **Principaux domaines d'activités** : pour bien comprendre le rôle et la légitimité de chaque partie-prenante
- **Niveau d'activités** : pour identifier l'échelle d'action de la partie-prenante, notamment locale ; régionale ; interrégionale ; transfrontalière ; nationale ; européenne.
- **Typologie/famille** : pour identifier à laquelle des 3 typologies/familles des parties prenantes elle appartient, notamment : acteur de la régulation ; acteur de la demande ; acteur de l'offre
- **Type d'engagement dans le processus de définition du PdAC**: pour identifier le positionnement de la partie-prenante selon les objectifs du PdAC NECTEMUS
- **Niveau d'impact pour/sur le PdAC**: pour identifier le niveau d'impact que chaque partie-prenant a sur le projet (niveau bas / moyen / majeur)

Ci-dessous, un exemple de tableau rempli :

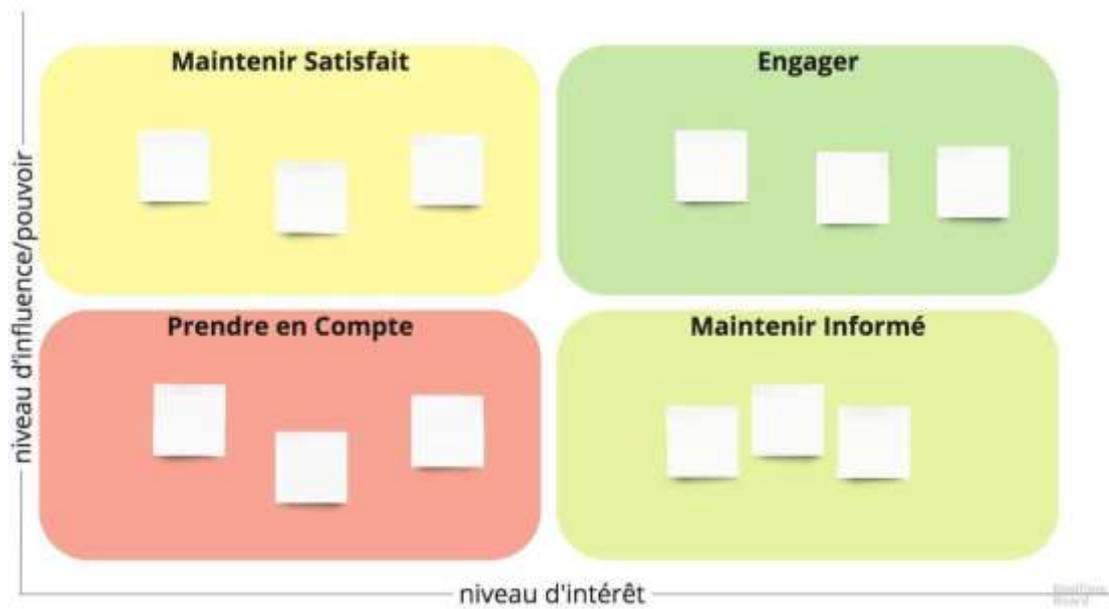
Nom et acronyme de l'organisation	Type d'organisation	Principaux domaines d'activités	Niveau d'activités	Typologie/famille	Type d'engagement	Niveau d'impact
Corsica Ferries	Opérateur maritime	Transport de passagers et marchandises	Interrégional; transfrontalier;	Sujet de l'offre	Important	majeur

Chambre de commerce et d'Industrie du Var (CCIV)	Autorités portuaires	Gestionnaire du Port	Local; régional	Sujet de la régulation	Important	majeur
--	----------------------	----------------------	-----------------	------------------------	-----------	--------

3.3.2 La matrice pouvoir/intérêt

La matrice pouvoir/intérêt est utile pour **comprendre** le niveau d'influence/de pouvoir, la capacité de réseau et le niveau d'intérêt de chaque partie prenante. La matrice est fondée sur les données insérées dans le "tableau", notamment dans la section "Niveau d'impact". C'est un outil utile pour visualiser le positionnement de chaque partie prenante

Dans le cadre de la matrice pouvoir/intérêt, 4 onglets sont identifiés selon les différents niveaux d'influence et d'intérêt.



Selon le positionnement de chaque partie-prenante, des actions sont à mettre en place.

Les parties-prenantes qui ont un **pouvoir élevé** et un **intérêt élevé** sont considérées comme des "parties prenantes naturelles". La collaboration avec ces parties-prenantes est donc **essentielle** pour assurer leur soutien tout au long du processus/projet. Les actions à mettre en place tournent sont du type **"Engager"**.

Les parties-prenantes qui ont un pouvoir élevé et un intérêt faible n'ont pas d'intérêt particulier pour le process/projet, mais leur fort niveau de pouvoir peut les amener à intervenir et s'opposer à celui-ci. Les actions à mettre en place appartiennent au type **“Maintenir Satisfait”**, c'est à dire identifier et satisfaire leurs besoins spécifiques. Ça peut être aussi une manière de développer leurs niveaux d'intérêt tout en évitant les conflits futurs.

Les parties-prenantes avec du **pouvoir faible** mais un **intérêt élevé** accordent une grande importance à la réussite du processus/projet et souhaitent par conséquent être tenus informés de son avancement. Les actions à mettre en place sont de type **“Maintenir Informé”**. En même temps, être attentif à ces parties prenantes peut se révéler bénéfique dans le cas où l'une de ces entités obtiendrait plus de pouvoir.

Les parties-prenantes qui ont un pouvoir faible et un **intérêt faible** accordent peu d'importance à la réussite du processus/projet et n'ont pas spécialement d'influence sur l'atteinte des objectifs. Les actions à mettre en place sont de type **“Prendre en Compte”** ce qui signifie qu'il convient de veiller sur leur positionnement au cas où leurs niveaux de pouvoir et/ou d'intérêt augmenteraient.

3.3.3 L'analyse des personnes et des réseaux

Une fois que les parties-prenantes sont identifiées et leur positionnement est clair pour le process/projet, il est nécessaire de mener une analyse des personnes qui travaillent dans l'institution “partie-prenante” et de leurs réseaux.

Pour l'analyse des caractéristiques des personnes, une carte radar peut être utilisée, compte tenu des 6 éléments suivants :

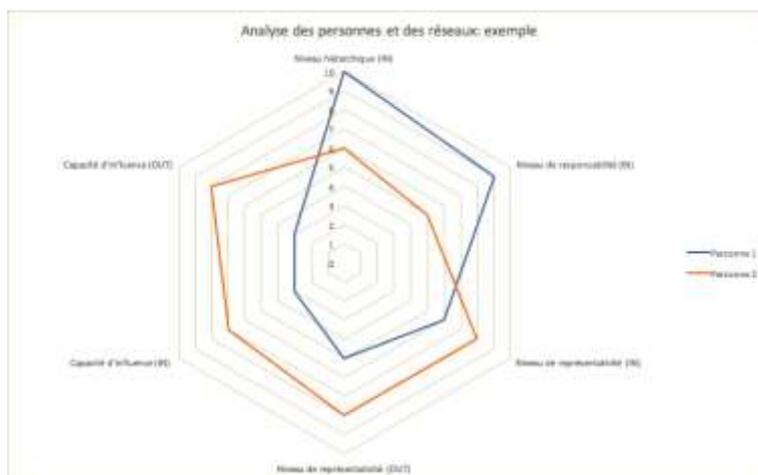
1. **Niveau hiérarchique (IN)** : à quelle échelle hiérarchique interne à la partie-prenante est-ce que la personne se positionne ?
2. **Niveau de responsabilité (IN)** : quel est le niveau de responsabilité réel de la personne à l'interne de l'organisation ?
3. **Niveau de représentativité (IN)** : quel est le niveau de représentativité de la personne à l'interne de l'organisation ?
4. **Niveau de représentativité (OUT)** : quel est le niveau de représentativité de la personne à l'extérieur de l'organisation ?
5. **Capacité d'influence (IN)** : quelle est la capacité d'influence de la personne à l'interne de l'organisation ?

6. **Capacité d'influence (OUT)** : quelle est la capacité d'influence de la personne à l'extérieur de l'organisation ?



Chaque élément est classé à travers des points entre 0 et 10.

Dans l'illustration ci-dessous, on montre un exemple d'utilisation de l'analyse. La personne 1 a un niveau hiérarchique très élevé mais un faible niveau de représentativité externe et un par conséquent, une plus faible capacité d'influence au niveau interne et externe. La personne 2 se positionne au milieu de l'échelle hiérarchique mais a un très bon niveau de représentativité interne et externe. Dans notre exemple, la personne 2 est une acteur clé.



3.3.4 Le Plan d'Engagement des parties prenantes

Le Plan d'Engagement des parties prenantes est un outil permettant d'identifier et de mobiliser l'ensemble des individus, groupes et institutions touchés par le projet.

Il est mis en place à partir des actions/outils prévues dans le cadre du Plan de Communication du projet NECTEMUS.

Pour construire le plan, les outils décrits dans le tableau suivant sont utilisés.

Modalité	Caractéristiques	Plus-value	Typologie / famille
Entretiens et rencontres bilatéraux	À réserver aux personnes avec un haut "Niveau Hiérarchique" et de capacité d'influence (IN et OUT): leaders d'opinion, représentants d'organisations, etc.	Donner un espace d'expression "libre" et confidentielle, c'est-à-dire qui n'est pas conditionné par des autres participants	Acteurs de la régulation Acteurs de la demande
Groupes de discussion (Focus groups)	Petits groupes (max 15 personnes) qui répondent à des enjeux spécifiques	Obtenir des points de vues créatifs et / ou partagés	Acteurs de l'offre

Séminaires stratégiques et thématiques	Groupes d'acteurs thématiques sur des questions d'intérêt commun	Traiter des problèmes complexes	Acteurs de la régulation Acteurs de la demande
Séminaires stratégiques multistakeholders	Plusieurs groupes de parties prenantes réunis sur des sujets d'intérêt transversal	Traiter des problèmes complexes qui ne peuvent pas être traités par une seule catégorie de partie prenante	Acteurs de la régulation Acteurs de la demande Acteurs de l'offre

3.4 Les propositions pour la mobilisation des parties prenantes

3.4.1 Etape 0 (préalable) : Identifier les parties-prenantes

Sur son propre territoire, chaque partenaire identifie les parties-prenantes à travers les outils proposés :

- Le tableau pour les identifier
- La matrice pouvoir/intérêt pour identifier le positionnement de chaque partie-prenante
- L'analyse des personnes et des réseaux sociaux pour identifier les personnes clés à engager

3.4.2 Etape 1 : Stimuler les parties-prenantes

Sur son propre territoire, chaque partenaire stimulera l'intérêt des parties-prenantes. Un document cadre et un questionnaire / schéma d'interview sera préparé dans les 2 langues en janvier 2019. Chaque partenaire enverra le document cadre et le questionnaire / schéma d'interview aux parties-prenantes

3.4.3 Etape 2 : Co-définir les scénarii

Sur son propre territoire, chaque partenaire organisera des séminaires stratégiques (thématiques et/ou multistakeholders) pour co-définir les scénarii.

Les séminaires stratégiques et thématiques visent à engager les acteurs de la régulation et les acteurs de la demande autour de questions et problèmes complexes et sur des questions d'intérêt commun.

Les séminaires stratégiques multistakeholders visent à engager les acteurs de la régulation, les acteurs de la demande et les Acteurs de l'offre autour de sujets d'intérêt transversal.

Modalité	Caractéristiques	Plus-value	Typologie / famille
Séminaires stratégiques et thématiques	Groupes d'acteurs thématiques sur des questions d'intérêt commun	Traiter des problèmes complexes	Acteurs de la régulation Acteurs de la demande

Séminaires stratégiques multistakeholders	Plusieurs groupes de parties prenantes réunis sur des sujets d'intérêt transversal	Traiter des problèmes complexes qui ne peuvent pas être traités par une seule catégorie de partie prenante	Acteurs de la régulation Acteurs de la demande Acteurs de l'offre
--	--	--	---

3.4.3 Etape 3 : Co-élaborer le Plan d'Action Conjoint

Sur son propre territoire, chaque partenaire organisera des moments pour co-élaborer le Plan d'Action Conjoint. Quatre modalités sont proposées.

- Les entretiens/rencontres bilatéraux visent à engager des personnes auprès des acteurs de la régulation et les acteurs de la demande avec une haute "Niveau Hiérarchique" et de capacité d'influence (IN et OUT), notamment leaders d'opinion, représentants d'organisations, etc. Cette modalité donne lieu à une forme d'expression "libre" et confidentielle, c'est-à-dire qui n'est pas conditionnée par des autres participants.
- Les Groupes de discussion (Focus groups) visent à engager de petits groupes d'acteurs de l'offre autour d'enjeux spécifiques. Cela permettra d'avoir des points de vues créatifs et / ou partagés.
- Les séminaires stratégiques et thématiques et les séminaires stratégiques multistakeholders comme définies dans le 3.4.2

4. La structure du PdAC NECTEMUS

4.1 La typologie d'action / lien avec étude des dispositifs financiers (T 2.2.3)

Pour répondre à l'objectif de diversité des types d'action envisagés, nous proposons une typologie reposant sur un double critère :

- Le rattachement des actions proposées à une des familles de parties prenantes identifiées (organismes de régulation / organisateurs de l'offre / usagers et représentants de la demande)
- Le rattachement des projets d'action à un type déterminé selon qu'il s'agira :
 1. De **mesures liées à la Gouvernance ou au pilotage des politiques de transports (GP)** - Ex : comité de pilotage transfrontalier / comité de liaison entre opérateurs de transports à l'échelle territoriale
 2. D'**actions d'aménagement du territoire ou d'organisation spatiale (AO)** - Ex : plan de circulation à l'échelle portuaire
 3. D'**actions de monitoring / Acquisition de données relatives aux flux de passagers / de services TIC liés au suivi des flux (MD)** - Ex : portail intégré de suivi des données de passagers entre Corse et Sardaigne / système centralisé de suivi des déplacements et interconnexions des passagers
 4. D'**actions liées au développement de services d'accueil et de mobilité (DS)** - Ex : développement d'un service de taxi ou portage des bagages - amélioration des cadences de desserte
 5. **Infrastructure / équipement (IE)** - Ex: infrastructures routières ou portuaires / aménagements handicapés
 6. **Consultation / évaluation satisfaction (CE)** - Ex : enquête de satisfaction / portail de recueil des plaintes / mise en place de comités d'usagers
 7. **Communication / Information / sensibilisation (CI)** - Ex : application d'information en temps réel - démarches de promotion des transports collectifs locaux à la sortie des ports...

Par ailleurs, il nous paraît indispensable que les fiches actions fassent directement référence aux instruments financiers identifiés dans le cadre de l'étude T2.2.3. Aussi, cette étude pourrait être structurée en tenant compte de la typologie proposée, au moins s'agissant des 7 familles d'action possible. Cette présentation clarifiera la présentation des dispositifs financiers et permettra un usage très opérationnel lors de la formulation des actions.

4.2 Le Modèle de Fiche Action et Typologie d'Action

Identification/ positionnement	Enjeux	Principaux constats sur lesquels l'action se fonde - en référence aux études et scénarii d'action
Identification/ positionnement	Dénomination de l'action	Titre + identifiant (code + numéro)
Identification/ positionnement	Typologie de l'action	<ol style="list-style-type: none"> 1. RÉGULATION <ul style="list-style-type: none"> ● Gouvernance / pilotage (GP) ● Aménagement / organisation spatiale (AO) ● Monitoring / Acquisition de données / services TIC (MD) 2. OFFRE <ul style="list-style-type: none"> ● Développement de services d'accueil et de mobilité (DS) ● Infrastructure / équipement (IE) 3. DEMANDE <ul style="list-style-type: none"> ● Consultation / évaluation satisfaction (CE) ● Communication / Information / sensibilisation (CI)
Identification/ positionnement	Lien avec d'autres actions	
Identification/ positionnement	Localisation de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ● Transnationale / Locale ● Situer le/les territoires

Identification/ positionnement	Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> • Généraux • Opérationnels
Identification/ positionnement	Descriptif de l'action	
Evaluation	Indicateurs de réalisation	Identification des indicateurs de réalisation à partir d'une batterie commune
Evaluation *	Impact-	Description des résultats, Bénéfices attendus
Evaluation	Indice de priorité	De 1 (très urgent) à 3 (urgence modérée)
Mise en œuvre	Pilotage et gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> • Maître d'ouvrage • Partenaires à associer / Rôles attendus de ces partenaires dans l'action • Le cas échéant : Instances de validation / pilotage de l'action
Mise en œuvre	Planning de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Date de démarrage prévue • Décomposition en phases
Mise en œuvre *	Budget	<ul style="list-style-type: none"> • Estimation des coûts • Financements mobilisables (en référence notamment aux dispositifs identifiés dans le livrable T2.2.3)
Mise en œuvre	Incidences de nature réglementaire	Liste des points de vigilance réglementaire à prendre en compte pour la mise en œuvre de l'action

<p>Mise en œuvre</p>	<p>Conditions de transférabilité à d'autres territoires (le cas échéant)</p>	
-----------------------------	---	--

* = à partir des informations recueillies auprès des acteurs.

4.3 Les indicateurs communs

Une fois que la typologie et le cadre de présentation des actions seront validés par le comité de pilotage, et lorsque le processus d'identification des actions conjointes aura été lancé, une batterie commune d'indicateur quantitatifs et qualitatifs de réalisation sera établie en lien avec les experts de l'évaluation désigné par le chef de file et en conformité avec les préconisations du livrable M2.4 Méthodologie d'évaluation.

Ces indicateurs seront associés à chaque type d'action, afin d'aider à uniformiser la lecture des actions, de renforcer les coopérations y compris en ce qui concerne le monitoring et l'évaluation du plan d'action transnational.

La liste complète des indicateurs sera annexée au Plan d'Action Conjoint, conformément formulaire du projet NECTEMUS.

4.4 Le Chronogramme et l'échelle de temps

Chaque fiche action propose à la fois une appréciation du degré de priorité pour sa mise en œuvre et un planning de réalisation. Ces deux notions semblent indispensables et complémentaires.

Le degré de priorité traduit l'ordre dans lequel les actions vont devoir être mises en œuvre, et met en évidence le fait que certaines actions sont un préalable à la mise en œuvre d'autres actions. Dans l'hypothèse d'un arbitrage par rapport à des crédits insuffisants, ce sont les actions qui ont vocation à être mises en œuvre en priorité.

Nous proposons que le degré 1 traduise des actions à l'horizon de 5 ans maximum, le degré 2 à 10 ans et le degré 3 au-delà de 10 ans.

Le planning traduit l'organisation chronologique de la mise en œuvre de la mission : sa durée, son phasage éventuel...

A l'issue du processus d'élaboration, nous proposerons un modèle de tableau récapitulatif des priorités et des phases qui sera repris par territoire partenaire. Un tableau synthétique collectif reprendra l'ensemble du plan d'action et mettra en évidence les actions reposant sur une mise en œuvre transnationale et collective.

4.5 Une vision synthétique des budgets

Un modèle de tableau récapitulatif des budgets par partenaires / types d'action sera établi. Il permettra de dresser une synthèse des budgets mobilisés et des moyens disponibles pour chaque partenaire. Une synthèse collective sera établie à l'issue du processus et annexée au Plan d'Action Conjoint.

5. Calendrier récapitulatif du processus de travail

	Janvier 2019				Février 2019				Mars 2019				
	04/01/19	11/01/19	18/01/19	25/01/19	01/02/19	08/02/19	15/02/19	22/02/19	01/03/19	08/03/19	15/03/19	22/03/19	29/03/19
Étape 0	■	■	■										
Étape 1	■	■	■										
Étape 2			■	■	■								
Étape 3			■	■	■								
Étape 4						■							
Étape 5							■	■					
Étape 6									■	■			
Étape 7											■		
Étape 8												■	■

Étape 0	Synthèse, complément aux études et données manquantes	18/01/2019
Étape 1	Identifier les parties-prenantes	18/01/2019
Étape 2	Identifier le positionnement de chaque partie-prenante	01/02/2019
Étape 3	Identifier les personnes/professionnels qui travaillent dans les parties-prenantes	01/02/2019
Étape 4	Déterminer les actions de consultation/mobilisation adaptées Engager les parties-prenantes dans des processus de co-définition (de scenarii et du PdAC)	08/02/2019
Étape 5	Animation des groupes de travail / séminaires/ questionnaires pour identification des actions	22/2/2019
Étape 6	Points de suivi	01/03/2019 - 08/03/2019
Étape 7	validation/rédaction des fiches actions	15/3/2019
Étape 8	Mise en commun par TPM et mise en forme	28/3/2019