

**PC ITALIE-FRANCE MARITIME 2014-20120**

**CATALOGUE DES BONNES PRATIQUES**

# Vue d'ensemble des réalisations phares des projets financés avec les 4 Appels du Programme

## Introduction

Le document analyse les réalisations phares du Programme Maritime PC Italie France selon la classification des Pôles de Capitalisation Thématiques tels qu'identifiés dans le document « Le parcours de capitalisation du programme maritime Italie-France » (Novembre 2017) et sa mise à jour ultérieure (novembre 2019), tous deux disponibles sur le site web du programme (<http://interreg-maritime.eu/it/capitalizzazione>).

L'identification des réalisations phares a été effectuée selon les critères énoncés dans le document « Notes méthodologiques » (octobre 2017) qui définit le concept de « bonnes pratiques », établissant que, pour être des bonnes pratiques, elles doivent être caractérisées par un contenu innovant élevé et/ou un intérêt et une pertinence significatifs, avec un haut niveau de transférabilité et de reproductibilité. Les critères identifiés pour classer une réalisation comme « phare » sont les suivants :

- *Efficacité* : c'est-à-dire la capacité à produire des résultats proportionnels aux objectifs et aux résultats attendus ;
- *Pertinence* : en termes de population/groupe cible concerné par les solutions et les avantages produits ;
- *Performance* : considérée comme une relation vertueuse entre les ressources employées et les résultats obtenus ;
- *Durabilité* : qui fait référence à la capacité de maintenir et d'étendre les résultats même après la clôture du projet ;
- *Innovation* : comme la capacité à produire de nouvelles solutions ou à interpréter des solutions créatives déjà expérimentées, tant en termes de produits que de processus ;
- *Conformité et Cohérence* : avec la logique du projet tant du point de vue des thèmes traités que de la pertinence au niveau territorial ;
- *Transférabilité et Reproductibilité* : considérées comme le potentiel de la pratique à être reproduite dans d'autres contextes pour répondre à des problèmes similaires.

La collecte d'informations s'est faite principalement au niveau des projets grâce à :

- une analyse théorique ciblée sur les informations contenues dans les rapports de suivi rédigés tous les six mois par les bénéficiaires ;
- une fiche de collecte des bonnes pratiques envoyée aux projets sélectionnés ;
- des entretiens plus approfondis avec les acteurs pertinents des projets.

Les réalisations phares identifiées sont associées aux objectifs stratégiques respectifs de la future programmation 2021-2027 selon les propositions de règlement COM(2018)375 approuvées par la Commission européenne le 29 mai 2018, s'adaptant également aux négociations en cours.

Il est important de souligner que les 6 Pôles thématiques ont un état d'avancement différent du parcours de capitalisation qui génère donc une certaine disparité dans l'exhaustivité des informations recueillies. Plus précisément :

- certains projets du Pôle 2 et certains projets du Pôle 5 (travaillant sur des questions liées au tourisme durable et à la conservation du patrimoine culturel) s'inscrivent dans le parcours de capitalisation promu par le projet EPICAH d'Interreg Europe. Le projet, dont la méthodologie de travail a été reprise par le Programme, a conclu le processus initial en définissant trois groupes de travail (Ecosystèmes numériques, Modèles de gouvernance des destinations et Stratégies de co-marketing) qui ont élaboré une matrice de « output intégrés » afin de rendre interoperables les réalisations considérées comme les plus pertinentes pour chacun des 3 groupes. Actuellement, grâce à un financement supplémentaire accordé au projet par le Programme Interreg Europe, le parcours a commencé une deuxième phase d'élaboration des résultats et d'implication des projets du IIIe et du IVe Appel (précédemment exclus en raison du calendrier du projet). Une description plus détaillée du parcours, ainsi que les documents établis, se trouvent ici : <http://interreg-maritime.eu/it/turismosostenibile>
- les projets des Pôles 3 et 4 ont commencé leur parcours de capitalisation au cours de la période septembre-octobre 2019 avec le premier Living Lab de connaissance lors de l'événement annuel du Programme à Cagliari (novembre 2019). Du fait de la crise de la COVID 19, le parcours de capitalisation a subi des ralentissements. Cependant, des documents ont été produits afin de recueillir des informations sur les principaux outputs des bénéficiaires. Il est également important de souligner que de nombreux projets du Pôle 4 ont mené, dès le départ, un parcours de capitalisation spontané par « clusters », en organisant des événements communs, des plans de communication conjoints et en établissant des contacts fréquents entre partenaires et bénéficiaires (par exemple les quatre projets promouvant l'utilisation du GNL comme carburant alternatif) ;
- en revanche, les projets des Pôles 1 et 6 n'ont pas encore entamé de parcours de capitalisation structuré.

Enfin, il est également important de considérer qu'au sein de chaque Pôle thématique, l'état d'avancement des différents projets varie car certains contiennent à la fois des projets du Ier et IVe Appel. Il est donc facile de comprendre comment certaines réalisations sont « complètes » parce que le projet est terminé, tandis que d'autres sont des réalisations phares « potentielles » parce qu'elles sont dans un état d'avancement mineur.

## Pôle 1 - Création de réseaux transfrontaliers d'entreprises et de services

Les interventions menées dans le cadre du Pôle thématique 1 peuvent être divisées en deux grands domaines:

1. soutien aux PME appartenant aux filières prioritaires transfrontalières ;
2. interventions pour soutenir l'auto-entrepreneuriat et le renforcement du marché du travail transfrontalier via la définition et la prestation de services conjoints pour l'emploi et les offres de formation intégrées

Ce Pôle thématique a financé **37 projets**, 19 sur les réseaux d'entreprises et services aux PME et 18 sur la création de services conjoints pour l'emploi et la mobilité transfrontalière.

### 1.1 Soutien aux PME appartenant aux filières prioritaires transfrontalières

Les interventions réalisées visent à lever les obstacles et barrières existants dans la zone de coopération afin d'améliorer la croissance et la compétitivité des petites et moyennes entreprises, de soutenir leur internationalisation et leur positionnement sur les marchés transfrontaliers, également en rejoignant des réseaux de coopération et des clusters interrégionaux. Les interventions ont permis de promouvoir et de renforcer les filières transfrontalières identifiées par le Programme, à savoir : la navigation et la construction navale, le tourisme innovant et durable, les biotechnologies « bleues et vertes », les énergies renouvelables « bleues et vertes ».

Ce soutien a été obtenu grâce à :

- la création de réseaux transfrontaliers d'entreprises et de services de formation, de conseil et de sécurité, pour l'accompagnement et le développement de projets d'innovation des micro-petites et moyennes entreprises nouvelles ou existantes ;
- le soutien aux entreprises (nouvelles et existantes) pour l'acquisition de services de soutien aux entreprises;
- le soutien pour l'élaboration de stratégies et de plans visant à améliorer la compétitivité internationale ;
- la création de réseaux d'acteurs spécialisés dans l'incubation et l'accélération de start-ups innovantes et de réseaux d'acteurs pour la prestation de services spécialisés aux micro, petites et moyennes entreprises (stratégie et organisation des entreprises, innovation et transfert de technologie, positionnement sur le marché, accès au crédit et au financement) ;
- la création et/ou le renforcement de réseaux d'acteurs spécialisés dans les services aux entreprises de pré-incubation, d'incubation et de post-incubation ;
- la définition de stratégies et de plans conjoints pour la compétitivité des entreprises.

Le tableau 1 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Soutien aux PME » avec le type d'output défini par le Programme.

Dans le cadre de la nouvelle programmation 2021-2027, les outputs/réalisations produits par les projets du pôle 1 sont cohérents avec l'Objectif stratégique 1 « Une Europe plus intelligente ».

**Tableau\_1** Cartographie des outputs/réalisations qui peuvent être capitalisés dans le cluster « Soutien aux PME »

<b>Outputs/Réalisations</b>	<b>Filières</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
Réseaux transfrontaliers d'entreprises	art/artisanat d'art agricole	Réseaux d'entreprises	ART LAB NET IS@M
Plateforme de collaboration transfrontalière pour l'échange de connaissances et d'expériences	Agricole	Réseaux d'entreprises	IS@M
Répertoire des organismes d'accompagnement spécialisés dans l'information, le conseil et la sécurité pour l'accompagnement et le développement de projets d'innovation micro entreprises, petites et moyennes entreprises (MPME)	Économie bleue	Réseaux de services	Blue Connect
Réseau d'acteurs spécialisés dans la création, l'incubation et l'accélération d'entreprises pour les start-ups innovantes	Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies renouvelables bleues et vertes TIC	Réseaux de services	FRI_START FRINeT2 MarittimoTech RETIC
« Incubateur virtuel » en ligne pour le démarrage de nouvelles entreprises coopératives	Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies	Réseaux de services	INVITRA
Accélérateur transfrontalier en ligne	Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies	Réseaux de services	MarittimoTech

<b>Outputs/Réalisations</b>	<b>Filières</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Réseau d'entreprises et de services pour la coordination des services innovants aux entreprises</i>	<i>Pépinières</i>	<i>Réseaux d'entreprises et services</i>	<i>FLORE 3.0</i>
<i>prestation de services qualifiés aux entreprises</i>	<i>Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies Économie circulaire Coopérative de communauté Agroalimentaire</i>	<i>prestation de services aux entreprises</i>	<i>COCCODE' ECO-CIRCUS Fri-Start2 SE.MI.NA.RE. Step-In-Up ALSERV BluConnect2 Frinet 4.0 GEB Route In.Agro WAVES</i>
<i>Groupes Transfrontaliers d'Entreprises</i>	<i>Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies</i>	<i>Fourniture de services aux entreprises</i>	<i>COCCODE'</i>
<i>Catalogue de services spécialisés transfrontaliers</i>	<i>Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies</i>	<i>Fourniture de services aux entreprises</i>	<i>FriSTART2 ALSERV</i>
<i>Plan d'action conjoint visant à soutenir les entreprises nouvelles et/ou innovantes dans le développement de leurs modèles d'entreprise et de leurs produits et services et à accroître ainsi leur compétitivité sur les marchés</i>	<i>Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies</i>	<i>prestation de services aux entreprises</i>	<i>Step-In-Up ALSERV</i>
<i>Réseau d'organismes spécialisés dans la prestation de services aux entreprises</i>	<i>Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies</i>	<i>prestation de services aux entreprises</i>	<i>BlueConnect2</i>

## Réalisations phares

### 1) Réseau transfrontalier des organismes d'accompagnement des entreprises de la filière de navigation - projet Blue Connect

Le réseau a mis en œuvre :

- un catalogue (appelé **Répertoire des organismes d'accompagnement**) des professionnels et des petites et moyennes entreprises pouvant offrir des services de conseil et de conception financière et technique dans le secteur portuaire (notamment : navigation de plaisance et yachting, ferries et croisières), et plus généralement de l'Économie bleue dans la zone de coopération. Avec le Répertoire, une pratique de création de réseaux d'acteurs privés a été consolidée, utile pour planifier les parcours de croissance dans le secteur de l'Économie bleue. Les professionnels ont été sélectionnés grâce à un appel d'offres spécial. Le mécanisme de sélection peut être considéré comme une première étape pour surmonter à la fois le caractère critique de l'adéquation entre l'offre et la demande et la dimension régionale des petites et moyennes entreprises. Les organismes d'accompagnement identifiés (56) appartiennent à des sociétés de conseil, des structures publiques ou semi-publiques offrant des services de soutien aux micro, petites et moyennes entreprises innovantes, des associations ou des fédérations professionnelles représentant un secteur ou des catégories.
- un appel d'offres pour la fourniture de **voucher** à 19 entreprises du secteur pour soutenir des projets et des plans de développement personnalisés

### **Observatoire de l'économie portuaire IT-FR**

Le réseau est supporté par un Observatoire qui se charge de l'impact économique des activités portuaires, des dotations infrastructurelles et des principaux services offerts dans la zone de coopération. Cet observatoire a permis de créer une image synthétique des forces, faiblesses et opportunités de développement du secteur portuaire, également en ce qui concerne les secteurs de la navigation de plaisance et du yachting, des ferries et des croisières (<http://www.observatoire-portuaire-fr-it.eu/it/>).

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : l'Observatoire et le répertoire sont tous deux réutilisables pour des projets dans le cadre de l'économie bleue, car tant la méthodologie de soutien aux petites et moyennes entreprises que la création d'un réseau de soutien étendu à la zone de coopération représentent une condition préalable à une analyse approfondie et à des actions de développement, y compris dans le domaine des infrastructures. En outre, le projet BlueConnect2, qui vise à capitaliser les défis à court, moyen et long terme identifiés dans les secteurs de la logistique, du yachting et de la navigation de plaisance, des croisières et des ferries en encourageant et en soutenant des projets innovants, est actuellement en cours.

## **2) Centre de compétences pour la prestation de services spécialisés aux micro, petites et moyennes entreprises dans les secteurs de la navigation et de la construction navale et du tourisme innovant et durable** (projet FriNet 2.0)

Et création d'une **plateforme de services** (<http://frinet2.synten.com/index.php>) capable de répondre aux besoins des entreprises, offrant de manière coordonnée et homogène sur le territoire du projet (Corse, Ligurie, Toscane, Sardaigne) des services avancés en termes de :

- stratégie et organisation de l'entreprise ;
- innovation et transfert technologique ;
- positionnement sur les marchés locaux et internationaux ;

- accès au crédit et aux financements publics.

La méthodologie de mise en œuvre du Centre de compétences Frinet2 a été mise en place en plusieurs étapes:

- L'identification de services stratégiques pour les secteurs cibles du projet (filiales prioritaires transfrontalières) et leur définition au sein d'un **catalogue de services** ;
- La sélection : par le biais d'un appel à candidatures de professionnels capables d'intégrer les compétences du partenariat afin de fournir les services du catalogue : **Base de données** d'experts français et italiens ;
- Sélection de bénéficiaires ;
- **Parcours de conseil** visant à atteindre les objectifs de l'entreprise par la mise en place d'un programme d'accélération quadrimestriel divisé en parcours individuels et en sessions collectives ;
- La sélection de consultants à partir de la liste des experts accrédités par Frinet2 et la prestation de services par la stipulation d'un contrat de service.

Entre septembre 2018 et janvier 2019, le centre de compétence FRINET2 a lancé une **action pilote** dans le but de tester son fonctionnement, en fournissant ses services à un échantillon d'entreprises opérant dans les régions d'origine du partenariat du projet. L'objet de l'expérimentation était l'organisation et les outils définis pour la prestation de services :

- la base de données des experts ;
- le catalogue de services ;
- les procédures d'activation des conseils ;
- la communication mise en œuvre par le Centre.

À la suite d'un parcours d'évaluation mené par les partenaires au moyen d'enquêtes par sondage auprès des entreprises bénéficiaires et d'experts, une analyse des questions critiques et des aspects positifs a été réalisée avec la rédaction d'un rapport et d'un document de lignes directrices. Dans le cadre du fonctionnement du Centre, les possibilités de relations transfrontalières et la qualité des experts sélectionnés ont été très appréciées par les bénéficiaires.

Le projet a participé à des événements publics et à des foires avec les projets FRISTART (présentations conjointes des projets et des appels liés, foires) et RETIC (participation à la journée portes ouvertes du projet RETIC et aux événements) tant pour la mise en réseau des bénéficiaires que pour la présentation aux parties prenantes potentielles.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : Frinet2 a créé un réseau structuré d'experts capables de soutenir les entreprises dans leurs besoins de croissance et de compétitivité. L'expérimentation pilote des services du Centre a donné des résultats résolument positifs, permettant de comprendre les aspects critiques du modèle développé. L'opérabilité, après la fin du projet, est liée essentiellement à deux aspects :

- la possibilité pour les entreprises bénéficiaires d'accéder à des sources de financement pour l'activation des services ;

- la réputation du Centre et sa promotion et donc sa capacité à attirer les petites et moyennes entreprises à la recherche de services pour l'innovation.

### 3) Réseau entre entités spécialisées dans l'offre de services de « premier niveau » (notamment les services de pré-incubation, d'incubation et de post-incubation), destinés à la création ou à l'accompagnement de nouvelles entreprises TIC dans les secteurs de la navigation, du tourisme et de l'énergie - Projet Retic

Le projet a mis en place un réseau d'acteurs spécialisés dans les services aux micro, petites et moyennes entreprises, qui a été structuré par un **Accord de réseau** signé par les partenaires du projet (acteurs publics et privés) : Lucca Intec, CCIAA Riviere di Liguria, Promo PA, Fondazione ISI, Navigo Sardegna, Sardegna Ricerche et CCI Nice-Cote d'Azur.

Le réseau, qui prend en compte les spécialisations de chaque partenaire dans une logique d'intégration de leurs compétences respectives, a été établi en capitalisant le projet Me.r - Mediterraneo in Rete (Programme Italie France Maritime 2007 - 2013). Parmi les différentes actions, ce projet avait réalisé une analyse comparative des réglementations en vigueur, italiennes et françaises, concernant les contrats de réseau et d'entreprise, en élaborant des lignes directrices pour les entreprises concernées par l'officialisation des formes de coopération, y compris transnationales.

**L'accord prévoit un réseau ouvert** auquel tous les acteurs qui, sur les territoires du Programme, fournissent des services de pré-incubation et d'incubation pour les entrepreneurs potentiels et/ou les start-up peuvent se joindre en exprimant leur intérêt. Le réseau peut également impliquer d'autres acteurs/parties prenantes pour la mise en œuvre des activités de promotion des initiatives liées au réseau.

Les activités menées par le réseau concernent :

- la prestation de services de premier niveau destinés aux entreprises naissantes et incubées (14 services qualifiés) contenus dans les deux catalogues définis avec le projet RETIC. Le **catalogue** rend les services homogènes et les entreprises peuvent ainsi y accéder indépendamment des frontières géographiques-administratives et nationales.
- divers parcours de formation et/ou d'information et événements visant à améliorer la capacité des participants à pénétrer le marché de référence et à faciliter la collaboration et les formes d'intégration entre eux.
- L'animation d'une **Market Place**, une plateforme en ligne (<https://reticnetwork.eu/>) mise en place par le projet, grâce à laquelle sont fournis les services qualifiés collectés dans les deux catalogues destinés à la fois aux start-ups et aux entreprises incubées. La plateforme comprend également la « Matching zone », qui fonctionne comme une vitrine où les entreprises et les professionnels individuels peuvent publier leurs offres de services, suivre les entreprises qui les proposent et rejoindre la base de données de contacts de RETIC.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : La Market Place doit être mise en œuvre avec certaines fonctionnalités visant à favoriser la mise en relation et le réseautage entre les entreprises lors d'événements d'échange spécialement organisés. Cela peut se faire en recherchant un financement supplémentaire pour activer ces fonctionnalités, notamment en utilisant le Ve Appel du Programme.

## **1.2. Interventions pour soutenir l'auto-entrepreneuriat et le renforcement du marché du travail transfrontalier via la définition et la prestation de services conjoints pour l'emploi et les offres de formation intégrées**

Les interventions réalisées ou en cours de réalisation, visent à promouvoir et à renforcer : i) les institutions et les services de tutorat et de coaching ; ii) les services pour l'emploi ; iii) le soutien pour l'outplacement, les rachats par les cadres et les spin offs pour les chômeurs à la suite de crises d'entreprise ; iv) la formation commune dans les filières prioritaires transfrontalières ; v) promouvoir la mobilité transfrontalière pour améliorer les compétences des étudiants/jeunes diplômés grâce à des expériences professionnelles transfrontalières.

Nous indiquons notamment :

- des plans d'action et des services conjoints d'aide à l'emploi ;
- des réseaux transfrontaliers de services pour le développement de l'emploi et la création d'entreprises ;
- des parcours d'accompagnement pour l'aide à l'auto-entrepreneuriat, aux micro-entreprises et à l'entrepreneuriat social, en favorisant la croissance de l'emploi des chômeurs ;
- le réseau des sujets publics et privés concernés par la gestion des services de l'emploi et harmonisation d'un système de validation des compétences dans les filières prioritaires ;
- les parcours de formation conjoints (à distance en mode d'apprentissage en ligne et en mobilité) partagés entre entreprises et établissements scolaires, avec reconnaissance des compétences acquises, destinées aux étudiants ou aux jeunes diplômés.

Le tableau 2 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Aide à l'emploi » avec le type d'output défini par le Programme.

Dans le cadre de la nouvelle programmation 2021-2027, les outputs/réalisations produits par les projets du pôle 1 sont cohérents avec l'Objectif stratégique 4 « Une Europe plus sociale ».

Tableau\_2 Cartographie des Outputs/réalisations pouvant être capitalisés dans le cluster

<b>Output</b>	<b>Filières</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Observatoire et plateforme transfrontalière sur la navigation et l'économie maritime pour soutenir la croissance, l'auto-entrepreneuriat et la gestion préventive des besoins professionnels et d'emploi</i>	<i>Navigation et économie maritime</i>	<i>Services conjoints pour l'emploi</i>	<i>Med New Job</i>
<i>Plan conjoint pour l'expérimentation d'un modèle de services pour le reclassement externe et pour la création de micro-entreprises et d'entreprises sociales dans les zones de crises territoriales</i>	<i>Navigation et économie maritime</i>	<i>Plans conjoints pour l'emploi</i>	<i>Med New Job</i>
<i>Services conjoints pour la création d'emplois dans les entreprises individuelles, sociales et dans les micro entreprises</i>	<i>Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies renouvelables bleues et vertes</i>	<i>Services conjoints pour l'emploi</i>	<i>Action</i>
<i>Réseau de guichets physiques pour la prestation de services pour le développement de l'emploi et plateforme en ligne</i>	<i>Navigation et tourisme durable Économie circulaire Coopérative de communauté</i>	<i>Réseau transfrontalier de services</i>	<i>Action Me.Co Success</i>
<i>Parcours d'accompagnement pour l'aide à l'auto-entrepreneuriat, aux micro-entreprises et à l'entrepreneuriat social, en favorisant la croissance de l'emploi des chômeurs</i>	<i>Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies renouvelables bleues et vertes</i>	<i>Parcours d'accompagnement</i>	<i>Action</i>
<i>Réseau des sujets publics et privés concernés par la gestion des services de l'emploi et harmonisation d'un système de validation des compétences dans les filières prioritaires</i>	<i>Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies renouvelables bleues et vertes</i>	<i>Services conjoints dans les centres pour l'emploi</i>	<i>MARE</i>

<b>Output</b>	<b>Filières</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Formations, ateliers, séminaires et mobilité pour les enseignants et opérateurs du secteur visant à partager les tendances du marché du travail, des outils et des bases de données, des méthodologies opérationnelles et un échange de bonnes pratiques</i>	<i>Navigation et construction navale Tourisme innovant et durable Biotechnologies bleues et vertes Énergies renouvelables bleues et vertes</i>	<i>Services conjoints dans les centres pour l'emploi</i>	<i>MedMobility</i>
<i>Formations conjointes (à distance en mode d'apprentissage en ligne et en mobilité) partagées entre entreprises et établissements scolaires destinées aux étudiants ou aux jeunes diplômés, dans les entreprises.</i>	<i>Tourisme durable Navigation Artisanat d'art Construction durable Économie maritime Filières prioritaires trans-frontalières</i>	<i>Stages et mobilités conjointes</i>	<i>MarittimoMob GIM Art Lab Exper Intermedia Ejob Savoirs TOURISMO METAVIE EXTRA Invitra Jeunes</i>

## Réalisations phares

### 1) Observatoire transfrontalier de l'économie maritime - projet Med New Job

auquel participent les acteurs concernés du secteur de l'économie maritime et développement d'une **Plateforme transfrontalière** (portail) pour la promotion de politiques actives du travail dans les zones/situations de crise.

Les deux réalisations constituent le cadre stratégique dans lequel développer et renforcer les synergies entre les différents intérêts et les compétences nécessaires à la gestion des zones de crise territoriale, tant du point de vue de la production que de l'emploi.

Les sessions de l'Observatoire impliquent des experts du secteur et les principales parties prenantes. Les experts et les parties prenantes élaborent des recommandations politiques pour les demandeurs d'emploi, les étudiants et le système d'éducation et de formation en général.

Le portail promeut et soutient une approche participative et partagée pour la croissance intégrée de la filière et de l'économie maritime. Également :

- accueille et valorise les activités et les résultats des projets ;
- propose des domaines dédiés aux expériences pilotes tels que : les actions et services innovants d'accompagnement pour l'insertion et la réinsertion professionnelle, la création d'entreprises, le rachat par les cadres, le transfert d'innovation et le spin off.

Grâce à l'Observatoire et au Portail, le projet se propose de :

- mettre à jour l'analyse des besoins en compétences des entreprises ;

- recentrer et intégrer l'offre de services spécialisés d'orientation/formation/réinsertion (outplacement) ;
- réduire l'inadéquation spécifique entre la demande potentielle et l'offre de travail ;
- promouvoir l'intégration transfrontalière du marché du travail afin de saisir les plus grandes opportunités ;
- développer et donc tester des services innovants (création d'entreprises, rachat par les cadres, transfert d'innovation et spin-off) en exploitant également les incubateurs existants et pour la création de micro entreprises et d'entreprises sociales dans les différentes activités.

Le projet présente de fortes synergies avec le projet stratégique **MA.R.E** qui insiste sur les mêmes macro thématiques que le projet Med New Job.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : la poursuite, outre le financement, de la mise en œuvre nécessite, tout d'abord, l'adhésion à l'approche multi-acteurs et multi-niveaux, puis également un soutien financier qui devra être assuré par les institutions territoriales ou, alternativement, par des formules associatives et d'autofinancement liées au développement et à l'utilisation du portail par les utilisateurs, qui seront évaluées in itinere ou par la participation à d'autres appels d'offres financés également par d'autres programmes. Une attention particulière doit être accordée à la communication et à la diffusion généralisées et ciblées des produits/résultats obtenus. Cette activité est prioritaire car elle permet d'impliquer les utilisateurs (acteurs concernés, mais aussi citoyens, jeunes chômeurs et travailleurs à risque) et de développer l'intégration transfrontalière et donc de soutenir la mobilité et de promouvoir la participation.

## 2) Offre spécialisée de services innovants de politiques actives pour l'emploi - projet MA.R.E.

La nécessité de « construire » une offre de services innovants de politiques actives du travail (par le biais d'actions pilotes) découle de la nécessité de combattre l'inadéquation par une approche transfrontalière et représentée par plusieurs parties prenantes, en particulier, par le système des entreprises et le **Forum des Opérateurs** de services pour l'emploi, créé par le projet pour faciliter les contacts et le partage.

L'offre de services fait référence aux filières prioritaires du Programme, afin de répondre aux besoins des utilisateurs, qu'il s'agisse de citoyens ou d'entreprises.

L'objectif est de renforcer les outils permettant de faciliter l'adéquation entre l'offre et la demande de travail:

- **proposer des services innovants** pour promouvoir l'employabilité, la réinsertion et la reconversion des travailleurs ;
- renforcer les compétences également par un **processus de validation transfrontalier**.

Le projet prévoit également la mise en place d'un **réseau transfrontalier de services de l'emploi** afin de garantir une gouvernance efficace du marché du travail et des services de l'emploi dans la zone du programme grâce à :

- L'offre spécialisée de services innovants de politiques actives pour l'emploi ;
- Le développement de services conjoints qui facilitent l'adéquation entre l'offre et la demande ;

- La création d'opportunités de mobilité transfrontalière pour les opérateurs ;
- La définition de profils professionnels conjoints et de parcours communs de formation et de validation des compétences ;
- La création de plate-formes de coordination transfrontalière telles que le Forum des opérateurs des services pour l'emploi.

Le projet se concentrera en particulier sur les activités de capitalisation du travail réalisé par les projets simples sur la mobilité en ce qui concerne les profils professionnels et les compétences communes à acquérir dans les secteurs transfrontaliers, afin de les inclure dans les répertoires régionaux également dans le but de définir une planification stratégique capable d'affecter positivement à la fois les cadres stratégiques des PO régionaux financés par le Fonds social européen (FSE) et la nouvelle programmation sur la coopération transfrontalière.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS :** Les bénéficiaires des activités de formation et/ou des parcours de mobilité des projets simples (IIIe Appel) seront inclus dans le processus de validation des compétences conjoints développées dans le cadre du projet MA.R.E. Certains profils professionnels identifiés dans les filières prioritaires du programme par les projets simples seront développés au sein du projet MA.R.E., également par l'identification de formations spécifiques liées à ces chiffres.

## Pôle 2 - Promotion du tourisme durable

Les interventions menées dans le cadre du Pôle thématique 2 visent le secteur du tourisme, un secteur d'excellence pour toute la zone de coopération qui, pour concurrencer l'offre internationale, doit se spécialiser et devenir de plus en plus innovant et durable.

Le Pôle comprend **23 projets** dont l'objectif est de promouvoir l'offre touristique innovante et durable.

Plus précisément, ont été mis en place :

- des stratégies et plans d'action conjoints pour renforcer la compétitivité des entreprises du secteur du tourisme innovant et durable et pour la valorisation de l'offre touristique ;
- des réseaux d'entreprises et de services pour le développement de produits touristiques innovants pour les petites et moyennes entreprises, le positionnement et la désaisonnalisation ;
- des plate-formes, pour la création d'un système d'accueil touristique intégré et durable ;
- des labels touristiques communs de durabilité et d'identité culturelle et de valorisation des produits.

Le Pôle s'inscrit dans le parcours de capitalisation du projet Interreg Europe « **EPICAH** ».

Le tableau 3 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Tourisme durable » avec le type d'output défini par le Programme.

Dans le cadre de la nouvelle programmation 2021-2027, les réalisations produites par les projets sur le tourisme durable du pôle 1 sont cohérents avec l'Objectif stratégique 1 « Une Europe plus intelligente ».

**Tableau\_3** Cartographie des Outputs/réalisations pouvant être capitalisés dans le cluster « Tourisme durable »

<b>Output</b>	<b>Filières</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Plans d'action conjoints pour renforcer la compétitivité des entreprises du secteur du tourisme innovant et durable dans les villes portuaires</i>	<i>Tourisme innovant et durable</i>	<i>Stratégies et plans d'action conjoints.</i>	<i>CIEVP</i>
<i>Stratégies communes pour le développement de l'éco-tourisme dans l'arrière-pays et la revitalisation des villages historiques et ruraux en termes de tourisme.</i>	<i>Éco-tourisme</i>	<i>Stratégies et plans d'action conjoints.</i>	<i>Vivimed TRENO</i>
<i>Stratégies communes pour la promotion des activités touristiques et sportives dédiées au milieu marin et côtier.</i>	<i>Tourisme</i>	<i>Stratégies et plans d'action conjoints.</i>	<i>EcoSTRIM</i>

<i>Stratégies conjointes pour l'intégration des flux d'information à disposition du système public-privé avec l'offre de tourisme territorial</i>	<i>Tourisme TIC</i>	<i>Stratégies et plans d'action conjoints</i>	<i>Smart Destination</i>
<i>Réseaux d'entreprises et services pour le développement conjoint et la commercialisation de produits touristiques</i>	<i>Tourisme vert &amp; bleu Agroalimentaire Horticulture Agrotourisme</i>	<i>Réseaux d'entreprises et services</i>	<i>FRONTIT F&amp;W Market Place Terragir3 Prometea</i>
<i>Système d'accueil touristique intégré et durable</i>	<i>Tourisme durable et innovant</i>	<i>Réseaux d'entreprises et services</i>	<i>Tesori Nascosti</i>
<i>Label de qualité et identité culturelle en matière d'éco-tourisme et de durabilité</i>	<i>Éco-tourisme Accessibilité Production d'agrumes Tourisme durable Agroalimentaire</i>	<i>Médailles du tourisme communes</i>	<i>Itinera Prometea Itaca Mare di Agrumi SMARTIC STRATUS Cambusa</i>

## Réalisations phares

### 1) Prototype technologique dans lequel les bases de données « SDK » sont rendues interopérables - projet Smart Destination

Le SDK est un système technologique intelligent dans lequel les entreprises, les consortiums touristiques, les opérateurs transfrontaliers, les administrations publiques, les organismes de gestion du territoire et les opérateurs de l'industrie du tourisme peuvent intégrer en collaboration des données et des informations sur les services et les produits offerts.

Il garantit en effet l'interopérabilité des bases de données et des flux d'informations provenant des DMO (Destination Management Organisation) des régions.

L'interopérabilité permet de fusionner dans une seule **base de données (avec des normes communes et interopérables) tous les éléments qui composent une destination touristique** (attractions touristiques, plateformes de réservation où se trouvent les lieux d'hébergement, applications touristiques, sites de transport public, services commerciaux, etc.)

Le système :

- renforce la compétitivité des petites et moyennes entreprises du tourisme et leur processus de numérisation ;
- contribue à améliorer l'offre touristique et sa facilité d'utilisation ;
- contribue à la réduction du sur-tourisme et à la désaisonnalisation du tourisme.

Le prototype SDK peut également lancer d'autres outputs intégrés déjà en cours de mise en œuvre, tels que:

- base de données avec des études et des cartes territoriales déjà réalisées par différents projets (Vivimed, Sistina, Train, Prometheus, Intense, etc.) ;
- base de données avec tous les itinéraires touristiques dans la zone (sur le modèle INTENSE) ;
- des logiciels de e-commerce pour le tourisme, comme ceux conçus par Vivimed et Prometea.

Cela permet la création d'un écosystème touristique numérique transfrontalier afin de permettre une gestion conjointe et généralisée des destinations touristiques dans la zone transfrontalière.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : une **plate-forme intégrée** avec la participation de toutes les régions :

- permettrait une gestion conjointe et étendue des destinations touristiques dans la zone de coopération ;
- permettrait de renforcer clairement la compétitivité et l'attractivité du réseau d'entreprises touristiques dans la zone ;
- contribuerait aux objectifs de désaisonnalisation du tourisme et de valorisation des destinations touristiques moins courantes ;
- contribuerait à lutter contre le phénomène du sur-tourisme et son impact souvent négatif sur l'environnement.

En outre, grâce notamment au parcours de capitalisation guidée avec le projet Interreg Europe « EPICAH », les synergies déjà existantes, et d'autres potentielles, avec les projets Vivimed, Sistina, Prometea, Intense et Treno ont été mises en évidence. Par exemple, ces projets visent à étendre la date à laquelle les banques des DMO et leurs produits (forfaits touristiques, catalogues, etc.) peuvent être développés selon les normes déjà requises par le SDK.

## 2) Marque de qualité touristique et culturelle transfrontalière « Quality Made » - projet SMARTIC.

Le label « Quality Made » est une marque d'identité touristico-culturelle et certifie les entreprises de la zone transfrontalière qui contribuent à la valorisation du patrimoine naturel et culturel. Il se caractérise par la mise en valeur de certaines destinations moins connues et inconnues du tourisme de masse et contribue au **développement de formes efficaces de co-marketing des entreprises touristiques** « sensibilisées » à la zone de coopération.

Le label a été mis en place grâce à un processus de définition des critères nécessaires pour identifier les identités touristiques-culturelles de la zone de coopération.

Pendant la durée de vie du projet ont été mis en œuvre :

- un cahier des charges du label ;
- un manuel guide sur les procédures nécessaires pour obtenir la certification ;

- un appel d'offres pour l'attribution du label qui, à l'heure actuelle, semble avoir été attribué à quelques 80 entreprises touristiques ;
- **activités de communication, promotion et marketing.**

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : Le groupe de projets travaille sur la possibilité d'utiliser le label QM comme une « marque conteneur » à attribuer aux entreprises touristiques, qui intègre le complexe de celles déjà produites également par d'autres projets du PC Maritime. Enfin, le programme de promotion et de marketing proposé par le projet pourrait être élargi et réutilisé pour, par exemple, pour lancer une véritable « marque transfrontalière » identifiant les produits et services des entreprises touristiques inspirés des principes de durabilité.

Quant au SDK de Smart Destination, cette réalisation s'est développée et pourra encore développer des synergies avec d'autres projets travaillant sur le tourisme durable, grâce notamment au travail d'analyse qui a émergé du parcours de capitalisation guidée. En particulier, un potentiel d'intégration est apparu avec les projets ITACA, STRATUS, Cambusa, Prometea, Itinera, qui ont développé des marques et des plans de promotion et de marketing qui pourraient contribuer au développement à l'avenir d'une marque transfrontalière unique ou d'une série de marques liées et unies par une activité de marketing commune.

## Pôle 3 - Gestion des risques liés aux changements climatiques

La zone de coopération est très vulnérable au changement climatique et aux catastrophes naturelles. Ainsi, les effets des inondations, des débordements et des incendies sont régulièrement enregistrés. Il est également nécessaire de s'attaquer aux risques liés à l'insuffisance de la sécurité maritime due au trafic très important de marchandises, notamment dangereuses, et de passagers traversant le nord de la Méditerranée pour le tourisme nautique ou de croisière.

Le Pôle comprend **16 projets** liés à l'Axe 2 - **Protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques**, qui visent principalement deux domaines :

- améliorer la capacité des institutions publiques de la zone de coopération à prévenir et à gérer correctement et conjointement les risques spécifiques liés au changement climatique (risque hydrologique, érosion côtière, incendies) ;
- améliorer la sécurité en mer.

Dans le cadre de la nouvelle programmation 2021-2027, les réalisations produites par les projets du pôle 3 sont cohérents avec l'Objectif stratégique 2 « Une Europe plus verte ».

### 3.1 Risques liés au changement climatique

Plus précisément, les actions indiquées pour chaque risque considéré (inondations, érosion côtière et incendies) ont été réalisées :

- **Risques résultant des inondations** : développement et/ou renforcement des systèmes de prévision et de suivi, développement et/ou renforcement des systèmes conjoints d'alerte précoce, mise en œuvre de petites infrastructures à faible impact environnemental (par exemple, la remise à ciel ouvert de cours d'eau, le renforcement des systèmes de drainage pour l'adaptation urbaine, le renforcement des systèmes de communication), actions de gouvernance (par exemple, plans conjoints d'adaptation, de prévision et de prévention), actions de sensibilisation (par exemple, cours de formation pour améliorer les compétences des techniciens et des gestionnaires en matière d'aménagement du territoire et pour concevoir des espaces urbains résistants aux risques). Ces projets voient une implication importante des Protections civiles italiennes et françaises.

- **risques résultant de l'érosion côtière** : stratégie conjointe pour la rédaction de plans d'intervention en matière de défense des côtes dans des zones pilotes sélectionnées sur la base d'éléments et de caractéristiques de représentativité et de répétabilité, infrastructures pour la prévention des risques ;

- **risques résultant d'incendies** : investissement dans le développement/renforcement de systèmes conjoints d'alerte précoce et de suivi des risques (y compris des stratégies et des plans d'action communs pour l'adaptation), mise en place d'un système conjoint de suivi et de coordination de la lutte contre les incendies (y compris l'échange d'expériences en matière de protection civile et des actions conjointes

d'information et de sensibilisation sur les risques d'incendie), investissements et actions pilotes pour les petites infrastructures de prévention des risques par des approches respectueuses de l'environnement (systèmes « terre armée », points de captage d'eau, coupe-feu, etc.), des expériences d'ingénierie naturalistes.

Il est important de souligner la **structure de gouvernance** des projets relatifs aux risques d'incendie, dans lesquels les interventions identifiées sont conçues comme des parties d'un même ensemble, selon une approche intégrée du point de vue des activités et des objectifs.

Le tableau 4 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Gestion des risques » avec le type d'output défini par le Programme.

Tableau\_4 Cartographie des outputs/réalisations pouvant être capitalisés dans le cluster « Gestion des risques »

<b>Outputs/Réalisations</b>	<b>Risques</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Systèmes de surveillance pour contrôler le niveau dans les eaux et les égouts et systèmes d'information pour la gestion de la viabilité en cas d'inondations urbaines</i>	<i>Inondations</i>	<i>Systèmes d'alerte précoce et surveillance des risques</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Plate-forme de prévision et infrastructure météorologique GNSS pour la collecte de données météorologiques sur la mer et plate-forme de démonstration pour mesurer les effets des travaux de drainage urbain durable.</i>	<i>Inondations</i>	<i>Systèmes d'alerte précoce et surveillance des risques</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Amélioration de la modélisation météorologique, hydrologique et hydraulique grâce à des capteurs et des radars</i>	<i>Inondations</i>	<i>Systèmes d'alerte précoce et surveillance des risques</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>
<i>Extension des réseaux de surveillance des incendies de forêt</i>	<i>Incendies</i>	<i>Systèmes d'alerte précoce et surveillance des risques</i>	<i>MED STAR, MED FORESTE,  INTERMED, MEDCOOPFIRE et MED PSS</i>
<i>Infrastructures drainantes</i>	<i>Inondations</i>	<i>Infrastructures pour la prévention des risques</i>	<i>ADAPT Trig EAU PROTERINA-3</i>

Jardin de pluie, parcs urbains, résistants aux inondations  Infrastructures vertes	Inondations Érosion côtière	Infrastructures pour la prévention des risques	ADAPT Trig EAU PROTERINA-3 MAREGOT
--	--------------------------------	--	---

<b>Outputs/Réalisations</b>	<b>Risques</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
Outils de communication avec la population (totems, plate-formes web, signalétique, etc.)	Inondations Incendies	Infrastructures pour la prévention des risques	ADAPT Trig EAU PROTERINA-3 MED STAR, MED FORESTE,  INTERMED, MEDCOOPFIRE et MED PSS
Interventions de renaturation et rectification de la dégradation du lit des cours d'eau	Inondations	Infrastructures pour la prévention des risques	ADAPT Trig EAU PROTERINA-3
Outils technologiques et plate-formes pour tester et appliquer des modèles opérationnels d'intervention en cas d'incendies et pour le partage des données	Incendies	Infrastructures pour la prévention des risques	MED STAR, MED FORESTE,  INTERMED, MEDCOOPFIRE et MED PSS
Bandes et/ou allées coupe-feu, éclaircies et nettoyage de sous-bois, mise en sécurité des zones à forte présence humaine et petites infrastructures pour réduire les risques d'incendie dans les zones résidentielles	Incendies	Infrastructures pour la prévention des risques	MED STAR, MED FORESTE,  INTERMED, MEDCOOPFIRE et MED PSS
Réservoirs d'eau pour soutenir les opérations de lutte contre les incendies de forêt	Incendies	Infrastructures pour la prévention des risques	MED STAR, MED FORESTE,  INTERMED, MEDCOOPFIRE et MED PSS
Plate-forme de modélisation, de simulation, de planification et de formation pour la gestion intégrée des côtes	Érosion côtière	Infrastructures pour la prévention des risques	MAREGOT
Plans conjoints pour l'adaptation, la prévention, la prévision et la gestion des risques	Inondations Incendies	Actions de gouvernance	ADAPT Trig EAU PROTERINA-3 MED STAR, MED FORESTE,

			INTERMED, MEDCOOPFIRE et MED PSS
Contrats de rivière pour la mise en œuvre participative et partagée au niveau local des interventions de prévention	Inondations	Actions de gouvernance	ADAPT Trig EAU PROTERINA-3
Documents politiques TRIG Eau : recommandations adressées aux décideurs politiques pour un plan d'action transfrontalier en ce qui concerne la gestion des risques hydrogéologiques	Inondations	Actions de gouvernance	Trig EAU
<b>Outputs/Réalisations</b>	<b>Risques</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
Protocole d'entente pour l'intégration des résultats du projet dans les pratiques des parties intéressées et actions opérationnelles en faveur de la continuité des projets pilotes réalisés	Inondations	Actions de gouvernance	Trig EAU
Stratégie conjointe pour la rédaction de plans d'intervention en matière de défense des côtes dans des zones pilotes sélectionnées sur la base d'éléments et de caractéristiques de représentativité et de répétabilité	Érosion côtière	Actions de gouvernance	MAREGOT
Parcours de formation pour améliorer les compétences des techniciens et des gestionnaires en matière d'aménagement du territoire et pour concevoir des espaces urbains résistants aux risques	Inondations	Actions de sensibilisation	ADAPT Trig EAU PROTERINA-3
Développement de la culture du risque d'incendie dans les phases de prévention et d'alerte	Incendies	Actions de sensibilisation	MED STAR, MED FORESTE,  INTERMED, MEDCOOPFIRE et MED PSS

## Réalisations phares

### 1) Plans locaux d'adaptation aux conséquences des changements climatiques et plan conjoint transfrontalier de gestion des urgences liées aux inondations - Projets : ADAPT, PROTERINA 3 Evolution, TRIG-Eau

Après une analyse approfondie du contexte et l'examen d'autres bonnes pratiques en Europe, un **plan local d'adaptation au changement climatique** a été élaboré pour chaque zone urbaine participante.

Grâce à ces plans locaux, il a été possible de renforcer la capacité des Administrations municipales de l'espace transfrontalier à prévenir et gérer les risques découlant des changements climatiques, notamment en ce qui concerne les inondations urbaines, grâce à :

i) des actions visant à renforcer les connaissances et les compétences des acteurs institutionnels et de la société civile ;

ii) des stratégies et plans d'adaptation ;

iii) des actions pilotes visant à réduire les risques et les dommages liés aux inondations (par exemple, les infrastructures de drainage, les systèmes de surveillance des eaux usées, les infrastructures vertes).

Les connaissances et les outils produits par le projet, ainsi que les éléments communs aux différents plans locaux, ont été intégrés dans le **plan transfrontalier conjoint** d'adaptation au changement climatique, qui rassemble des solutions d'adaptation reproductibles et transférables même dans les villes italiennes et françaises qui n'ont pas participé au projet, mais qui présentent des vulnérabilités similaires aux inondations.

#### POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS :

- de nombreuses municipalités partenaires du projet ont déjà officiellement approuvé le plan transfrontalier conjoint, garantissant ainsi l'engagement de le mettre en œuvre au cours des trois prochaines années (cet aspect fait actuellement l'objet d'un suivi spécifique) ;
- la capacité et possibilité de recueillir de nouvelles adhésions pour la Convention des Maires pour l'Énergie et le Climat dans les années à venir et d'insister sur l'utilisation des lignes directrices ADAPT et du plan transfrontalier pour la mise en œuvre de la partie de la Convention consacrée à l'adaptation, grâce aussi à l'impulsion en ce sens donnée par l'ANCI Toscane, chef de file du projet ;
- la connaissance et la réutilisation des lignes directrices ADAPT et du plan transfrontalier indépendamment des municipalités dans la zone transfrontalière ;
- l'introduction de critères d'attribution pour la planification locale de l'adaptation dans les appels d'offres publics locaux et régionaux dans la zone de coopération.

### 2) LA BOÎTE À OUTILS DE LA RÉSILIENCE - Indications et outils pour la planification de la protection civile participative

La boîte à outils est née de l'analyse de l'expérimentation en termes de participation et de communication menée par les partenaires du projet Proterina 3 Evolution et offre une série d'indications pratiques que les décideurs politiques peuvent utiliser pour :

- identifier, mobiliser et valoriser les compétences disponibles dans leur communauté ;

- construire une planification partagée de protection civile prenant en compte les besoins des différents acteurs de la gestion du risque.

Il s'adresse aux maires et conseillers municipaux ayant une délégation de protection civile et fonctionne comme une sorte de « boîte à outils » qui contribue aux activités de planification de la protection civile, également utile pour la construction d'un plan transfrontalier conjoint d'adaptation, permettant aux Administrations de concevoir de manière autonome le parcours participatif le plus approprié en fonction des objectifs, thèmes et besoins qui caractérisent leur territoire.

L'expérimentation s'est développée selon trois axes d'intervention :

1. la planification de la protection civile
2. les contrats de rivière
3. la communication des risques en fonction de leur perception

#### **POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS :**

- La boîte à outils propose un parcours de planification participative et de comparaison organisé, reproductible par les PA lors de la rédaction ou de la mise à jour d'un Plan ou d'un Programme, pour la gestion du territoire dans différentes zones d'intervention, avec la participation de la population et la co-conception multi-acteurs, dans le but d'identifier les solutions à mettre en œuvre sur le territoire.
- La planification participative de la protection civile peut devenir une mesure d'adaptation au changement climatique qui peut être intégrée dans les plans d'adaptation locaux. La boîte à outils est en effet un outil de travail qui propose un parcours participatif spécifique pour élaborer ou mettre à jour un plan municipal de protection civile. Cet outil permet aux administrations de concevoir de manière autonome le parcours participatif le plus approprié en fonction des objectifs, des thèmes et des besoins qui caractérisent leur territoire, conformément aux dispositions du « Code de la protection civile » (décret législatif italien 1 2018, article 18, paragraphe 2).
- La planification participative en matière de protection civile peut être un outil pour : i) améliorer la prise de conscience des responsabilités dans ce domaine parmi les différentes composantes du système administratif et la population ; ii) faciliter une action intégrée, partagée et standardisée entre les communautés et les autorités locales ; iii) poser les bases et développer une planification intégrée et d'atténuation des risques.

**3) PLANS D'ACTION CONJOINTS (PAC) sur les risques d'inondation**, c'est-à-dire des documents d'engagement politique commun visant à poursuivre les bonnes pratiques développées et testées dans le cadre du projet Proterina-3 dans le but d'accroître la capacité d'adaptation transfrontalière au changement climatique par le développement de communautés résilientes.

On compte 3 PAC :

- **PAC COMMUNICATION** fournissant des conseils pour améliorer l'action des administrations en matière de communication des risques et d'amélioration des informations d'alerte. Quelques exemples :

- devancer les campagnes de communication d'études sur la perception des risques ;
- évaluer les messages à transmettre et les décliner de différentes manières selon les groupes cibles à impliquer ;
- utiliser divers canaux de communication pour atteindre différentes cibles ;
- rendre l'information institutionnelle plus reconnaissable non seulement en cas d'urgence, en sensibilisant à l'importance et à la valeur du message institutionnel et en éduquant les citoyens à suivre les canaux institutionnels ;
- considérer les écoles, les lieux de formation et d'accueil des jeunes comme des vecteurs de diffusion de la culture de la protection civile.

- **PAC PRÉVENTION et PROTECTION**, fournit des orientations pour améliorer les politiques de prévention des risques dans une approche participative afin de renforcer la mise en œuvre de mesures d'atténuation efficaces. Entre autre :

- soutenir l'importance de la participation également en tant que renforcement de la collaboration institutionnelle ;
- mettre l'école au centre des activités de prévention ;
- relier les différents outils de planification (risque, territorial, urbanisme, mobilité durable, etc.) ;
- renforcer l'engagement pour la mise en œuvre des mesures d'atténuation (telles que les contrats de rivière) qui soient capables d'intégrer la gestion des risques au développement territorial durable.

- **PAC PRÉPARATION et SURVEILLANCE** fournit des indications pour améliorer les outils de prévision des phénomènes extrêmes dans la zone de coopération transfrontalière par la mise en commun des données, des modèles et des outils.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : Les PAC peuvent devenir des outils pour concevoir de futurs scénarios de coordination transfrontalière en vue d'une gestion des risques meilleure et coordonnée. En outre, afin de relever les défis posés par le changement climatique, il est de plus en plus nécessaire que les décideurs politiques, les techniciens et les citoyens communiquent et collaborent efficacement entre eux pour élaborer des stratégies et des plans qui garantissent une approche intégrée de la gestion des risques. Les trois Plans d'Action Conjoints répondent à cette question et à cette nécessité.

#### 4) Modèle simplifié de risque hydraulique résiduel - Projet TRIG Eau

Le modèle est un logiciel téléchargeable depuis Internet et proposant un tutoriel bilingue (italien et français). Il consiste en une plateforme de démonstration pour mesurer les effets de la réalisation d'interventions de drainage urbain durable

**Points forts :**

- dans le portail ont été développés différents scénarios de simulation avec diverses options sélectionnables afin de permettre même à un utilisateur non expert de simuler un cas adaptable à différents contextes et facilement remodulé par extension ;

- L'utilisateur du portail, qui analyse l'état actuel du risque hydraulique à mesure que la gravité de l'événement change et examine les résultats de performance associés aux différents types d'intervention (en comparant les indicateurs), est guidé dans la définition d'un objectif de performance réalisable et la sélection conséquente de l'intervention optimale.
- la performance réalisable avec l'intervention optimale identifiée par le portail est maximisée dans une configuration à plusieurs objectifs. À cet égard, il convient de rappeler l'importance de la planification et de la diffusion des interventions sur le territoire.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : La plate-forme pourra être utilisée pour analyser les problématiques relatives au risque hydraulique dans tous les espaces urbains de la zone du Programme et sera garantie pendant une durée d'au moins 5 ans. L'approche méthodologique pourrait être étendue aux aspects liés à la qualité du ruissellement météorologique pour l'atténuation des impacts des rejets sur les masses d'eau réceptrices. Il sera également possible d'envisager son application aux différentes réalités climatiques-territoriales de la région transfrontalière et au-delà. Toutefois, le portail requiert des améliorations, qui peuvent être soutenues par le Programme.

### 3.2 Sécurité de la navigation et gestion des urgences en mer

Le Pôle 3 comprend également des projets portant sur la gestion des risques résultant des situations d'urgence en mer et au transport de marchandises dangereuses. Dans ce contexte, il convient de noter qu'il existe un système de radar et de surveillance qui couvre toute la zone de la mer Tyrrhénienne du Nord et qui est utilisé à différentes fins et activités.

Il y a **7 projets** dans le cluster et il comprend des projets qu'ils mettent spécifiquement en œuvre :

- actions de gouvernance conjointes pour accroître la sécurité de la navigation ;
- systèmes de contrôle et de surveillance de la navigation des marchandises et des passagers dans la zone de coopération ;
- interopérabilité des données et des services déjà activés et utilisés par les différents acteurs opérant dans la zone maritime du programme ;
- installation et/ou renforcement d'un système intégré de réseaux de haute technologie pour la surveillance marine et le pilotage dans les zones maritimes dangereuses ;
- Plans d'action conjoints pour la gestion de cette surveillance ; protocoles d'accord pour le partage des données collectées ; conception, mise en œuvre et déploiement de services pour la sécurité de la navigation.

Le tableau 5 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « sécurité de la navigation » avec le type d'output défini par le Programme.

Tableau\_5 Cartographie des Outputs/réalisations pouvant être capitalisés dans le cluster « Sécurité de la navigation et gestion des urgences en mer »

<b>Outputs/Réalisations</b>	<b>Risques</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Réseaux d'observation de la mer dans le haut-Tyrrhénien et la mer Ligurienne par la mise en place d'outils de surveillance de haute technologie (antennes radar HF)</i>	<i>Sécurité en mer</i>	<i>Systèmes/réseaux de surveillance communs</i>	<i>SICOMARPlus, SINAPSI, ISIDE, GIAS</i>
<i>Observatoire chargé de surveiller les flux maritimes de marchandises dangereuses et de renforcer la sécurité de la navigation et outils TIC comme le simulateur de gestion des urgences en cas d'accident, de crise et d'incident lors du déchargement et chargement de marchandises dans les zones portuaires</i>	<i>Marchandises dangereuses</i>	<i>Systèmes/réseaux de surveillance communs</i>	<i>OMD, ALACRES2, LOSE+</i>
<i>Plans conjoints pour la prévention, la prévision et la gestion des risques</i>	<i>Sécurité en mer</i>	<i>Actions de gouvernance</i>	<i>SICOMARPlus, SINAPSI, ISIDE, GIAS</i>
<i>Protocoles d'accord entre des organismes institutionnels et des acteurs privés et publics pour harmoniser les procédures de surveillance du trafic maritime des marchandises dangereuses</i>	<i>Marchandises dangereuses</i>	<i>Actions de gouvernance</i>	<i>OMD, ALACRES2, LOSE+</i>
<i>Plan d'action conjoint pour l'établissement de normes communes d'évaluation des risques pour le transport des marchandises dangereuses</i>	<i>Marchandises dangereuses</i>	<i>Actions de gouvernance</i>	<i>OMD, ALACRES2, LOSE+</i>
<i>Ateliers visant à améliorer la gestion des situations d'urgence dans les ports pour les exploitants de navires en ce qui concerne la gestion des communications mer-sol lors des situations d'urgence en mer et pour une utilisation optimale des outils TIC</i>	<i>Sécurité en mer Marchandises dangereuses</i>	<i>Actions de sensibilisation</i>	<i>SICOMARPlus, SINAPSI, ISIDE, GIAS  OMD, ALACRES2, LOSE+</i>

## Réalisation phare

### 1) **Système de radar transfrontalier pour la surveillance de la sécurité en mer afin de sauvegarder le système marin du Sanctuaire Pelagos** (principale Aire spécialement protégée d'importance méditerranéenne).

Ce système regroupe les réalisations de divers projets (Sicomar plus, Impact, Gias, Lose+) et fait converger les antennes radar HF, les satellites, les instruments sur site, dans le cadre d'un protocole d'accord pour le partage des données. L'objectif du système est de :

- détecter les accidents en mer en temps réel (Sicomar plus) ;
- détecter la présence de cétacés et de grands objets grâce à la production de cartes de suivi en temps réel interoperables (Gias, Impact) ;
- produire une modélisation hydrodynamique de la dispersion des polluants en cas d'incidents (Lose+);
- prévoir et gérer la circulation marine.

Les points de localisation des antennes couvrent les 5 régions du Programme et sont situés à Livourne, Bastia, Toulon et La Spezia.

Le système de surveillance est considéré comme le plus important au niveau européen pour la couverture grâce à un **radar haute fréquence** des zones marines protégées (200 km de côtes couvertes).

Le réseau de radars construit et en construction vise également à surveiller, grâce à un échantillonnage spécifique, certaines **aires marines protégées** de la zone transfrontalière (Secche della Meloria, Cinq Terres, Port-Cros et Porquerolles et Parc marin du Cap Corse et de l'Agriate) et les zones portuaires de Livourne, La Spezia, Toulon et Bastia. Actuellement, un système de surveillance coordonné le long de 200 km de côte a été réalisé (projet IMPACT).

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : Le webGIS est actuellement en cours de finalisation et est opérationnel dans la zone de coopération car il a été alimenté par des cartes issues de l'échantillonnage effectué par les partenaires du projet dans la zone de coopération. Les mêmes données à partir desquelles les cartes ont été obtenues seront disponibles au téléchargement sur le site. Il est prévu de maintenir le webGIS en ligne même après la fin du projet, comme un outil qui peut être consulté pour soutenir les politiques de gestion des activités maritimes dans la zone.

Le produit devrait être renforcé tant en ce qui concerne sa facilité d'utilisation et l'inclusion de données supplémentaires disponibles, provenant également du système d'observation toujours opérationnel et partiellement soutenu par IMPACT (par exemple le réseau de radars HF) et enfin en ce qui concerne la participation des parties prenantes.

Les réalisations de tous ces projets peuvent être des éléments importants pour la poursuite des activités ciblées de conservation du patrimoine naturel marin.

D'autres réalisations importantes contribuent au bon fonctionnement du réseau :

- les **protocoles relatifs au comportement des employés en cas d'accident** et à leur formation (Alacres, Iside, Lose+) qui font partie d'un Plan transfrontalier de gestion de la sécurité en mer.

- un **laboratoire permanent pour la définition de protocoles de gestion des urgences uniques**. Le laboratoire permet d'identifier, tester et valider les procédures de gestion intégrée des situations d'urgence en cas d'incidents ou de sinistres survenant lors du chargement et déchargement de marchandises et de substances dangereuses dans les zones portuaires. Cette pratique permet l'élaboration de protocoles de gestion partagés : protocoles comportementaux, nouvelles normes de fonctionnement, nouvelles procédures de surveillance et de contrôle des situations d'urgence.

## Pôle 4 - Promotion de la durabilité des ports

En plus d'être un aspect caractérisant de la zone de coopération, le port en est une figure essentielle. Il est un protagoniste du Programme et les actions menées sur les ports sont d'une extrême importance pour atteindre les objectifs du PC Maritime, comme par exemple la réduction des nuisances sonores et des émissions de carbone dans les ports ; la réduction de l'impact des activités humaines liées à l'exploitation de la mer (déchets et eaux usées) sur la qualité des eaux marines des ports ; la promotion de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en carbone et soufre, la réduction de l'ensablement structurel des ports.

Les projets du Pôle apportent une contribution essentielle à la gouvernance transfrontalière de ces questions à travers des enquêtes sur l'ensemble de la zone, des plans de faisabilité, des protocoles d'accord et des plans de gestion conjoints, des expériences pilotes, la conception de systèmes de suivi communs, etc.

Dans le cadre du Pôle 4, **22 projets** sont en phase de mise en œuvre.

En référence à la nouvelle programmation 2021-2027, ces projets peuvent raisonnablement être inclus dans l'OS2 « Une Europe plus verte ».

### 4.1. Promotion du GNL comme carburant alternatif

Projets : GNL FACILE, PROMO GNL, SIGNAL, TDI RETE-GNL

En ce qui concerne le problème des émissions de carbone, la situation des ports de la zone de coopération est très critique en raison notamment de l'utilisation de fiouls marins très polluants qui ne respectent pas les limites de soufre imposées par la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil européen du 21 novembre 2012. Le respect de ces limites comporte des changements importants pour les armateurs et les ports. Le **Gaz Naturel Liquéfié** (GNL) est une alternative aux fiouls marins conventionnels. L'adoption du GNL dans les opérations portuaires et maritimes est un long chemin qui prévoit la construction d'un système d'infrastructures qui donne la priorité à des logiques de couloir, ainsi que la mise en place d'un réseau de distribution fiable, sûr et intégré.

Dans le cadre de la nouvelle programmation 2021-2027, ces projets peuvent raisonnablement être inclus dans l'OS2 « Une Europe plus verte ».

#### Réalisation phare

##### 1) Filière GNL et stations mobiles de ravitaillement

L'ensemble des projets financés contribue à la création et à la promotion d'une filière GNL au sein de la zone de coopération. Dans ce contexte, les différents projets réalisent des activités allant de la reconnaissance des espaces, des technologies disponibles, des potentiels et des acteurs jusqu'à la réalisation de véritables infrastructures : projets pilotes de ravitaillement et réalisation d'un prototype de la chaîne de ravitaillement.

La construction d'une filière au sein de la zone maritime de coopération s'accompagne de l'élaboration d'un **Plan d'action conjoint** qui comprend également des plans de faisabilité technologique, économique et sociale; un plan de ravitaillement par la mer, l'emplacement des sites de stockage du GNL dans les ports commerciaux et le **réseau de distribution et de transport de GNL** au sein du territoire. Le travail technique et de gouvernance est également intégré par une action de formation et de **sensibilisation** des opérateurs et du public en général grâce à l'organisation du Demo Day.

Les ports impliqués dans les actions pilotes sont : Livourne, Gênes, Piombino, Bastia, Cagliari, Savone, La Spezia et Toulon.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS:** les actions pilotes peuvent être reproduites dans d'autres ports de la zone de coopération. De plus, il est possible de dépasser l'état « pilote » vers des solutions stables et durables.

Le tableau 6 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Promotion du GNL » avec le type d'output défini par le Programme.

Tableau\_6 Cartographie des outputs pouvant être capitalisés dans le cluster « Promotion du GNL comme carburant alternatif »

<b>Output</b>	<b>Où</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Protocole régional GNL en Ligurie</i>	<i>Ligurie</i>	<i>Action de gouvernance</i>	<i>Promo GNL</i>
<i>Plan intégré pour la gestion du ravitaillement en mer</i>	<i>Zone de coopération</i>	<i>Action de gouvernance</i>	<i>Signal TDI Rete GNL</i>
<i>Prototype de la chaîne d'approvisionnement du GNL</i>	<i>Zone de coopération</i>	<i>Modèle, définition des paramètres</i>	<i>GNL Facile</i>
<i>Modèles d'optimisation du réseau maritime d'approvisionnement et de distribution ; de localisation des dépôts côtiers de GNL ; de distribution interne sur les territoires</i>	<i>Zone de coopération</i>	<i>Modèle, définition des paramètres</i>	<i>Signal</i>
<i>Normes technologiques et modalités de fonctionnement des installations de ravitaillement/stockage du GNL</i>	<i>Zone de coopération</i>	<i>Modèle, définition des paramètres</i>	<i>TDI Rete GNL</i>
<i>Station mobile de ravitaillement en GNL</i>	<i>Port de Livourne Port de Piombino Port de Gênes</i>	<i>Matériel</i>	<i>GNL Facile</i>
<i>Projets pilotes (Veuillez décrire le contenu de chacun d'entre eux)</i>	<i>Port de Cagliari - journée de démonstration virtuelle d'une opération de ravitaillement en GNL de véhicules portuaires ou de transport</i>  <i>Port d'Ile Rousse Journée de démonstration en mode physique d'une opération de ravitaillement en GNL de véhicules portuaires ou de transport</i>  <i>Journée de démonstration au port de Toulon en mode physique d'une opération de ravitaillement en GNL de véhicules portuaires ou de transport</i>	<i>Expérimentation</i>	<i>GNL Facile</i>

<i>Étude de faisabilité (technologique, économique, sociale) pour l'adoption du système GNL</i>	<i>Zone de coopération</i>	<i>Étude</i>	<i>Promo GNL</i>
<i>État de l'art européen sur l'utilisation du GNL et sur la réglementation. Collecte de bonnes pratiques et d'études de cas</i>	<i>n.d.</i>	<i>Étude</i>	<i>Signal</i>

## 4.2. Gestion des déchets et eaux usées dans les ports

Projets : GEREMIA, GRRinPORT, IMPATTI-NO, MATRAC ACP, P.Ri.S.Ma. MED, PORT-5R, QUALIPORTI, SplasH!

La réduction de la pollution en mer est un important domaine d'action de l'Union dans le secteur des transports maritimes. La protection de la biodiversité marine et la lutte concomitante contre les dommages causés par les activités portuaires, le tourisme maritime de plaisance et le trafic de marchandises sont des thèmes essentiels de la zone de coopération.

Dans les zones adjacentes aux ports (commerciaux et de plaisance) des milliers de tonnes de déchets toxiques sont produits, avant d'être déversés en mer : déchets alimentaires des embarcations, papiers et cartons sales, plastiques, métaux, bois, substances toxiques liquides et solides, emballages sales, huiles usagées, solvants, peintures, piles et batteries, filtres à huile, hydrocarbures, eaux de ballast de cale et de lavage des citernes, résidus des cargaisons de navires, eaux usées, sédiments portuaires contaminés, eau de cale sèche, eaux de ruissellement, etc...

L'adoption de plans pour la collecte et la gestion des déchets et des eaux usées est régie par la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil européen du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires.

Cette question ne peut être gérée que de manière conjointe et coordonnée. La qualité environnementale d'un port affecte l'environnement marin à une très grande échelle spatiale, de sorte que la gestion des risques de pollution doit être partagée sur une base transfrontalière. Actuellement, dans les ports, ces déchets sont traités de manière désorganisée : aucun espace de stockage n'est disponible et il n'existe aucune méthode opérationnelle d'élimination. Les pratiques de réutilisation de la fraction organique sont totalement absentes. C'est pourquoi les pêcheurs qui ramassent les déchets en mer, ne trouvant pas d'installations adéquates à terre, les abandonnent dans l'eau, ce qui contribue à accroître les problèmes environnementaux même dans les zones portuaires et la persistance des déchets marins. En outre, le déversement de fractions huileuses et organiques entraîne une consommation d'oxygène dissous, une eutrophisation, des odeurs désagréables. Ce problème de portée internationale ne peut être résolu au niveau local, mais traité par les États membres de manière coordonnée. Dans ce contexte, l'action transfrontalière, en raison de son ampleur et de son action coordonnée et partagée, peut apporter des solutions réelles et reproductibles.

### Réalisation phare

- 1) **Système robotisé de surveillance et d'échantillonnage des plastiques flottant à la surface de la mer - Installation pilote et protocole commun d'action dans la zone transfrontalière**

L'ensemble des projets financés contribue à la création d'un système transfrontalier de gestion des déchets et des eaux usées dans les ports. Ce système comprend :

- i) travaux d'analyse, particulièrement axés sur les plastiques - mais pas seulement - (par exemple, une cartographie des concentrations de microplastiques et analyse et identification du meilleur modèle numérique pour étudier leur dynamique) ;
- ii) mise au point de systèmes de surveillance portuaires (à travers des véhicules sous-marins capables de relever et d'échantillonner les eaux et les sédiments dans les ports) ;
- iii) analyse de modèles numériques de mécanismes et transfert adaptés à la modélisation de la circulation et du transport des eaux usées ;
- iv) mise en œuvre d'actions pilotes pour la gestion des eaux usées et des déversements accidentels (y compris la construction de petites infrastructures) ;
- v) organisation du Demo days ;
- vi) plans transfrontaliers conjoints de gestion de la qualité des eaux portuaires pour réduire le risque de pollution par les eaux usées et les incidences éventuelles sur le milieu marin environnant, y compris les protocoles et les procédures à adopter.

Les réalisations de divers projets (Geremia, GRRinport, Impatti-no, Matrac-ACP, PrisMaMed, Port-5R, Qualiporti, Splash !) s'inscrivent dans ce système.

En particulier, il convient de mentionner la préparation d'un **Decision Support System** (projet Geremia) développé pour les réalités portuaires et facilement exportable dans différents contextes, en plus des sites pilotes du projet. Le DSS fournit un soutien opérationnel à ceux qui doivent prendre des décisions stratégiques en utilisant efficacement toutes les ressources et bases de données disponibles (systèmes de surveillance, cartes des risques, modèles de prévision). En outre, grâce à la fonctionnalité de gestion des différents niveaux d'information et une grande quantité de données, elle représente une augmentation considérable des capacités de gestion des opérateurs pour les actions de prévention et d'intervention en cas d'urgence. Le modèle de gestion a été appliqué dans des actions pilotes sur différentes réalités portuaires des territoires du Programme (installation de systèmes de bioremédiation et de maîtrise des eaux usées, simulation des procédures d'intervention).

#### 4.2.1 Les microplastiques

Dans ce domaine, la **cartographie** des concentrations de microplastiques, ainsi que l'analyse et l'identification du meilleur **modèle numérique** pour l'étude de leur dynamique visant à prédire les trajectoires des débris plastiques dispersés dans la mer, est particulièrement importante.

#### Expérimentations

Parmi les expérimentations, il convient de mentionner :

- la mise en place **d'une zone pour vérifier la performance et l'éventuelle valorisation après utilisation** d'un produit recyclable en laine de mouton (matériau absorbant naturel disponible dans

la zone du programme) destinée à être utilisée pour la maîtrise et l'élimination des hydrocarbures et autres substances déversés dans les eaux portuaires ;

- **les conteneurs et stations fixes** pour la livraison des huiles végétales usagées, distribués aux plaisanciers dans les ports de Cagliari, Livourne et Ajaccio, en identifiant, en même temps, les zones dans lesquelles les stations de collecte séparée seront créées et qui seront communiquées aux plaisanciers par le biais d'une application ;
- **l'étude et analyse** des préférences individuelles concernant les activités de collecte et de stockage à bord et la livraison des déchets solides au port afin de recueillir des informations utiles pour la préparation des procédures de gestion des déchets (ports de Cagliari, Ajaccio et Livourne) ;
- tests à l'échelle du laboratoire de la **mise en décharge améliorée** : technologie qui, grâce à l'oxygénation correcte des populations de micro-organismes présents dans les sédiments contaminés, permet la biodégradation des polluants et la réduction conséquente du volume des déchets qui, ayant été décontaminés, peuvent être réutilisés dans une économie circulaire.
- organisation d'un **service de collecte** des huiles végétales usagées avec l'installation de stations de collecte fixes, accompagnée d'une action de sensibilisation et de distribution simultanée aux plaisanciers de conteneurs spéciaux pour la collecte des huiles végétales usagées à vider dans des stations fixes ;

Les groupes cibles concernés à ce jour sont représentés par : les organismes publics tels que les Autorités portuaires et le système portuaire (tot 12) ; les représentants des institutions compétentes et des administrations locales (tot 29) ; - les organismes privés tels que les compagnies de navigation et les agences maritimes (tot 8) ; les opérateurs économiques du secteur de la gestion des déchets (entreprises opérant dans le secteur de la collecte et de l'élimination des déchets, entreprises opérant dans la production d'équipements et de mobilier urbains pour la collecte et le stockage de diverses fractions de déchets) (tot 13) ; - les gestionnaires maritimes et les utilisateurs des installations portuaires tels que les pêcheurs, les plaisanciers, les utilisateurs de grands bateaux, les touristes, les résidents à proximité des ports de Cagliari, Ajaccio et Livourne (tot 1339).

**Étude détaillée sur la présence de microplastiques dans les eaux portuaires**, en termes de quantité et de qualité - projet SplasH! : collecte de données sur la présence de microplastiques non seulement à la surface, mais aussi dans toute la colonne d'eau et dans la couche superficielle des sédiments de fond et dans le compartiment biotique. En outre, étude du rôle des microplastiques en tant que vecteurs d'autres polluants tels que les métaux lourds et étude des flux sortants des zones portuaires et des impacts possibles sur le milieu marin et côtier environnant. Étant donné la proximité de nombreuses zones portuaires avec des régions de grande valeur écologique, l'évaluation des impacts possibles est d'une importance considérable. Autres activités connexes :

- cartographie des concentrations de microplastiques ;
- prototypes de systèmes de surveillance ;
- études sur les mécanismes de transfert des plastiques et des polluants.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS:** évolution du travail d'analyse vers des interventions et des politiques concrètes dans la zone de coopération.

Le tableau 7 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Gestion des déchets et eaux usées » avec le type d'output défini par le Programme.

Tableau\_7. Cartographie des outputs pouvant être capitalisés dans le cluster « Gestion des déchets et des eaux usées dans les ports »

### 4.3. Lutte contre l'ensablement des ports

Projets : GRAMAS, SE.D.Ri.PORT, SEDITERRA

L'élévation des fonds marins due à l'accumulation de sédiments et donc à leur ensablement représente un autre sujet d'étude et de gestion pour les ports. Ici aussi, la coopération transfrontalière ne peut faire défaut dans la tentative de créer un système à même de permettre une surveillance efficace destinée à une gestion conjointe des solutions à adopter.

#### Réalisation phare

#### Système de prévision, de surveillance et de gestion des risques liés à l'ensablement des fonds marins dans les ports

Les projets financés ont contribué à la conception, à l'expérimentation et au fonctionnement d'un système de suivi visant à collecter des données en temps réel :

- dresser un tableau complet de la bathymétrie des ports et identifier les causes de l'ensablement ;
- développer un système de planification et de prévision des travaux d'entretien ordinaires et extraordinaires des fonds marins, afin d'éviter de devoir procéder à de futurs travaux de dragage.
- Le modèle de surveillance est équipé **d'installations technologiques** spéciales (capteurs et stations météorologiques) :
- reproduit l'évolution des fonds marins sur des cartes 3D, en publiant des cartes bathymétriques systématiquement mises à jour ;
- fournit des données prédictives sur les phénomènes newtoniens capables d'interférer avec les variations du niveau des eaux dans les bassins portuaires ;
- prévoit un **support informatique** et le développement d'applications logicielles ad hoc en mesure de garantir une interface rapide avec les autorités portuaires.
- Les capteurs bathymétrique de ce modèle s'insèrent dans la plus grande **plateforme de convergence** de l'Autorité du Système portuaire de la mer tyrrhénienne septentrionale, MONI.C.A. (Monitoring and Control Standard Architecture).

Le tableau 8 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Ensamblage des ports » avec le type d'output défini par le Programme.

Tableau\_8. Cartographie des outputs pouvant être capitalisés dans le cluster « Ensamblage des ports »

<b>Output</b>	<b>Où</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Système de prévision et de surveillance des variations bathymétriques « Gramas » avec cartes bathymétriques correspondantes</i>	<i>Port de Livourne Port de Piombino Port de Savona</i>	<i>Modèle, définition des paramètres</i>	<i>Gramas</i>
<i>Lignes directrices pour la gestion des sédiments et des risques sur l'environnement côtier lors des dragages</i>		<i>Modèle, définition des paramètres</i>	<i>SE.D.RI.PORT - SEDITERRA</i>
<i>Installation de stations météorologiques</i>		<i>Infrastructure</i>	<i>Gramas</i>

#### 4.4. Lutte contre la pollution sonore dans les ports

Projets : DECIBEL, L.I.S.T. Port, MON ACUMEN, REPORT, RUMBLE, TRIPLO

Un autre sujet abordé par le Programme en ce qui concerne une plus grande durabilité des ports est celui concernant la congestion des flux portuaires de marchandises et de passagers qui entraîne une augmentation de la pollution sonore et atmosphérique.

L'une des principales causes de ce type de pollution est le manque de logistique portuaire lié avant tout à une mauvaise infrastructure logistique terrestre, même dans les ports secs (plateformes logistiques).

Le Programme vise à atténuer la pollution sonore en soutenant des actions d'amélioration des infrastructures des ports et des plateformes logistiques pour la réduction du bruit et à travers la gestion intelligente (STI) du transport de personnes et de marchandises entrant et sortant des ports et/ou des plateformes logistiques.

La coopération territoriale peut contribuer à trouver des solutions communes et viables pour des réalités similaires.

Dans le cadre de la nouvelle programmation 2021-2027, ces projets sont cohérents avec l'OS3 « Une Europe plus connectée »

#### Réalisation phare

Analyse et étude de l'état de l'art sur la pollution sonore dans les ports commerciaux

L'ensemble des projets financés se concentre sur un travail d'analyse et d'étude sur l'état de la technique (données historiques, impact du trafic terrestre) et les alternatives d'interventions en la matière en ce qui concerne la zone de coopération du Programme. Principales activités :

- un examen transfrontalier intégré du climat sonore, des mesures d'atténuation et de la perception de la population, des opérateurs portuaires et de la logistique et des institutions concernées ;
- la surveillance des niveaux d'émissions sonores ;
- système de gestion environnementale y compris également l'installation de capteurs spécifiques.

- en ce qui concerne l'expérimentation, mise au point de panneaux à message variable et applications, en vue de réduire la pollution sonore liée au trafic intermodal.

Les projets ont mis en place une **stratégie de communication transfrontalière** sur le thème du bruit portuaire dans le but de favoriser le dialogue entre les citoyens, les institutions et les autorités portuaires et de sensibiliser aux activités d'atténuation possibles → questions de gouvernance possibles.

**DÉVELOPPEMENTS POSSIBLES** : réutilisation des analyses et des recherches effectuées comme point de départ pour des actions pilotes ou pour la mise en œuvre de plans d'action conjoints.

Tabella\_8. Cartographie des outputs pouvant être capitalisés dans le cluster « Lutte contre la pollution sonore dans les ports »

<b>Output</b>	<b>Où</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Plan stratégique conjoint</i>		<i>Action de gouvernance</i>	<i>TRIPLO</i>
<i>Définition de modèles de réduction de la pollution sonore</i>		<i>Modèle, définition des paramètres</i>	<i>Mon Acumen REPORT</i>
<i>Investissements pour la gestion du trafic commun</i>		<i>Infrastructure</i>	
<i>Réalisation conjointe d'outils STI (Systèmes de transport intelligent) pour la gestion du trafic intermodal</i>		<i>Infrastructure</i>	<i>LIST PORT TRIPLO</i>
<i>Installation de capteurs sonores à des fins de surveillance</i>	<i>Port de Livourne Port de Cagliari Port de Bastia Port de La Spezia</i>	<i>Infrastructure</i>	<i>Mon acumen TRIPLO</i>
<i>Projets pilotes (Veuillez décrire le contenu de chacun d'entre eux)</i>		<i>Expérimentation</i>	<i>TRIPLO DECIBEL RUMBLE</i>
<i>Étude conjointe pour la surveillance de la pollution sonore</i>		<i>Étude</i>	<i>DECIBEL LIST PORT REPORT RUMBLE</i>
<i>Méthodologie transfrontalier pour le réduction et contrôle de bruit du port</i>		<i>Étude</i>	<i>REPORT</i>

## **Pôle 5 - Conservation, protection et développement du patrimoine naturel et culturel**

L'espace de coopération possède un patrimoine naturel et culturel d'une valeur incommensurable, non seulement en termes d'identité transfrontalière, mais aussi en tant que ressource économique liée au tourisme et aux activités productives.

À ce pôle appartiennent les projets de :

- réseaux de protection écologique et environnementale pour la protection de la nature et de la biodiversité ;
- modèles de développement durable ;
- approche commune des politiques environnementales régionales ;
- valorisation de l'identité culturelle de la zone transfrontalière, avec une attention particulière aux activités de promotion du patrimoine et d'amélioration de son accessibilité ;
- cartographie des biens et ressources culturels.

Le pôle comprend **11 projets** en lien avec l'Axe 2 - **Protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques**

Dans le cadre de la nouvelle programmation 2021-2027, ces projets sont cohérents avec l'objectif ISO1 (Interreg Specific Objective) « Une meilleure gouvernance Interreg »

Parmi les principales réalisations :

- mise en réseau et gestion conjointe du patrimoine culturel : identification des itinéraires et des acteurs impliqués (publics et privés), élargissement du réseau transfrontalier de patrimoines/sites accessibles de la zone, élaboration de plans conjoints pour leur mise en valeur et leur promotion ;
- mise en réseau et gestion conjointe du patrimoine naturel : extension et promotion du réseau de zones marines, terrestres et humides protégées (par exemple, le sanctuaire des cétacés Pelagos, le réseau transfrontalier de parcs naturels) ; mise en réseau du patrimoine historique et naturel des petites îles ; réalisation d'investissements pour la gestion des risques liés à la propagation d'espèces animales et/ou végétales envahissantes pour la protection de la biodiversité ; réalisation d'investissements pour la protection de la faune et de la flore marines à proximité des ports et des zones marines protégées ; élaboration de plans de gestion conjoints ;
- investissements en faveur des petites infrastructures pour assurer la durabilité et l'accessibilité du patrimoine naturel et culturel transfrontalier : infrastructures de nature matérielle et immatérielle pour améliorer la convivialité des atouts de la zone (restauration de sites, corridors bleus et verts et infrastructures bleues et vertes, interventions pour l'accessibilité matérielle des sites tels que sentiers pédestres, sentiers équestres, routes sous-marines, pistes côtières et sous-marines durables, pistes cyclables, etc.)

Le tableau 9 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Préservation du patrimoine naturel et culturel » avec le type d'output défini par le Programme.

Tableau\_9. Cartographie des Outputs pouvant être capitalisés dans le cluster « Préservation du patrimoine naturel et culturel »

<b>Output</b>	<b>Thème</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Plan d'action conjoint pour la gestion des espèces exotiques envahissantes</i>	<i>Patrimoine naturel</i>	<i>Actions conjointes de gouvernance pour la gestion intégrée :</i>	<i>ALIEM</i>
<i>Plans d'action conjoints pour la protection et la gestion des habitats et des espèces appartenant à des <b>zones</b> humides côtières, embouchures, milieux sous-marins et hautes côtes</i>	<i>Patrimoine naturel</i>	<i>Actions conjointes de gouvernance pour la gestion intégrée :</i>	<i>GIREPAM</i>
<i>Plan d'action conjoint pour la protection des Aires Marines Protégées (), y compris par le biais de modèles technologiques</i>	<i>Patrimoine naturel</i>	<i>Actions conjointes de gouvernance pour la gestion intégrée :</i>	<i>IMPACT</i>
<i>Plans d'action conjoints pour la gestion et l'utilisation durable du patrimoine naturel et culturel des sentiers sous-marins</i>	<i>Patrimoine naturel</i>	<i>Actions conjointes de gouvernance pour la gestion intégrée :</i>	<i>NEPTUNE</i>
<i>Plans d'action conjoints pour la protection, la valorisation, la gestion, la communication et la promotion des itinéraires touristiques durables, en accordant une attention particulière à la mobilité <b>douce</b>, les itinéraires de transhumance</i>	<i>Patrimoine culturel</i>	<i>Actions conjointes de gouvernance pour la gestion intégrée :</i>	<i>INTENSE CAMBIO-VIA</i>
<i>Plan d'action conjoint pour le développement d'écosystèmes d'identité culturelle et l'amélioration de l'utilisation des musées/lieux de la culture, en valorisant la relation identitaire avec les communautés locales</i>	<i>Patrimoine culturel</i>	<i>Actions conjointes de gouvernance pour la gestion intégrée :</i>	<i>RACINE</i>
<i>Accord institutionnel pour la protection, la valorisation, la promotion et la gestion des itinéraires culturels</i>	<i>Patrimoine culturel</i>	<i>Autres actions de gouvernance</i>	<i>INTENSE</i>
<i>Groupement transfrontalier des régions et départements/provinces pour la gestion du GIT (Grand itinéraire tyrrhénien)</i>	<i>Patrimoine culturel</i>	<i>Autres actions de gouvernance</i>	<i>GRITACCESS</i>
<i>Pactes locaux participatifs pour la gestion commune d'objectifs, d'actions, d'instruments et de ressources pour la gestion et le développement durable du patrimoine culturel local</i>	<i>Patrimoine culturel</i>	<i>Autres actions de gouvernance</i>	<i>RACINE</i>
<i>Organisme associatif entre collectivités locales, institutions et associations pour la protection et la promotion du patrimoine roman</i>	<i>Patrimoine culturel</i>	<i>Autres actions de gouvernance</i>	<i>ITINERA ROMA-NICA+</i>

<i>Charte des communautés depositaires en vue de promouvoir le patrimoine culturel et naturel de la zone</i>	<i>Patrimoine culturel</i>	<i>Autres actions de gouvernance</i>	<i>CAMBIO VIA</i>
<i>Réseaux pour la prévention et la gestion intégrée des risques liés à la propagation d'espèces exotiques envahissantes, le patrimoine historique et naturel des petites îles durables, pour la gestion intégrée des systèmes environnementaux, paysagers et culturels des lagunes et des lacs, les musées/sites culturels, les sites pilotes immergés pour la valorisation du tourisme et la mise en œuvre d'activités sous-marines récréatives</i>	<i>Patrimoine naturel et culturel</i>	<i>Réseaux</i>	<i>ALIEM ISOS RETRALAGS RACINE NEPTUNE</i>
<i>Infrastructures matérielles et immatérielles afin d'améliorer l'utilisation des biens de la zone (réhabilitation des sites, infrastructures vertes, accessibilité matérielle du public à l'offre culturelle et naturelle : sentiers, parcours sous-marins, pistes cyclables, etc.)</i>	<i>Patrimoine culturel</i>	<i>Investissement infrastructureux pour l'accessibilité et la durabilité</i>	

## Réalisations phares

### Normes techniques partagées pour la réalisation et la gestion de l'itinéraire touristique cyclable et les randonnées durables dans la zone transfrontalière – projet INTENSE

Les normes sont rassemblées dans un **manuel** créé grâce à un processus participatif qui a impliqué les parties prenantes des 5 régions du Programme et a déjà été utilisé pour mettre en œuvre une partie de la véloroute tyrrhénienne.

Les **lignes directrices** pour la mise en œuvre et la gestion de l'itinéraire touristique transfrontalier constituent déjà une référence importante pour les administrations. Ils sont l'instrument qui contient les normes techniques nécessaires pour l'achèvement de la véloroute tyrrhénienne et pour l'extension à d'autres sections de la zone transfrontalière.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : INTENSE collabore déjà avec le projet Interreg Europe « EPICAH » pour la mise en place de la **table de gouvernance transfrontalière**. Son évolution est essentielle pour assurer la pleine durabilité des réalisations déjà en place afin de créer une structure de gouvernance transfrontalière renforcée capable de gérer une variété d'outputs intégrés de projets de tourisme durable. En effet, le modèle de gouvernance proposé par le projet Intense permet des intégrations avec d'autres projets du Programme Maritime qui réalisent des itinéraires et systèmes territoriaux d'offre touristique, tels que : Neptune, Stratus, Vivimed, Prometea, Mare di Agrumi, Art Lab Net.

En ce qui concerne les actions de gouvernance partagée, on considère également que le projet INTENSE, qui a donné lieu à une action pilote pour la création d'une table de gouvernance transfrontalière pour la gestion des itinéraires touristiques, est l'exemple le plus important d'un projet qui peut intégrer les produits de différents projets.

## Pôle 6 - Promotion des connexions pour réduire les distances

Le Pôle présente des projets liés à l'Axe 3 - **Améliorer la connexion des territoires et la durabilité des activités portuaires**, afin de contribuer à l'amélioration des connexions entre les nœuds transfrontaliers secondaires et tertiaires aux réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), en augmentant l'offre de transport et au développement de la multimodalité. Il en résulte un avantage pour les populations de la zone, en particulier pour les citoyens situés dans des zones isolées, des îles et des régions intérieures.

Dans le cadre du Pôle 6, **8 projets** sont en cours de réalisation ou en phase finale, la priorité étant accordée à :

- i. l'amélioration de la connexion des nœuds secondaires et tertiaires de la zone de coopération aux réseaux RTE-T (par le développement de systèmes de transport multimodaux) ;
- ii. la simplification de la mobilité intermodale des passagers et des marchandises dans la zone de coopération (plates-formes TIC intégrées visant à l'interopérabilité des connexions) ;
- iii. la réalisation d'un service intelligent TIC pour la mobilité intermodale transfrontalière des passagers.

Dans le cadre de la nouvelle programmation 2021-2027, ces projets sont cohérents avec l'OS3 « Une Europe plus connectée »

### 6.1. Plates-formes logistiques interopérables et système de gouvernance commun

Projets : CIRCUMVECTIO – NECTEMUS – GO SMART MED - EASYLOG

La fragmentation actuelle du système de transport dans la zone a un impact sur l'accessibilité territoriale et augmente les coûts logistiques, ce qui se traduit par un niveau de compétitivité plus faible. Les projets sont destinés à évaluer et étudier la structure et le fonctionnement d'une plate-forme commune et transfrontalière en mesure de fonctionner comme un système Single Window pour une chaîne logistique intégrée et dématérialisée.

#### Réalisation phare

#### **GECT (Groupe européen de coopération territoriale) et CAMP (Cross-boarding Area Management Platform)**

Les projets ont proposé une série d'études visant à définir un système de gouvernance et un plan d'action commun, y compris la structure et le fonctionnement d'une **Cross-boarding Area Management Platform (CAMP)** qui intègre un réseau de plate-formes interopérables au service des shippers et des acteurs de la chaîne logistique. Les projets Circumvectio (pour le transport de marchandises), Nectemus (pour le transport de passagers) et GoSmart Med ont contribué à ces réalisations. Ces projets ont également permis de mettre en évidence les goulets d'étranglement des interconnexions maritimes des passagers, les besoins des opérateurs et le système logique et les métadonnées indispensables à la réalisation de la plate-forme

opérationnelle. Go Smart Med s'est concentré sur l'étude d'une nouvelle **gouvernance stratégique** visant à coordonner les connexions entre les ports appartenant au réseau Central (Gênes, Livourne, Cagliari, Palerme) et les ports appartenant au réseau Global (Toulon, Bastia) en améliorant la compétitivité des territoires insulaires.

En parallèle, le projet GEECCTT -Iles ayant suivi le cadre législatif et institutionnel a été mis en œuvre en mettant sur pied un **GECT** destiné au renforcement des relations entre les îles de la zone de coopération (Corse, Sardaigne et Elbe).

Les bénéficiaires du nouveau système sont les compagnies maritimes, les sociétés qui envoient/reçoivent des marchandises (clients du service), les opérateurs portuaires (agences maritimes, expéditionnaires, agences de travail portuaire, transporteurs), les représentants des institutions publiques/décideurs politiques.

Ces réalisations, qui visent à améliorer les liens avec les réseaux RTE-T et à faciliter l'intégration avec le système de transport multimodal, créent les conditions nécessaires au développement de services durables et innovants pour promouvoir la mobilité transfrontalière par les nœuds portuaires, en vue d'une continuité maritime transfrontalière innovante.

Le tableau 10 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Promotion des connexions pour réduire les distance » avec le type d'output défini par le Programme.

Tableau\_10. Cartographie des Outputs qui peuvent être capitalisés dans le cluster « Promotion des connexions pour réduire les distances ».

<b>Output</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Plan d'action conjoint pour l'identification des goulets d'étranglement dans les interconnexions maritimes de passagers dans la zone de coopération, notamment entre les ports continentaux et les deux îles de la Sardaigne et de la Corse</i>	<i>Action de gouvernance</i>	<i>NECTEMUS</i>
<i>GECT - Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale</i>	<i>Action de gouvernance</i>	<i>GEECCTT-ILES</i>
<i>Étude de la gouvernance stratégique visant à coordonner les connexions entre les ports appartenant au réseau Central (Gênes, Livourne, Cagliari, Palerme) et les ports appartenant au réseau Global (Toulon, Bastia)</i>	<i>Action de gouvernance</i>	<i>GO SMART MED</i>
<i>Étude de faisabilité sur l'intégration tarifaire</i>	<i>Étude</i>	<i>GO SMART MED</i>
<i>Étude de la structure et du fonctionnement d'une plateforme de gestion des zones de transbordement (Cross-boarding Area Management Platform - CAMP)</i>	<i>Expérimentation/numérisation</i>	<i>CIRCUMVECTIO</i>
<i>Système TIC pour la gestion optimisée des flux d'informations et des procédures entre les opérateurs de la chaîne logistique portuaire transfrontalière</i>	<i>Expérimentation/numérisation</i>	<i>EASYLOG</i>

## 6.2 Mobilité Intermodale Interrégionale

Projets : MOBIMART – MOBIMART PLUS

En ce qui concerne la mobilité transfrontalière, le Programme contribue à l'extension des plateformes TIC intégrées déjà mises en œuvre dans la programmation précédente (par exemple les projets 3i et 3i plus - plateformes STI Systèmes de transport intelligents) pour la mobilité intermodale interrégionale des personnes) afin d'intégrer et de systématiser les services déjà actifs pour le transport multimodal dans les différents territoires de la zone de coopération, dans le but de faciliter l'accès à l'information et la mobilité des utilisateurs se déplaçant dans la zone entre les nœuds secondaires et tertiaires et les réseaux RTE-T.

### Réalisations phares

#### Info-mobilité

Les projets MOBIMART, et le projet consécutif MOBIMART plus contribuent à la création d'un **système intégré de services de mobilité** à disposition du voyageur au sein de la zone de coopération. Il s'agit d'un service qui considère le voyage/déplacement d'un point de vue général (à savoir du point de départ au point d'arrivée, indépendamment du moyen de transport utilisé et des caractéristique du territoire, qu'il s'agisse d'une île ou du continent). Une plateforme intégrée et intelligente se trouve au cœur de cette réalisation. La plateforme sert à faire communiquer entre eux les services de transport à disposition (bateau, bus, train, avion) en facilitant les déplacements et l'accès aux informations sur la mobilité.

En plus de représenter une donnée innovante dans un contexte où l'échange d'information entre les systèmes est sporadique et peu systématique, cela représente également une valeur ajoutée.

**POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS** : d'éventuelles connexions supplémentaires avec d'autres moyens non impliqués dans les projets ou avec une zone plus large tout en restant dans le domaine de coopération.

Tableau\_11. Cartographie des outputs pouvant être capitalisés dans le cluster « Info-mobilité »

<b>Output</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Sites web, travel planner – instruments pour la planification des voyages de... à...</i>	<i>Infrastructure numérique</i>	<i>MOBIMART MOBIMARTplus</i>
<i>App pour appareil mobile</i>	<i>Infrastructure numérique</i>	