

# Evaluation d'impact du Programme Interreg Maritime 2014-20

Fascicule II : Etude de cas

Juillet 2019



## Sommaire

Introduction .....	3
1 Approche méthodologique .....	6
2 Principaux résultats issus de l'analyse des études de cas .....	7
3 Les études de cas en résumé.....	10
4 Fiches projets.....	15
RETIC.....	15
BlueConnect.....	22
FrINET2.....	28
S.MAR.T.I.C .....	34
MAREGOT.....	40
ADAPT .....	47
Proterina3 evolution.....	55
T.R.I.G – Eau.....	62
SICOMAR plus.....	69
IMPACT.....	76
ISOS.....	83
GIREPAM .....	90
GEREMIA .....	97
GEECCTT-Iles.....	104
DECIBEL .....	111
TDI RETE GNL.....	117
GNL FACILE .....	123
PROMO GNL .....	128
SIGNAL .....	133
MED NEW JOB .....	138
Annexe 1 – Terminologie et cadre logique d'analyse des études de cas .....	144
Annexe 2 – Illustration de l'approche "Cluster" .....	146
Annexe 3 – Liste des entretiens avec les CF .....	148
Annexe 4 – Liste des partenaires contactés .....	150
Annexe 5 – Questionnaires .....	151

## Introduction

Ce fascicule présente les résultats de l'analyse des 20 projets choisis comme études de cas pour illustrer la contribution à la réalisation des objectifs du programme de l'ensemble des projets en cours. Le choix des études de cas reflète l'organisation du programme (en 4 axes), les thématiques affrontées (innovation et compétitivité, environnement et risques, transport, marché du travail), les 3 typologies de projets financés (simples, intégrés thématiques et stratégiques), mais aussi l'état d'avancement de l'ensemble des projets au 31 décembre 2018 (projets relevant des appels à projets 1 et 2) <sup>1</sup>.

Les études de cas détiennent une fonction illustrative des résultats obtenus au niveau des territoires de coopération. Elles servent également à fournir des éléments de réflexion sur la durabilité à moyen-long terme de l'ensemble des projets, les synergies avec les autres programmes et initiatives, et leur valeur ajoutée communautaire. Ce fascicule contient tous les éléments utiles à la promotion du programme et à l'information du partenariat et du public. Les études de cas contribuent, en outre, à répondre aux questions d'évaluation du fascicule 1.

**Figure 1 : Distribution des projets par axe et objectif spécifique**

DISTRIBUTION DES PROJETS PAR AXE ET OBJECTIFS SPECIFIQUES			
AXE 1	AXE 2	AXE 3	AXE 4
OS 3A1	OS 5A1	OS 7B1	OS 8A1
RETIC	MAREGOT ADAPT PROTERINA 3 TRIG-EAU	GECCTT-Iles	MED NEW JOB
OS 3A2	OS 5B1	OS 7C2	
BlueConnect FrINET2	SICOMAR+	DECIBEL TDI RETE-GNL GNL FACILE PROMO-GNL SIGNAL	
OS 3D1	OS 6C1		
S.MAR.T.I.C.	IMPACT ISOS GIREPAM		
	OS 6C2		
	GEREMIA		

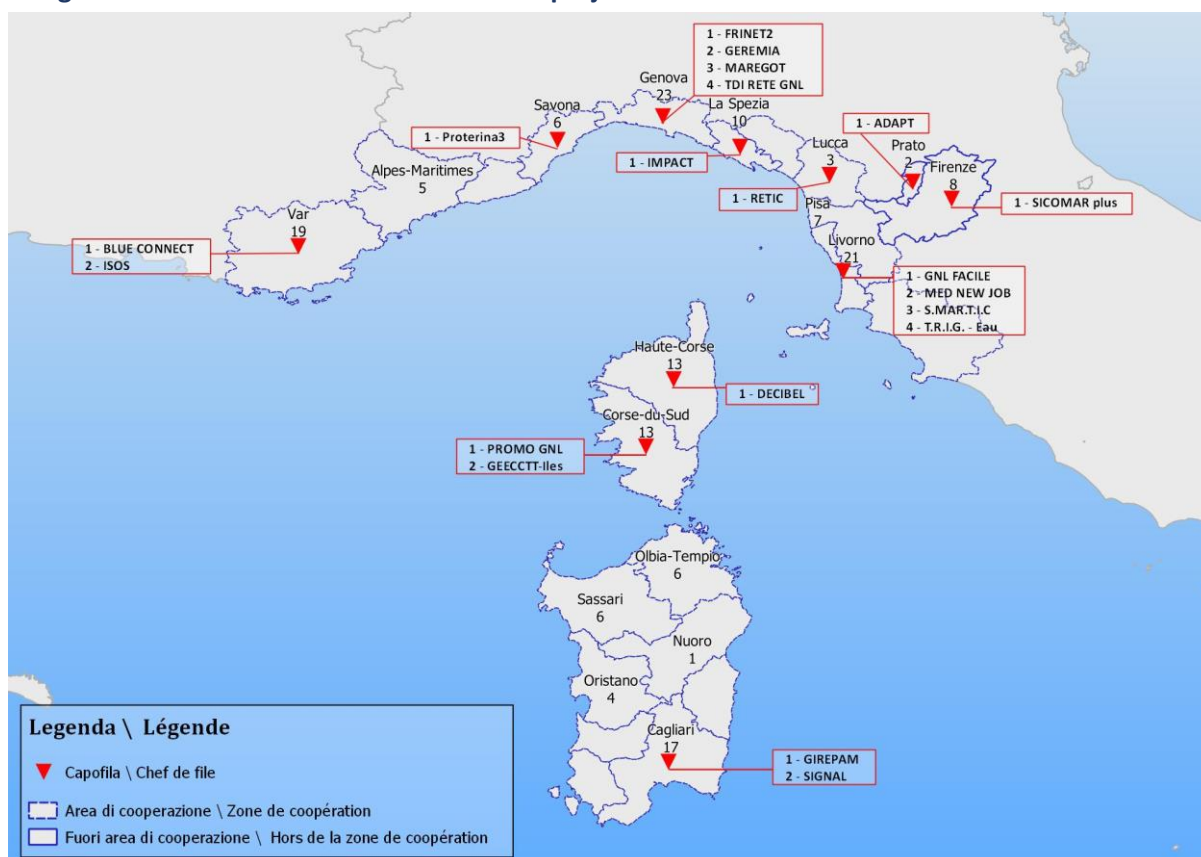
Source : Elaboration propre de l'analyse de l'ensemble des projets

<sup>1</sup> Les projets des appels 3 et 4 feront l'objet de la mise à jour 2021 de ce rapport.

Sur les 20 projets sélectionnés dans le cadre de l'étude de cas, 12 sont des projets simples, 5 sont stratégiques thématiques (MAREGOT, ADAPAT, PROTERINA 3, TRIG-Eau et GIREPAM) et 3 sont stratégiques territoriaux (SICOMAR+, IMPACT et ISOS). Le programme a identifié ces deux typologies de projet, en orientant les stratégiques intégrés vers la gestion des risques relatifs au changement climatique (OS 5A1 et OS 5B1) et au patrimoine naturel et culturel (OS 6C1). Conformément à cette logique, il apparaît que les projets stratégiques thématiques et stratégiques territoriaux relèvent tous du champ de l'axe 2, qui se concentre sur la gestion conjointe des thématiques environnementales.

Les projets analysés couvrent toutes les régions de la zone de coopération, ainsi que quelques territoires en dehors de la zone de coopération<sup>2</sup> ; 7 CF sont français et 13 italiens (carte 1).

**Figure 2 : localisation des chefs de file des projets étude de cas**



Source : *Elaboration propre de l'analyse de l'ensemble des projets*

Au total, 178 partenaires ont été impliqués, avec une moyenne de 9 partenaires par projet (les partenariats les plus nombreux sont ceux formés dans le cadre de l'axe 2). Certains partenaires sont communs à plusieurs projets, tels que la Région Autonome de la Sardaigne et l'Université des études de

<sup>2</sup> Rome du côté italien et les départements de Charente-Maritime, des Bouches-du-Rhône et de l'Hérault du côté français

Gênes, tous deux présents dans 7 projets sur 20, ou encore l'Office des Transports de la Corse, le Département du Var et la Région Ligurie, impliqués dans 6 projets. Le pourcentage de partenaires situés hors de la zone de coopération est de 12%, et la plupart d'entre eux proviennent de Florence et des Bouches-du-Rhône (respectivement capitales régionales de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et Toscane où siègent les institutions régionales), tandis que ceux appartenant à l'aire du programme sont répartis comme suit :

- 25 % de la Région Ligurie
- 22 % de la Région Sardaigne
- 19 % de la Région Toscane
- 19 % de la Région Corse
- 15 % de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le budget moyen alloué entre les 20 projets est d'environ 2.1 millions d'euros.

La section 1 présente la méthodologie suivie pour conduire les études de cas. L'analyse de l'ensemble des études de cas est proposée en section 2 et la section 3 résume les principaux résultats et propose une réflexion plus en perspective sur les points forts et faibles de l'ensemble des projets analysés. La section 4, quant à elle, reporte les fiches des 20 projets analysés.

## 1 Approche méthodologique

Les fiches des études de cas ont été réalisées en suivant les étapes suivantes :

- Analyse de la fiche projet approuvée en phase de sélection, consultation des rapports de suivi du projet disponibles et collecte des informations diffusées sur les sites internet du projet ;
- Analyse des données relatives à l'avancement financier et procédural du projet, en référence aux données présentes dans le système de monitoring Maritime + ;
- Réalisation d'entretiens aux chefs de file et à un des partenaires du projet ;
- Rédaction de la fiche étude de cas

L'ensemble des projets analysés est composé de projets qui, au 31 décembre 2018, étaient achevés ou en cours de réalisation. Dans le cas des projets en cours de réalisation, les fiches reportent les résultats obtenus ou escomptés à la date de l'entretien<sup>3</sup>. Au total, 20 entretiens aux CF ont été menés, et les points de vue de 16 partenaires ont été recueillis (d'un partenaire français dans le cas où le CF est Italien, ou italien dans le cas contraire). Les entretiens ont été réalisés sur la base de questionnaires comportant un questionnaire général et un questionnaire « bref », lui-même focalisé sur les réalisations/résultats du projet. Les partenaires ont aussi été consultés soit directement par entretiens soit à travers la compilation d'un questionnaire spécifique. Les trois typologies de questionnaires sont reportées en annexe 4.

Enfin, il reste à souligner que la terminologie utilisée dans les études de cas est cohérente avec la terminologie en vigueur dans le programme et dans son glossaire (se reporter à l'annexe 1 pour une illustration des principaux concepts utilisés dans le rapport d'évaluation d'impact).

---

<sup>3</sup> Une mise à jour des résultats obtenus par les projets est prévue dans le rapport d'évaluation d'impact 2021.

## 2 Principaux résultats issus de l'analyse des études de cas

L'ensemble des projets analysés offre un cadre représentatif des réalisations du programme au niveau territorial. Considérant la typologie des projets financés, les thématiques affrontées et la couverture territoriale, la lecture des résultats obtenus ne peut être que plurielle.

L'ensemble des projets analysés dans l'étude de cas manifeste certaines caractéristiques :

- La majorité des projets présente un focus sur les thématiques strictement liées à la mer comme ressource commune, et aux îles. Les aspects relatifs aux problématiques de nature purement « continentale » sont limités à quelques projets seulement (par exemple le Cluster Inondations qui vise à atténuer les effets des phénomènes météorologiques dans les contextes urbains et périurbains) ;
- Les filières prioritaires définies par le programme sont amplement représentées, surtout en ce qui concerne le nautisme, qui représente le focus sectoriel des projets RETIC, BlueConnect, Frinet2 et MedNewJob ;
- La spécificité des projets stratégiques intégrés « territoriaux » et « thématiques », concentrés sur les objectifs spécifiques de l'axe 2, est qu'ils couvrent des thèmes de nature complexe et intégrée du point de vue socio-économique, urbain et environnemental ;
- Concernant la composition des partenariats, il est possible d'observer une ample représentation de la part des acteurs publics, alors que les privés, 22 au total, relèvent pour la plupart du champ de projets appartenant aux axes 1 et 4 ;
- Du point de vue de l'impact sur le « cycle de la politique<sup>4</sup> », il est possible de souligner la pluralité des résultats obtenus, i.e. : certains projets impactent sur les connaissances, d'autres sur la planification des stratégies d'intervention, sur les plans d'action et de sensibilisation ou encore à travers des actions pilotes et des investissements en infrastructures ; enfin, beaucoup impactent sur plus d'un aspect à la fois ;
- La durabilité doit être lue à la lumière de plusieurs paramètres, notamment en ce qui concerne les projets réalisant des interventions de nature intangible. En effet, la durabilité de leurs impacts dépend de la permanence des besoins (attitudes et comportements), des technologies et des éléments de contexte de nature changeante. La durabilité se démontre plus facilement dans le cas des projets possédant une couverture territoriale plus ample, dont les acteurs clés institutionnels sont majoritairement impliqués, ou dont la dotation financière

---

<sup>4</sup> Pour la terminologie, voir annexe 1

est plus substantielle (avec la réalisation des investissements et interventions physiques permanentes) ;

- Il existe une connotation de la valeur ajoutée différente d'un projet à un autre, en fonction de la typologie (simple ou stratégique) ou de la thématique affrontée (changement climatique et soutien aux PME par exemple) ;
- L'activité d'évaluation des effets/réalisations des projets est effectuée par certains projets (RETIC), mais pas systématiquement par tous. Il s'agit pourtant d'une activité qui pourrait être accomplie par le biais d'évaluations au niveau du projet, incluant la réalisation d'enquêtes sur la satisfaction des consommateurs/utilisateurs, l'évolution des comportements, la variation du contexte ou la couverture des besoins soulignés.

Certains points positifs sont ressortis des entretiens et de l'analyse des questionnaires :

- La majorité des projets analysés a confirmé la permanence des problématiques de contexte conduisant à la définition de la stratégie suivie, ce qui atteste de la justesse du diagnostic initial ;
- De manière spécifique, les aspects critiques rencontrés en phase de mise en œuvre pour certains projets dans la gestion du partenariat et des activités de gestion, n'ont cependant jamais compromis la réalisation des objectifs définis initialement, ni les activités planifiées ;
- Le cadre du partenariat institué s'est généralement révélé satisfaisant, que ce soit en termes de compétences ou dans la qualité des collaborations ; beaucoup de projets entendent poursuivre la collaboration à l'avenir ;
- L'approche en « cluster » suivie par certains projets, offre une réponse innovante aux exigences de gestion intégrée et d'économies d'échelle de certaines thématiques communes<sup>5</sup>.

Certains aspects critiques communs ont néanmoins été révélés, et notamment :

- Une difficulté à impliquer les acteurs privés de manière générale, que ce soit en tant que partenaire de projet ou bénéficiaire direct ;
- La diversité du cadre réglementaire et institutionnel des deux côtés de la frontière – en matière de gestion des risques notamment ou de compétences dans le cadre de la sécurité marine – qui rend difficile l'identification de partenaires adaptés et la gestion du partenariat en lui-même ;

---

<sup>5</sup> Voir l'annexe 2 pour approfondir l'approche « cluster »



- Une lourdeur excessive dans les procédures de remontée des dépenses, dont les partenaires publics et privés des deux Etats se plaignent.

Des considérations spécifiques au niveau des axes :

Spécifiques aux axes 1 et 4 :

- D'après les entretiens, l'implication des TPE-PME s'est avérée problématique, que ce soit en tant que partenaire de projet ou groupe cible. Parmi les principaux obstacles cités : les temps de paiement trop longs, le montant de l'aide réduit, les compétences et la capacité de gestion limitée en matière de fonds européens ;
- Les aspects positifs majoritairement mentionnés sont : l'ouverture aux collaborations et partenariats transfrontaliers, l'accès aux processus/produits innovants et l'acquisition de nouvelles connaissances.

Spécifiques à l'axe 2 :

- L'existence d'obligations communautaires communes et leur transposition au niveau national, qui posent des défis et contraintes similaires des deux côtés de la frontière ;
- La possibilité de renforcer les résultats obtenus par les plans de prévention/action mis en œuvre par les autorités compétentes ;
- L'introduction d'innovations dans le cadre des politiques, telles que les instruments pour l'interopérabilité des données, logiciels et algorithmes pour la prévision et la mesure plus précise des phénomènes liés aux risques naturels ;
- La réalisation d'interventions ayant des retombées directes et visibles sur la population, à travers la mise en sécurité du territoire ou la mise en œuvre d'instruments de prévention des risques.

Spécifique à l'axe 3 :

Les éléments clés qui émergent de l'analyse des projets de l'axe 3, font en particulier référence à :

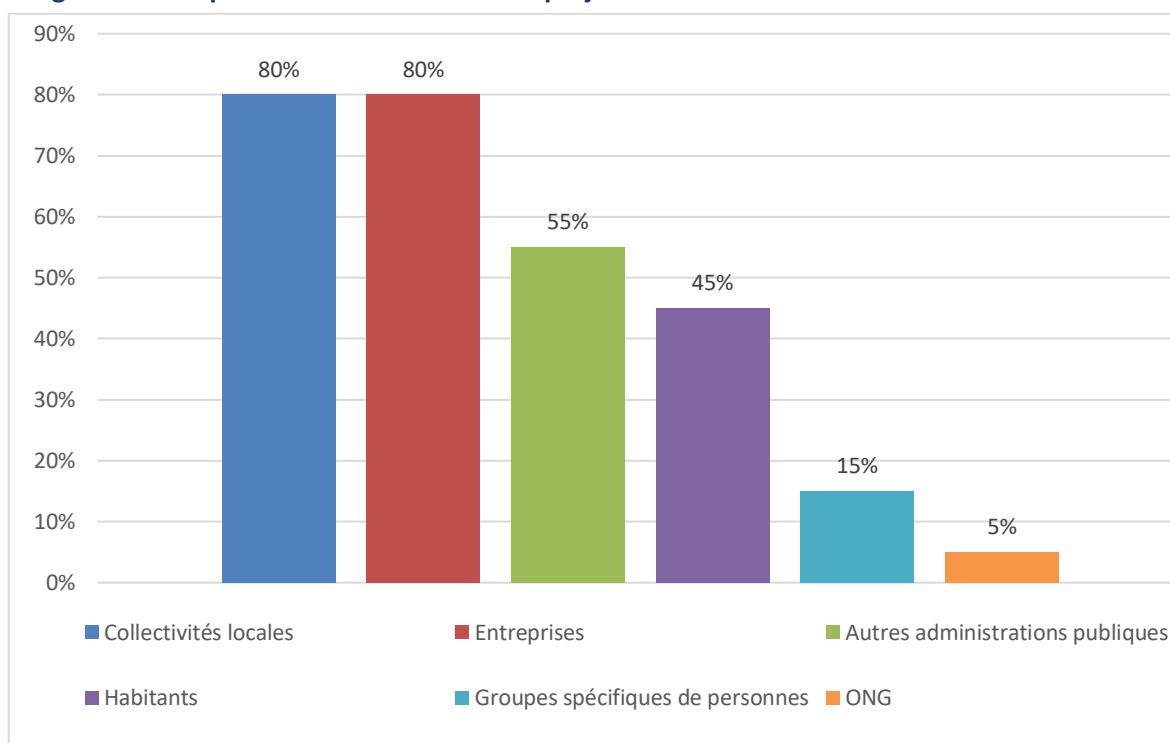
- La constitution d'un GECT qui assure la continuité territoriale transfrontalière en matière d'intermodalité, permet une meilleure couverture des transports dans les îles et déclenche des processus de coopération institutionnels durables ;
- L'accroissement des connaissances en termes de planification et de logistique du réseau GNL, un carburant alternatif moins polluant et particulièrement pertinent pour les îles (où un accès au réseau de méthane est par exemple absent).

### **3 Les études de cas en résumé**

#### **3.1 Groupes et territoires cibles**

Les principaux groupes cibles bénéficiaires des résultats de projet sont les collectivités locales et les entreprises (tous deux sélectionnés dans le cadre de 16 projets sur 20), suivi des autres administrations publiques à 54 %. Les ONG sont un groupe cible pour un seul projet seulement, appartenant à l'axe 3. 10 sur 20 des projets réalisent des activités ayant des retombées se limitant aux territoires des partenaires du projet, alors que les 10 autres garantissent une couverture totale de la zone de coopération de Maritime, parmi lesquels 7 produisent également des effets à l'échelle nationale et européenne. 6 projets opèrent essentiellement dans les zones côtières, alors qu'aucune intervention n'est localisée dans les territoires internes uniquement. 3 projets couvrent principalement les territoires insulaires.

**Figure 3 : Groupes cibles bénéficiaires des projets**



Source : questionnaire chefs de file

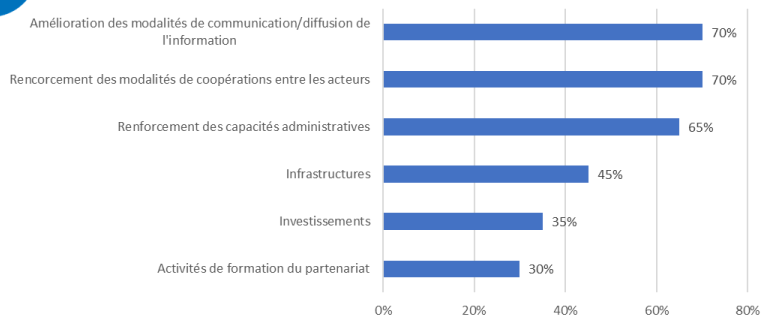
### 3.2 Réalisations et résultats

Les typologies de produits les plus courantes sont, de manière égale (70 %), les instruments pour améliorer la diffusion de l'information et les instruments de renforcement des modalités de coopération entre les acteurs, suivi par la méthodologie de planification et de systèmes de suivi qui renforcent la capacité administrative d'intervention (65 %). Les activités de formation du partenariat représentent la typologie de produit la moins présente dans les propositions des projets (30 %). Aucune différence significative ne s'observe d'un axe à l'autre, à l'exception des projets de l'axe 2 qui réalisent des interventions infrastructurelles sur le territoire.

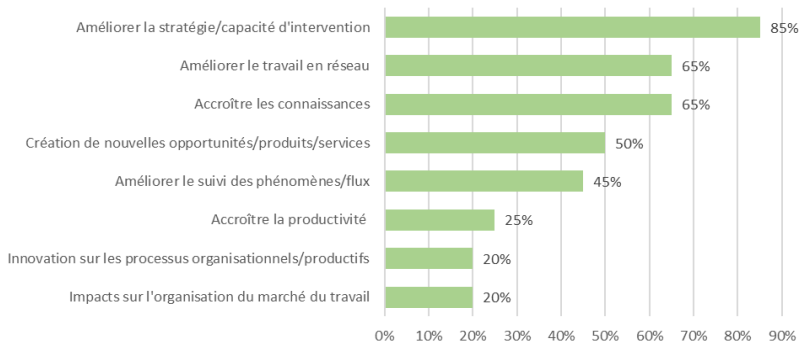
**Figure 4 : Typologie de produit/output et Figure 5 : résultats obtenus**



## TYPOLOGIE DE PRODUIT/OUTPUT



## RESULTATS OBTENUS



Source : questionnaire chefs de file

Conformément aux typologies de produits les plus réalisées par les projets, il apparaît que les résultats obtenus sont principalement d'une nature intangible et tendent pour la majorité d'entre eux (85 %) à améliorer la stratégie/capacité d'intervention. Le pourcentage de projets, notamment de l'axe 2, qui contribuent à améliorer le travail en réseau dans le cadre transfrontalier et à accroître les connaissances est aussi significatif (tous les deux à 65 %). En général, les projets analysés impactent dans une moindre mesure l'organisation du marché du travail (20 %) – ce résultat a été obtenu principalement par les projets de l'axe 1 – et l'innovation des processus organisationnels et productifs (20 %).

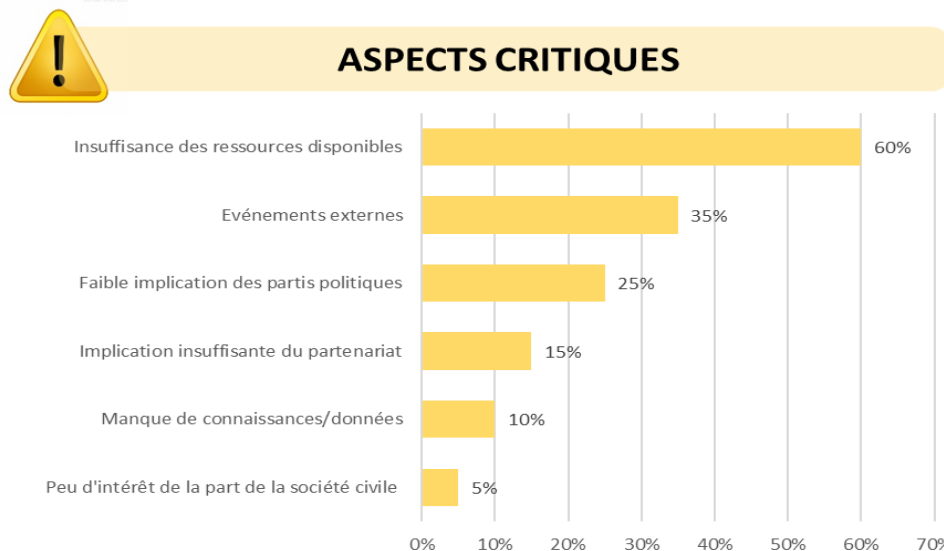
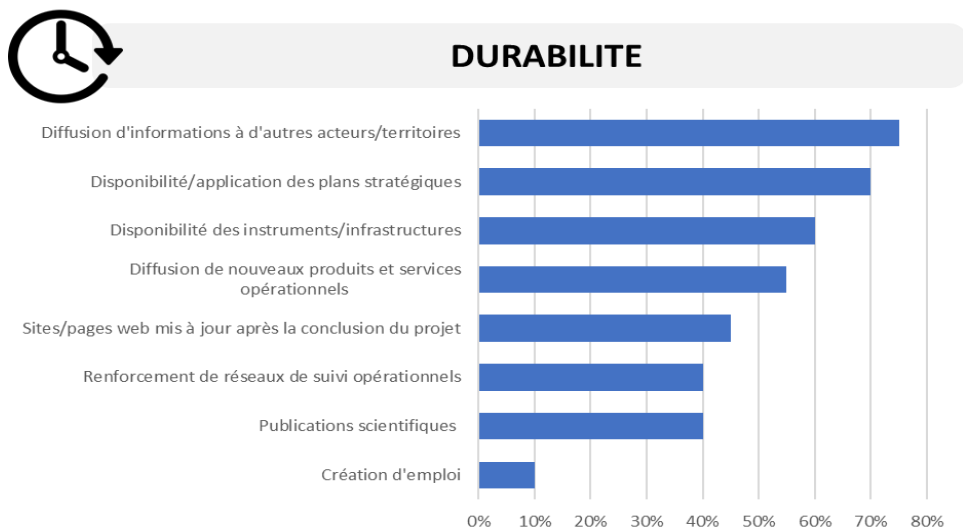
### 3.3 Durabilité et valeur ajoutée

En général la durabilité à long terme sera assurée par la diffusion de matériels et d'informations aux autres acteurs et territoires (75 %) et par la disponibilité de plans stratégiques qui résultent des activités de projet (70 %). De telles données sont, de fait, conformes à la typologie d'outputs majoritairement réalisés (i.e. instruments pour améliorer la communication et la diffusion de l'information). 60 % des chefs de file soutiennent que la transférabilité découlera de la permanence des infrastructures sur les territoires. La composante innovation représente également un élément pertinent pour garantir la

transférabilité dans le temps des résultats, et la diffusion de nouveaux produits et services opérationnels est importante pour 55 % des projets.

Parmi les aspects critiques qui ont le plus touché les projets dans l'obtention de leurs résultats à long terme, on signale, pour 60 % d'entre eux, une insuffisance des ressources humaines. Un autre facteur relevé par 7 projets sur 20 est relatif aux événements externes ayant pu affecter certaines réalisations, influençant dès lors leur capacité à produire des résultats sur le long terme (on pense à la destruction d'une infrastructure suite à une tempête dans le cas du projet IMPACT).

**Figure 6 : Durabilité et Figure 7 : aspects critiques**

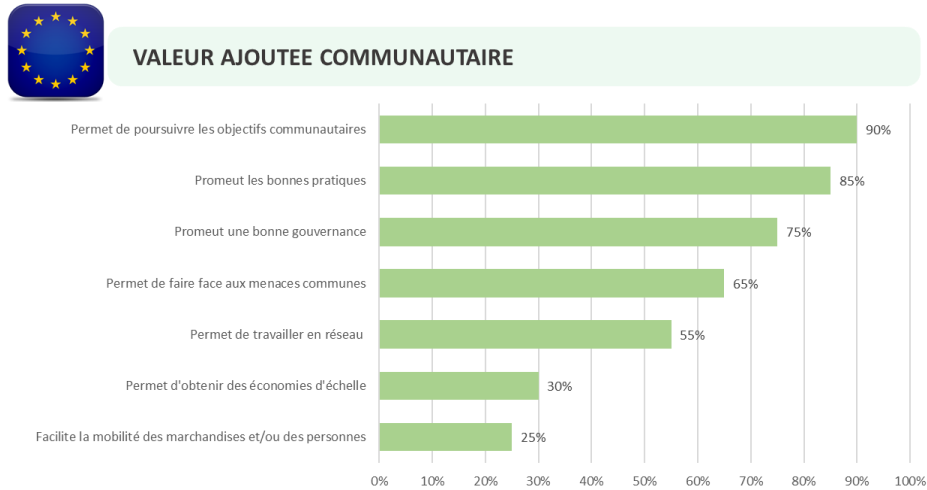


Source : questionnaire chefs de file

Enfin, pour la majorité des projets (90%), la perception de la valeur ajoutée communautaire se révèle être la possibilité de poursuivre les objectifs communautaires, suivi par la promotion des bonnes pratiques (85 %) et par l'utilisation d'une bonne gouvernance (75 %). Au niveau des axes, la perception

de la valeur ajoutée pour les projets de l'axe 2 se trouve dans la possibilité d'affronter des menaces communes et de promouvoir la bonne gouvernance à travers la simplification et la planification des interventions.

**Figure 8 : Valeur ajoutée communautaire**



Source : questionnaire chefs de file

## 4 Fiches projets

Chaque fiche projet présentée est structurée de manière à souligner : (I) les informations principales du projet, (II) le contexte spécifique à l'intérieur duquel le projet évolue, (III) la logique d'intervention, (IV) l'état d'avancement du projet par rapport aux réalisations prévues, (V) les résultats obtenus par le projet, (VI) les aspects critiques rencontrés et enfin, (VII) les synergies développées avec les autres initiatives, la durabilité à long terme et la valeur ajoutée communautaire.

# RETIC

## I – Informations générales

**Nom :** Réseau transfrontalier du système d'incubation pour les nouvelles entreprises TIC

**Typologie de projet :** Simple

**Appel à projets :** 1<sup>er</sup> Appel / Lot 1A / Axe 1

**Date de début :** 15/12/2016

**Date de fin :** 14/12/2018 – Prorogation de 3 mois

**Site web :** <https://reticnetwork.eu/>

Budget total	FEDER	Cofinancement
1.053.406,19 €	895.395,26 €	158.010,93 €

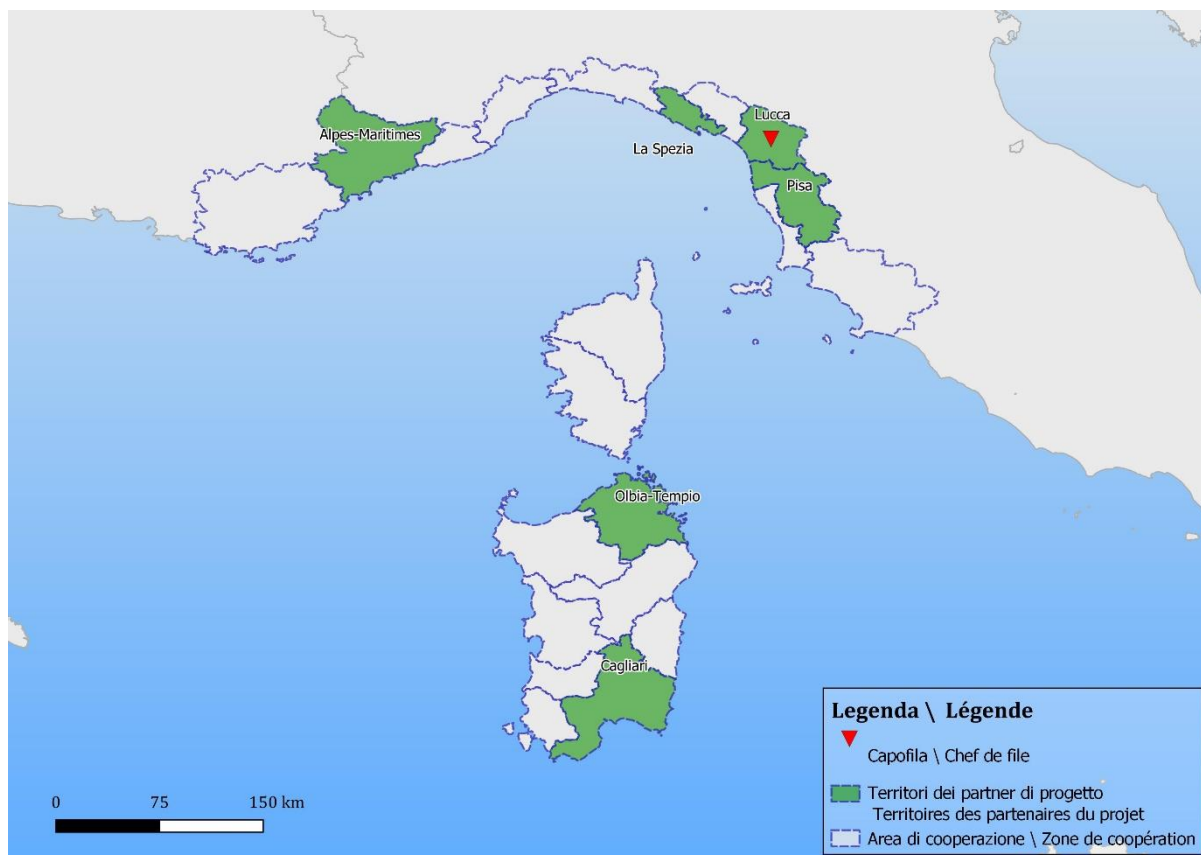
Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	362.675,00 €	34 %
Frais administratifs et de bureau	54.401,25 €	5 %
Frais de séjours et déplacements	90.382,48 €	9 %
Conseils et services	535.605,96 €	51 %
Infrastructures	10.341,50 €	1 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Lucca Innovazione e Tecnologia S.R.L. UNIP – Lucques, Région Toscane
2. Promo PA Fondation – Lucques, Région Toscane
3. Chambre de Commerce de l'Industrie, Art, Artisanat de la Spezia – La Spezia, Région Liguria
4. Agence Spéciale pour le Développement, l'Eco-soutenabilité et la Formation Entrepreneuriale – Pise, Région Toscane
5. Navigo Sardegna Net – Olbia-Tempio, Région Sardaigne

6. Sardegna Ricerche – Cagliari, Région Sardaigne
7. Chambre de Commerce et d’Industrie Nice Côte d’Azur – Alpes-Maritimes, Région Provence-Alpes-Côte d’Azur



Le chef de file du projet, *Lucca Innovazione e Tecnologia*, a réuni un partenariat composé de six partenaires italiens et d’un français, couvrant tous les territoires du programme à l’exception de la Corse. Le chef de file du projet est une société associée à la Chambre de Commerce de Lucques qui opère depuis 2012 à la création et l’incubation de nouvelles entreprises innovantes. Parmi les autres partenaires, se trouvent des instituts de recherche, des organismes de formation et des chambres de commerce axées sur l’entrepreneuriat de manière générale ou, comme dans le cas de Navigo Sardegna Net, avec des compétences spécifiques dans le secteur nautique, une des filières prioritaires du programme. La formation du partenariat a suivi une logique d’implication systématique d’incubateurs d’entreprises, notamment ceux du secteur des TIC (Technologies de l’Information et de la Communication), en fonction de leurs compétences et de leur nature stratégique géographique.

## II – Contexte d’intervention

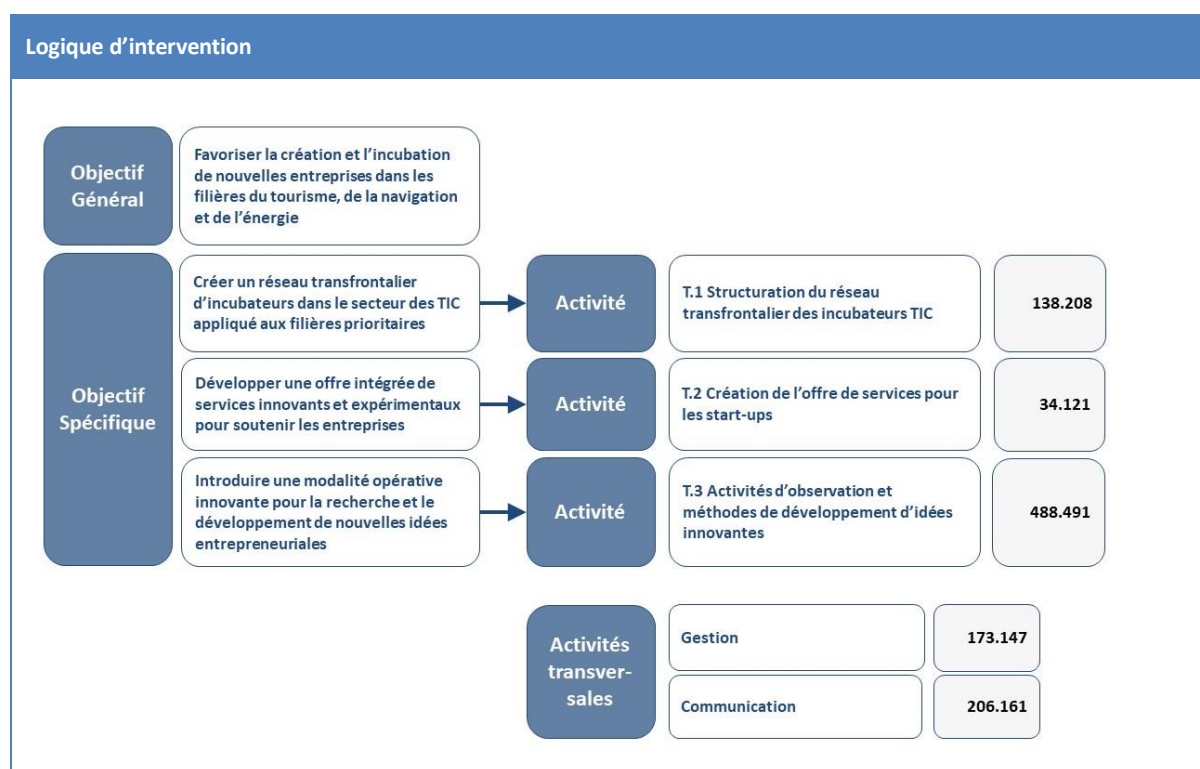
Le contexte dans lequel intervient le projet est celui d’un tissu entrepreneurial pauvre en entreprises ou start-ups à hauts contenus technologiques dans les secteurs du nautisme, du tourisme durable et de l’énergie. Le bas taux de réussite des start-ups dans la zone de coopération, et ce, notamment dans



le champ des TIC, est en fait relatif à l'importante demande de services de la part de ces nouvelles entreprises qui ne trouvent pas de correspondances dans l'offre des incubateurs de ces mêmes territoires, les rendant de fait moins attractifs. Ces données de contexte mettent en évidence la nécessité de structurer une offre de services qualifiés et intégrés au niveau transfrontalier, capables de soutenir les entreprises, que ce soit dans la phase de création de l'idée entrepreneuriale ou dans la phase de lancement.

### III – Stratégie d'intervention

La stratégie du projet se fonde sur la création d'un réseau transfrontalier d'incubateurs, qui de fait, représente la principale réalisation de RETIC. Les entreprises visées sont les entreprises innovantes du domaine des TIC, appliqué aux secteurs prioritaires du programme. Il s'agit de combiner au mieux les services offerts par les partenaires – en partie déjà testés dans d'autres contextes – et de les intégrer pour structurer ainsi un catalogue de services d'incubation et de pré-incubation innovants et homogènes.



Source : Elaboration de la fiche projet

Indicateur de programme	R8A1 – Nombre d'employés autoentrepreneurs à niveau NUTS 2	
Indicateur de réalisation	CO01 – Nombre d'entreprises bénéficiant d'un soutien (IC1)	15
Output correspondant	T1.1. Etude de faisabilité pour constituer le réseau	1
	T1.2 Accord de réseau	1
	T2.1.1 Catalogue de services de pré-incubation	1

	T2.2.1 Catalogue de services d'incubation	1
	T3.1 Plan opératif des activités d'observation	1
	T3.2. Définition de format innovant pour les événements	1
	T3.3 Formation par jeu vidéo	1
	T3.4 Ensemble des services pré-incubation et incubation	1
	T3. 5 Marché virtuel	1

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Futurs entrepreneurs	360
Nouvelles entreprises (établies dans les 6 mois ou depuis moins de 2 ans)	84
Entrepreneurs matures	180
Incubateurs	12
Associations de catégorie/Consortia d'entreprises/réseaux d'entreprises	27
Universités/Centres de recherche	18

Source : Fiche projet

## IV – Etat d'avancement et réalisations

Le projet, dont la fin était prévue pour décembre 2018, a demandé une prorogation de 3 mois au programme. Les données insérées sur la plateforme de suivi Maritime + indiquent que les activités du projet sont en cours de réalisation.

Etat d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>442,835.47€</b>	<b>42%</b>
<b>Outputs</b>	T1 Structuration du réseau transfrontalier d'incubateurs pour le développement des entreprises innovantes dans le secteur ICT		EN COURS
	T2 Développement d'une offre transfrontalière intégrée de services innovants et expérimentaux		EN COURS
	T3 Activités d'observation et méthodes de développement d'idées innovantes		EN COURS

Source : Système de suivi Maritime+

L'entretien avec le chef de file et la consultation du site web du projet ont permis de vérifier l'état d'avancement du projet.

En ce qui concerne l'activité T1 : grâce à l'enquête sur l'attractivité des territoires et à l'étude de faisabilité, un projet d'accord de réseaux a été élaboré, mais les comités de coordination ne sont pas encore prévus. Il est important de souligner qu'il a été nécessaire d'uniformiser les cadre normatifs entre les deux contextes puisque la notion « d'accord de réseau » repose sur un cadre juridique italien différent de celui utilisé en France.

Concernant l'activité T2, un catalogue de 14 services communs a été créé et promu par les membres du réseau.

L'activité T3 a réalisé les produits suivants :

- Un marché virtuel, une plateforme qui promeut des services en réseau pour les entreprises TIC en pré-incubation ou incubation dans les secteurs de la navigation, du tourisme durable et des

énergies renouvelables. Les services mis à disposition sont ceux élaborés dans la phase précédente et utilisables par n'importe quelle entreprise accréditée sur son portail ;

- La publication de 8 vouchers mettant à disposition des entreprises innovantes les services fournis par des professionnels du secteur ainsi que des remboursements de dépenses ;
- Un jeu vidéo didactique<sup>6</sup>, qui réalise un parcours interactif dans lequel les futurs entrepreneurs peuvent « jouer » à la création et gestion d'entreprises ;
- Evénements formatifs tels que : *l'Innovation Lab* (parcours thématiques formatifs et informatifs, de courtes durées, qui se concentrent sur les thématiques généralement peu traitées, adressées aux entreprises et aux entrepreneurs) ; le *Living Lab* (Parcours de développement de solutions innovantes, organisées sur demande, pour répondre à un besoin précis) ; le *Contest / Hackathon* (Compétition pour le développement rapide de solutions technologiques innovantes sur un thème spécifique, d'une durée de 24/48h).

## V – Résultats globaux obtenus par le projet

Etant donné l'état d'avancement du projet (toujours en cours), les résultats se vérifient essentiellement d'un point de vue qualitatif. Les informations dévoilées en entretien permettent de confirmer les cibles indiquées dans la fiche projet (voir ci-dessus « groupes cibles »), avec quelques ajustements liés à l'évolution du contexte. En ce qui concerne les incubateurs, RETIC a permis de mettre en commun des services offerts par les membres du réseau, et dans certains cas de les améliorer, en les rendant disponibles au sein du réseau des opérateurs-entreprises des secteurs et territoires touchés par le projet.

Du point de vue des entreprises impliquées, le projet a notamment permis de mettre à disposition de nouvelles méthodes et instruments d'apprentissage (disponibles en ligne). Enfin, la publication d'appels d'offres en faveur des PME a permis d'apporter un soutien financier à certaines entreprises pour l'achat de services d'évaluation, de formation, d'accompagnement et de soutien.

## VI – Aspects critiques

Aucun aspect critique particulier n'a été relevée en ce qui concerne la capacité du projet à atteindre ses objectifs. Néanmoins, l'entretien avec le chef de file a permis d'identifier des difficultés relatives à l'implication des start-ups bénéficiaires du voucher. Celles-ci résident essentiellement dans la nécessité d'anticiper les dépenses et de recevoir les remboursements dans un second temps. Il s'agit donc d'un problème général de liquidité, qui n'est pas spécifique au projet en lui-même.

---

<sup>6</sup> Voir le lien suivant : <http://www.qzrstudio.com/sau2/>

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l’UE

### *Synergies avec les autres approches/projets de la zone de coopération*

#### Synergies

Le projet RETIC présente des synergies avec :

- Le projet “S.I Lucca” (Por Creo);
- Le projet CIPNES Barcamper (projet national géré par la Sardegna Ricerche);
- Services gratuits de conseils et d’assistance fournis par la CCIA qui opère à travers l’Enterprise Europe Network ;
- Projet « ePlus » (financé par le Programme Horizon 2020) ;
- Une activité de « jumelage d’entreprises » entre les entreprises impliquées dans le projet RETIC et celles du projet FRISTART et FRINET est en cours d’élaboration.

Source : Fiche projet

### **Durabilité des résultats dans le temps**

La durabilité du projet pourra essentiellement être garantie à travers la mise à disposition de services *open source*, et notamment concernant :

- Le marché du travail virtuel, disponible sur la plateforme en ligne, utilisé par les partenaires du projet et d’autres opérateurs gérant des incubateurs pour intégrer l’offre de services aux entreprises et recueillir les expériences et les bonnes pratiques mises en œuvre. Cet instrument ne nécessite pas de ressources financières pour son maintien après la fin du projet. Un jeu vidéo conçu comme étant un simulateur de start-ups, personnifiant un manager qui doit gérer les fonctions principales de l’entreprise (production, R&D, commercial, etc.) sera également disponible ;
- Les événements promus par la plateforme en ligne : chaque partenaire activera les initiatives dans son propre territoire afin d’attirer de nouveaux utilisateurs et d’impliquer des partenaires additionnels.

En outre et selon la fiche projet, il est prévu qu’à sa conclusion, le partenariat, grâce au soutien des experts externes, effectue une évaluation des actions réalisées et des résultats atteints, à travers une analyse spécifique qui permettra d’évaluer le degré de durabilité du réseau et qui permettra de structurer les activités de suivi. En effet, les progrès technologiques, en évolution continue, requièrent une analyse constante du contexte et des besoins : il s’agit de la condition nécessaire au maintien du catalogue de services aux entreprises innovantes, alors capables de faire face au risque d’obsolescence.

### **Valeur ajoutée communautaire**

La collaboration avec le partenaire français a permis d'élaborer de nouvelles approches de travail. Le caractère transfrontalier du projet répond aux exigences spécifiques du secteur nautique, où la présence du partenaire français s'est révélée stratégique pour la bonne conduite du projet. En général, la valeur ajoutée communautaire doit être avant tout analysée au niveau du réseau d'incubateurs (diffusion de bonnes pratiques, accroissement de l'offre de services, apprentissage commun,...). Elle est moins évidente du côté des entreprises qui se tournent naturellement vers l'incubateur de leur propre territoire. Enfin, le caractère transfrontalier a rendu possible la participation des entreprises à des événements organisés en dehors de leur territoire d'appartenance.

# BlueConnect

## I – Informations générales

**Nom du projet :** Connecter les TPE-PME aux marchés maritimes à fort potentiel

**Typologie de projet :** Simple

**Appel à projets :** 1<sup>er</sup> Appel / Lot 1B / Axe 1

**Date de Début :** 01/01/2017

**Date de Fin :** 01/01/2019 – Prorogation de 3 mois

**Sites web :** <http://interreg-maritime.eu/web/blueconnect> ; <http://www.observatoire-portuaire-fr-it.eu/>

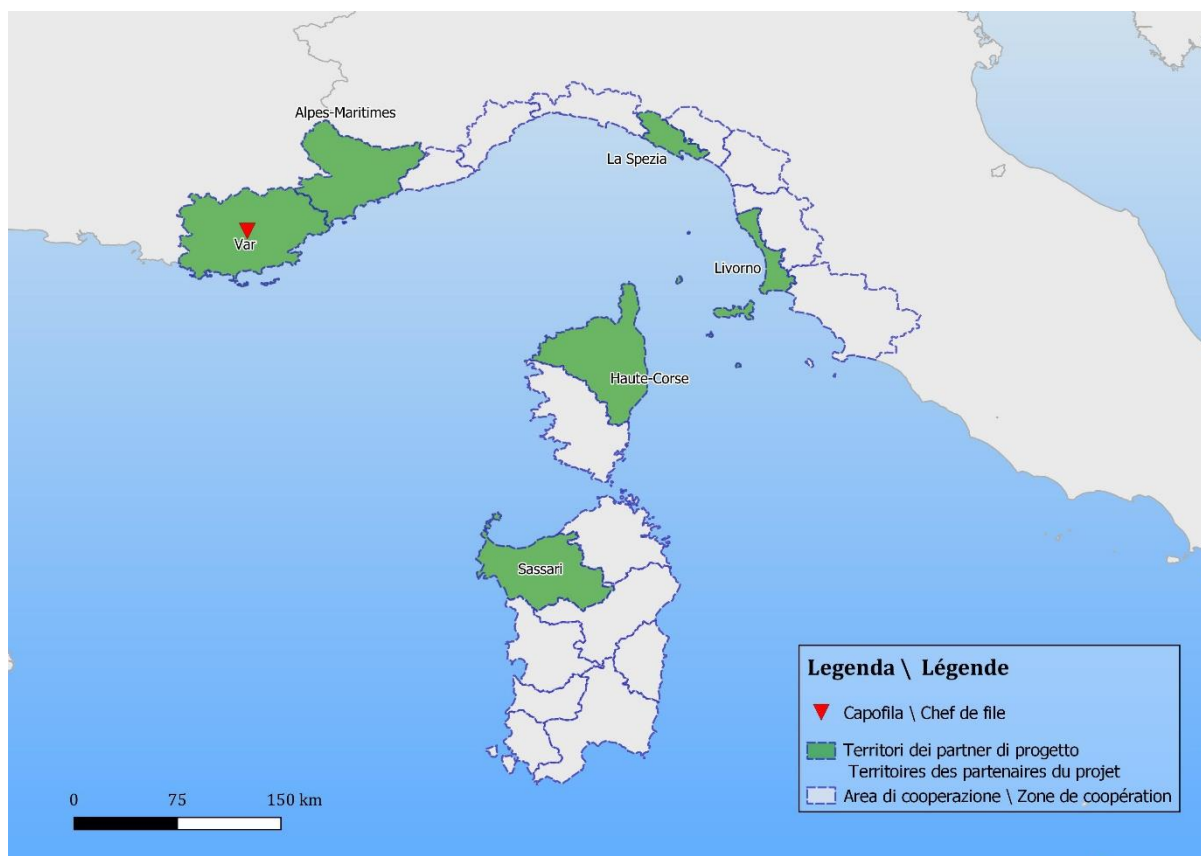
Budget total	FEDER	Cofinancement
1.554.600,93 €	1.321.410,79 €	233.190,14 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	519.872,74 €	33 %
Frais administratifs et de bureau	77.980,91€	5 %
Frais de séjours et de déplacements	102.000 €	7 %
Conseils et services	832.247,27 €	54 %
Infrastructures	22.500,00 €	1 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Pôle Mer Méditerranée, Toulon Var Technologies – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
2. Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur – Alpes-Maritimes, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
3. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
4. Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse – Haute-Corse, Région Corse
5. Autorité Portuaire de La Spezia – La Spezia, Région Ligurie
6. Promocamera, Azienda Speciale Camera di Commercio I.A.A. de Sassari – Sassari, Région Sardaigne
7. Autorité Portuaire de Livourne – Livourne, Région Toscane



Le chef de file du projet, le Pôle Mer Méditerranée de Toulon Var Technologies, a réuni 4 partenaires français et 3 italiens pour former le projet BlueConnect. Dans son ensemble, le partenariat couvre toute la zone de coopération du programme Maritime 2014-2020. En effet, l'objectif du projet est d'appliquer aux territoires transfrontaliers les résultats d'une première initiative d'observatoire lancée en amont par la CCI de Nice dans le département des Alpes-Maritimes, et sur laquelle la logique du partenariat s'est basée. BlueConnect rassemble ainsi trois types d'acteurs : un coordinateur du partenariat (le Pôle Mer Méditerranée), les chambres de commerce et d'industrie françaises et les autorités portuaires italiennes (pour leurs compétences portuaires). Compte tenu de la similarité des problématiques rencontrées par les territoires transfrontaliers, la mise en commun des expériences et le partage d'informations permis par le projet, sont autant de facteurs rendant a priori la collaboration effective.

## II – Contexte d'intervention

L'économie bleue représente un moteur de développement important pour les territoires de la zone de coopération, avec environ 5,4 millions d'emplois et une valeur ajoutée brute de près de 500 milliards d'euros par an. Dans ce contexte, les contraintes sécuritaires, environnementales ou technologiques, représentent des défis dont les acteurs du monde portuaire, et en particulier les TPE-PME,

doivent se saisir pour améliorer leur compétitivité, notamment en ce qui concerne les secteurs de plaisance et yachting, de logistique, des croisières et des ferries.

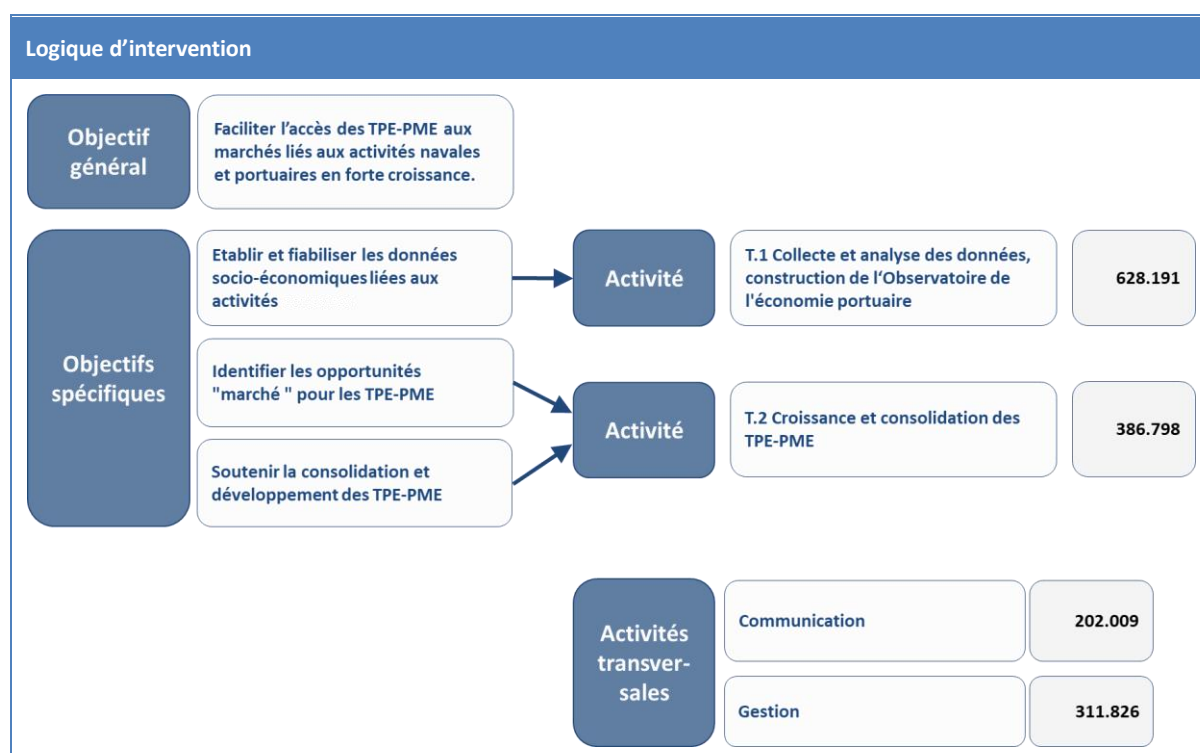
#### Cadre normatif de référence

- Contribution à la stratégie « Croissance Bleue de la Commission européenne ;
- Contribution à la mise à jour des feuilles de route du Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation pour la Construction et les Activités Navales (CORICAN) et du Plan Industriel Navire Ecologique français ;
- Contribution à l'Accord de partenariat 2014-2020 ITALIA, décision de la Commission européenne C(2014) 8021 ;
- Programme de la Région Toscane (objectif RA1.1) / Giunta Regionale Toscana Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020;
- Stratégie régionale de Spécialisation intelligente de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur .

Source : Fiche projet

### III – Stratégie d'intervention

Pour faciliter l'accès des TPE-PME aux marchés en forte croissance des secteurs de plaisance et yachting, de la logistique, et des croisières et ferries, BlueConnect a développé une stratégie autour de trois objectifs spécifiques : (1) établir et fiabiliser les données socio-économiques, (2) identifier les opportunités de marché, (3) soutenir la consolidation et le développement des TPE-PME.



Source : Elaboration propre de la fiche projet



Indicateur du programme	R3A2 – Nombre d’actifs des unités locales des entreprises avec moins de 50 employés dans les secteurs de l’industrie, du commerce, des transports, de l’hôtellerie, de la restauration, des services aux entreprises	
Indicateur de réalisation	CO01 – Nombre d’entreprises bénéficiant d’un soutien (IC1)	168
Output correspondant	T1.2 – Groupes de travail thématiques	6
	T2.2 – Représentant(e)s de TPE-PME présent(e)s aux réunions participatives	120
	T2.3 – PME-TPE bénéficiaires d’un accompagnement	42
Indicateur de réalisation	O3A2 – Nombre de réseaux de services transfrontaliers créés pour les entreprises existantes (IS2)	3
Output correspondant	T1.1 – Observatoire de l’économie portuaire	1
	T1.3 – Plan d’action conjoint pour atteindre les marchés à fort potentiel	1
	T2.1 – Réseau des organismes spécialisés dans les services d’accompagnement de l’Economie Bleue	42

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cibles
Représentant(e)s de TPE-PME de l’économie maritime en particulier des secteurs de la plaisance et yachting, la logistique, les croisières et ferries	120
Gestionnaires de Ports commerciaux et de plaisance (160 ports de plaisance et 14 ports de commerce identifiés sur la zone de coopération transfrontalière)	174
Collectivités territoriales de la zone du Programme de coopération (régions/départements/provinces/communautés d’agglomération/etc.)	20
Les organismes spécialisés dans les services qualifiés d’accompagnement des TPE-PME (pépinières, clusters, parcs scientifiques, agences de développement, consultants, etc.)	50

Source : Fiche projet

## IV – Etat d’avancement

Le projet initié en janvier 2017, devait se conclure en janvier 2019. Néanmoins, suite aux problèmes rencontrés dans la remontée des dépenses et en accord avec l’Autorité de gestion, le projet a obtenu une prorogation de trois mois. Au 31 décembre 2018, la dépense certifiée représentait ainsi 48 % du budget total, soit 759.652 €.

Etat d’avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>759.652 €</b>	<b>48%</b>
Output	T1 – Collecte et Analyse des données et construction de l’observatoire de l’économie portuaire	TERMINE	
	T2 – Croissance et consolidation des TPE-PME	EN COURS	

Source : Système de suivi Marittimo+

Les entretiens avec le chef de file et le partenaire du projet ont permis de confirmer son état d’avancement. Ainsi, la première composante (T1), qui se concentrait sur la réalisation d’un observatoire permettant de faire émerger les secteurs économiques et les problématiques des zones portuaires

pour pouvoir orienter les investissements des PME, a été achevée. La création de l'observatoire a été précédée par l'élaboration d'un plan d'action conjoint, identifiant les besoins et précisant le contexte d'intervention. Par ailleurs, la deuxième composante (T2) a réalisé le répertoire des organismes d'accompagnements pour aider les PME à s'implanter. L'établissement de vouchers pour l'acquisition de services spécialisés, d'une valeur de 5.000€, et destinés à une vingtaine d'entreprises dont la majorité avait moins de 20 salariés, est toujours en cours. En outre, le projet s'est appuyé sur la création de deux sites internet, recensant les éléments informatifs de communication et les données de secteur.

## V – Résultats obtenus par le projet

Les résultats sont à analyser d'un point de vue qualitatif : l'impact global reste limité, considérant le nombre de partenaires impliqués et les montants financiers en jeu.

Le principal résultat est relatif à la création d'un observatoire transfrontalier, qui met à disposition (en ligne<sup>7</sup>) des informations socio-économiques utiles aux entreprises du secteur.

Le projet a également fourni un soutien matériel direct à certaines entreprises, à travers l'acquisition de services spécialisés dans les secteurs de l'économie bleue.

## VI – Aspects critiques

Les entretiens avec le chef de file et les partenaires du projet ont permis de relever deux critiques majeures dans la mise en œuvre du projet :

1. Les partenaires ont difficilement réussi à impliquer tous les acteurs économiques de référence (responsables portuaires et entreprises nautiques), alors-même qu'il s'agissait d'un axe majeur pour atteindre les objectifs du projet.
2. La difficile certification des dépenses avec l'autorité de contrôle a provoqué un retard dans la réalisation du projet (qui possède désormais une prorogation de trois mois).

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches / politiques dans la zone de coopération***

BlueConnect développe des synergies avec l'initiative de la CCI de Nice pour le département des Alpes-Maritimes, et le projet Neptune (Horizon 2020), qui a inspiré l'instauration du système de vouchers (mis en œuvre dans la composante T2).

#### Synergies

*Le projet Blueconnect développe des synergies avec les projets :*

<sup>7</sup> <http://www.observatoire-portuaire-fr-it.eu/>

- *BLUEMED – H2020 (en cours d'élaboration)*
- *INNAUTIC - Marittimo 2007-2013*
- *P.Im.Ex - Marittimo 2007-2013*
- *Observatoire Territoriale des flux des marchandises - FP7 2007-2013 – REMCAP (Clos)*
- *MED programme 2007-2013*

Source : Fiche projet

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du projet repose principalement sur la création de l'Observatoire de l'Economie Portuaire, dont les données seront accessibles en ligne sur le site internet du projet et utilisables pendant au moins 3 ans. Il est nécessaire de souligner qu'à l'heure actuelle, aucune mise à jour des informations proposées sur le site internet n'est prévue, ce qui pourrait rendre ce dernier rapidement obsolète. La capitalisation des activités du projet est déjà en cours dans certains territoires du projet. Ainsi, Promocamera met à disposition de son réseau les résultats de BlueConnect ainsi que ceux obtenus par d'autres projets et pour lesquels il était partenaire dans le cadre du programme Maritime.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

La valeur ajoutée du projet se limite à faciliter les synergies entre les activités des différents acteurs économiques et institutionnels impliqués, mais aussi le transfert de bonnes pratiques dans la zone de coopération. Il facilite également la coopération entre les entreprises de toute la zone transfrontalière et consent à la réalisation des objectifs communautaires pour favoriser l'innovation entre les PME.

# FrINET2

## I – Informations générales

**Nom :** France Italie en réseau pour renforcer les entreprises

**Type de projet :** Simple

**Appel à projets :** 1<sup>er</sup> Appel / Lot 1B / Axe 1

**Date de début :** 01/01/2017

**Date de fin :** 01/01/2019 – Prorogation jusqu'au 28/02/2019

**Site internet :** <http://www.frinet2.eu/>

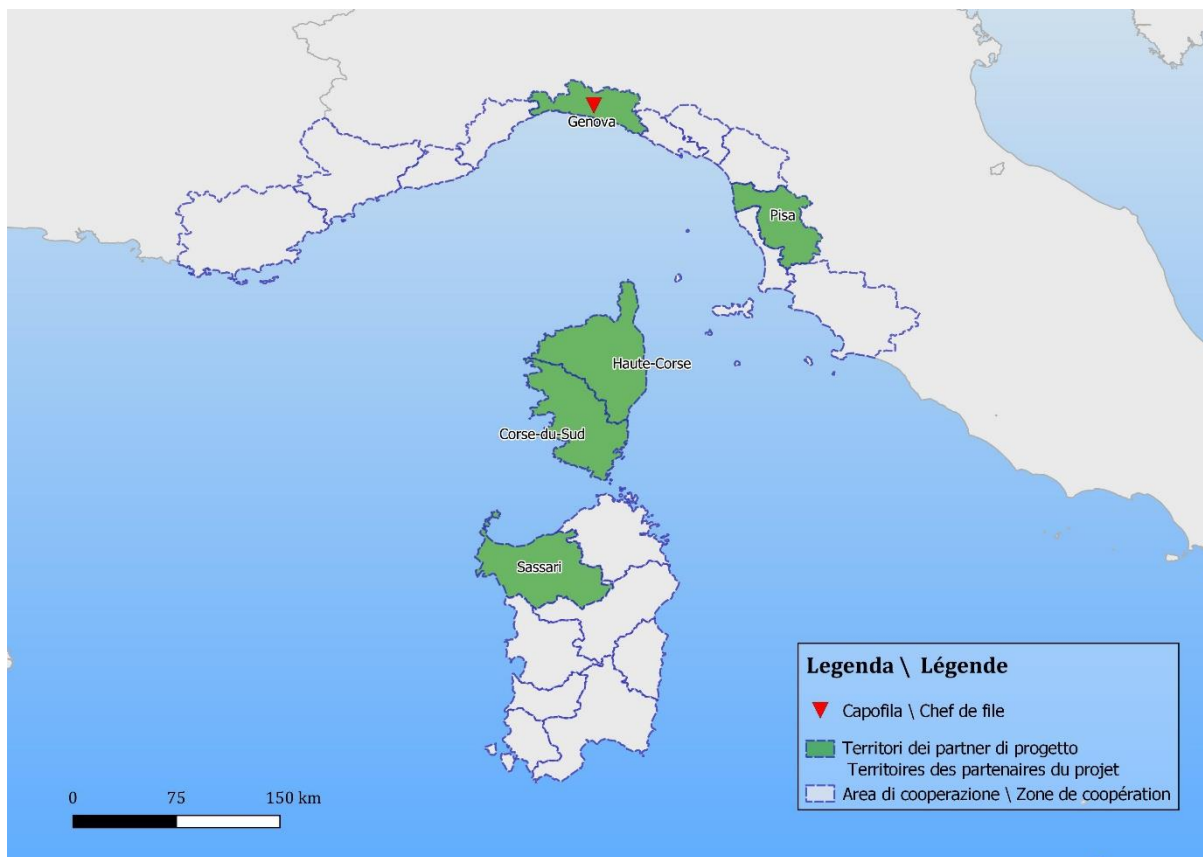
Budget total	FEDER	Cofinancement
949.544,65 €	807.112,96 €	142.581,71 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	379.543,18 €	40 %
Frais administratifs et de bureau	56.931,48 €	6 %
Frais de séjours et de déplacements	28.750,00 €	3 %
Conseils et services	484.320,00 €	51 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Unioncamere Liguria (UCLIG) – Gênes, Région Ligurie
2. Fi.L.S.E Spa – Gênes, Région Ligurie
3. Promocamera, Azienda Speciale, Chambre de Commerce IAA de Sassari – Sassari, Région Sardaigne
4. Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute-Corse (CCIHC) – Haute-Corse, Région Corse
5. Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse du Sud (CCIAS) – Corse-du-Sud, Région Corse
6. Pontedera & Tecnologia Scrl – Pise, Région Toscane



Le chef de file du projet est l'Unioncamere de la Région Ligurie, une structure associative réunissant les quatre chambres de commerce de la région, qui réalise et promeut des initiatives en faveur du développement économique de son territoire. Le partenariat a fédéré 4 partenaires italiens et 2 partenaires français de Corse, ayant déjà collaboré lors de la précédente programmation pour soutenir les réseaux des entreprises transfrontalières. Le projet est donc né de la volonté de capitaliser les précédentes expériences. Dès lors, la structure du projet est la même que celle du projet précédent, à l'exception d'un nouveau partenaire : la Chambre de commerce d'Ajaccio.

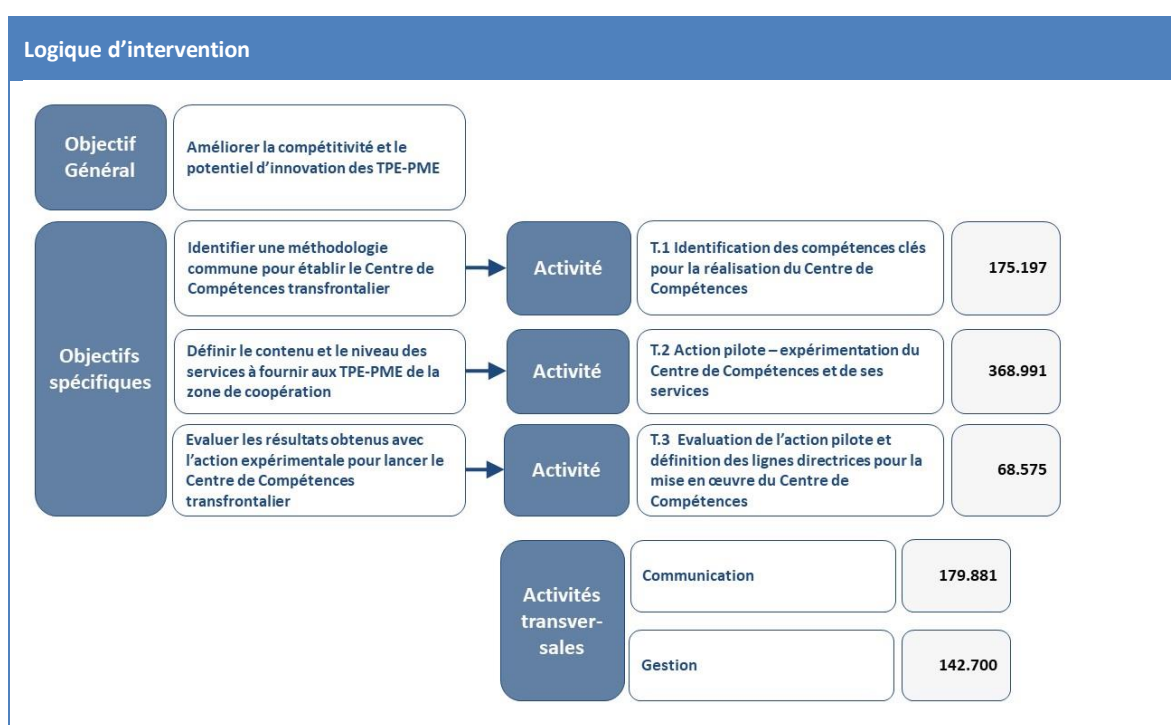
## II – Contexte d'intervention

Le tissu entrepreneurial qui caractérise la zone de coopération, constitué à 92% de micro- et petites entreprises, est très dynamique. Cependant, le taux de pérennité après trois ans à compter de la création de ces entreprises et le turnover restent plutôt faibles par rapport aux données nationales. Il s'agit d'un tissu entrepreneurial dense, dynamique et avec un potentiel de croissance, mais sur lequel pèsent de lourds problèmes dus à une structure de production fragmentée, faiblement fournie en capital humain et financier, avec des capacités d'innovation réduites et des crédits faibles. De plus, les micro- et petites entreprises s'ouvrent difficilement aux territoires frontaliers, et plus généralement, aux mar-

chés non locaux. Conformément aux filières prioritaires identifiées par le programme et fort des expériences recueillies avec Frinet1, le projet a décidé de se focaliser principalement sur les secteurs du nautisme et du tourisme, et de créer des opportunités de rencontres et de mise en réseau en faveur de ces réalités entrepreneuriales qui ont du mal à trouver leur place auprès des marchés internationaux.

### III – Stratégie d’intervention

L’objectif général du projet est d’améliorer la compétitivité des PME de la zone transfrontalière dans les filières du nautisme et du tourisme et d’en développer le potentiel d’innovation. La logique d’intervention s’articule autour de trois objectifs spécifiques auxquels correspondent trois activités.



Source : Elaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R3D1 – Montant des exportations totales dans les régions transfrontalières	
Indicateur de réalisation	CO01 – Nombre d’entreprises bénéficiant d’un soutien (IC 1)	4
<b>Output correspondant</b>	T1.1 – Définition des contenus du Centre de Compétences	1
	T1.2 – Groupe de travail	1
	T2.1 – Analyses des rapports sur les services rendus aux entreprises	1
	T3.1 – Système de gestion des centres de compétences transfrontaliers	1

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
----------------	-------

Micro et petites entreprises dans les filières prioritaires suivantes : 1. Navigation – mécanique, ingénierie des matériaux, design, textiles et ameublement, innovation technologique et managériale, énergies à faible impact ; 2. Tourisme – artisanat artistique, productions agroalimentaires locales, TIC dédiées à la gestion, à l'utilisation, à la valorisation et au marketing des biens culturels et environnementaux	1.800
Acteurs fournissant des services spécialisés aux entreprises cibles	40
Fonctionnaires publics des autorités de programmation des politiques de développement économique	40

Source : Fiche projet

## IV – Etat d'avancement

Le projet, initié en janvier 2017, devait se conclure en janvier 2019 mais a été prolongé jusqu'en février 2019. Au 31/12, les dépenses certifiées représentaient 30% du budget total, parmi lesquelles 30% ont financé les frais relatifs aux conseils et services.

Etat d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>287,815.78€</b>	<b>30%</b>
<b>Output</b>	T1 – Identification des compétences clés pour la mise en place du centre de compétences		EN RETARD
	T2 – Actions pilote – expérimentation du Centre de Compétences et de ses services		EN RETARD
	T3 – Evaluation de l'action pilote et définition de lignes directrices pour la mise en œuvre du Centre de Compétences		NON COMMENCE

Source : Système de suivi Maritime+

Les entretiens avec les partenaires du projet ont permis de définir l'état d'avancement suivant.

En ce qui concerne l'activité T1 : chaque partenaire a identifié, dans un premier temps, les compétences et services fournis aux entreprises à mettre à disposition du Centre de Compétences. Celui-ci offre un ensemble de services aux PME en termes d'internationalisation, de processus d'innovation et d'accès au crédit (voir le site du projet pour plus de détails). Dans un deuxième temps, un appel d'offre a été lancé pour sélectionner des experts<sup>8</sup> afin d'offrir des services spécialisés.

Un appel d'offre relatif à la sélection des entreprises bénéficiaires de l'ensemble des services (action pilote) a été lancé dans le cadre de l'activité T2. Les entreprises candidates sont des PME, créées au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2015 et opérant dans les secteurs du nautisme, de la construction navale et du tourisme. Durant la phase de candidature, chaque entreprise a exprimé des exigences spécifiques et a indiqué, dans le Pacte des Services, les consultants du groupe utiles pour leur fournir des services spécialisés. Entreprises et experts ont donc pu présenter un plan de consultation et le programme des activités à réaliser.

<sup>8</sup> La base de données des experts est disponible sur ce lien : <http://esperti.frinet2.eu/>

En ce qui concerne l'activité T3 : une évaluation du projet est en cours. Elle se base sur la diffusion de questionnaires de satisfaction, aussi bien pour le groupe d'experts que pour les entreprises bénéficiaires, et ses résultats seront consignés au sein du rapport à la fin du projet.

## V - Résultats obtenus par le projet

Les résultats obtenus par le projet sont conformes aux prévisions élaborées en phase de planification. D'un point de vue qualitatif, le Centre de Compétences contribue à l'enrichissement de l'offre des services à disposition des entreprises dans la zone de coopération. Il est également possible de citer le nombre d'entreprises soutenues, à savoir 21 (6 en Sardaigne, 5 en Ligurie, 7 en Toscane et 3 en Corse), qui ont pu bénéficier de services d'assistance technique personnalisés. En outre, la création du groupe d'experts a contribué à combler le manque de compétences, facteur qui freine majoritairement le positionnement des PME sur les marchés étrangers (stratégie commerciale, internationalisation, innovation et accès au crédit).

## VI – Aspects critiques

Les seuls aspects critiques rencontrés au cours de la mise en œuvre du projet, concernent l'implication de certains partenaires qui n'ont pas toujours pu réaliser promptement les activités dont ils avaient la responsabilité, en particulier en ce qui concerne la plateforme télématique qui a subi des retards dans son lancement à cause du manque de disponibilité des ressources compétentes en la matière.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Frinet2 développe des synergies avec les projets suivants : RETIC, BlueConnect et MarittimoTec, tous les trois financés par le programme Maritime 2014-2020, dans le cadre de la création de réseaux transfrontaliers de services de l'Axe 1.

#### **Synergies**

*Le projet Frinet2 montre des corrélations et peut développer des énergies avec :*

- *Le projet en élaboration « Terre del Vermentino » (Lot 3/Axe 1)*
- *Les projets VERTOURMER et VERTOURMER 2.0 qui opèrent en faveur du positionnement des productions de Vermentino dans la zone de coopération*
- *Le projet FRISTART, centré sur le développement de start-up technologiques innovantes*

*Source : Fiche projet*



### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du projet peut se lire à travers l'expérience de collaboration en réseau des partenaires, mais aussi des entreprises bénéficiaires, qui a permis de consolider des rapports pouvant être potentiellement reproduits dans le futur.

Le portail web du Centre de compétences est l'outil opérationnel à travers lequel ces rapports peuvent perdurer. Tout le matériel produit (expériences, analyses de contexte, services offerts) sera regroupé, rendu disponible et téléchargeable par le biais de la plateforme en ligne.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

La valeur ajoutée communautaire du projet la plus évidente est le renforcement de la capacité à travailler en réseau, que ce soit pour les partenaires comme pour les entreprises bénéficiaires. En effet, grâce au programme, des approches de travail nouvelles et variées ont été incluses, des outils d'analyse ont été consolidés et une méthodologie commune a été créée en faveur du territoire.

# S.MAR.T.I.C

## I – Informations générales

**Nom :** Développement d'un label territorial Identité Culturelle

**Type de projet :** Simple

**Appel à projets :** 1<sup>er</sup> Appel / Lot 3 / Axe 1

**Date de début :** 01/01/2017

**Date de fin :** 31/12/2018 – prorogation jusqu'au 31/03/2019

**Site internet :** <http://interreg-maritime.eu/web/s.mar.t.i.c> ; <http://www.qualitymade.it>

Budget total	FEDER	Cofinancement
1.511.214,15 €	1.135.285,10 €	375.929,05 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	603.555,40 €	40 %
Frais administratifs et de bureau	90.533,31 €	6 %
Frais de séjours et de déplacements	43.804,70 €	3 %
Conseils et services	712.818,75 €	47 %
Equipements	60.502,00 €	4 %

Source : Fiche projet

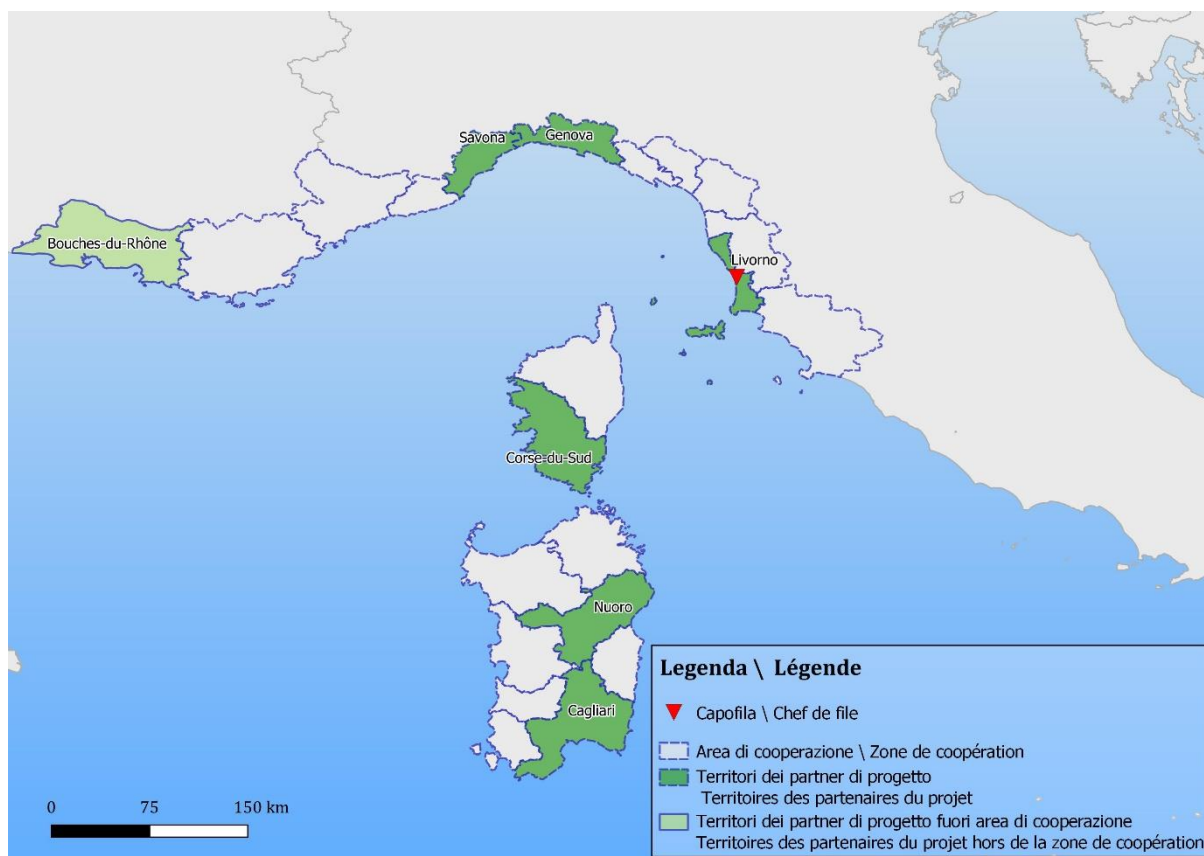
Les partenaires du projet :

Internes à la zone du programme

1. Cooperativa Itinera – Livourne, Région Toscane
2. Consorzio Pegaso – Livourne, Région Toscane
3. CGPME Corsica – Corse-du-Sud, Région Corse
4. MI.DA Charter – Cagliari, Région Sardaigne
5. Controllo Qualità (CQ) – Nuoro, Région Sardaigne
6. Consorzio Due Riviere (DUERIV) – Savone, Région Ligurie
7. Cooperativa Dafne – Gênes, Région Ligurie

Externe à la zone du programme

8. CCIF Marseille – Bouches-du-Rhône, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur



Le chef de file du projet, Cooperativa Itinera, est une coopérative située à Livourne opérant pour la gestion et la promotion d’initiatives culturelles et touristiques.

S.MAR.T.I.C. réunit au total 8 partenaires (6 italiens et 2 français) qui couvrent tous les territoires de coopération ainsi que la ville de Marseille à travers la participation de la Chambre de Commerce italienne pour la France. La particularité du partenariat réside dans sa structure entièrement privée, incluant des entités entrepreneuriales qui œuvrent dans le secteur du tourisme culturel et social, et se sont réunies dans l’optique d’augmenter l’attractivité touristique et culturelle de la zone de coopération à travers la certification de l’Identité Culturelle.

## II – Contexte d’intervention

Le secteur touristique de la zone de coopération représente une opportunité économique concrète pour les territoires du programme. Néanmoins, et dans une perspective de concurrence avec les autres régions européennes, il est nécessaire de renforcer la capacité d’innovation des entités locales et notamment celles des micro-, petites et moyennes entreprises qui, de par leur nature, disposent de dotations en capital humain et financier limitées. En effet, malgré leurs différences, les territoires concernés par le projet présentent des caractéristiques similaires en termes de densité entrepreneuriale (à l’exception de la Corse et de la Sardaigne), nettement supérieures aux moyennes

italiennes et françaises mais qui, de par leurs dimensions justement, rendent l'offre touristique globalement fragmentée et peu propice à l'innovation.

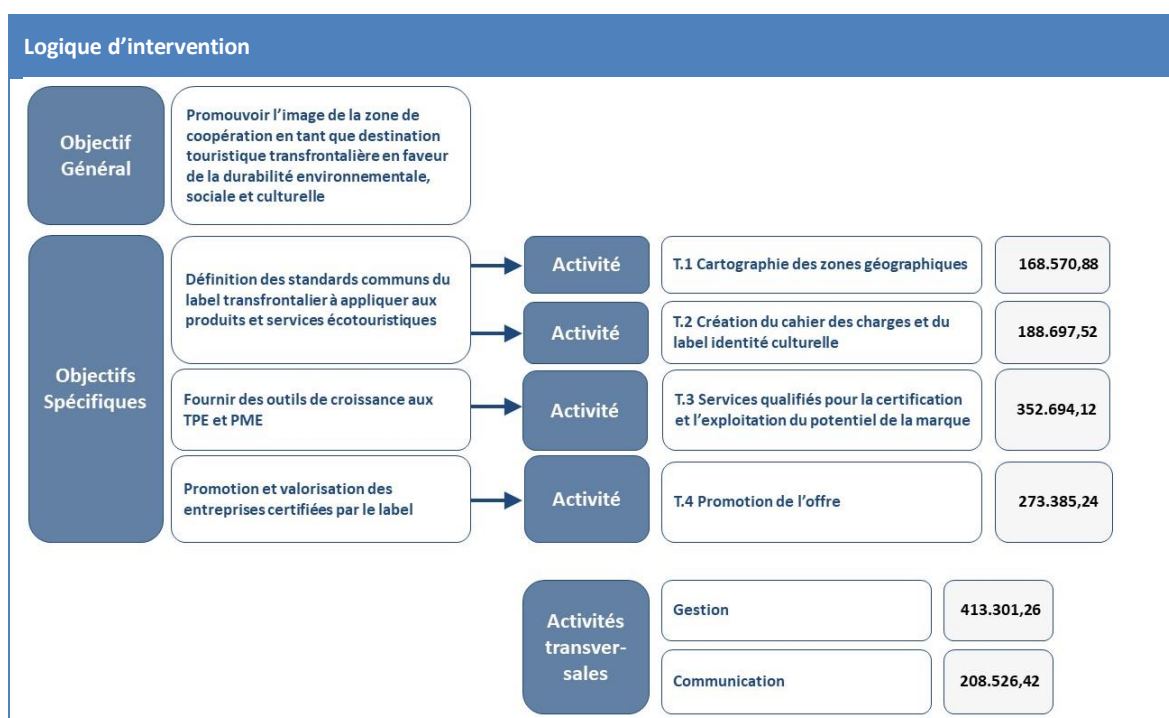
#### Cadre normatif de référence

- Stratégie Europe 2020 pour la croissance inclusive
- Directive 2014/89/UE, sur la planification de l'espace maritime
- Initiative phare "Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources" (2011/2068(INI))
- Les principes de la "Qualité du secteur du tourisme" Com 2014/85

Source : Fiche projet

### III – Stratégie d'intervention

La stratégie d'intervention du projet est construite autour de l'objectif général : relancer l'image de la zone de coopération pour qu'elle devienne une destination touristique durable d'un point de vue environnemental, culturel et social. La logique s'articule autour de trois objectifs spécifiques, réalisés à travers 4 activités principales.



Source : Elaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R3D2 – Nombre des arrivées de touristes non résidents dans les régions transfrontalières	
Indicateur de réalisation	CO01 – Nombre d'entreprises bénéficiant d'un soutien (IC 1)	90
Output correspondant	T3.2.1 – Entreprises certifiées « Identité culturelle »	0
	T3.3.1 – 90 entreprises qui développent le parcours	90
	T3.4.1 – 90 entreprises avec la capacité de gérer et donner de la visibilité au label	0
Indicateur de réalisation	O3D3 – Nombre de marques touristiques commues de la zone du Programme Italie-France Maritime pour les produits écotouristiques (IS 3)	1
Output correspondant	T1.1.1 – Cartographie des zones pilotes	0
	T2.1.1 – Standard identité culturelle accrédité	0
	T3.1.1 – Guide manuel	0

	T4.1.1 – Design et développement du portail web	1
	T4.2.1 – Guide papier	0
	T4.3.1 – Installation d’appareils technologiques	0

Source : Fiche projet

## IV – Etat d’avancement

Le projet, en accord avec l’Autorité de Gestion, a obtenu une prorogation de 3 mois pour terminer ses activités (fin mars 2019) et de 4 mois pour pouvoir conclure le projet (en décalant la date d’échéance au 29 juillet 2019). L’état d’avancement du projet est en ligne avec le pourcentage des dépenses certifiées, qui au 31 décembre 2018 correspondait à 55% du total du budget.

Etat d’avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>837.094,26€</b>	<b>55%</b>
<b>Output</b>	T1 – Cartographie des zones géographiques		TERMINE
	T2 – Création du cahier des charges et du label identité culturelle		TERMINE
	T3 – Services qualifiés pour la certification et l’exploitation du potentiel du label		EN COURS
	T4 – Promotion de l’offre		EN COURS

Source : Système de suivi Maritime+

### Pour l’activité T1 :

Chaque partenaire a identifié, sur son propre territoire, les zones pilotes où étaient présentes des réalités entrepreneuriales en accord avec les critères de durabilité culturelle environnementale et sociale.

### Pour l’activité T2 :

18 rencontres participatives ont été organisées et ont impliqué un total de 326 entreprises afin de définir les contenus relatifs à la création du label.

### Pour l’activité T3 :

Des services d’accompagnement gratuits<sup>9</sup> ont été mis en œuvre pour 75<sup>10</sup> entreprises au total, sélectionnées à travers une procédure de marché public dans chaque territoire de la zone de coopération.

L’appel d’offre a été élaboré par le chef de file et vérifié par l’Autorité de Gestion.

### En ce qui concerne l’activité T4:

Le portail web du label *Quality Made* a été élaboré : il est en cours de réalisation<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Octroyés à titre gratuit mais équivalant à 8.300€ par entreprise.

<sup>10</sup> Selon la fiche projet, 90 entreprises faisaient partie des entreprises cibles mais suite à une réduction de l’ensemble du budget du projet d’environ 200.000€, certaines activités et groupes cibles ont été redimensionnées.

<sup>11</sup> <https://www.qualitymade.it/>

## V - Résultats obtenus par le projet

Les résultats obtenus par le projet peuvent se résumer par le lancement du label et le nombre d'entreprises ayant remporté l'appel d'offre – 75 – pour lesquelles un parcours de conseils destiné à les guider vers l'obtention du label de qualité sera mis en œuvre. Ainsi, les services développés concernent des audits préliminaires pour vérifier le potentiel de croissance de l'entreprise, le développement de services cohérents avec le label, un audit externe pour l'obtention du label et enfin, des activités promotionnelles pour valoriser le label.

## VI – Aspects critiques

Le projet n'a pas rencontré d'aspects critiques particuliers pour réaliser ses objectifs. Néanmoins l'entretien avec les partenaires a permis d'identifier les problématiques suivantes :

1. Lenteur et lourdeur des procédures administratives avec l'Autorité de Validation française pour le compte rendu des dépenses.
2. Difficultés dans la définition du label dues à la diversité d'approche des partenaires, demandant un effort d'harmonisation de critères et de solutions.
3. Un partenaire a quitté le partenariat (MI.DA Charter), sans toutefois que cela ait une incidence structurelle sur les résultats du projet.
4. Difficultés rencontrées par les entreprises ciblées pour aligner leurs propres activités avec celles du projet et qui se sont souvent montrées réticentes à fournir des informations sur leurs propres services et leurs offres.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Le projet capitalise les rencontres réalisées jusqu'à présent pour pouvoir impliquer les opérateurs du secteur touristique et ainsi créer des contacts pour de futurs appels d'offre pertinents.

#### **Sinergie**

- *NECSTou – the Network of European Regions for a Sustainable and Competitive Tourism – auquel la Région Toscane, Sardaigne et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont participé et auquel les associations de catégorie de référence des partenaires sont promoteurs.*
- *Projet "Accessit", auquel le chef de file a participé comme organisateur d'activités de conférences ;*
- *Projet "I.N.T.E.S.E" de la Région Toscane;*
- *Projet "Tourennia";*
- *Le programme de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur l'Handitourisme.*

Source : Fiche projet

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

Le label de qualité représente le produit garantissant le plus la durabilité du projet à long terme. Dans ce cadre, une association constituée par les mêmes partenaires a été fondée, permettant de donner suite aux résultats du projet. L'association institutionnalisera l'engagement du partenariat dans la promotion du label au sein de la zone de coopération, afin d'augmenter sa visibilité ainsi que le nombre d'entreprises qu'il certifie.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

La valeur ajoutée communautaire de ce projet est essentiellement liée à l'augmentation de la visibilité des territoires impliqués qui deviendront identifiables au niveau supranational dans le domaine de l'écotourisme, à travers la réalisation d'un véritable label.

# MAREGOT

## I – Informations générales

**Nom du projet :** Management des risques de l'érosion côtière et actions de gouvernance transfrontalière

**Typologie de projet :** Stratégique intégré thématique

**Appel à projets :** 1<sup>er</sup> Appel / Lot 2 / Axe 2

**Date de début :** 01/01/2017

**Date de fin :** 01/01/2020

**Site internet :** <http://interreg-maritime.eu/web/maregot>

Budget total	FEDER	Cofinancement
5.834.611,34 €	4.959.419,64 €	875.191,70 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	1.708.154 €	29 %
Frais administratifs et de bureau	256.223 €	4 %
Frais de séjours et de déplacements	266.160€	5 %
Conseils et services	2.409.004 €	41 %
Equipements	582.070 €	10 %
Infrastructures	613.000 €	11 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet :

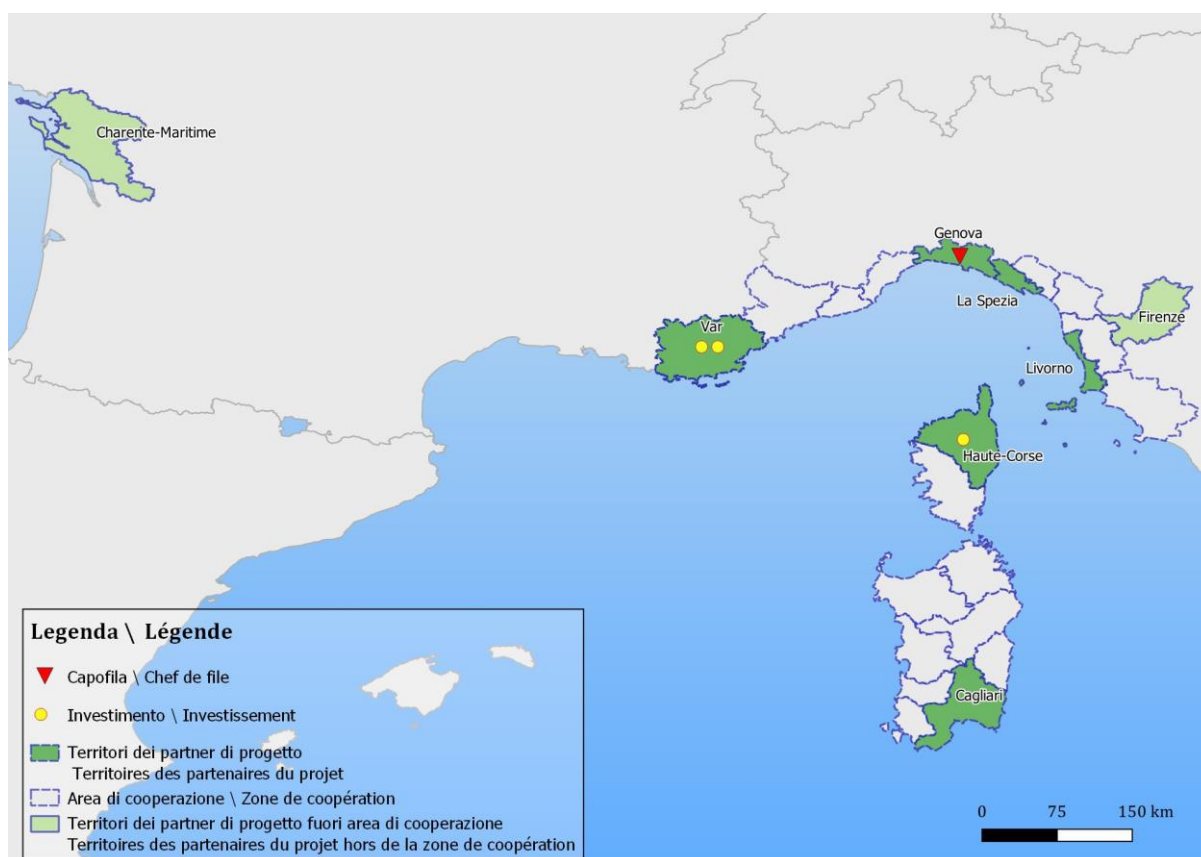
Internes à la zone du programme

1. Département de l'environnement de la Région Ligurie – Gênes, Région Ligurie
2. Parc National des Cinque Terre – La Spezia, Région Ligurie
3. Université de Gênes – Gênes, Région Ligurie
4. Laboratoire de Monitoring et de Modèle Environnemental pour le développement durable (LAMMA) – Livourne, Région Toscane
5. Département protection de l'environnement de la Région autonome de la Sardaigne – Cagliari, Région Sardaigne
6. Agence régionale pour la protection de l'environnement de Sardaigne (ARPAS) – Cagliari, Région Sardaigne
7. Université de Cagliari – Cagliari, Région Sardaigne
8. Office de l'Environnement de la Corse – Haute-Corse, Région Corse
9. Bureau de Recherches Géologiques et Minières – Haute-Corse, Région Corse
10. Service départemental d'Incendie et de Secours de la Haute-Corse – Haute-Corse, Région Corse
11. Département du Var – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Externes à la zone du programme



9. Région Toscane – Florence, Région Toscane
10. Université de Florence – Florence, Région Toscane
11. Conservatoire de l’Espace Littoral et des Rivages Lacustres, Délégation Provence-Alpes-Côte d’Azur – Charente-Maritime, Région Nouvelle-Aquitaine



Le chef de file du projet, la Région Ligurie, a réuni 9 partenaires italiens et 4 français qui, dans leur ensemble, couvrent tous les territoires de la zone du programme. La plupart d’entre eux, 12 sur 13, sont des organismes de droit public. La structure du partenariat présente un équilibre entre les acteurs compétents en matière de programmation politique (les régions côté italien, le département du Var côté français) et les acteurs technico-scientifiques, qualifiés de par leur expérience sur les thèmes de l’environnement et du changement climatique (institutions académiques, instituts de recherche et observatoires). En outre, la Région Ligurie, conformément au cadre normatif de référence (dlgs 112/1998 art 89 c. 1 lett. H), possède les fonctions politiques nécessaires sur ce thème puisqu’elle approuve les interventions de défense de la côte, gère tous les SIC de la région côtière et met en œuvre la « directive-cadre sur l’eau » et la « directive inondation » de l’Union européenne.

## II – Contexte d’intervention

Si le risque d’érosion côtière concerne toute la zone du programme Maritime, il touche particulièrement la Ligurie, la Toscane et le Région Provence-Alpes-Côte d’Azur. En effet, ces régions développent

des économies largement axées sur l'exploitation du littoral, notamment en ce qui concerne les secteurs touristiques et activités portuaires. La hausse des températures et la probabilité élevée d'événements extrêmes (inondations), menacent les activités humaines développées le long de la côte, mais aussi la préservation du milieu marin côtier et du bassin méditerranéen (considéré comme étant l'une des zones les plus vulnérables). Les dommages causés par la tempête d'octobre 2018, présentant des caractéristiques jamais enregistrées auparavant, ont souligné la nécessité et l'urgence d'instaurer une planification intégrée des interventions qui tienne compte des spécificités du contexte géographique méditerranéen, notamment pour les régions déterminées par un fort taux d'urbanisation et d'artificialisation des espaces côtiers, à savoir la Toscane et la Ligurie.

**Cadre normatif de référence :**

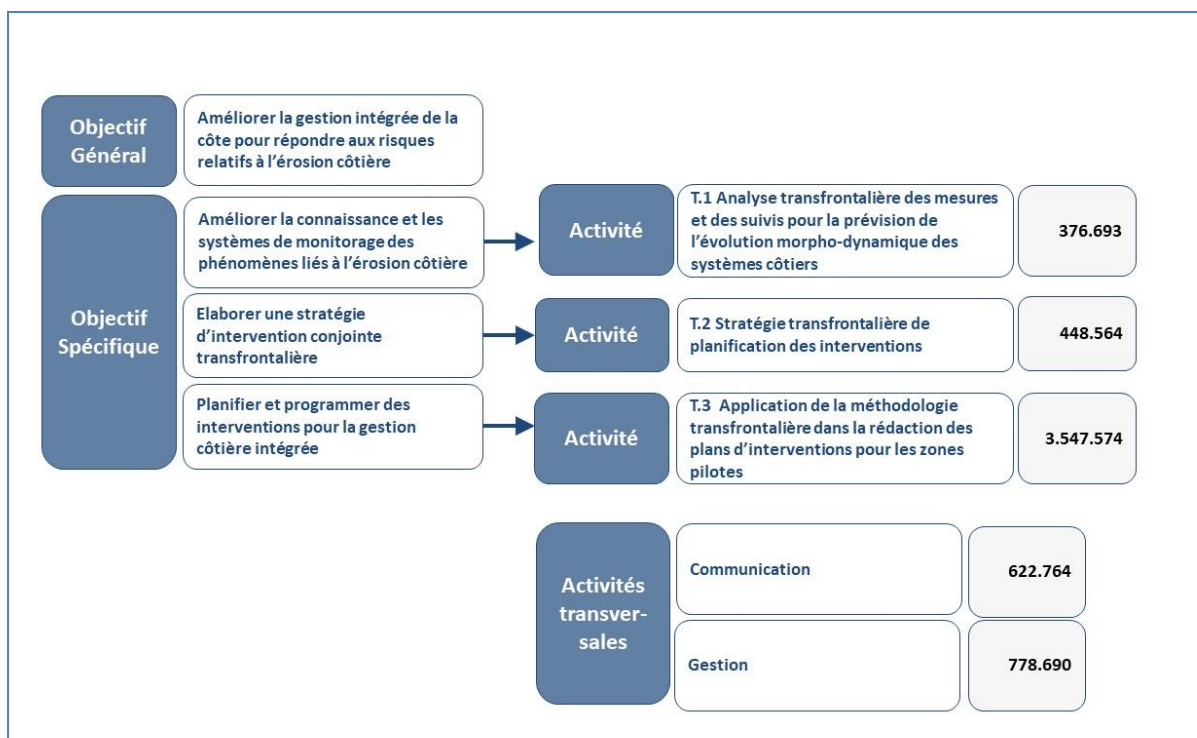
- *Directive Stratégie pour le milieu marin 2008/56/CE*
- *Directive Habitats (92/43/CE)*
- *Directive Inondation (2007/60/CE)*
- *Directive INSPIRE (2007/2/CE)*
- *Protocole relatif à la Gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée (GIZC)*
- *Italie : d.lgs. 190/2010, Charte de Bologne, Charte de Livourne*
- *France : Stratégie nationale française de Gestion intégrée du trait de côte de 2012*

Source : Fiche projet

### **III – Stratégie d'intervention**

La stratégie du projet repose sur l'hypothèse selon laquelle une bonne méthode de collecte et de suivi des données permet la mise en œuvre d'une planification plus efficace des interventions et l'optimisation de la répartition des ressources à partir d'une analyse coûts-bénéfices. Le projet développe alors 3 objectifs spécifiques, réalisés à travers 3 activités principales et 3 investissements.

**Logique d'intervention**



Source : Elaboration propre de la fiche projet

<b>Indicateur de Programme</b>	R5A1 – Nombre d'institutions publiques qui adoptent des stratégies et des plans d'action conjoints pour l'adaptation aux risques prioritaires (hydrologique/inondations, érosion côtière, incendies)	
<b>Indicateur de réalisation</b>	O5A1 – Population qui bénéficie des mesures de protection contre l'érosion côtière (IS 1)	48.655
<b>Output correspondant</b>	T3.2 Plateforme transfrontalière de modélisation, simulation, planification et formation	2.655
	T3.3 Renaturalisation du site les Vieux Salins d'Hyères (infrastructure verte)	1.000
	T3.4 Œuvre expérimentale de prévision des risques d'érosion côtière (infrastructure verte)	45.000
<b>Indicateur de réalisation</b>	OC1 – Nombre de plans d'action conjoints élaborés (IS 2)	7
<b>Output correspondant</b>	T1.1 Révision des plans de monitoring et des données collectées dans la zone	1
	T2.1 Stratégie conjointe transfrontalière pour la rédaction de plans d'intervention de protection de la côte	1
	T3.1 Plans des interventions dans la zone pilote en mettant en œuvre la méthodologie transfrontalière dans les territoires de la zone de coopération de l'espace maritime	5

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Administrations publiques	290
Universités, centres de recherche et experts professionnels	11
Sujets économiques (entreprises, associations de catégorie)	19
Population (citoyens, associations, étudiants)	56.655 : - 8.000 activités de communication, - 48.655 personnes bénéficieront de mesures de protection contre l'érosion

Source : Fiche projet

Investissements	Localisations
I1. Plateforme transfrontalière de modélisation, simulation, planification et formation – Haute-Corse	Haute-Corse
I2. Renaturation du site des Vieux Salins d’Hyères (infrastructure verte)	Côte des Vieux Salins d’Hyères, Var
I3. Réalisation d’une œuvre expérimentale de prévention des risques d’érosion côtière (infrastructure verte)	Commune de Grimaud, Var

Source : Fiche projet

## IV – Etat d’avancement

L’état d’avancement du projet, initié au début de l’année 2017, est conforme au pourcentage de la dépense certifiée qui, au 31/12, correspondait à environ 1.500.000 €, permettant le financement intégral des activités relatives à la composante T1 (budget : 370.000 €) et à la composante T2 (budget : 500.000 €)

Etat d’avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>1.432.730,09€</b>	<b>24%</b>
<b>Output</b>	T.1 Analyse transfrontalière des mesures et des monitorages pour la prévision de l’évolution morpho-dynamique des systèmes côtiers		COMPLETE
	T2. Stratégie conjointe transfrontalière de planification des interventions		COMPLETE
	T3. Application de la méthodologie transfrontalière dans la rédaction des plans d’interventions pour les zones pilotes		EN COURS

Source : Système de suivi Maritime+

Les consultations avec le chef de file et les partenaires du projet ont permis de confirmer l’état d’avancement. En effet, le projet a terminé les activités relatives à l’analyse du contexte transfrontalier des dynamiques morphologiques des systèmes côtiers (T1), qui a posé les bases pour la rédaction de la stratégie conjointe (T2).

En ce qui concerne la planification des interventions, chaque territoire a procédé à l’identification des zones pilotes pour leur réalisation. Ainsi, la Région Ligurie a identifié la zone de l’archipel du Spezzino (îles de Palmaria, du Tino et du Tinetto) comme territoire sur lequel réaliser des interventions pour la prévention du phénomène érosif en zone côtière et la valorisation de l’habitat du territoire.

## V – Résultats obtenus par le projet

D’après les entretiens avec le chef de file et le partenaire du projet, les résultats obtenus sont conformes à la planification initiale, notamment en ce qui concerne les cibles fixées (voir tableau « groupes cibles » ci-dessus).

L'activité T1 a permis la structuration et validation d'un instrument méthodologique pour évaluer l'efficacité des systèmes de suivi et l'analyse intégrée de l'utilisation des données pour la planification et la gestion des zones côtières, facilitant ainsi l'élaboration d'un protocole transfrontalier. Ces deux produits sont à l'origine d'un document plus général, centré sur la révision intégrée des plans de suivi.

Le développement des activités prévues dans le cadre de la composante T2 a permis d'approfondir divers aspects techniques liés à la problématique de l'érosion côtière, eux-mêmes relatifs aux mouvements ondulatoires, à l'équilibre sédimentaire, et aux approches méthodologiques pour la gestion des côtes élevées, des habitats et des écosystèmes. Par ailleurs, les monographies de tous les sites pilotes identifiés par le projet ont été élaborées.

Tous ces aspects ont contribué à la rédaction de la stratégie transfrontalière de planification des interventions.

## VI – Aspects critiques

Les principales difficultés rencontrées par le projet ont concerné la gestion du partenariat et le processus de certification du premier niveau des dépenses. En particulier, la participation au projet d'un partenaire corse a été discontinuée, en raison d'un changement dans son cadre institutionnel et organisationnel interne, mais aussi à cause de ses fonctions institutionnelles. Pour autant, aucune reformulation dans les activités de projet n'ont été nécessaires, et il n'y a pas eu de conséquences sur l'obtention des résultats.

En ce qui concerne les difficultés dans la certification des dépenses, elles ont autant concerné les partenaires français qu'italiens. Dans le premier cas, les problématiques relatives à l'organisation interne du Pôle Unique de Certification ont donné lieu à des retards systématiques. Dans le deuxième cas en revanche, les carences étaient liées au manque d'expérience des contrôleurs qui ont contraint le CF à effectuer des vérifications supplémentaires. Cela a entraîné des retards dans l'envoi de la DR de la part du chef de file, et dès lors, des retards dans les remboursements de la part de l'Autorité de Gestion.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches / politiques dans la zone de coopération***

MAREGOT développe principalement des synergies avec le projet Proterina 3 evolution (Maritime 2014-2020), actuellement en cours.

#### Synergie

*Le projet MAREGOT a créé des synergies avec:*

- *Le projet RISC-KIT "Resilience-increasing strategies for coasts – toolkit" financé dans le cadre du Septième Programme-Cadre pour la Recherche et le Développement technologique de l'Union européenne ;*

- *La Table ronde nationale sur l'Erosion côtière établie par le Ministère de l'environnement italien ;*
- *Les résultats d'EUROSION, l'initiative européenne pour la gestion durable de l'érosion côtière.*

Source : Fiche projet

## **Durabilité des résultats dans le temps**

La durabilité du projet s'analyse au regard des points suivants :

- 1) L'adoption de la part des autorités locales – partenaires du projet – d'une stratégie transfrontalière (et d'une planification) qui devra se décliner dans chaque territoire conformément aux exigences spécifiques et aux caractéristiques morphologiques de la zone.
- 2) Les résultats obtenus par le projet seront portés à la table de travail relative à l'érosion côtière établie par le Ministère de l'environnement italien, à laquelle siègent toutes les autorités locales. Le cadre réglementaire actuel présente en effet des lacunes normatives importantes que cette même table ronde cherche à résoudre. Le projet pourra fournir des exemples de bonnes pratiques, transférables par la suite au niveau national italien<sup>12</sup>.
- 3) Les activités de développement des compétences, modules de formation professionnalisant pour les administrations publiques impliquées dans la gestion du phénomène érosif.

## **Valeur ajoutée communautaire**

L'érosion côtière, de par la multi-dimensionnalité, la phénoménologie et la dynamique de ses spécificités, requiert le développement d'une approche intégrée des données et des systèmes de suivi qui les produisent. Les dynamiques naturelles de ce phénomène caractérisent de fait une pluralité de territoires, mais, compte tenu des limites administratives nationales, les interventions ne peuvent se faire qu'au niveau local et/ou régional. La centralisation de toutes les données géologiques et historiques relatives à un territoire, appartenant à deux Etats membres mais unis par une même problématique, peut significativement contribuer à enrichir les bases de données existantes, et ainsi optimiser les informations et améliorer la capacité des décideurs publics responsables de la programmation et la planification.

En outre, l'acquisition d'instruments de suivi plus complets en termes d'informations consent à l'amélioration de la capacité prévisionnelle et de la gestion du risque à court terme (tempêtes) ou à long terme (processus érosif côtier résultant du changement climatique), et donc à réaliser des économies d'échelle dans la prédisposition des plans d'intervention.

---

<sup>12</sup> Il est important de noter le déséquilibre important entre les compétences attribuées aux régions – côté italien - et les ressources qui leurs sont allouées. En effet, selon l'art.105 del D.lgs 112/98 les régions reçoivent de la part de l'Etat seulement 10% des revenus perçus sur le domaine public marin alors que les compétences dont elles sont titulaires exigent des dépenses financières considérables.

# ADAPT

## I – Informations générales

**Nom :** Soutenir l'adaptation aux changements climatiques des systèmes urbains de l'espace transfrontalier

**Type de projet :** Stratégique thématique

**Appel à projets :** 1<sup>er</sup> Appel / Lot 1 / Axe 2

**Date de début :** 01/01/2017

**Date de fin :** 01/01/2020

**Site internet :** <http://interreg-maritime.eu/web/adapt>

Budget total	FEDER	Cofinancement
4.466.741,23 €	3.796.730,05 €	670.011,19 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	1.046.060,96 €	23 %
Frais administratifs et de bureau	156.909,14 €	4 %
Frais de séjours et de déplacements	107.750,00 €	2 %
Conseils et services	1.874.131,53 €	42 %
Équipements	269.389,60 €	6 %
Infrastructures	1.012.500,00 €	23 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet :

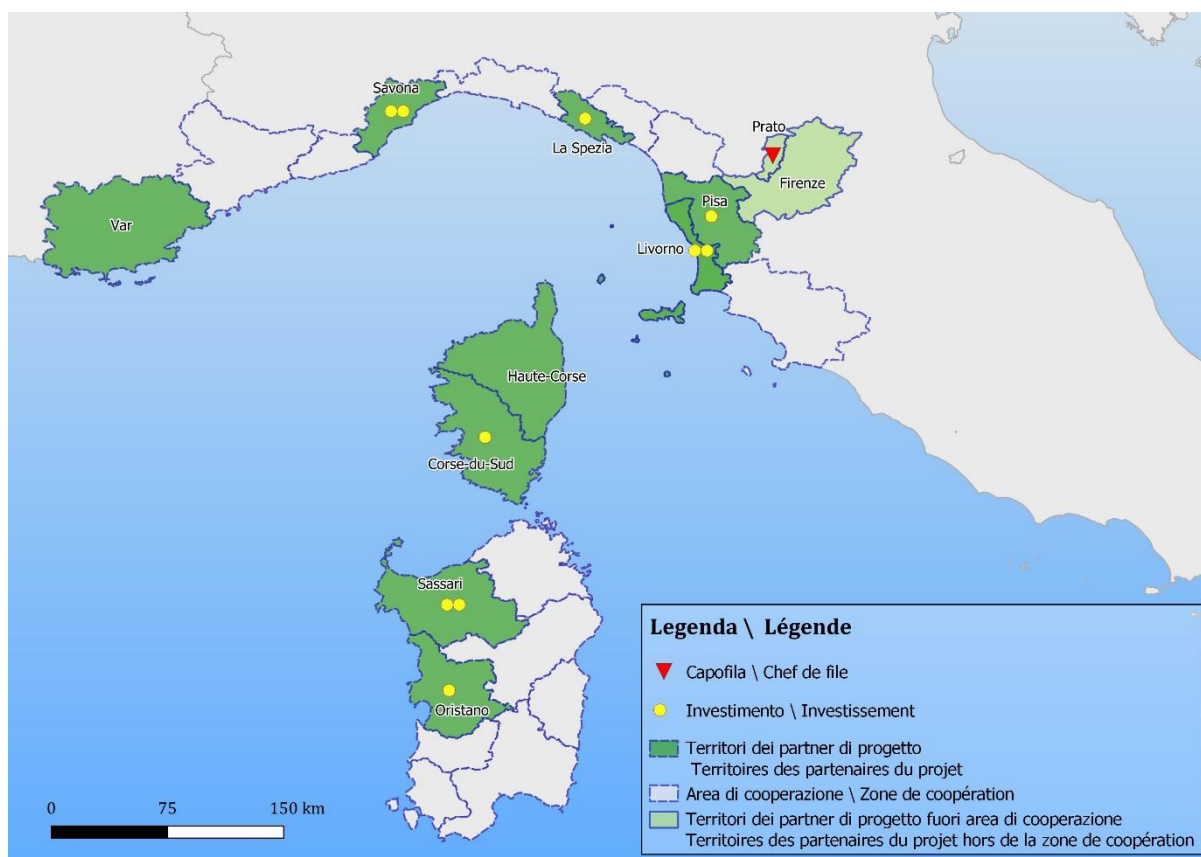
Internes à la zone du programme

1. Commune de Livourne – Livourne, Région Toscane
2. Commune de Rosignano Marittimo – Livourne, Région Toscane
3. Commune d'Alghero – Sassari, Région Sardaigne
4. Commune de Sassari – Sassari, Région Sardaigne
5. Commune d'Oristano – Oristano, Région Sardaigne
6. Commune de la Spezia – La Spezia, Région Ligurie
7. Commune de Savone – Savone, Région Ligurie
8. Commune de Vado Ligure – Savone, Région Ligurie
9. Communauté d'Agglomération de Bastia – Haute-Corse, Région Corse
10. Mairie d'Ajaccio, Direction des Affaires européennes et internationales – Corse-du-Sud, Région Corse
11. Département du Var – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
12. Fondation CIMA (Centre international en monitoring environnemental) – Savone, Région Ligurie

Externes à la zone du programme

13. Association nationale des communes italiennes de Toscane (ANCI) – Prato, Région Toscane

#### 14. CISPEL (Association régionale des entreprises de service public) – Florence, Région Toscane



Le chef de file, l'ANCI Toscane, a formé un partenariat constitué de 14 membres (11 italiens et 3 français), couvrant l'ensemble de la zone du programme. Les partenaires sont tous des organismes de droit public, et la majeure partie d'entre eux sont des autorités territoriales de niveau communal, choisies en fonction de leur exposition au risque inondation. Du côté français, c'est le Département du Var qui centralise, en son sein, les compétences en la matière.

## II – Contexte d'intervention

Les villes situées dans la zone transfrontalière sont de plus en plus sujettes aux effets du changement climatique, qui se traduit généralement en pluies soudaines et intenses dans l'espace urbain, et par conséquent, en inondations. D'ailleurs, les nombreuses inondations ayant eu lieu ces dernières années, ont justement mis en évidence les problèmes relatifs au trop grand nombre de surfaces non perméables dans l'espace urbain. Dans certaines zones du programme, comme en Sardaigne, les périodes de fortes précipitations s'alternent avec d'importantes et longues périodes de sécheresse et de chaleurs, qui pourraient être traitées par des systèmes appropriés d'accumulation et de conservation des eaux. Dans d'autres cas, au contraire, la proximité des fleuves et affluents par rapport aux centres urbains, expose les habitants à des événements catastrophiques importants, ce qui rend les territoires



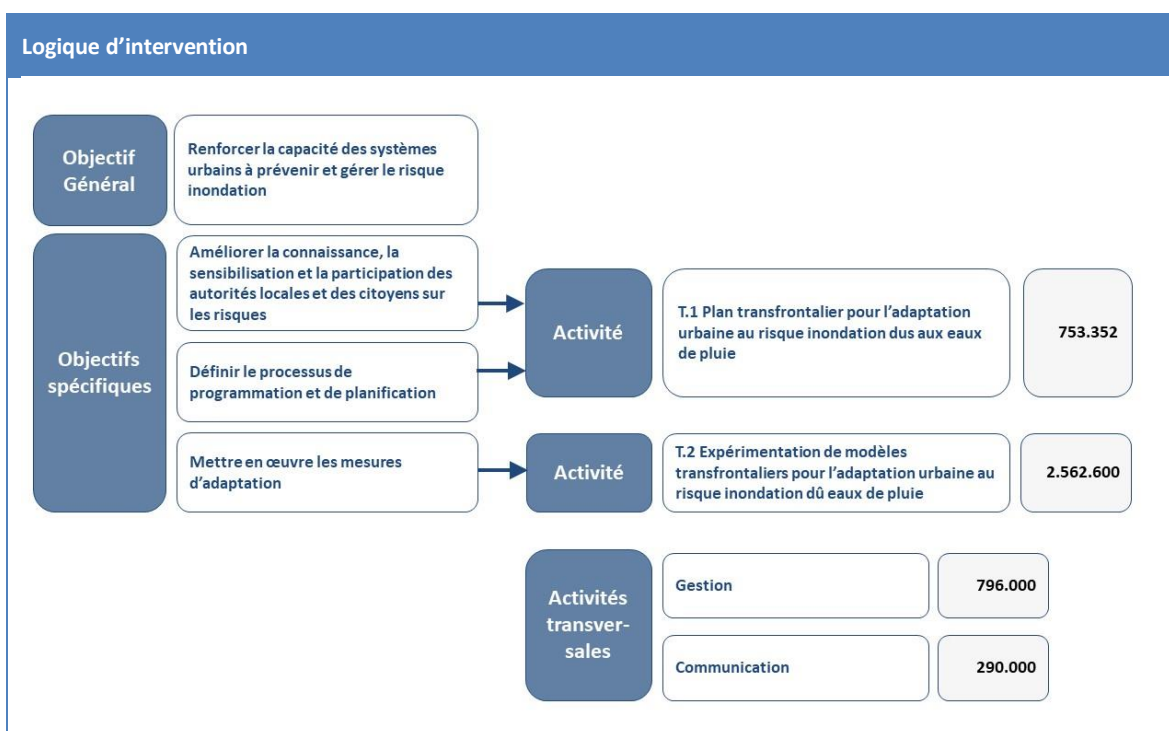
peu sûrs et donc peu attirants pour les citoyens, mais aussi pour les implantations productives et les activités touristiques.

Cadre normatif	
▪	Directive 2007/60/CE relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation
▪	Directive 2000/60/CE sur la qualité des eaux
▪	Stratégie de l'UE sur l'adaptation au changement climatique – COM(2013) 216 final.

Source : Fiche projet

### III – Stratégie d'intervention, résultats attendus

Pour renforcer la capacité des systèmes urbains à prévenir et gérer le risque d'inondation, ADAPT développe trois objectifs spécifiques : améliorer la connaissance et la participation des autorités locales et des citoyens sur les risques (activités T1) ; définir le processus de programmation et de planification (activité T1) ; mettre en œuvre des mesures d'adaptation urbaine (activité T3) ; et réalise 10 investissements.



Source : Élaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R5A1 – Nombre d'institutions publiques adoptant stratégies et plans d'action conjoints pour l'adaptation aux risques prioritaires (hydrologique/inondations, érosion côtière et incendies)	
Indicateur de réalisation	CO20 – Population bénéficiant de mesures de protection contre les inondations (IC 20)	8.760.000
Output correspondant	T2.1 Utilisation de modèles de gestion écosystémiques verts urbains et périurbains pour améliorer la résilience aux inondations	230.000
	T2.2 Réalisation d'infrastructures de drainage (Livourne, Oristano, Alghero, Sassari, Vado Ligure, Savone, La Spezia)	1.000.000

	T2.3 Réalisation de systèmes de surveillance (Rosignano, Cecina, Pise) / d'information (Ajaccio)	<b>530.000</b>
	T2.4 Modèles de validation des interventions d'adaptation	<b>7.000</b>
<b>Indicateur de réalisation</b>	<b>OC1 – Nombre de plans d'action conjoints élaborés</b>	<b>1</b>
<b>Output correspondant</b>	T1.1 Plan conjoint sur l'adaptation des systèmes urbains aux changements climatiques	<b>1</b>

Source : Fiche projet

Groupes cibles		Cible
Administrateurs et fonctionnaires des autorités locales		1.000
Représentants du système économique et social		3.000
Citoyens		1.760.000

Source : Fiche projet

Investissements	Localisation
I1. Chaussée drainante entre la Piazza Matteotti et la Via del Fantasia	Commune de Livourne, Livourne
I2. Système de drainage pour la récolte des eaux de pluie des toits et places des édifices publics	Commune d'Alghero, Sassari
I3. Chaussée drainante avec des blocs couverts d'herbe près du réseau routier entre la Via Marconi et la Via Ricovero, adjacente à la Piazza Pintus	Commune d'Oristano, Oristano
I4. Chaussée drainante et perméable dans la zone verte communale	Commune de Sassari, Sassari
I5. Chaussée drainante dans le complexe P.M Beghi et le parc de Maggiolina	Commune de La Spezia, La Spezia
I6. Chaussée drainante dans les allées des jardins du prolongement en mer – zone Tempietto Boselli	Ville de Savone, Savone
I7. Chaussée drainante à l'école publique « Don Peluffo »	Commune de Vado Ligurie, Savone
I8. Système de surveillance et de prévention des inondations pour les passages souterrains critiques et/ou fortement fréquentés	Commune de Rosignano Marittimo, Livourne
I9. Système d'information sur la gestion du trafic et le stationnement urbain en cas de risque d'inondation	Commune d'Ajaccio, Corse du Sud
I10. Système de surveillance basé sur le développement d'un modèle hydraulique des réseaux d'assainissement de Pise et Cecina	Pise et Cecina, Pise

Source : Fiche projet

## IV – État d'avancement

Lancé en janvier 2017, le pourcentage de dépenses certifiées représente 18% du budget total au 31/12, et a permis de financer principalement les frais relatifs aux conseils et services prodigués, ainsi que certains investissements prévus par la proposition de projet.

État d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>779.065 €</b>	<b>18%</b>
<b>Output</b>	T1 – Plan transfrontalier pour l'adaptation urbaine au risque inondation dus aux eaux de pluie		EN COURS
	T2 – Expérimentation de modèles transfrontaliers pour l'adaptation urbaine au risque inondation dus aux eaux de pluie		EN COURS

Source : Système de suivi Maritime+

Les entretiens avec le chef de file et les partenaires du projet ont confirmé l'organisation initiale et les progrès des activités de la manière suivante :

#### Pour l'activité T1 :

- Les Partenariats Urbains pour l'Adaptation (PUA), composés de parties prenantes urbaines (chambres de commerces, associations, universités et de centres de recherche, etc.) ont été mis en place dans les communes de Livourne, Rosignano, Alghero, Sassari, Oristano, La Spezia, Savone, Vado Ligure, Agglomération de Bastia, Ajaccio et le Département du Var ;
- Des analyses territoriales et thématiques sur l'adaptation aux changements climatiques ont été réalisées afin de regrouper les politiques et bonnes pratiques sur l'adaptation aux changements climatiques avec un focus sur les inondations urbaines dues aux pluies soudaines et intenses dans le domaine local, régional, national et international ;
- Les partenaires Commune de Livourne, Rosignano, Alghero, Sassari, Vado Ligure, Ajaccio et l'ANCI Toscane comme porte-parole, ont signé le Pacte des Maires pour le climat et l'Énergie, s'engageant ainsi à mettre en œuvre un plan d'action local pour l'adaptation en tant que document complémentaire au Plan d'Action pour l'Énergie et le Climat (PAESC) ;
- Des documents d'analyse ont été réalisés sur les profils climatiques de chaque système urbain pour mettre en évidence le degré de vulnérabilité et de danger concernant les communes de Livourne, Alghero, Sassari, La Spezia, Ajaccio et celles du Département du Var.

#### Pour l'activité T2, les investissements suivants sont en cours de réalisation :

- La chaussée drainante entre la Piazza Matteotti et la Via del Fantasia, dans la Commune de Livourne (Investissement 1) ;
- Le système de drainage pour la récolte des eaux de pluie, dans la Commune d'Alghero (Investissement 2) ;
- La chaussée drainante dans le complexe P.M. Beghi et le parc de la Maggiolina dans la Commune de La Spezia (Investissement 5) ;
- Infrastructures vertes pour ralentir l'écoulement des eaux de pluies dans le Département du Var ;
- Le projet définitif pour la chaussée drainante dans les allées des jardins du prolongement en mer dans la Commune de Savone a été approuvé (Investissement 6) ;
- Le projet, avec délibération du conseil municipal, pour l'intervention de réalisation d'une chaussée drainante et perméable dans la Commune de Sassari a été approuvé (Investissement 4) ;
- Les procédures pour l'attribution de marché en vue de la réalisation de la chaussée drainante sur un réseau routier dans la Commune d'Oristano ont été lancées (Investissement 3).

L'activité de communication est transparente et les mises à jour des événements et nouvelles publiées sur le site internet sont nombreuses :

- 9 rencontres “Social ADAPT” de sensibilisation sur le thème destinées aux habitants ;
- 6 journées de responsabilisation dédiées aux opérateurs du secteur et aux parties prenantes impliquées dans la gestion du territoire, pour qualifier leurs compétences et connaissances ;
- 3 réunions du Partenariat Urbain pour (PUA) ;
- 1 workshop à Oristano.

## **V - Résultats obtenus par le projet**

Les résultats obtenus par le projet sont principalement de deux types, immatériels et matériels, et confirment les engagements pris lors de la phase préparatoire (voir les tableaux « groupes cibles » et « investissements » ci-dessus).

Les résultats du premier type sont visibles dans les réalisations de l’activité T1, laquelle prévoit la définition d’une stratégie transfrontalière afin de rendre les systèmes urbains plus résistants aux effets des changements climatiques. À ce titre, la participation active des représentants de la société civile a pu se concrétiser avec la signature des Partenaires Urbains pour l’Adaptation, ce qui a permis de créer des occasions de rencontres organisées entre les institutions et les réalités territoriales. De fait, le projet est une application des normes en vigueur en matière d’adaptation aux changements climatiques, déclinée dans chacune des communes à travers l’élaboration de plans d’action locaux pour la gestion des risques d’inondation. En effet, chaque commune a été amenée à analyser les interventions prévues par leur programmation afin d’identifier celles sur lesquelles il était possible de prendre des mesures. De cette manière, des efforts supplémentaires opérationnels et économiques ont été évités : la dimension et les impacts des interventions déjà prévues ont été augmentés. L’élaboration de ces plans d’action locaux, réalisés grâce au soutien d’un groupe de travail formé d’experts sur le sujet, a permis de définir des lignes directrices qui sont actuellement déjà expérimentées dans de nombreuses communes et qui serviront par la suite de support pour les futures activités de suivi et d’évaluation.

Le second type de résultats, les résultats matériels, sont liés aux investissements infrastructurels qui ont été réalisés dans les villes partenaires du projet et qui ont permis la mise en sécurité de la population et des activités humaines en agissant sur la capacité de réponse des centres urbains aux changements climatiques.

## **VI – Aspects critiques**

La plupart des aspects critiques ont concerné la phase d’acquisition de biens et de services à travers les procédures d’appels d’offre publics. En effet, la publication de ces appels nécessite des temps techniques souvent trop longs compte tenu de l’espace-temps dont dispose un projet comme celui-ci (36

mois). La ville d'Ajaccio a en particulier eu des difficultés durant la phase d'attribution d'un appel d'offre sur l'acquisition de matériels. Les autres partenaires, mis à part quelques retards organisationnels, ont tous été en mesure d'externaliser les travaux et les services.

Les entretiens avec le partenaire du projet ont permis de mettre en évidence un autre point critique, relatif cette fois aux modalités de travail des bureaux des autorités communales, en France et en Italie, lesquels n'ont pas toujours garanti une communication efficiente, conduisant parfois à une perte des informations.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Le projet ADAPT fait partie du Cluster Inondation : il entre particulièrement en synergie avec Proterina3 et TRIG-Eau.

#### Synergies

*Le projet ADAPT réalise des synergies avec les initiatives suivantes :*

- *Proterina-Due, en ce qui concerne l'amélioration et le partage des informations entre les institutions, les citoyens et les communes.*
- *Proterina C, en termes de renforcement des capacités pour les autorités locales, pour la création et l'utilisation d'une plateforme de partage des données*
- *Proterina 3-evolution, pour l'amélioration des systèmes de détection et d'information*
- *PAST pour l'adhésion au Mayors Adapt for Climate and Energy*
- *SYNERGIE (I-F Maritime 2007-2013), en termes de potentialisation des capacités de prévision et de suivi des événements hydrauliques*
- *FABRICA EUROPA (I-F Maritime 2007-2013)*

Source : Fiche projet

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du projet sera principalement garantie à travers deux réalisations:

- 1) La plateforme de projet Agorà Multimediale, réalisée à partir de la précédente plateforme (cofinancée par le programme Maritime 2007-2013), contiendra en effet tout le matériel de renforcement des capacités développées à travers le projet. Les administrateurs et techniciens, en particulier ceux de la zone transfrontalière du haut tyrrhénien, pourront les consulter facilement en créant leur propre espace sur TACU.
- 2) La souscription des PAESC (Plans d'Action pour l'Énergie Durable) engagera les signataires à intégrer une modération et une adaptation afin de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Pour assurer une plus large diffusion de cette pratique, l'ANCI-Ligurie a également été impliquée. Par ailleurs, pour que ces plans d'action restent dans les documents de programmation, d'autres

ressources, nationales et internationales, seront demandées pour financer leur mise à jour et promouvoir de nouvelles interventions.

- 3) Les interventions physiques sur le territoire resteront la propriété des communes où les investissements ont été réalisés. Les frais d'entretien relatifs seront donc à la charge des autorités municipales qui concluront un marché avec des entreprises spécialisées. Cela permettra de réduire considérablement les frais d'entretien exceptionnels liés aux inondations.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

Les entretiens ont révélé que l'approche transfrontalière a été d'une grande aide pour faire face au niveau de fragmentation caractérisant les interventions dans les différents territoires et ainsi proposer une meilleure organisation à l'action des administrations. La définition d'une stratégie transfrontalière unique guidera les autorités locales dans l'adoption de mesures d'adaptation déclinées dans chaque territoire selon ses propres spécificités. Cette approche permet d'obtenir d'importantes économies en termes d'économies d'échelle, et d'activer des interventions plus importantes car elle intègre des ressources financières déjà existantes prévues par les programmations régionales et nationales. De cette manière, il a été possible d'anticiper les obligations normatives en réduisant la probabilité d'encourir des sanctions.

# Proterina3 evolution

## I – Informations générales

**Nom :** Troisième étape de la protection du territoire contre les risques naturels : l'évolution participative de la gestion

**Typologie de projet :** Stratégique thématique

**Appel à projets :** 1er Appel / Lot 1 / Axe 2

**Date de début :** 01/01/2017

**Date de fin :** 01/01/2020

**Site web :** <http://interreg-maritime.eu/web/tdiretegnl/progetto>

Budget total	FEDER	Cofinancement
7.122.118,77 €	6.053.800,96 €	1.122.139,31 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	1.696.449,89 €	24 %
Frais administratifs et de bureau	228.778,64 €	3 %
Frais de séjours et de déplacements	298.138,50 €	4 %
Conseils et services	2.989.549,46 €	42 %
Equipements	1.660.202,28 €	23 %
Infrastructures	249.000,00 €	3 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet :

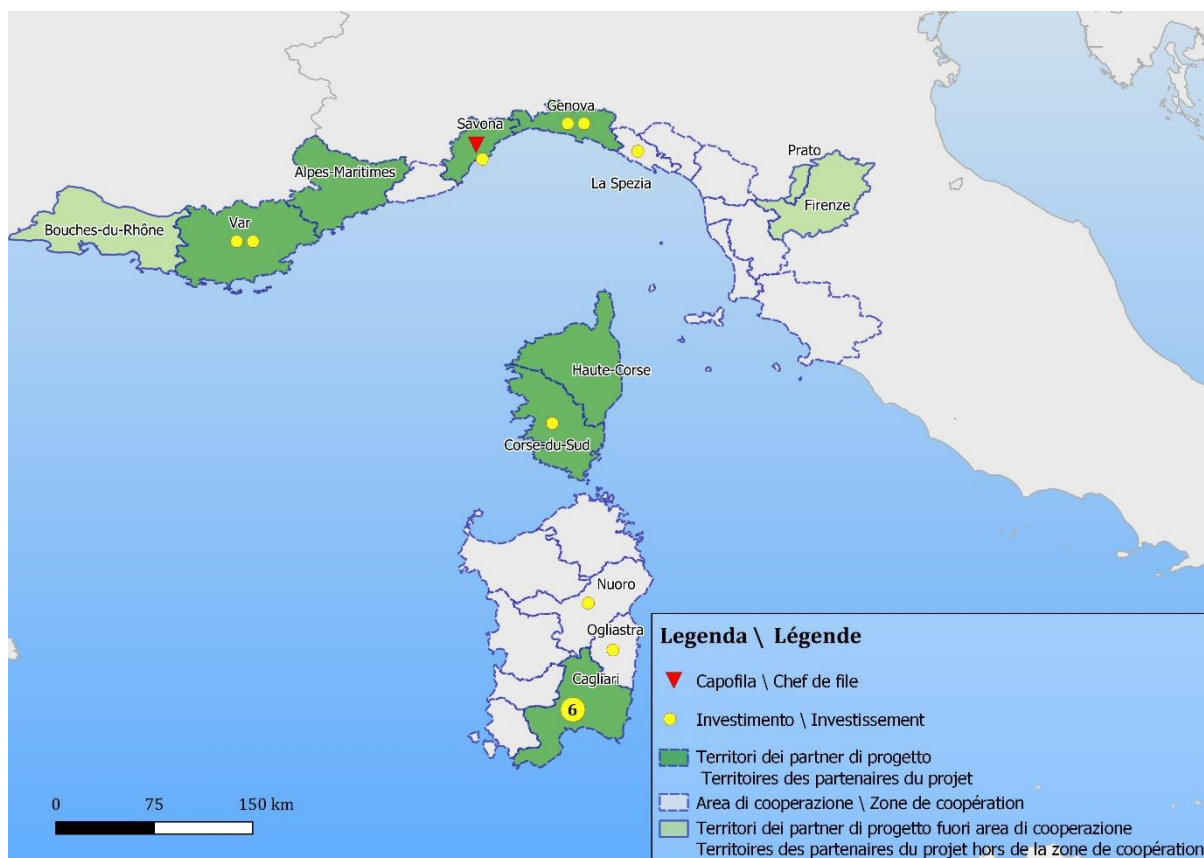
Internes à la zone du programme

1. Fondation CIMA, Centre International en Suivi Environnemental – Savone, Région Ligurie
2. Département du territoire de la Région Ligurie – Gênes, Région Ligurie
3. Ville métropolitaine de Gênes – Gênes, Région Ligurie
4. Office de l'Environnement de la Corse – Haute-Corse, Région Corse
5. Mairie d'Ajaccio – Corse-du-Sud, Région Corse
6. Service départemental d'Incendie et de Secours de la Haute-Corse – Haute-Corse, Région Corse
7. Département du Var – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
8. Ville de Nice – Alpes-Maritimes, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
9. Présidence de la Région Autonome de la Sardaigne – Cagliari, Région Sardaigne

Externes à la zone du programme

10. Région Toscane, Direction Protection du Sol et Protection Civile, Secteur hydrologique régional – Florence, Région Toscane
11. Consortium LAMMA – Florence, Région Toscane
12. Association Nationale des Communes italiennes en Toscane – Prato, Région Toscane
13. Autorité du Bassin du Fleuve Arno – Florence, Toscane

#### 14. Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur – Bouches-du-Rhône, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur



Le chef de file, la Fondation CIMA, mène un partenariat composé de 14 membres, huit italiens et six français, représentant toutes les régions du programme ainsi que trois aires externes à la zone de coopération qui permettent alors au projet de couvrir toute la Toscane. Le partenariat doit sa formation à des expériences de projets financés par la programmation précédente, à savoir Proterina C et Proterina 2, qui réunissaient déjà les mêmes partenaires. Sa structure est caractérisée par la présence d'entités publiques, aussi bien au niveau régional que communal (villes de Gênes et de Nice), et d'organismes possédant des compétences spécifiques sur les thématiques environnementales comme le chef de file du projet, le Centre international en suivi environnemental, qui conduit des études pour l'atténuation du risque d'inondation et de glissement de terrain et représente le centre d'expertise italien en matière de protection civile. En outre, la présence des cinq régions, compétentes dans la mise en œuvre des directives européennes et en matière de planification et de programmation, garantit le caractère stratégique du programme.



## II – Contexte d'intervention

Le risque d'inondation concerne depuis toujours la zone de coopération dans son ensemble et de manière générale la Méditerranée. Mais les phénomènes corrélatifs à cette menace se sont ultérieurement intensifiés à cause des effets du changement climatique, donnant lieu à des événements toujours plus difficiles à prévoir si des instruments de suivi adéquats ne sont pas mis à disposition. Par ailleurs, le manque de sensibilisation sur le sujet, que ce soit de la part des citoyens ou des autorités, contribue à exposer majoritairement les territoires à ces risques, ébranlant ainsi la capacité de résilience des communautés et des écosystèmes. Dans ces conditions l'utilisation de nouveaux instruments de suivi, de prévention et d'alerte, détient un rôle fondamental dans la limitation du poids économique généralement requis par les interventions ex-post événement inondation.

### Cadre normatif de référence

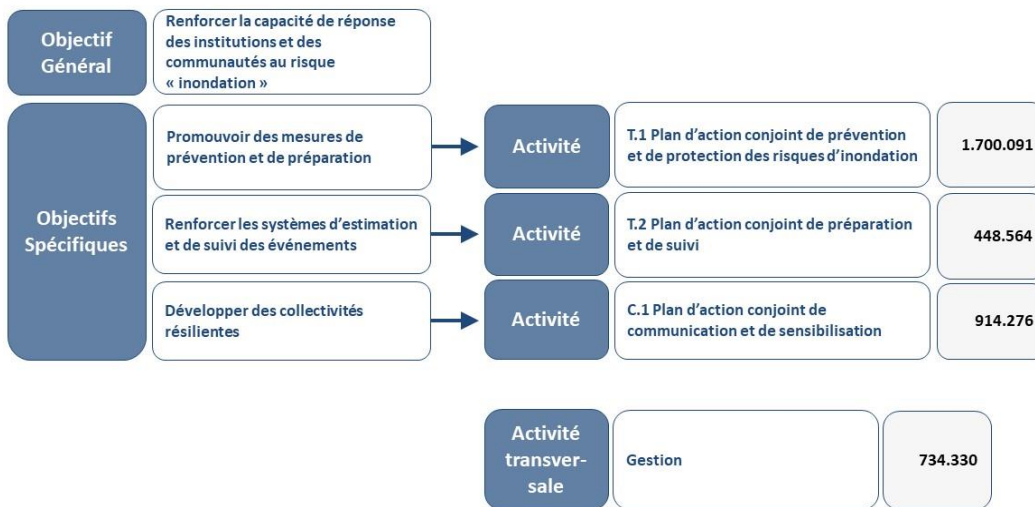
- *Directive 2007/60CE sur le risque d'inondation*
- *Directive 2000/60CE sur la qualité des eaux*
- *Stratégie de l'UE d'adaptation aux changements climatiques – COM (2013) 216 final.*

Source : Fiche projet

## III – Stratégie d'intervention

Le projet intervient dans le cadre des compétences des institutions et des communautés à répondre au risque « inondation » et en particulier à renforcer leurs connaissances en matière : d'observation des phénomènes liés à de tels risques ; de communication et sensibilisation sur le thème ; d'introduction des instruments de participation pour la communauté. Pour atteindre ces objectifs, le projet réalise deux plans d'actions conjoints et 15 investissements et infrastructures.

## Logique d'intervention



Source : Version de la Fiche projet

Indicateur de Programme	R5A1 – Nombre d'institutions publiques adoptant stratégies et plans d'action conjoints pour l'adaptation aux risques prioritaires	
Indicateur de réalisation	CO20 – Population bénéficiant de mesures de protection contre les inondations (IC 20)	8.384.000
Output correspondant	T1.2 Maîtrise des crues publiques (projet pilote pour la protection des structures publiques)	14.000
	T1.3 Jardin de pluie (projet pilote d'infrastructure verte)	5.000
	T1.4 Parc urbain (projet pilote d'utilisation d'un parc urbain avec réservoir de laminage)	5.000
	T1.5 Résistance aux inondations fonction identitaire	10.000
	T2.3 Renforcement des systèmes de prévision et de suivi	6.500
	T2.4 Renforcement des systèmes de communication	1.850.000
Indicateur de réalisation	OC1 – Nombre de plans d'action conjoints élaborés (IS 2)	3
Output correspondant	T1.1 PAC prévention et protection	1
	T2.1 PAC Préparation et suivi	1
	T2.2 PAC Communication	1

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Citoyens résidant dans la zone de coopération	6.500.000
Maires des Communes de la zone de coopération	1.400
Techniciens en charge de la planification à échelle régionale	50

Source : Fiche projet

Investissements et infrastructures	Localisation
I.1 : Projet pilote de réalisation de parc urbain avec structure de réservoir de laminage	Cagliari, Sardaigne

I.2 : Mise en œuvre des interventions de maîtrise des crues pour réduire la vulnérabilité des édifices publics sensibles	La Spezia, Ligurie
I.3 : Mise en œuvre des interventions de maîtrise des crues et post-équipement pour réduire la vulnérabilité des édifices publics sensibles	Nuoro, Sardaigne
I.4 : Mise en œuvre des interventions de maîtrise des crues pour la conservation en matière d'identité	Savone, Ligurie
I.5 : Jardin de pluie	Genova, Ligurie
I.6 : Renforcement des instruments de prévision et de suivi RLIG	Genova, Ligurie
I.7 : Renforcement du réseau fiduciaire hydro-thermo-pluviométrique de Protection civile dans le Bassin de Flumendosa	Ogliastra, Sardaigne
I.8 : Renforcement des instruments de prévision et de suivi à Ajaccio	Corse-du-Sud
I.9 : Renforcement des instruments de suivi VAR-CAVEM	Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
I.10 : Acquisition et développement d'une plateforme de prévision pour le Var	Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
I.11 : Système expérimental de prévision et de suivi des crues	Cagliari, Sardaigne
I.12 : Plateforme de modélisation, simulation et planification à vocation transfrontalière	Cagliari, Sardaigne
I.13 : Renforcement des instruments de prévision et suivi RTOS	Cagliari, Sardaigne
I.14 : Totem pour le développement de la culture du risque	Cagliari, Sardaigne
I.15 : Mise en place d'une infrastructure GNSS Météo pour la collecte des données météorologiques maritimes	Cagliari, Sardaigne

Source : Fiche Projet Proterina3-evolution

## IV – Etat d'avancement

Initié en janvier 2017, le projet programme sa finalisation au cours des premiers mois de l'année 2020. Le système de suivi de Maritime+ révèle que les activités T1 et T2 sont en cours de réalisation et que les dépenses certifiées du projet au 31 décembre 2018, sont équivalentes à 30%.

Etat d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>2.151.971</b>	<b>30%</b>
<b>Output</b>	T1 Plan d'action conjoint de prévention et de protection		EN COURS
	T2 Plan d'action conjoint de préparation et de suivi		EN COURS

Source : Système de suivi Maritime+

Les données concernant les dépenses certifiées concordent avec l'état actuel de réalisation des *outputs*, selon les informations fournies par le chef de file lors des entretiens.

Le projet a notamment terminé toutes les interventions prévues en termes de prévention, c'est-à-dire : le projet pilote de réalisation du parc urbain avec structure de réservoir de laminage en région Sardaigne (I1) ; la mise en œuvre des interventions de maîtrise des crues pour réduire la vulnérabilité des édifices publics sensibles en région Ligurie et Sardaigne (I2 et I3 - presque complétés) ; la mise en œuvre des interventions de résistance aux inondations pour la conservation de la fonction identitaire en Région Ligurie (I4), qui a concerné le centre historique de la commune d'Albenga, reconnue comme étant le site possédant une identité culturelle plus importante ; et le Jardin de pluie en région Ligurie.

Concernant les interventions de renforcement des instruments de suivi, le projet a terminé : le renforcement des instruments de prévision et de suivi à Ajaccio en région Corse (I18) ; et le système expérimental de prévision et de suivi des crues à Nizza, où des caméras à fibre optique très innovantes suivant le niveau du torrent ont été installées (I11).

## **V – Résultats obtenus par le projet**

L'état d'avancement du projet permet de déterminer les résultats atteints jusqu'à présent, conformément aux prévisions de la fiche projet. Ainsi, Proterina 3-evolution a identifié ses groupes cibles, c'est-à-dire les populations des territoires sur lesquels les investissements infrastructurels comme les parcs urbains ou le renforcement des édifices scolaires (intervention de *maîtrise des crues*), mais aussi celles des zones couvertes par les systèmes météo et radar qui, en facilitant les capacités de prévision des événements, produisent des retombées à large échelle. Pour l'instant, sont donc couverts : 10 communes de Ligurie ; Ajaccio et toutes les communes alentour ; Nice et toutes les communes alentour ; Saint-Tropez ; des communes du département du Var.

Concernant la promotion des instruments de participation de la communauté, l'exemple de l'intervention dans la Commune d'Albenga représente un cas concret de comment, à travers la participation préliminaire des citoyens, il est possible de réaliser des plans d'action qui tiennent aussi compte du patrimoine culturel d'un territoire afin d'en préserver l'identité.

## **VI – Aspects critiques**

L'entretien avec le chef de file du projet a permis d'identifier certaines critiques surtout dans la phase de coordination des compétences entre les partenaires français et italiens. Par exemple, en France, l'activité de protection civile est très limitée et les compétences possédées sont variées sur toute la chaîne de gestion de la thématique (de l'Etat aux régions). Il en est alors ressorti que très souvent, les entités de même niveau comme les régions, possédaient en fait des compétences très différentes et cela a rendu difficile la coordination des activités. En outre, pendant la réalisation du projet, des changements organisationnels et donc des transmissions de compétences ont eu lieu, ce qui a accentué les difficultés du projet.

## **VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE**

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Le projet développe des synergies avec Proterina-Due, RESMAR et Proterina C (Maritime 2007-2013).

## Synergies

Le projet Proterina-3 evolution présente des synergies avec les projets suivants :

- Projet Alcotra 2014-2020 URAMET “Unione Radar METeorologici” ;
- Le projet H2020 ANYWHERE.

Source : Fiche projet

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

Les plans d'action de prévention et de suivi produits dans le cadre de ce projet enveloppent les contenus qui pourront être utilisés dans les régions pour programmer, à l'avenir, les interventions de protection contre le risque d'inondation. En ce sens, les tables rondes organisées entre les acteurs institutionnels renforcent leur coopération et leur volonté politique à traiter de la thématique de manière conjointe. En outre, la rédaction de lignes directrices pour la mise en œuvre des contrats de rivière favorisera l'utilisation de cet instrument volontaire de planification (surtout dans le contexte italien), très efficace pour encourager les mesures de manutention des rivières et la réalisation d'interventions de protection et de valorisation environnementale ainsi que la participation de la communauté dans les activités d'atténuation et d'adaptation au risque d'inondation. Enfin, tous les investissements infrastructurels et les actions pilotes réalisés jusqu'à présent, resteront évidemment utilisables dans les prochaines années par toutes les communes et donc par toute la population de ces territoires.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

Le programme a permis de faire un pas en avant par rapport aux modalités avec lesquelles les administrations et les acteurs du projet gèrent le risque « inondation ». Les régions doivent honorer les obligations qui leur sont imposées par les directives communautaires, mais grâce au soutien du programme, elles ont eu la possibilité d'utiliser des instruments plus innovants et efficaces. D'après les entretiens, elles ont ainsi mis en œuvre des mesures difficilement réalisables autrement et ont rejoint des niveaux d'approfondissement très pertinents sur ce thème, à tel point qu'elles ont réussi à les porter à l'attention des acteurs clés dirigeant la protection civile en Italie.

# T.R.I.G – Eau

## I – Informations générales

**Nom** : Transfrontaliérité, résilience, innovation et gouvernance pour la prévention du risque hydrologique

**Type de projet** : Stratégique thématique

**Appel à projets** : 1<sup>er</sup> Appel / Lot 1 / Axe 2

**Date de début** : 01/03/2017

**Date de fin** : 29/02/2020

**Site internet** : <http://interreg-maritime.eu/web/t.r.i.g-eau>

Budget total	FEDER	Cofinancement
2.091.370 €	1.777.664 €	313.705,53 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	489.116,94 €	24 %
Frais administratifs et de bureau	73.367,54 €	4 %
Frais de séjours et de déplacements	93.207,02 €	4 %
Conseils et services	800.678,71 €	38 %
Equipements	210.000 €	10 %
Infrastructures	425.000 €	20 %

Source : Fiche projet

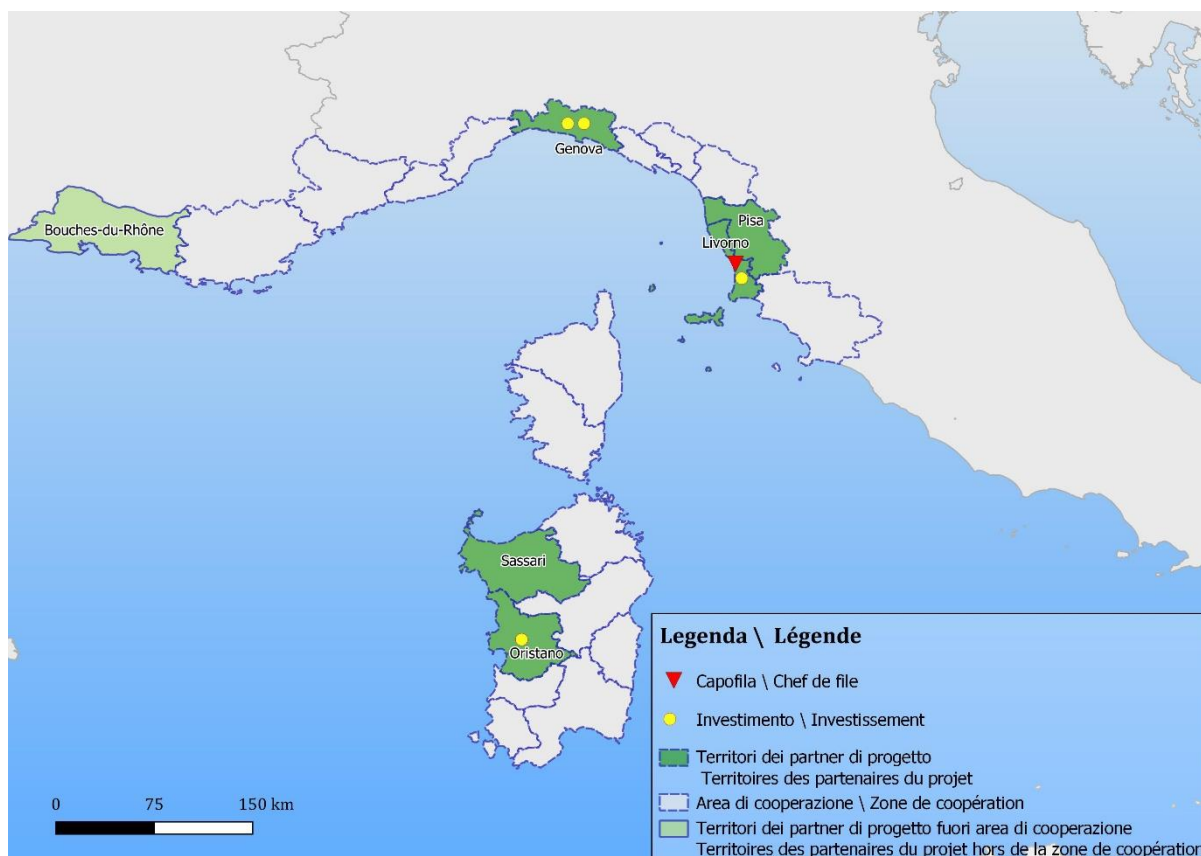
Les partenaires du projet :

Internes à la zone du programme

1. Consortium de Bonifica 5 Toscana Costa – Livourne, Région Toscane
2. Commune de Campo nell'Elba – Livourne, Région Toscane
3. Ecole supérieure des études universitaires de perfectionnement Sant'Anna – Pise, Région Toscane
4. Université des études de Sassari – Sassari, Région Sardaigne
5. Commune de Solarussa – Oristano, Région Sardaigne
6. Autorité du parc de Portofino – Gênes, Région Ligurie
7. Université des études de Gênes – Gênes, Région Ligurie
8. Commune de Camogli – Gênes, Région Ligurie

Externes à la zone du programme

9. Agences des Villes et des Territoires Méditerranéens Durables – Bouches-du-Rhône, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
10. Ea Eco-Entreprises (EACO) – Bouches-du-Rhône, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur



Le chef de file du projet est le Consortium de Bonifica 5 Toscana Costa, qui intervient en respect de la loi régionale 79/2012. Il est l'acteur qui contrôle la fonctionnalité des cours d'eau et s'occupe de la gestion, de l'entretien, des travaux de mise en valeur des terres et d'irrigation. Le Consortium a ainsi réuni un partenariat composé de 10 membres, 8 italiens et 2 français, les deux derniers étant externes à la zone de coopération. La majorité de ces partenaires sont des organismes de droit public (universités, communes ou organismes de gestion des parcs), à l'exception d'Ea Eco-entreprises, un réseau d'entreprises qui soutient les réalités entrepreneuriales de l'économie circulaire.

## II – Contexte d'intervention

Le projet s'insère dans le cadre des stratégies d'adaptation aux changements climatiques, qui promeut des actions de gouvernance et de gestion durable des territoires à travers une meilleure connaissance des thématiques environnementales et des comportements responsables envers le patrimoine naturel et urbain. La zone de coopération est particulièrement riche en zones urbaines et naturelles, plus exposées au risque hydrogéologique, défini comme les effets induits sur un territoire suite au dépassement des niveaux hydrométriques des cours d'eau du réseau hydrographique et d'écoulement des eaux de pluie. Prendre en considération ce risque, savoir l'anticiper et le contrôler revient à préserver la valeur historico-culturelle d'un territoire, de son paysage et de son environnement.

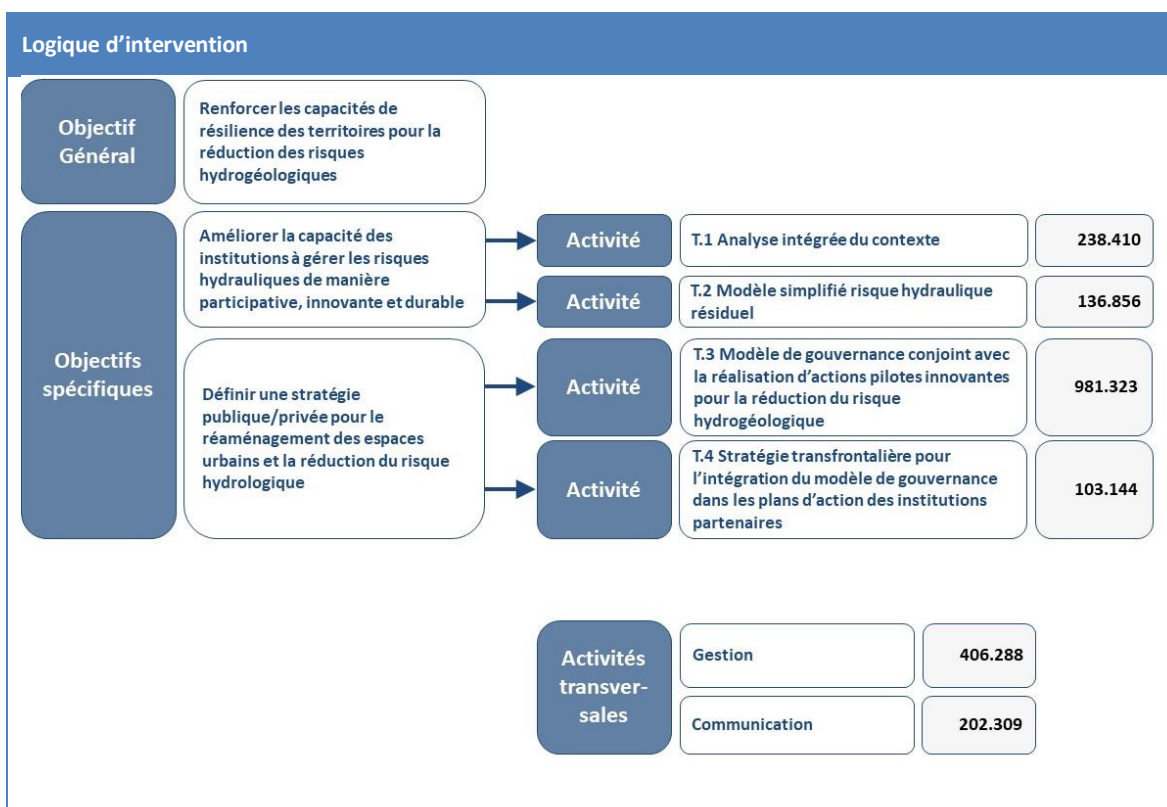
#### Cadre normatif de référence :

- *Stratégie européenne pour les changements climatiques et Conclusions du Conseil du 13/06/2013*
- *Stratégie européenne pour l'Adaptation au changement climatique et stratégie européenne 2020*
- *Stratégie nationale italienne d'adaptation aux changements climatiques du MATTM*
- *Harmonisé avec le PAI PGRA, Plan de gestion des eaux, plan environnemental énergétique régional et le PIT avec la valeur du plan paysage en Toscane*
- *Conforme au plan d'extraction des bandes fluviales, plan triennal de programmation de la région pour l'étude et la conception de travaux pour atténuer le risque hydrologique en Sardaigne*
- *Programme opérationnel FEDERE Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 2014-2020 Risques sécurité sûreté, qui promeut des solutions multidisciplinaires*
- *Directive 2000/60/CE relative à la tutelle des eaux du bassin hydrographique*

Source : Fiche projet

### III – Stratégie d'intervention, résultats attendus

Pour renforcer la capacité de résilience des territoires, le projet développe 2 objectifs spécifiques. Le premier, l'amélioration de la capacité des institutions à gérer le risque, est réalisé à travers les activités T1 et T2. Le second, définir d'une stratégie publique/privée pour le réaménagement des espaces urbains, est réalisé avec les activités T3 et T4. Par ailleurs, T.R.IG-Eau réalise 4 investissements.



Source : Elaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R5A1 – Nombre d'institutions publiques adoptant stratégies et plans d'action conjoints pour l'adaptation aux risques prioritaires (hydrologique/inondations, érosion côtière et incendies)	
Indicateur de réalisation	CO20 – Population bénéficiant de mesures de protection contre les inondations (IC 20)	1.200



Output correspondant	T3.2.1 – action de <i>deculverting</i> (action pilote pour déterrer les rivières urbaines, infrastructure verte)	400
	T3.2.1 – SUDs (action pilote, système durable de drainage urbain)	300
	T3.4.1 – Collecte des eaux de pluie (réaménagement des terrassements anthropiques pour protéger la population de de la zone de San Fruttuoso de Camogli)	500
Indicateur de réalisation	OC1 – Nombre de plans d’action conjoints élaborés (IS 2)	1
Output correspondant	T1.1.1 Document d’analyses intégrées du contexte transfrontalier	0
	T2.1.1 O4.1 Modèle simplifié du risque hydraulique résiduel	0
	T3.1.1 Modèle de gouvernance conjoint	0
	T4.1.1 Document politique T.R.I.G.Eau	1
	T4.2.1 Protocole d’accord pour l’intégration du modèle de gouvernance dans les plans d’action des partenaires	0

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Fonctionnaires	20
Agents publics	10
Techniciens du secteur	20
Etudiants universitaires	40
Etudiants des écoles primaires et secondaires	100
Citoyens	2.000
Entreprises	20

Source : Fiche projet

Investissements	Localisations
11. Modèle simplifié du risque hydraulique résiduel	Gênes – Ligurie
12. Travaux de réaménagement d’un tronçon urbain du cours d’eau « Gorgolinato » grâce à une intervention de re-naturalisation et de déterrement	Zone artisanale de la Pila – Commune de Campo nell’Elba, Toscane
13. Atténuation du risque inondation à travers des actions visant à restaurer la perméabilité des sols urbains et leur capacité à drainer et à évacuer les eaux de pluie	Quartier Sa Pauli – Commune de Solarussa, Sardaigne
14. Action pilote pour la réduction du risque hydrogéologique en Ligurie – intervention de récupération des eaux de pluie (terrasses)	San Fruttuoso di Camogli, Ligurie

Source : Fiche projet

## IV – Etat d’avancement

Le projet, deux ans après son lancement, présente un pourcentage de dépenses certifiées équivalant à 28%, et ayant permis le financement des coûts administratifs (48%), les frais en conseils (45%) et enfin les travaux infrastructurels (6%).

Etat d’avancement du projet		n.	%
Dépenses certifiées au 31 décembre 2018		584.259 €	28%
Output	T1 – Analyse intégrée du contexte		TERMINE
	T2 – Modèle simplifié risque hydraulique résiduel		EN COURS
	T3 – Modèle de gouvernance conjointe avec la mise ne œuvre d’actions pilote innovantes visant à réduire les risques hydrogéologiques		EN COURS

	T4 – Stratégie transfrontalière pour l’intégration du modèle de gouvernance dans les plans d’action des institutions partenaires	EN COURS
--	--	----------

Source : *Système de suivi Maritime+*

Les entretiens avec le chef de file et le partenaire du projet ont confirmé l’état d’avancement.

Pour l’activité T1 : un document de 30 pages environ a été produit (en italien et en français). Il s’agit des résultats d’une analyse intégrée entre le contexte italien et français afin de construire un cadre de références sur les capacités existantes en termes de gestion et de prévention du risque inondation, en portant une attention particulière au problème de ruissellement des eaux de pluie dans l’espace urbain et à la réalisation d’infrastructures vertes pour leur gestion.

Pour l’activité T2 : l’Université de Gênes a procédé à un appel d’offres pour l’attribution du service d’ingénierie du logiciel relatif à la définition d’un modèle simplifié, qui permet de mesurer l’impact d’interventions de drainage urbain pour atténuer le risque de défaillance du réseau de drainage.

Pour l’activité T3 : des trois actions pilotes prévues pour la réduction du risque hydrogéologique en Toscane, Ligurie et Sardaigne, le premier lot de travaux effectué à San Fruttuoso dans la commune de Camogli est désormais clos. Il s’agissait de reconstruire des murs en pierre et de consolider des terrasses préexistantes (montant total € 37.320).

Pour la T4 : les partenaires ont commencé à recueillir les Lettres d’Intentions. Le nombre des signataires (environ 50), supérieur à la cible préfixée, leur a permis de commencer à réfléchir au passage au protocole d’accord.

L’activité de communication a réalisé de nombreuses initiatives participatives (événements de sensibilisation, conférences nationales, workshops thématiques), telles qu’observables sur le site internet du projet, et qui ont impliqué différents types d’acteurs locaux (résidents, acteurs institutionnels, acteurs économiques, communauté scientifique). Cette approche participative est aussi présente dans les tables de co-planification mises en place dans chaque territoire. Celles-ci ont été pensées comme des lieux de réflexion pour échanger sur les aspects critiques relatifs aux changements normatifs ou partager les connaissances et les expériences.

## V - Résultats obtenus par le projet

Les entretiens ont confirmé les résultats obtenus, conformément à la fiche projet. À partir de l’état d’avancement du projet, on peut identifier les résultats suivants :

- L’analyse intégrée du contexte normatif entre la France et l’Italie a permis de fournir une base de connaissances sur les instruments et les normes existants dans l’espace transfrontalier, avec un approfondissement sur les particularités spécifiques et topographiques du territoire. Elle se

présente ainsi comme une base permettant de mettre en place un système de gouvernance transfrontalier pour la gestion du risque d'inondation.

- L'activité T2 a permis de structurer un modèle simplifié à mettre à la disposition des techniciens du secteur non-experts pour évaluer l'efficacité des interventions de drainage urbain préparatoires à la programmation d'actions destinées à minimiser le risque résiduel. Gérer le risque résiduel signifie savoir définir, en amont, quelle part du risque est encore présente quand les structures de protection ne peuvent plus assurer leur rôle à cause de l'intensité de l'événement qui dépasse les critères de dimensionnement.
- La réalisation du premier lot de travaux pour l'action pilote à San Fruttuoso dans la ville de Camogli a permis de réhabiliter et requalifier les terrasses anthropiques protégeant la population résidente et les biens culturels et environnementaux.

## VI – Aspects critiques

L'entretien avec le chef de file a permis d'identifier les problématiques suivantes :

- Insuffisance de la base de données pour la calibration/validation du logiciel de modélisation du risque hydraulique résiduel, nécessaire pour le modèle d'un cas pilote ; problème en partie résolu via l'utilisation de données de la littérature ou des hypothèses raisonnables en se référant à des domaines analogues afin de réaliser des modèles de cas simplifiés
- Ressources humaines insuffisantes dans le cas de la Ville de Campo à cause d'une administration continuellement changeante et de ressources humaines toujours différentes dans l'Agence des villes et territoires méditerranéens durables
- Difficultés juridico-administratives pour la réalisation des interventions pilotes sur les territoires
- Difficultés à faire signer le protocole d'accord ou à faire prendre des engagements concrets de la part des parties concernées
- Difficultés relatives à la coordination d'un partenariat ample et varié.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

#### Synergies

- *Projet LIFE, REWAT "Sustainable WATER management in the lower Cornia valley through demand REDuction, aquifer REcharge and river Restoration" pour développer une stratégie participative pour la gestion durable des ressources hydrauliques et le développement socio-économique du Val de Cornia (Livourne) ;*
- *Aqua-Add (Interreg IVc) pour la promotion de la gestion intégrée des eaux;*

- *RISK NAT (Alcotra 2007-2013) pour la constitution d'un Pôle transfrontalier sur les risques naturels ;*
- *Projet européen WE @ US (Water Efficiency in European Urban Areas) visant à mettre en réseau l'excellence européenne en matière de gestion des eaux urbaines.*

Source : Fiche projet

## **Durabilité des résultats dans le temps**

La durabilité du projet est garantie grâce à différentes réalisations :

Activité T2 : Le modèle de référence pour la simulation de la réponse hydrologique-hydraulique d'un réseau de drainage urbain est le *Storm Water Management Model*, qui se base sur une structure de modélisation *open source*.

Activité T3 : la durabilité de l'action pilote à San Fruttosio se trouve dans la permanence physique des nouvelles interventions infrastructurelles.

Activité T4 : le protocole d'accord formalise l'engagement des parties concernées et des partenaires à garantir la durabilité du projet et de ses résultats (reproduction, perspective de développement, intégration des résultats, actions opérationnelles).

## **Valeur ajoutée communautaire**

Le projet, en termes de réalisations et d'objectifs, participe à la mise en œuvre des Directives européennes 2000/60/CE et 2007/60/CE. Il est également conforme à la Stratégie européenne d'adaptation aux changements climatiques d'après les Conclusions du Conseil du 13/06/2013. Par ailleurs, conformément à la Stratégie EU 2020, T.R.I.G-Eau promeut une croissance intelligente, avec des investissements dans la formation, la recherche et l'innovation durable par son choix de mettre en œuvre des interventions vertes inclusives et basées sur la nature, puisqu'elle soutient l'information et la participation active de nombreux acteurs.

Le projet vise en particulier à définir, tester et valider des procédures et des outils partagés pour la gestion du risque hydraulique dans l'espace urbain, en conformité avec ce qui est indiqué par la Directive Inondation. Il a en effet été observé que, même sans prendre en considération le risque inondation dû à l'écoulement d'eaux de pluie en surface, il manque une définition univoque du risque hydraulique et une homogénéisation des paramètres d'évaluation de ce même risque dans les planifications territoriales.

# SICOMAR plus

## I – Informations générales

**Nom :** Système transfrontalier pour la sécurité en mer contre les risques de la navigation et pour la sauvegarde de l'environnement marin

**Type de projet :** Stratégique territorial

**Appel à projets :** 2<sup>ème</sup> Appel / Lot 1 / Axe 2

**Date de début :** 01/06/2018

**Date de fin :** 31/05/2021

**Site internet :** <http://interreg-maritime.eu/web/sicomarplus>

Budget total	FEDER	Cofinancement
6.688.230,14 €	5.684.995,62 €	1.003.234,52 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	2.185.396,50 €	33 %
Frais administratifs et de bureau	289.813,40 €	4 %
Frais de séjours et de déplacements	212.071,73 €	3 %
Conseils et services	2.153.307,41 €	32 %
Equipements	1.847.641,10 €	28 %

Source : Fiche projet

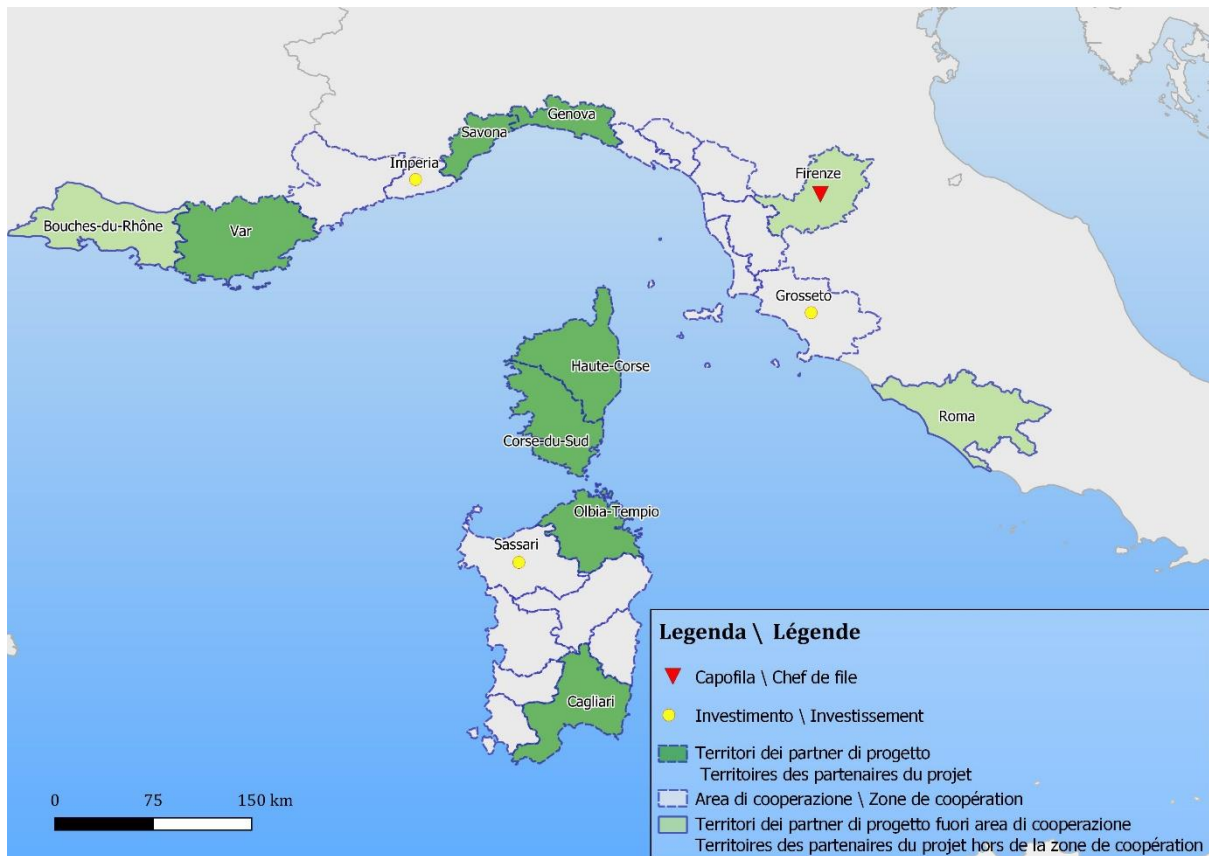
Les partenaires du projet :

Internes à la zone du programme

1. Agence régionale pour la protection de l'environnement ligurien (ARPAL) – Gênes, Région Ligurie
2. Fondation CIMA, Centre international en monitoring environnementale – Savone, Région Ligurie
3. Université des études de Gênes (UNIGE) – Gênes, Région Ligurie
4. Agence régionale pour la protection de l'environnement de la Sardaigne – Cagliari, Région Sardaigne
5. Parc National de l'Archipel de la Maddalena (PNALM) – Olbia-Tempio, Région Sardaigne
6. Office de l'Environnement de la Corse (OEC) – Haute-Corse, Région Corse
7. Office des Transports de la Corse (OTC) – Corse-du-Sud, Région Corse
8. Institut français de recherche et d'exploitation de la Mer (IFREMER) – Haute-Corse, Région Corse
9. Service départemental d'incendie et de secours de la Haute-Corse (SDIS 2B) – Haute-Corse, Région Corse
10. Communauté de communes du golfe de Saint-Tropez (CCGST) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
11. Université de Toulon (UTLN) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Externes à la zone du programme

12. Laboratoire de monitoring et de modélisation environnementale pour le développement durable (LaMMA) – Florence, Région Toscane
13. Région Toscane – Florence, Région Toscane
14. Conseil National de la Recherche (CNR) – Rome, Région Latium
15. Commandement général du Corps de la Capitainerie du Port, Garde Côtière (COGECAP) – Rome, Région Latium
16. Bataillon de Marins Pompiers de Marseille (BMPM) – Bouches-du-Rhône, Région Provence-Alpes-Côte d’Azur



Le chef de file du projet est la Région Toscane, autorité responsable de l’aménagement du territoire maritime côtier possédant des compétences dans la gouvernance intégrée de la zone marine toscane. Le partenariat est composé de 16 partenaires (9 italiens et 5 français), qui couvrent la totalité de la zone de coopération et englobent également 3 territoires externes représentés par la Région Toscane (Florence), le Conseil National de la Recherche (Rome) et le Bataillon de Marins Pompiers de Marseille. Le partenariat a capitalisé l’expérience acquise dans le cadre du projet Sicomar, financé lors de la précédente programmation de Maritime, et qui a impliqué des acteurs provenant du monde académique et des institutions engagées dans le domaine de la sécurité maritime. La logique de sélection de ce nouveau partenariat est donc restée la même, car la précédente expérience a prouvé que la combinaison de ces deux typologies de partenaires produit des instruments pratiques et innovants pour la gestion des risques liés à la navigation et à la sauvegarde de l’environnement marin. Le nouvel élément

de ce partenariat par rapport au précédent est relatif à l'élargissement géographique du programme à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour lequel il a été décidé d'impliquer 3 membres de ce territoire.

## II – Contexte d'intervention

La zone de coopération est affectée par le trafic intense de marchandises et de passagers traversant le Nord de la Méditerranée pour le travail, le tourisme ou dans le cadre de croisières. Cette mobilité d'embarcation contribue à augmenter les risques liés à la navigation, ce qui se traduit parfois, comme ce fut le cas les années passées, par des accidents en mer causant des dommages sur les personnes et les ressources naturelles de la zone. La zone maritime que le projet souhaite protéger est celle du Sanctuaire Pelagos, la principale Aire Spécialement Protégée d'Importance Méditerranéenne (ASPIM), caractérisée par un patrimoine naturel de valeur et soumise à de fortes pressions liées au trafic maritime intense des zones portuaires et des pôles industriels et commerciaux.

Dans ce contexte, il est donc nécessaire de renforcer la sécurité en mer en élargissant le périmètre de la zone maritime contrôlée par des instruments de suivis et des outils pour la gestion des urgences. Conformément à la dimension systémique du contexte, le projet affronte de manière intégrée le thème de la sécurité en mer mais aussi celui de la protection de l'environnement marin transfrontalier.

### Cadre normatif

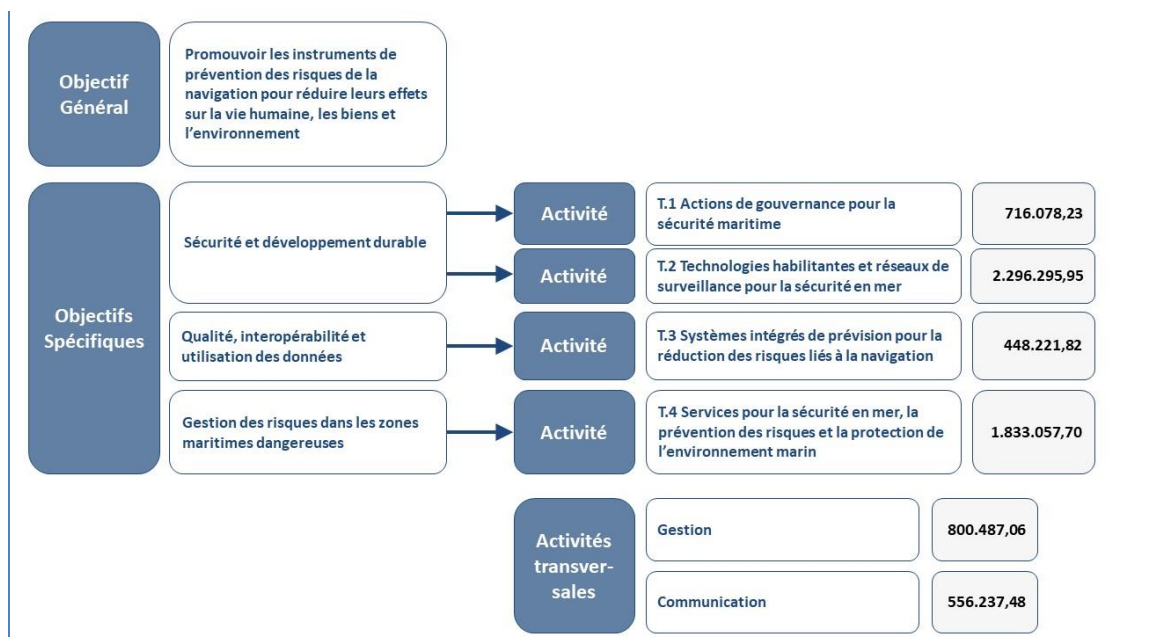
- Directive 2002/59/CE sur la sécurité en mer
- Directive 2008/56/CE sur la protection de l'environnement
- Directive 2014/89/UE sur la planification des espaces maritimes

Source : Fiche projet

## III – Stratégie d'intervention, résultats attendus

Le projet propose des instruments de prévention des risques liés aux activités de navigation et s'articule en trois objectifs spécifiques : le premier consiste à développer le transport maritime en le conciliant avec les mesures de sécurité relatives (activités T1 et T2) ; le deuxième concerne l'utilisation des données et leur accessibilité (activité T3) ; le troisième prévoit l'amélioration de la capacité de gestion des risques dans les zones maritimes les plus dangereuses de la zone de coopération (activité T4). Le projet réalise par ailleurs 3 investissements.

### Logique d'intervention



Source : Elaboration propre fiche projet

Indicateur du Programme	R5B1 – Nombre de sinistres maritimes dans la zone de coopération qui intéressent passagers, travailleurs ou marchandises	
Indicateur de réalisation	OC1 – Nombre de plans d'action conjoints élaborés (IS 2)	2
Output correspondant	T1.1.1 – Plan d'adoption conjoint pour le suivi intégré pour la sécurité et le protocole d'accord pour le partage de données	1,00
	T1.2.1 – Plan d'adoption conjoint pour la sécurité de la navigation et le pilotage dans les zones maritimes dangereuses	1,00
Indicateur de réalisation	O5B1 – Nombre de systèmes conjoints pour la sécurité de la navigation et le monitoring des marchandises dangereuses (IS 1)	7
Output correspondant	T2.1.1 – Système intégré des réseaux et de la haute technologie pour le monitoring marin à des fins sécuritaires	2,00
	T2.2.1 – Système radar Toscane	1
	T2.3.1 – Système radar Sardaigne	0,00
	T2.4.1 – Système radar Ligurie	0,00
	T3.1.1 – Mise en œuvre des systèmes intégrés de prévision pour la sécurité de la navigation	2,00
	T4.1.1 – Dessin, mise en œuvre et mise en système de services pour la sécurité de la navigation	2,00

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Organisme de Droit Public	160,00
Organisme Public	320,00
Organisme Privé	2.280,00
EGTC	4,00
Autres (citoyens, plaisanciers, marins et usagers de la mer)	1.000.000,00
Organisme international	3,00

Source : Fiche projet

Investissements	Localisations
I1. Système radar Toscane	Grosseto
I2. Système radar Sardaigne	Sassari
I3. Système radar Ligurie	Imperia



## IV – Etat d’avancement

Le projet, débuté en juin 2018, prévoit de se terminer en mai 2021. Les activités du projet sont toutes en cours de réalisation alors que le pourcentage des dépenses certifiées équivaut à 2%. Les progrès du projet sont donc encore limités mais l’état d’avancement est cohérent avec ce qui était prévu.

Etat d’avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>118.771,02€</b>	<b>2%</b>
<b>Output</b>	T1 – Actions de gouvernance pour la sécurité maritime		EN COURS
	T2 – Technologies habilitantes et réseaux de surveillance pour la sécurité en mer		EN COURS
	T3 – Systèmes intégrés de prévision pour la réduction des risques liés à la navigation		EN COURS
	T4 – Services pour la sécurité en mer, la prévention des risques et la protection de l’environnement marin		EN COURS

Source : Système de suivi Maritime+

### Pour l’activité T1 :

Les études permettant de définir le cadre de connaissances pour la cartographie des zones les plus exposées aux risques liés à la navigation, ont été lancées. Par ailleurs, les rencontres entre le partenaire CIMA et le Secrétaire de l’Accord ACCOBAMS<sup>13</sup> se sont tenues, afin de présenter le projet et la définition de l’organisation des contenus du cours de formation du personnel navigant.

### Pour l’activité T2 :

Les visites et les activités techniques ont été effectuées afin de préparer le déplacement du radar de Castiglione della Pescaia au site du Mont Verrugoli et la convention entre le gestionnaire du site et LAMMA a été définie. En outre, les analyses de faisabilité pour le positionnement du nouveau système radar en Ligurie et du courantomètre en Sardaigne ont été réalisées.

### Pour l’activité T3 (en avance par rapport aux prévisions) :

Un modèle de soutien pour gérer les urgences en cas de fuites d’hydrocarbures dues à une collision a été réalisé.

### Pour l’activité T4 (en avance par rapport aux prévisions) :

L’activité de cartographie du trafic maritime et la définition de nouveaux services sur le réseau AIS (Automatic Identification System) ont été lancées. La campagne de suivi hivernal de collecte de données sur la présence de cétacés dans la zone du projet a également été initiée.

<sup>13</sup> Accord pour la conservation des cétacés en Méditerranée, en mer Noire et dans les zones atlantiques voisines, signé en 1996 par tous les pays de la mer Méditerranée

## V - Résultats obtenus par le projet

Les objectifs et groupes cibles définis en phase d'élaboration du projet ont été confirmés.

Comme illustré dans la logique d'intervention, la condition préalable à la réalisation des objectifs du projet (la sécurité maritime d'une part, la protection de l'environnement marin de l'autre), est d'améliorer la capacité de collecter et d'élaborer des données, en les rendant interopérables entre eux. Chacune des 4 activités sur lesquelles s'articule le projet, présente de fait, un focus sur le traitement et le partage des données. En effet, le développement d'un réseau de surveillance permet de recueillir des informations de nature océanographique (vagues et courants) de toute la zone transfrontalière et de les rassembler via un modèle de gouvernance commun, capable de réaliser des prévisions plus précises et d'intervenir plus efficacement dans des situations d'accidents et d'urgence.

Malgré le stade encore initial du projet (en cours depuis un peu plus d'un semestre), il est possible d'observer comment, la présence d'acteurs institutionnels pertinents, tel que le Commandement général du Corps de la Capitainerie du Port (acteur national en charge de la gestion des accidents), contribue à mettre directement en application les méthodologies développées et donc à en amplifier la capacité d'impacter sur les thèmes affrontés par le projet.

## VI – Aspects critiques

Les problématiques rencontrées par le projet, même si elles ne représentent pas un obstacle dans l'atteinte des résultats fixés, sont les suivantes :

- Le compte rendu des dépenses qui a concerné principalement le côté français ;
- La coordination du grand nombre de partenaires impliqués (16), considérable pour le CF.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Actuellement, il y a de grandes synergies avec le projet IMPACT (Maritime 2014-2020) qui aborde des thèmes similaires.

#### **Synergies**

*SICOMAR+ développe des synergies avec les projets de la programmation Maritime 2007-2013 :*

- SIC
- PLIS
- MOMAR
- SICOMAR

*La sicurezza in mare è stata identificata come prioritaria all'interno dei servizi marini del programma europeo COPERNICUS di osservazione della terra.*

Source : Fiche projet

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du programme se lit du point de vue de la nature de ses réalisations, mais aussi à travers le type de partenaires impliqués.

En ce qui concerne les résultats du projet :

- Les investissements dans les systèmes radar en Toscane et en Ligurie permettront la collecte et l'utilisation des données après la clôture du projet car elles resteront à la disposition des partenaires de toute la zone transfrontalière ;
- La cartographie des zones marines les plus exposées au risque permettra de canaliser les interventions futures et d'optimiser l'utilisation des ressources.

En ce qui concerne la typologie des partenaires impliqués, à savoir le Commandement général du Corps de la Capitainerie du Port par exemple, permettra côté italien, d'améliorer la visibilité des interventions prévues par le projet et potentiellement de les reproduire sur tout le territoire national.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

Le caractère transfrontalier du projet réside dans la gestion des ressources, telle que la mer. En outre, le fait de pouvoir partager les technologies et expériences des partenaires italiens et français, impliqués dans la gestion des risques de la navigation, permet d'enrichir le portefeuille de solutions existantes et de produire des instruments de gestion innovants, applicables sur différents territoires.

# IMPACT

## I – Informations générales

**Nom :** IMPACT – Impact Portuaire sur les Aires Marines protégées : Action coopérative transfrontalière

**Typologie de projet :** Stratégique territorial

**Appel à projets :** 1<sup>er</sup> Appel / Lot 3 / Axe 2

**Date de début :** 01/03/2017

**Date de fin :** 29/02/2020

**Site internet :** <http://interreg-maritime.eu/web/impact/progetto>

Budget total	FEDER	Cofinancement
1.932.234,84 €	1.642.399,61€	289.835,23 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	733.042,96 €	38 %
Frais administratifs et de bureau	103.549,18€	5 %
Frais de séjours et déplacements	127.806,00 €	7 %
Conseils et services	551.373,75 €	29 %
Equipements	416.462,95 €	22 %

Source : Fiche projet

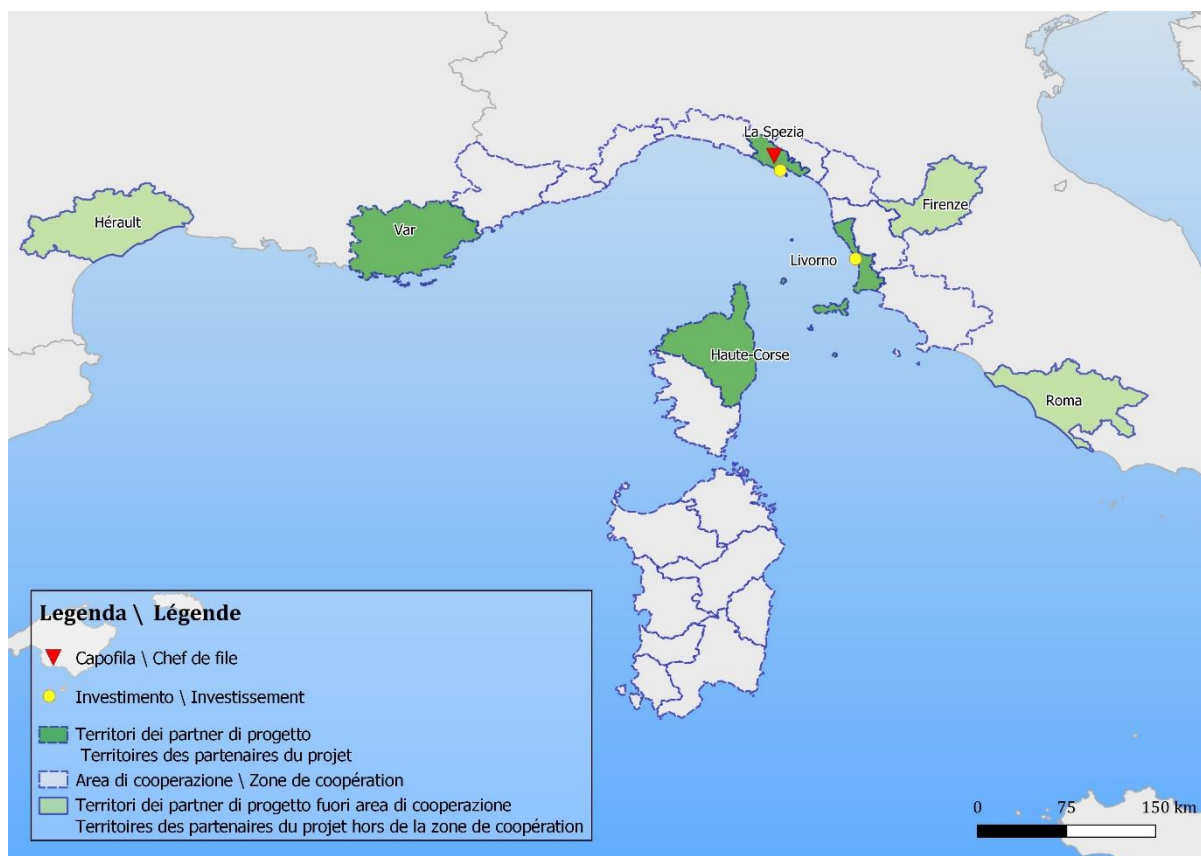
Les partenaires du projet :

Internes à la zone du programme

1. Institut de Sciences Marines – Conseil National des Recherches (ISMAR – CNR) – La Spezia, Région Ligurie
2. Centre Interuniversitaire de Biologie Marine et d'écologie appliquée G. Bacci (CIBM) – Livourne, Région Toscane
3. Consortium Laboratoire de Suivi et Modèle Environnemental (LaMMA) – Livourne, Région Toscane
4. Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER) – Haute-Corse, Région Corse
5. Université de Toulon (UTLN) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Externes à la zone du programme

6. Institut Supérieur pour la Protection et la Recherche environnementale (ISPRA) – Rome, Région Latium
7. Laboratoire d'Eco-géochimie des Environnements Benthiques – Centre National de la Recherche Scientifique (LECOB-CNRS) – Hérault, Région Occitanie
8. Région Toscane Département environnement et énergie – Florence, Région Toscane



Le chef de file du projet, l’Institut de sciences marines, a réuni 8 partenaires (5 italiens et 3 français), qui, dans leur ensemble, couvrent l’entière zone du programme. Partant de l’idée de pouvoir identifier une aire pour définir des espèces spécifiques à protéger, le projet a impliqué des partenaires externes à l’espace transfrontalier (l’ISPRA, la Région Toscane et le Laboratoire d’éco-géochimie des environnements benthiques). En outre et à l’exception de la Région Toscane, la composition du partenariat est caractérisée par la présence d’acteurs aux compétences technico-scientifiques relatives à la protection de l’environnement marin, de la biodiversité et de l’impact anthropique sur les mers.

## II – Contexte d’intervention

Les contaminants générés par les activités portuaires sont transportés et dispersés par les courants marins, dont la variabilité et la dynamique sont aujourd’hui méconnues dû à l’absence de données substantielles sur le phénomène. L’enjeu territorial du projet est donc de rendre les activités portuaires plus durables, pour qu’elles soient conciliables avec la protection de l’environnement marin. Ainsi, IMPACT base sa stratégie sur un plan de suivi des courants marins, afin de tracer un cadre océanographique de l’espace de coopération, jusqu’à présent inexistant. Cela est rendu possible grâce à l’installation d’antennes radar, positionnées dans les espaces côtiers de la zone de coopération, qui produisent des cartes systématiques sur une dizaine de kilomètres de la côte.

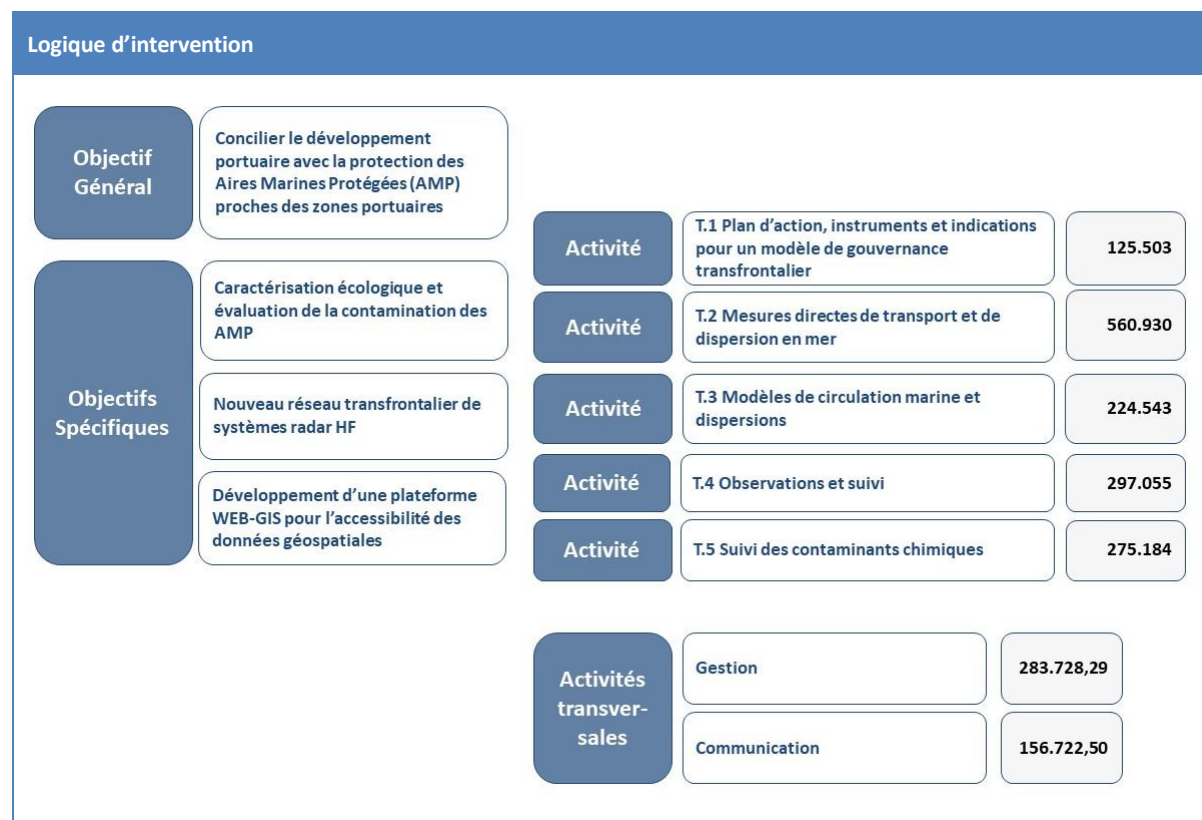
#### Cadre normatif de référence

- Directive 2014/89/UE, qui introduit un cadre pour la planification de la zone maritime
- Marine Strategy Framework Directory, qui vise à rejoindre le bon état environnemental des eaux marines de l'UE d'ici à 2020 ;
- Directive 92/43 « Habitat » pour la conservation des habitats naturels et semi-naturels qui stabilisent la gestion des Sites Natura 2000.

Source : Fiche projet

### III – Stratégie d'intervention, résultats attendus

La stratégie du projet s'articule en trois objectifs spécifiques : la caractérisation écologique et l'évaluation de la contamination des AMP ; le nouveau réseau transfrontalier de systèmes radar HF ; et le développement d'une plateforme WEB-GIS. Pour atteindre ces objectifs, IMPACT développe cinq activités et deux investissements, mis en œuvre dans les aires portuaires principales de la zone de coopération.



Source : Elaboration propre de la fiche projet

Indicateur de programme	R6C1 – Nombre d'actions publiques visant à la gestion conjointe du patrimoine naturel et culturel de l'espace de coopération	
Indicateur de réalisation	OC1 – Nombre d'études conjointes réalisées	1
Output correspondant	T1.1.1 – Plans d'actions transfrontaliers pour la protection des AMP	1
Indicateur de réalisation	CO23 – Superficie d'habitat qui bénéficie d'un soutien pour obtenir un meilleur état de conservation (IC 23)	1.500.000

<b>Output correspondant</b>	T2.1.1 – Réseau radar transfrontalier	1.500.00
-----------------------------	---------------------------------------	----------

Source : Fiche projet

Investissements	Localisations
11. Mise à jour des systèmes radar HF et acquisition des antennes en Ligurie	La Spezia, Ligurie
12. Acquisition du nouveau système radar en Toscane	Toscane, Livourne

Source : Fiche projet

## IV – Etat d’avancement

Initié en mars 2017, le projet prévoit sa finalisation pour février 2020. Les données reportées dans le système de suivi Maritime+ indiquent que les activités T1, T2, T3 et T4 sont toujours en cours de réalisation, alors que la T5 n’est pas encore commencée.

Etat d’avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>911.715,10 €</b>	<b>47%</b>
<b>Output</b>	T1 Plans d’action, instruments et indications pour un modèle de gouvernance transfrontalier		EN COURS
	T2 Mesures directes de transport et de dispersion en mer		EN COURS
	T3 Modèles de circulation et de dispersion marine		EN COURS
	T4 Observations et suivi écologique		EN COURS
	T5 Suivi de contaminants chimiques		NON COMMENCE

Source : Système de suivi Maritime +

En accord avec le pourcentage de dépenses certifiées au 31/12, l’entretien avec le chef de file du projet a permis de clarifier l’état d’avancement des activités suivant :

Dans le cadre des activités prévues par la composante T1 :

- La « Relation technique sur les plans d’action de gouvernance » a été rédigée
- Un protocole opératif pour la plateforme WEB-GIS où convergent les données géo-spatiales dynamiques, mises à jour et téléchargeables, a été élaboré. Il s’agit de traiter des données, non brutes et immédiatement utilisables.

Dans le cadre des activités prévues par la composante T2 :

- Le réseau de radars côtiers a été rendu opérationnel (la deadline était en février 2019) ;
- Une station radar HF a été installée sur l’île du Tino ;
- Une station radar a été installée à Portofino, mais elle n’est pas opérative pour le moment à cause des dommages causés par la tempête d’octobre 2018 ;
- L’antenne de Viareggio a été rendue opérationnelle ;

- Les cartes des courants superficiels ont été téléchargées<sup>14</sup>.

Dans le cadre des activités prévues par la composante T3 :

- Des Bouées Lagrangiennes (biodégradables) ont été acquises. Toutes les 5 minutes elles transmettent leurs localisations aux radars. En septembre 2018, leur expérimentation était prévue en collaboration avec l'OTAN, mais une défaillance technique du navire a interrompu l'expérimentation.

## **V – Résultats obtenus par le projet**

L'installation et la requalification des systèmes radar de la zone de coopération, contribuent à pérenniser les systèmes de suivi des phénomènes liés aux courants marins et à combler le manque d'informations sur leurs mouvements et leurs saisonnalités. Le flux de données produit, régulièrement actualisé, est mis à disposition des autorités portuaires pour planifier les opérations dans le temps et l'espace, mais est également un soutien pour les activités de programmation dans le cadre du POR FEDER. Les résultats du projet contribuent ainsi à améliorer la capacité des interventions des autorités compétentes en termes de protection et valorisation des ressources naturelles.

## **VI – Aspects critiques**

La tempête d'octobre dernier survenue en Ligurie, a détruit l'antenne de Portofino, causant alors une brèche dans la couverture de la zone. Cependant, l'événement n'a pas entraîné de changements de contexte trop onéreux puisque le projet s'intéresse principalement aux aires marines protégées, elles-mêmes distantes du territoire touché. Par ailleurs, le projet a rencontré des difficultés spécifiques dans la réalisation des activités de communication, en retard par rapport à la planification prévue.

## **VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE**

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

IMPACT développe des synergies avec : SICOMAR-Plus, financé par le programme actuel ; un projet du POR-FEDER Ligurie, avec lequel est née une collaboration entre entreprises utilisant les données produites par le réseau de radars IMPACT pour fournir des informations sur la navigation aux petites embarcations ; et le projet européen JERICO NEXT, dans le cadre duquel des infrastructures de recherche sont partagées avec la zone méditerranée nord-occidentale.

---

<sup>14</sup> Observables sur les liens : <http://radarhf.ismar.cnr.it> et <http://www.lamma.rete.toscana.it/en/radar-hf>



## Synergies

- MOMAR (Maritime 2007-2013)
- SICOMAR (Maritime 2007-2013)
- CoCoNET (Programme FP7 2011-2014)
- SSD PESCA (Ministère de l'économie, 2011-2015)
- JERICO NEXT (Maritime 2014-2020)
- RITMARE (financé par le MIUR)

Source : Fiche projet

## **Durabilité des résultats dans le temps**

La pérennité de ce projet réside principalement dans la réalisation des équipements permettant la production de données jusqu'alors inexistantes et utilisables par d'autres acteurs dans le cadre d'autres projets. Le projet prévoit la mise en œuvre d'une série d'activités de formation spécifiques impliquant les universités du territoire, avec l'idée de soutenir les activités de collecte et de suivi dans le temps (avec de potentielles retombées en termes de nouvelles créations d'emploi). La fiche projet prévoit par ailleurs que l'ISMAR maintienne et gère le site web contenant le plan d'action, les indications méthodologiques, les lignes directrices et la plateforme WEB-GIS au cours des 10 prochaines années.

Si l'existence d'infrastructures physiques rend, par nature, pérennes les réalisations du projet (ce qui nécessite toutefois la permanence de ressources humaines et financières pour les maintenir), des événements, tels que la tempête d'octobre 2018 qui a détruit le radar de Portofino, attirent l'attention sur la fragilité de ces infrastructures, pouvant remettre en question la durabilité des résultats s'ils se reproduisaient de manière régulière.

## **Valeur ajoutée communautaire**

La valeur ajoutée communautaire peut s'analyser sous de multiples aspects :

- Réduction du déficit d'information sur les thématiques jusqu'à présent inconnues, telles que les dynamiques des courants et les niveaux de contamination chimique dans la zone transfrontalière ;
- Gestion intégrée des problématiques liées à une ressource commune transfrontalière, la mer ;
- Réalisation d'économies d'échelle grâce à l'existence d'infrastructures de réseau qui produisent des données communes, générant des informations plus complètes et mises à jour ;
- Contribution aux objectifs communautaires en termes de « Croissance Bleue »
- Promotion de bonnes pratiques (données géospatiales, indices tricolores, scenarii de dispersion, cartes de vulnérabilité, etc.)



# ISOS

## I – Informations générales

**Nom** : Isole Sostenibili : Réseau d'îles pour le développement durable et la préservation des patrimoines

**Type de projet** : Stratégique territorial

**Appel à projets** : 1<sup>er</sup> Appel / Lot 3 / Axe 2

**Date de début** : 01/01/2017

**Date de fin** : 01/01/2020

**Site internet** : <http://interreg-maritime.eu/web/isos>

Budget total	FEDER	Cofinancement
1.759.008,75 €	1.495.157,44 €	263.851,31 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	335.573,93 €	19 %
Frais administratifs et de bureau	50.336,09 €	3 %
Frais de séjours et de déplacements	81.740,00 €	5 %
Conseils et services	835.358,73 €	47 %
Equipements	135.000,00 €	8 %
Infrastructures	321.000,00 €	18 %

Source : Fiche projet

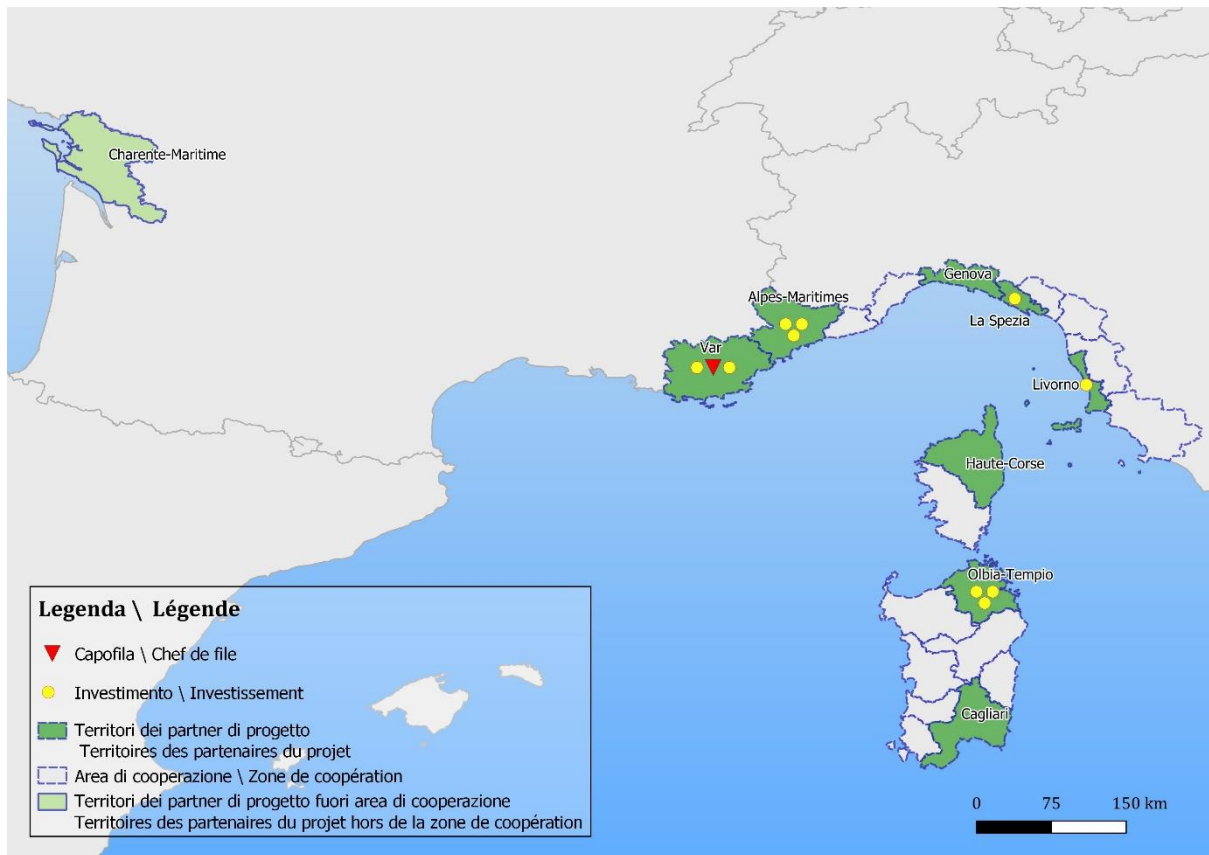
Les partenaires du projet :

Internes à la zone du programme

1. Département du Var – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
2. Parc National de Port-Cros (PNPC) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
3. Ville de Cannes – Alpes-Maritimes, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
4. Office de l'Environnement corse (OEC) – Haute-Corse, Région Corse
5. Province de la Spezia – La Spezia, Région Ligurie
6. Parc National de l'Archipel Toscan – Livourne, Région Toscane
7. Région Autonome de Sardaigne – Cagliari, Région Sardaigne (RAS)
8. Consorzio di gestione area marina protetta Tavolara Punta Coda Cavallo (AMP Tavolara) – Olbia-Tempio, Région Sardaigne

Externe à la zone du programme

9. Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (CDL) – Charente-Maritime, Région Nouvelle-Aquitaine



A l'origine de ce partenariat se trouve le programme SMILO, une initiative du Conservatoire du littoral prévoyant la réalisation d'un bassin international de coopération d'îles durables, engagé dans une démarche de certification. L'objectif était de mettre en œuvre un projet pilote à l'échelle de la zone transfrontalière du programme Maritime, pour renforcer le réseau des « petites îles » et assurer la gestion durable et les bonnes pratiques développées au sein de ces territoires. Dès lors et en se référant au réseau déjà partiellement formé par le Conservatoire du littoral, le département du Var, chef de file du projet, a réuni 5 partenaires français et 4 italiens. Les acteurs possèdent des compétences en termes de gestion des petites îles situées dans des sites Natura 2000, et sur lesquelles sont réalisées les interventions du projet, à savoir : les îles d'Hyères et notamment de Porquerolles et Port-Cros (PNPC) ; les îles de Lérins et notamment l'île Sainte-Marguerite (Ville de Cannes), l'archipel des Lavezzi (OEC) ; l'île de Palmaria (Province de la Spezia) ; l'île de Capraia (Parc National de l'Archipel Toscan) ; les îles de la Maddalena et Asinara (RAS) ; et l'île de Tavolara (AMP Tavolara).

## II – Contexte d'intervention

Les petites îles de la zone transfrontalière disposent de patrimoines culturels et naturels uniques. Pourtant, et à cause de leurs spécificités, il s'agit de territoires fragiles, particulièrement touchés par les changements globaux : ressources limitées, isolement, exposition aux aléas climatiques. La pression

anthropique exercée de manière différenciée en fonction des saisons, vient exacerber les défis rencontrés en matière de réduction des impacts du tourisme.

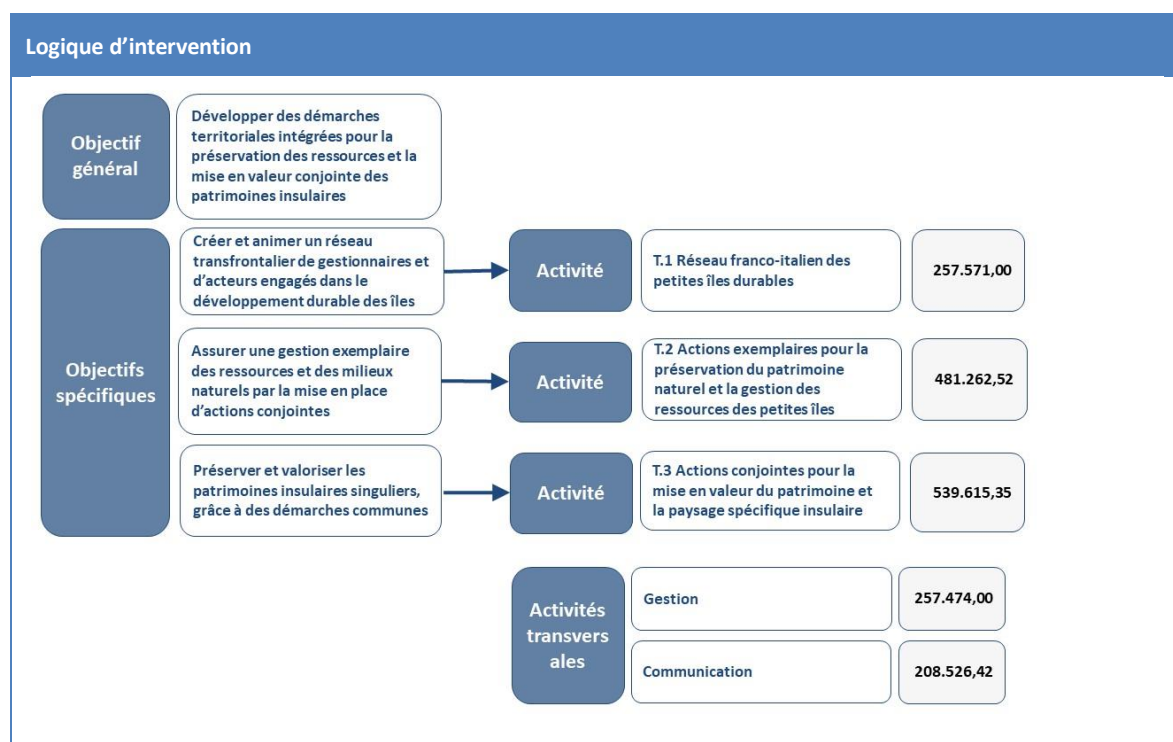
**Cadre normatif de référence :**

- Objectifs de développement durable de l'UE (économie bas carbone et lutte contre le changement climatique, croissance inclusive) ;
- Les directives Habitats (92/43/CEE) et Oiseaux (2009/147/CE).

Source : Fiche projet

### III – Stratégie d'intervention

En stimulant la coopération entre pairs et en favorisant la mutualisation d'expériences, le projet ISOS promeut des solutions adaptées au contexte insulaire en matière de gestion des flux, de protection et de valorisation du patrimoine naturel et culturel. Sa stratégie se développe en trois objectifs spécifiques : la création et l'animation du réseau transfrontalier (accompli par l'activité T1), la gestion exemplaire des ressources (opéré par l'activité T2) et la préservation et valorisation des patrimoines insulaires (accompli par l'activité T3). Le projet réalise également 10 investissements à l'appui des activités développées.



Source : Fiche projet

<b>Indicateur du Programme</b>	R6C1 – Nombre d'actions publiques visant à la gestion conjointe du patrimoine naturel et culturel de l'espace de coopération	
<b>Indicateur de réalisation</b>	OC1 – Nombre de plans d'actions conjoints élaborés	7
<b>Output correspondant</b>	T.1.2 – Mise en œuvre de plans d'action conjoints « Petites Îles Durables »	6
	T2.1 – Une démarche commune " Vers une île zéro impact "	1

Indicateur de réalisation	O6C2 – Nombre d'actions publiques finalisées à la gestion conjointe du patrimoine naturel et culturel de l'espace de coopération (IS 2)	6
Output correspondant	T1.1 – Création d'un réseau de coopération franco-italien autour du patrimoine historique et naturel des petites îles	1
	T3.1 – Une vision renouvelée du patrimoine architectural et paysager des îles	2
	T3.4 – Aménagements pour la valorisation des patrimoines insulaires	3
Indicateur de réalisation	O6C3 – Nombre de sites naturels et culturels bénéficiant d'un soutien financier (IS 3)	22
Output correspondant	T1.3 – Sites naturels et culturels labellisés	6
	T2.2 – Actions concrètes pour la réduction des consommations d'énergie	5
	T2.3 – Actions concrètes pour l'amélioration du tri des déchets et la réduction des volumes	5
	T3.2 – Des petits patrimoines insulaires restaurés en impliquant la société civile	4
	T3.3 – Nouveaux usages agricoles sur les îles ; recommandations et deux zones test	2

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Acteurs institutionnels en lien avec les politiques de préservation ou de développement des milieux insulaires	50
Habitants des îles et acteurs socio-économiques locaux	1.000
Touristes, visiteurs des îles	2.500.000
Gestionnaires des sites naturels comportant des îles	30
Membres du programme Maritime	30
Scolaires, étudiants	100

Source : Fiche projet

Investissements	Localisations
I1. Installation pilote d'énergie renouvelable dans le Parc de Port-Cros	Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
I2. Optimisation de l'éclairage public réduisant les consommations énergétiques et la pollution lumineuse sur l'île Sainte-Marguerite	Alpes-Maritimes, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
I3. Investissements pour la réduction des volumes de déchets : dessiccateurs, sur l'île Sainte-Marguerite	Alpes-Maritimes, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
I4. Etude de faisabilité pour des interventions d'économie d'énergie/panneaux photovoltaïques et/ou solaires/lampadaires et ampoules	Livourne, Toscane
I5. Installation d'énergie renouvelable sur l'île de Tavolara (micro éolienne)	Olbia-Tempio, Sardaigne
I6. Mise en place d'un point de tri des déchets sur Tavolara	Olbia-Tempio, Sardaigne
I7. Restauration du paysage agricole des anciennes restanques de Port-Cros	Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
I8. Mise en place d'espaces éducatifs et pédagogiques dans le Fort Umberto	La Spezia, Ligurie
I9. Chantier de restauration du petit patrimoine de l'île	Olbia-Tempio, Sardaigne
I10. Petits travaux de restauration du patrimoine bâti au Fort Royal de l'île Sainte-Marguerite par des chantiers de jeunes	Alpes-Maritimes, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Source : Fiche projet

## IV – Etat d'avancement

Initié en janvier 2017, le projet présente un pourcentage de dépenses certifiées équivalant à 25% du budget total, soit 440.959,89€. Elles ont été réparties comme suit : 66% en conseils et services ; 25% en coûts du personnel ; 6% en frais de séjours et de déplacements ; et 4% en infrastructures.

Etat d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>440.959,89 €</b>	<b>25%</b>
<b>Output</b>	T1 Réseau franco-italien des petites îles durables		EN COURS
	T2 Actions exemplaires pour la préservation du patrimoine naturel et la gestion des ressources des petites îles		EN COURS
	T3 Actions conjointes pour la mise en valeur du patrimoine et le paysage spécifique insulaire		EN COURS

Source : Système de monitoring Maritime +

Les entretiens avec le chef de file et le partenaire du projet ont confirmé l'état d'avancement du projet. Ainsi, la première composante (T1) qui vise à renforcer et faire vivre le réseau des petites îles, est en cours de réalisation. Dans ce cadre, une charte a été élaborée et signée par les partenaires au début du projet. Trois ateliers techniques et thématiques, réunissant une quarantaine de participants dont des experts, ont été organisés : le premier, à Bonifacio, portait sur la gestion des déchets ; le deuxième, à Tavolara, se concentrait sur le thème de l'eau ; le troisième, à Cannes, traitait de la valorisation des patrimoines insulaires.

La deuxième partie de la stratégie du projet (T2 et T3), également en cours, développe les actions exemplaires ou conjointes pour assurer la valorisation des patrimoines naturels et culturels des petites îles. Le but est d'identifier les bonnes pratiques existantes et de les mettre en œuvre dans le cadre du projet. Chaque île est en charge d'actions à réaliser en fonction de ses besoins, ce qui implique une certaine diversité des activités d'un partenaire à l'autre (actions de sensibilisation ou réalisations d'équipements).

## V - Résultats obtenus par le projet

Compte tenu de l'état d'avancée actuelle, les résultats ne sont pas encore mesurables, mais les objectifs et les réalisations du projet ont été confirmés tels qu'ils apparaissent sur la fiche projet. La première composante permettra l'élaboration d'un recueil de bonnes pratiques « Aide aux gestionnaires et acteurs des îles », d'un annuaire d'experts, d'un recueil des chartes de solidarité des îles, d'une feuille de route « Île durable » et de rapports d'évaluation externe des îles.

La deuxième et la troisième composante des activités réaliseront deux livres blancs « Vers une île zéro impact » et « Valoriser le patrimoine insulaire ». Ils résumeront et présenteront les stratégies durables de protection des patrimoines naturels et culturels au bénéfice des populations locales développées par le projet, assurant ainsi sa capitalisation et sa transférabilité. Rédigés par un prestataire, ces documents synthétiques mais percutant seront présentés lors de l'évènement de clôture du projet en novembre 2019, auquel seront conviés des fonctionnaires de la Commission européenne pour permettre leur amendement et favoriser l'évolution efficiente de la gestion des petites îles.

## VI – Aspects critiques

4 types de problématiques ont dû être affrontés dans la mise en œuvre du projet :

- Des difficultés ont été rencontrées dans la gestion du partenariat puisque l'un des partenaires, pourtant très engagé dans la phase de montage du projet, est peu présent et reste difficile à impliquer dans les activités (notamment dans les comités de pilotage).
- La réalisation des activités prévues a été freinée par la réalité administrative relative à la gestion des îles, notamment du côté français : la proposition de projet prévoyait la mise en place d'une action pilote éolienne à Port Cros, mais l'Etat français a imposé la production d'une étude d'impact en amont. Celle-ci a été initiée, mais se terminera bien après la clôture du projet lui-même et s'effectuera donc en dehors du cadre d'ISOS. Les dépenses ont alors été réorientées vers une autre activité pour ce territoire.
- Des difficultés importantes ont été rencontrées dans la phase de remontée des dépenses, qui souvent n'étaient pas certifiées dans les temps.
- Le CF a rencontré des difficultés en interne car le département est en cours de réorganisation.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Le projet Blue Island (Interreg MED) porte sur des objectifs similaires à ceux d'ISOS. À ce jour, aucune interaction n'a eu lieu, mais des échanges sont prévus pour qu'ils puissent travailler ensemble et développer des synergies.

#### **Synergies**

*Le projet interagit avec les projets et initiatives suivants :*

- *Actions de l'ANCIM (Associazione Nazionale Comuni Isole Minore) pour la protection et le développement territorial des petites îles mineures italiennes et le PIMBB (Parc Marin international des bouches de Bonifaccio)*
- *Initiative PIM (Petites îles de la Méditerranée)*
- *Projet Isole Smart Energie (Legambiente in Italia)*
- *Projet SMILEGOV (Programme Intelligent Energy Europe)*
- *Island Pact (Programme Intelligent Energy Europe)*
- *Cradle to Cradle Islands Project (Interreg Mer du Nord)*
- *Archipel des horizons possibles (projet étudiant – école d'architecture de Marseille, PNPC et CDL)*

Source : Fiche projet

### ***Durabilité des résultats dans le temps***



La durabilité d'ISOS est assurée par la réalisation d'investissements et infrastructures vertes, qui couvrent une grande partie de la zone transfrontalière et représentent, de fait, l'aspect stratégique-territorial du projet. En outre, la fortification du réseau de partenaires, les interactions avec le programme SMILO, et la création des deux livres blancs sont autant d'éléments permettant la transférabilité des résultats du projet aux territoires cibles. En ce sens, une légitimité politique joue un rôle fondamental et c'est pourquoi l'événement de clôture souhaite réunir les acteurs politiques clés : de cette manière, les résultats et réalisations du projet pourront leur être présentés, comme exemples de bonnes pratiques de gouvernance.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

Le programme Maritime a permis de porter l'attention sur les petits acteurs et les petits territoires, souvent destinés à rester isolés du fait de leur situation géographique : l'implication des plus petites zones insulaires permet d'assurer une continuité territoriale avec les espaces continentaux, leur permettant alors de surmonter les inconvénients relatifs à leur éloignement et à exploiter pleinement le potentiel élevé du patrimoine naturel et culturel des îles de l'espace de coopération.

# GIREPAM

## I – Informations générales

**Nom :** Gestion intégrée des réseaux écologiques à travers les parcs et les aires marines

**Type de projet :** Stratégique thématique

**Appel à projets :** 1<sup>er</sup> Appel / Lot 3 / Axe 2

**Date de début :** 01/01/2017

**Date de fin :** 31/12/2019

**Site internet :** <http://interreg-maritime.eu/web/girepam/progetto>

Budget total	FEDER	Cofinancement
5.687.604,31 €	4.834.463,66 €	853.140,65 €

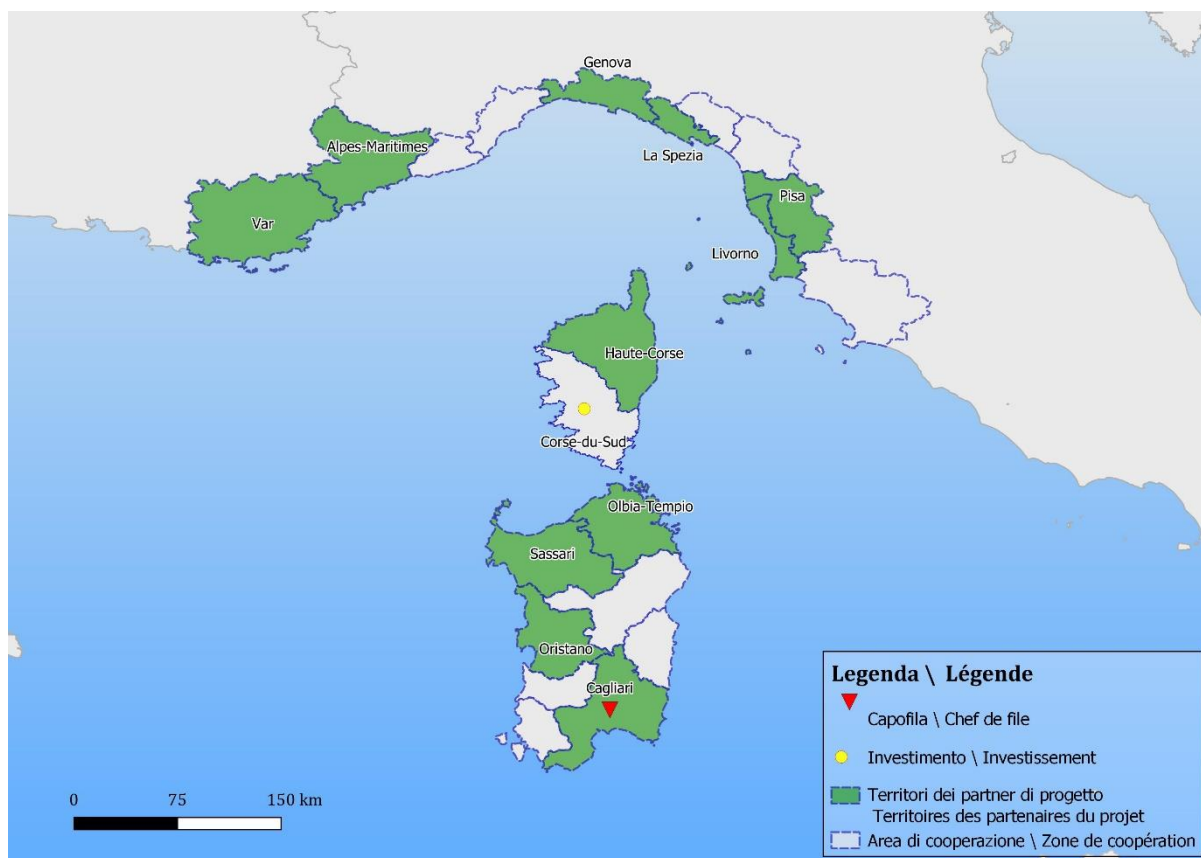
Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	1.217.926,09 €	21 %
Frais administratifs et de bureau	178.352,72 €	3 %
Frais de séjours et de déplacements	175.608,54 €	3 %
Conseils et services	3.640.012,74 €	64 %
Infrastructures	291.896,31€	5 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Région Sardaigne, Direction Générale de la Protection environnementale (RAS) – Cagliari, Région Sardaigne
2. Parc National de l'Asinara, Aire Marine Protégée « Ile d'Asinara » (PNASI) – Sassari, Région Sardaigne
3. Consortium de gestion de l'aire marine protégée Tavolara punta Coda Cavallo (AMP Tavolara) – Olbia-Tempio, Région Sardaigne
4. Fondation IMC Centre Marin – Oristano, Région Sardaigne
5. Office de l'Environnement de la Corse (OEC) – Haute-Corse, Région Corse
6. Parc naturel régional de Corse (PRNC) – Haute-Corse, Région Corse
7. Université de Corse (UCPP) – Haute-Corse, Région Corse
8. Conservatoire du littoral (Cdl) – Haute-Corse, Région Corse
9. Parc national de Port-Cros (PNPC) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
10. Conseil départemental des Alpes-Maritimes (CD06) – Alpes-Maritimes, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
11. Aire Marine Protégée Secche della Meloria (AMP Meloria) – Pise, Région Toscane
12. Autorité du Parc national archipel toscan (PNAT) – Livourne, Région Toscane
13. Région Ligurie – Gênes, Région Ligurie
14. Consortium de Gestion de l'Aire Marine Protégée de Portofino (AMP Portofino) – Gênes, Région Ligurie
15. Autorité du Parc National des Cinque Terre, Aire Marine Protégée des Cinque Terre (AMP Cinque Terre) – La Spezia, Région Ligurie

## 16. Autorité du Parc naturel régional de Montemarcello, Magra, Vara (Parco MMMV) – La Spezia, Région Ligurie



GIREPAM naît de l'expérience de partenariats déjà testés précédemment dans le cadre de différents projets. Grâce à l'expérience acquise sur les projets simples et stratégiques du programme Maritime, et notamment en ce qui concerne la gestion et la planification du Réseau écologique régional, la région Sardaigne, chef de file du projet, a fédéré 16 partenaires publics (10 italiens et 6 français), tous inclus dans la zone de coopération qui, ensemble, couvrent la totalité de l'espace transfrontalier. Le projet met l'accent sur les Services écosystémiques et sur leur gestion intégrée, une thématique jamais affrontée auparavant. En plus de ces 16 acteurs, le partenariat a impliqué 5 partenaires conventionnés à la charge du budget du chef de file pour des finalités stratégiques. En effet, ils ne pouvaient pas être formellement inclus à cause du nombre maximum de partenaires imposé par le programme :

1. Le Parc National de l'Archipel de La Maddalena ;
2. L'Agence ARPAS (Agenzia Regionale per la protezione Ambientale) ;
3. Le Parc Régional de Porto Conte/l'Aire Marine Protégée Capo Caccia/Île Piana
4. L'Université de Cagliari DICAAR
5. Le Parc Régional de Tepilora.

## II – Contexte d'intervention

L'espace marin de la côte méditerranéenne présente des problématiques communes quant à la sauvegarde des habitats et des espèces marines, touchés majoritairement par les activités anthropiques et notamment économiques. Telle que proposée par le projet, l'approche intégrée entre les sujets qui gèrent les espaces naturels et les régions, elles-mêmes responsables de la protection des aires marines, représente un outil adapté pour promouvoir des changements concrets dans les systèmes actuels de gouvernance du territoire. Cette stratégie se rapporte au besoin identifié par l'UE et les régions de protéger la biodiversité et de développer des services écosystémiques, évitant ainsi de grandes pertes socio-économiques.

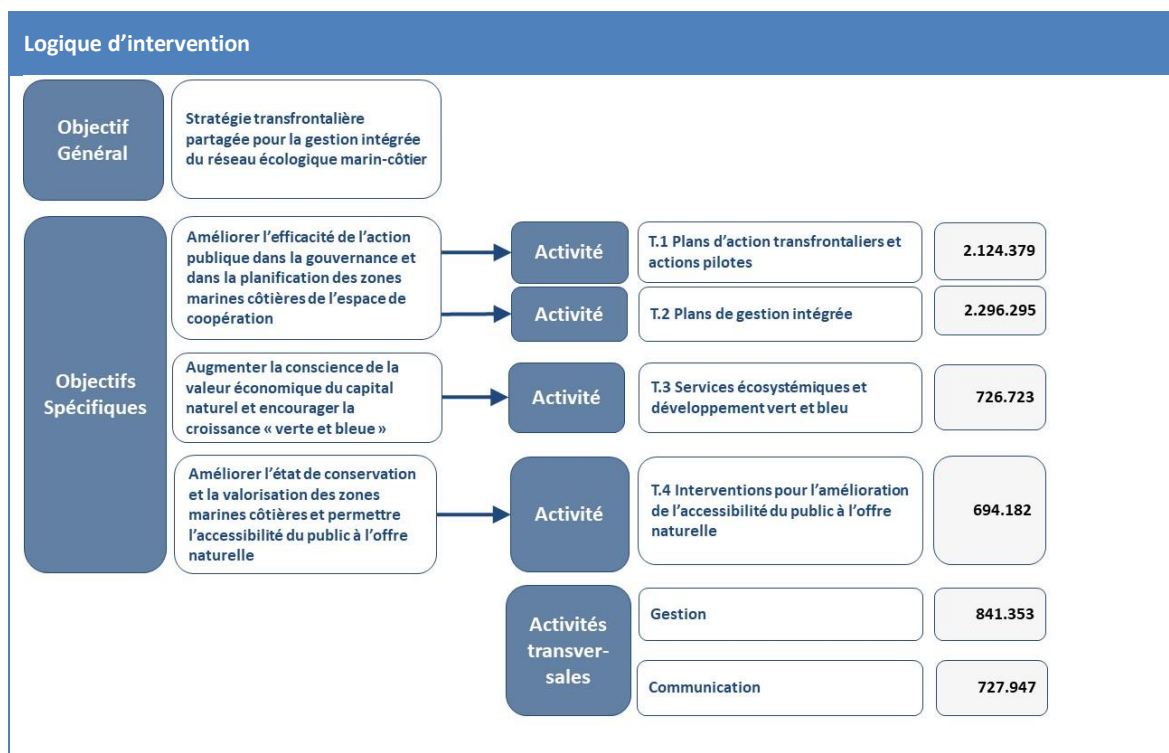
### Cadre normatif de référence :

- *Directive cadre 2008/56/CE sur la stratégie pour l'environnement marin*
- *Directive Habitat (92/43/CEE)*
- *Stratégie Europe 2020 « une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive »*
- *Règlement (UE) 1301/2013 relatif au FEDER et la priorité 6.d « Protéger la biodiversité, les sols et promouvoir les services pour les écosystèmes »*
- *Recommandation 2002/413/CE du Parlement européen relatif à la mise en œuvre de la gestion intégrée de la zone côtière*
- *Stratégie européenne pour la biodiversité jusqu'en 2020 – Objectifs 1 et 2*
- *Stratégie nationale pour la Biodiversité 2011-2020*
- *PRS Toscane 2011-2020 ; PRS Sardaigne 2014-2019 ; PADDUC Corse ; DSR Ligurie*
- *PAF (cadre d'actions prioritaires pour la Nature 2000) de la Sardaigne et la Toscane*

Source : Fiche projet

## III – Stratégie d'intervention, résultats attendus

Le projet vise à développer la stratégie transfrontalière partagée pour la gestion intégrée du réseau écologique marin-côtier, à travers trois objectifs spécifiques : améliorer l'efficacité de l'action publique dans la gouvernance et la planification (activités T1 et T2) ; augmenter la prise de conscience de la valeur économique du capital naturel et encourager la croissance « verte et bleue » (activité T3) ; et améliorer l'état de conservation et la valorisation des milieux marins-côtiers (activité T4). GIREPAM réalise par ailleurs un investissement dans la région Corse.



Source : Elaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R6C1 – Nombre d'actions publiques visant à la gestion conjointe du patrimoine naturel et culturel de l'espace de coopération	
Indicateur de réalisation	OC1 – Nombre de plans d'action conjoints élaborés	3
<b>Output correspondant</b>	T1.2.1 – Plans d'action transfrontaliers	<b>3</b>
Indicateur de réalisation	O6C3 – Nombre de sites naturels et culturels bénéficiant d'un soutien financier (IS 3)	8
<b>Output correspondant</b>	T1.3.1 – Plans d'action transfrontaliers	<b>3</b>
	T3.2.1 – Méthodologie pour cartographier et évaluer les services écosystémiques	1
	T3.4.1 – Document méthodologique commun pour le développement de la comptabilité environnementale	1
	T3.6.1 - Identification des possibles « métiers vers et bleus » pour le développement et la valorisation des sites naturels	1
	T4.2.1 – Planification et mise en œuvre d'interventions d'amélioration de l'accessibilité	1
	T4.3.1 – Travaux infrastructurels comprenant le projet de mise en œuvre pour l'amélioration du point de débarquement Est de l'îlot de Lavezzi (RNBB)	1
Indicateur de réalisation	CO23 – Superficie des habitats bénéficiant d'un soutien pour atteindre un meilleur état de conservation	10
<b>Output correspondant</b>	T1.1.1 Plans d'Action transfrontaliers	<b>3</b>
	T2.1.1 Ligne directrice pour les Plans Intégrés (modèle de Plan Intégré)	1
	T2.2.1 Règlements conjoints	2
	T3.1.1 Méthodologie pour cartographier et évaluer les services écosystémiques (SE)	1
	T3.3.1 Document méthodologique partagé pour le développement de la comptabilité environnementale	1
	T3.5.1 Identification des possibles « métiers verts et bleus » pour le développement et la valorisation des sites naturels	1

T4.1.1 Planification et mise en œuvre des interventions d'amélioration de l'accessibilité	<b>1</b>
---	----------

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Administrations publiques	40
Techniciens et travailleurs environnementaux (exploitants d'aires protégées et de sites Natura 2000, experts dans le domaine de l'environnement)	200
Etudiants, citoyens	800
Opérateurs socio-économiques (pêcheurs, exploitants de ports, concessionnaires d'Etat, centres de plongée, opérateurs d'hébergement touristique, opérateurs de tourisme sportif)	300
Utilisateurs touristiques (randonneurs, plongeurs, plaisanciers, nageurs, alpinistes, spéléologues, sous-marins)	2.000

Source : Fiche projet

Investissements	Localisation
<b>I1.</b> Travaux infrastructurels comprenant le projet de mise en œuvre pour l'amélioration du point de débarquement Est de l'îlot de Lavezzi (RNBB)	Bouches de Bonifacio – Corse

Source : Fiche projet

## IV – Etat d'avancement

Le projet, initié au début de l'année 2017 et dont la fin est programmée pour décembre 2019, présente au 31/12, un pourcentage de dépenses certifiées équivalant à 29% du budget total, ce qui concorde donc avec l'état actuel des activités.

Etat d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>1.652.112€</b>	<b>29%</b>
<b>Output</b>	T1 – Plans d'action transfrontaliers et actions pilotes		EN COURS
	T2 – Plans de gestion intégrée		EN COURS
	T3 – Services écosystémiques et développement vert et bleu		EN COURS
	T4 – Interventions pour l'amélioration de l'accessibilité du public à l'offre naturelle		EN COURS

Source : Système de suivi Maritime+

GIREPAM propose principalement quatre activités de projet. Les entretiens réalisés avec le chef de file ont permis de définir l'état d'avancement suivant :

- Pour l'activité T1 :

Les expériences et/ou problématiques les plus significatives des partenaires relatives à la gestion des aires marines côtières ont été identifiées, afin de les organiser et de préparer la mise en œuvre de 3 plans d'action (en phase d'élaboration), un pour chaque typologie d'espace à protéger, soit : les aires marines, les falaises et les lagunes.

- Pour l'activité T2 :

Étant donné que la valorisation et la protection des aires marines côtières touchent différents niveaux réglementaires, une activité de synthèse et de coordination a été requise pour éviter les conflits entre les normes. Cette activité a permis de définir une logique d'intervention, en cours d'expérimentation, dans les îles d'Asinara et Tavolara, qui conduira à la rédaction de lignes directrices.

- Pour l'activité T3 :

Cette composante s'articule en deux lignes d'actions, désormais à mi-parcours. La première consiste en la cartographie des services écosystémiques de la zone de coopération afin d'identifier les bénéfices que l'homme perçoit des écosystèmes et d'en quantifier ainsi l'exploitation. La seconde concerne l'identification de profils professionnels verts et bleus. Pour cela, des rencontres et des entretiens ont été réalisés et des questionnaires ont été distribués à toutes les parties prenantes, potentiellement en mesure de développer de nouvelles formes d'emploi liées à la gestion des espaces naturels.

- Pour l'activité T4 :

Le projet réalise actuellement un ensemble d'interventions locales, comme la planification de parcours sous l'eau et sur terre, ainsi que des applications et pages internet, afin d'améliorer l'accessibilité des territoires et de valoriser les sites naturels.

## **V - Résultats obtenus par le projet**

Les résultats attendus par la fiche projet ont été confirmés, même si l'état d'avancement du projet ne permet pas de les vérifier au niveau territorial pour le moment. En référence aux groupes cibles, il est possible de souligner en particulier l'amélioration des capacités d'intervention des acteurs gérant les aires protégées à travers l'élaboration de plans d'action transfrontaliers.

## **VI – Aspects critiques**

Le grand nombre de partenaires impliqués a demandé un effort de coordination important mais, d'après l'entretien avec le chef de file, il n'a pas représenté un obstacle à la réalisation des activités du projet. En outre, il est important de souligner la nécessité d'adapter le cadre d'intervention à la lumière des différences normatives qui existent entre la France et l'Italie. Ces difficultés ont pu être surmontées grâce à l'implication des acteurs, qu'ils soient décideurs ou opérateurs engagés dans la gestion du réseau écologique transfrontalier.

## **VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE**

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

L'entretien avec le chef de file a révélé l'existence de synergies avec le projet CoREM, qui porte sur l'approfondissement du réseau écologique marin côtier. En effet, les tables de concertation sur ce thème organisées dans le cadre de ce projet, se sont ensuite traduites dans la proposition de GIREPAM pour élaborer des stratégies communes de préservation de leurs environnements et d'amélioration de leurs gestions.

#### Synergies

*Le projet présente des synergies avec :*

- *Le projet Retraparc – Interreg Maritime 2007-2013*
- *Le projet ZOUMgest - Interreg Maritime 2007-2013*
- *Le projet MAREGOT – Interreg Maritime 2014-2020*
- *La candidature MAB du Parc de Tepilora au programme L'Homme et la Biosphère (MAB) de l'Unesco*

*Source : Fiche projet*

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du projet GIREPAM peut être perçue dans la nature des réalisations prévues :

- Les plans d'action intégrés sont pensés pour être mis à disposition des autorités responsables de sites naturels dans l'exercice de leurs propres fonctions. Ces plans seront envoyés aux Ministères de l'environnement français et italiens qui effectueront les évaluations de compétence relatives, garantissant alors leur durabilité.
- La méthodologie développée pour l'évaluation des services écosystémiques restera à la disposition des responsables des sites naturels, augmentant ainsi leurs connaissances et leur capacité d'intervention.
- Concernant les interventions structurelles prévues par la composante T4, leur durabilité est liée à leur pérennité physique dans le territoire.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

La dimension transfrontalière permet de promouvoir de bonnes pratiques en termes de planification et de gestion des interventions destinées à protéger et valoriser de façon intégrée le patrimoine naturel de la zone de coopération. Cette approche intégrée est en effet cohérente avec la nature systémique des habitats et des espèces marines qui, bien qu'isolés dans l'espace, nécessitent des interventions tournées vers une perspective de protection commune.



# GEREMIA

## I – Informations générales

**Nom :** Gestion des déchets pour l'amélioration des eaux portuaires

**Type de projet :** Simple

**Appel à projets :** 2<sup>ème</sup> Appel / Lot 2 / Axe 2

**Date de début :** 01/03/2018

**Date de fin :** 28/02/2021

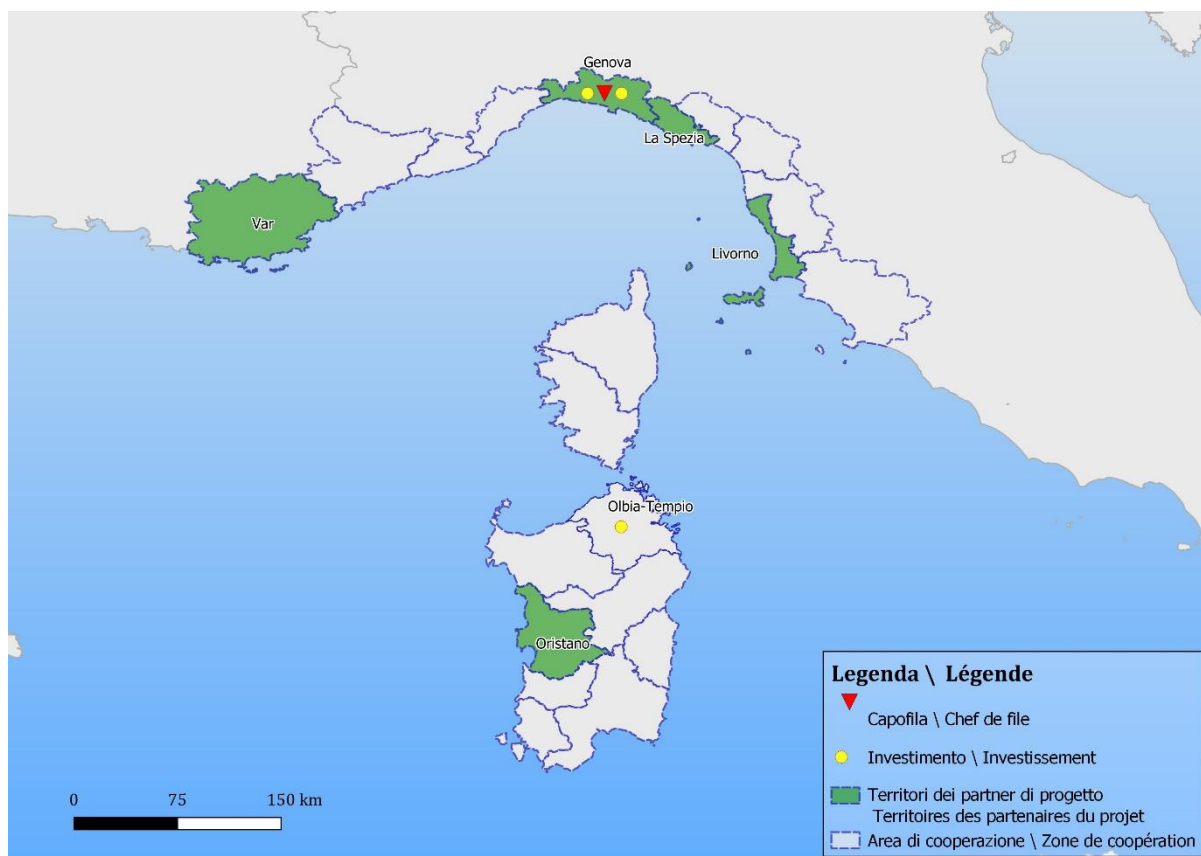
Budget total	FEDER	Cofinancement
1.784.431,04€	1.484.349,66 €	300.081,37 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	656.654,31€	37 %
Frais administratifs et de bureau	98.498,15€	6 %
Frais de séjours et de déplacements	126.162,17€	7 %
Conseils et services	497.833,17 €	28 %
Equipements	295.283,24 €	17 %
Infrastructures	110.000,00 €	6 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Université des études de Gênes – Gênes, Région Ligurie
2. Services écologiques du port de Gênes Srl – Gênes, Région Ligurie
3. Autorité du Système Portuaire de la Mer Ligurie Orientale – La Spezia, Région Ligurie
4. Institut Supérieur pour la Protection et la Recherche Environnementale – Livourne, Région Toscane
5. Université de Toulon – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
6. Institut pour l'environnement marin côtier – Oristano, Région Sardaigne



Le chef de file du projet, l'Université de Gênes, a réuni cinq partenaires italiens et un français, ces derniers sont tous membres de la zone du programme. L'Université de Gênes travaille depuis plusieurs années sur le thème de la pollution et a déjà collaboré avec l'Université de Toulon et l'ISPRa sur différentes thématiques marines. Ensemble, ils développent donc un rôle technico-scientifique. Par ailleurs, un partenaire privé, le « Services écologiques du port de Gênes Srl » (SEPG), est présent. Il s'agit d'un acteur très important pour la surveillance de la qualité de l'eau puisqu'il est titulaire des services d'urgence en cas d'accident et de retrait des premiers déchets. La particularité de ce projet, dans le cadre du 2<sup>ème</sup> Appel, repose sur son focus sur les ports commerciaux (excluant ainsi les ports touristiques). Cependant, la plupart d'entre eux se trouvent en Italie, ce qui limite dès lors la possibilité pour le partenariat de s'étendre vers le versant français.

## II – Contexte d'intervention

Le projet se concentre sur la gestion des eaux dans les aires des ports commerciaux, potentiellement très importants pour la zone du programme et le bassin méditerranéen. En effet, les environnements écologiquement délicats de ces territoires, représentent un défi à affronter pour toute la zone transfrontalière. GEREMIA s'insère donc dans le cadre normatif européen de croissance bleue.

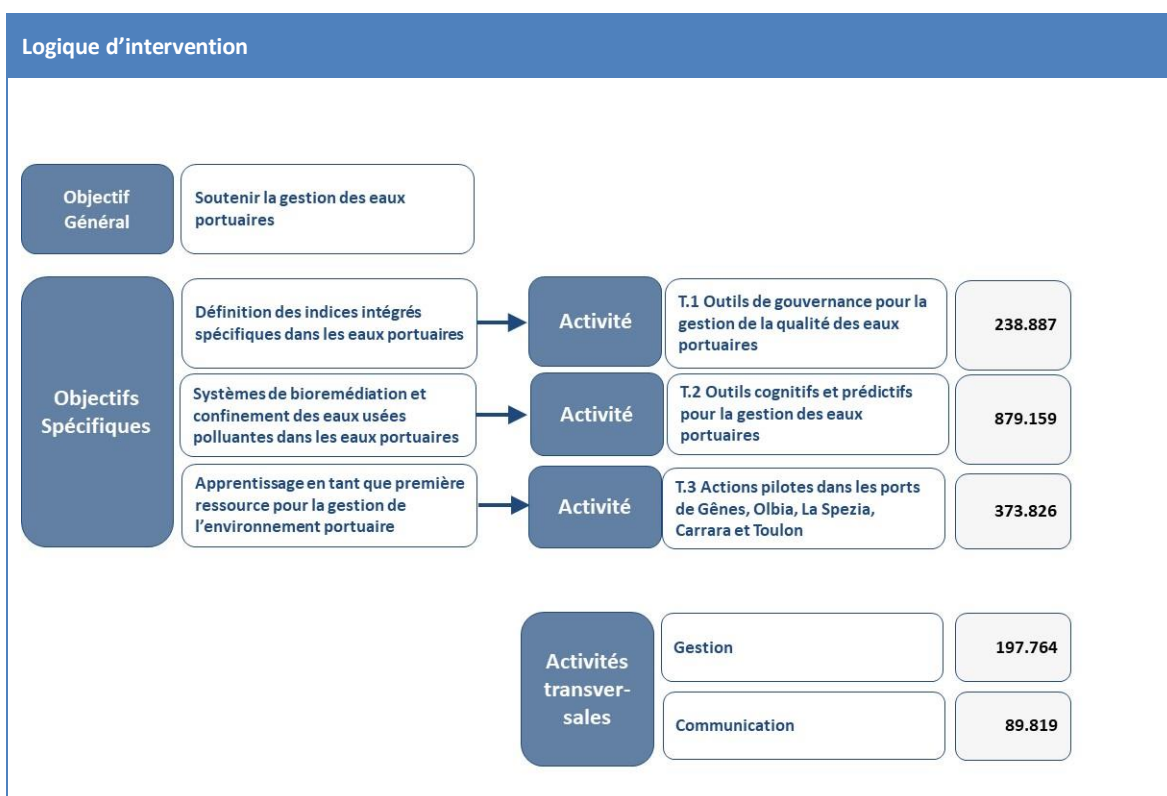
#### Cadre normatif de référence :

- Directive INSPIRE 2007/2/CE
- Directive cadre sur l'eau 2000/60/CE
- Directive pour la Stratégie maritime MSFD 2008/56/CE
- Décision 2010/477/EU sur les standards du GES
- Décision 2014/89/EU relative au Marine Spatial Planning

Source : Fiche projet

### III – Stratégie d'intervention, résultats attendus

Dans l'optique de diminuer le risque de pollution par les eaux usées et d'améliorer la capacité de réaction en cas d'accident, GEREMIA développe une stratégie autour de trois objectifs spécifiques : la définition d'indices intégrés spécifiques dans les eaux portuaires (activité T1) ; les systèmes de bioremédiation et confinements des eaux usées polluantes dans les eaux portuaires (activité T2) ; et l'apprentissage en tant que ressource première pour la gestion intégrée de l'environnement portuaire (activité T3). GEREMIA réalise aussi trois investissements pour soutenir ses objectifs.



Source : Elaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R6C2 – Concentration de l'oxygène dissous dans les eaux marines (intégré avec indice trophique TRIX)	
Indicateur de réalisation	OC1 – Nombre de plans d'action conjoints élaborés	1
Output correspondant	T1.2.1 – Plan d'action, prévention et gestion du risque pollution provoqué par les déchets	1
Indicateur de réalisation	O6C5 – Nombre de ports qui adoptent des mesures de gestion des déchets	5

<b>Output correspondant</b>	T1.1.1 – Outils de soutien aux décisions	1
	T2.1.1 – Mesure de gestion des déchets	1
	T2.2.1 – Suivi des déchets et actions ciblées	1
	T3.1.1 – Application des mesures de confinement des déchets	1
	T3.2.1 – Actions de renforcement des capacités	1

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Autorités portuaires, agences de protection de l'environnement (régions, municipalités), capitaineries, gardes côtes	50
Entreprises du secteur de la protection environnementale opérant dans les ports, experts et professionnels de l'environnement	45

Source : Fiche projet

Investissements	Localisations
I1. Réseau de suivi à l'intérieur des zones portuaires d'Olbia et dans le Golfe de La Spezia.	Olbia-Tempio, Sardaigne
I2. Système de soutien aux décisions (investissement immatériel)	Gênes, Ligurie
I3. Systèmes innovants de bioremédiation et ségrégation (Port de Gênes)	Gênes, Ligurie

Source : Fiche projet

## IV – Etat d'avancement

Le projet, qui devait commencer en mars 2018, a réellement débuté en mai. Ainsi, le pourcentage des dépenses certifiées au 31/12, équivalant à 2% du budget total, reflète l'état d'avancement limité du projet.

Etat d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>34.290€</b>	<b>2%</b>
<b>Output</b>	T1 – Outils de gouvernance pour la gestion de la qualité des eaux portuaires	EN COURS	
	T2 – Outils cognitifs et prédictifs pour la gestion des eaux portuaires	EN COURS	
	T3 – Actions pilotes dans les ports de Gênes, Olbia, La Spezia, Carrara et Toulon	EN COURS	

Source : Système de suivi Maritime+

Les entretiens avec le chef de file et les partenaires du projet ont permis de confirmer les progrès des activités prévues comme suit :

- Pour l'activité T1 :

La réalisation d'une modélisation numérique est en cours. Elle contient des informations relatives à l'hydrodynamique et aux transports de polluants, permettant la définition de différents scénarii climato-logiques et sur la dangerosité en cas d'accident. Un tel système a déjà été expérimenté en Corse, où se sont déroulées trois journées de suivi sur un déversement en mer.

- Pour l'activité T2 :

Un indicateur permettant de connaître l'état des eaux et de suivre son évolution dans le temps est en cours de validation. Il constituera un outil de soutien aux activités de suivi et sera intégré dans le nouveau système des indicateurs utilisés dans le cadre du programme Maritime (l'indicateur initial Trix ne répond pas aux objectifs du projet).

- Pour l'activité T3 :

L'Université de Gênes travaille actuellement sur la bioremédiation, un procédé permettant l'élimination des hydrocarbures polluant à travers l'utilisation de panneaux sur lesquels sont appliqués des champignons associés à des aérateurs. La faisabilité de cette intervention est actuellement à l'étude dans deux zones du port de Gênes, à savoir : dans le port antique et à la sortie du port.

## **V - Résultats obtenus par le projet**

Considérant la phase encore initiale à laquelle se trouve le projet, il reste difficile d'identifier les résultats obtenus pour le moment. Cependant, il est possible de confirmer les résultats attendus tels que définis en phase d'élaboration du projet, que ce soit au niveau des groupes cibles ou des investissements. Ainsi, les activités T1 et T2 permettent la création d'un nouveau réseau de suivi et de modélisation numérique en soutien aux décisions des gérants de la qualité des eaux portuaires. Avec les actions pilotes et les journées de formation, il a été possible de tester la fonctionnalité de ces systèmes et de créer des opportunités pour le renforcement des compétences des gérants des eaux portuaires.

## **VI – Aspects critiques**

Trois principales problématiques ont été rencontrées par le projet :

- Difficultés dans l'implication de certains acteurs cruciaux pour la thématique que le projet souhaite aborder (car ils ont l'autorité normative des eaux portuaires). En outre, le partenariat avait inclus le Département du Var, qui possède un rôle technique dans le suivi, mais qui suite à l'approbation du projet, a retiré son intention de participer pour des raisons administratives. Le chef de file du projet a toutefois estimé qu'il était préférable de ne pas modifier la structure et de ne pas impliquer un port touristique français ne répondant pas au focus du projet, lui-même axé sur les ports commerciaux.
- Retards de la part de l'Autorité de Gestion dans la signature des conventions, finalement renvoyées fin mai 2018 (alors que la date de début prévue était le 01/03/2018), empêchant de fait le projet de commencer ses dépenses, puisque les partenaires ne pouvaient pas anticiper les frais.
- Difficultés de type administratif pour pouvoir accéder et travailler dans les zones portuaires. Les analyses du port de Gênes, en particulier, ont été bloquées car le projet ne parvient pas à obtenir

les autorisations pour pêcher à des fins scientifiques dans le port (les poissons sont un indicateur biologique très précieux). Comme souligné précédemment, l'implication des acteurs clés comme la capitainerie du port de Gênes aurait atténué ces difficultés.

Enfin, du côté français, des difficultés ont été relevées à cause de la charge administrative, de sa lourdeur et de ses temps de gestion, notamment pour le personnel scientifique qui n'est pas habitué à ces tâches.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

GEREMIA entre en synergie avec le projet SPLASH notamment, pour lequel l'UNIGE est le chef de file et avec lequel des échantillonnages sont en cours de réalisation.

Synergies
<ul style="list-style-type: none"><li>• PHAROS (programme Life Ambiente 2004)</li><li>• Suports (Interreg IVc 2010-2012)</li><li>• PEARL (Programme FP6)</li><li>• ECO- Information in European ports (Programme FP4) TRANSPORT)</li><li>• VENTO E PORTI (It-Fr Maritime 2007-2013)</li><li>• SEDIPORT (It-Fr Maritime 2014-2020)</li><li>• SEDITERRA (It-Fr Maritime 2014-2020)</li><li>• IMPACT (It-Fr Maritime 2014-2020)</li><li>• SPLASH (It-Fr Maritime 2014-2020)</li><li>• Sicomar+ (It-Fr Maritime 2014-2020)</li></ul>

Source : Fiche projet

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

Les outils et les activités qui permettront la reproduction des résultats après la fin du projet sont :

- Les outils *open-source*, comme la modélisation numérique (T1) pour laquelle aucun paiement ne sera demandé pour l'accès aux données et qui restera donc à disposition des gestionnaires des eaux portuaires.
- Les lignes directrices pour le suivi cognitif et l'utilisation d'indicateurs adéquats pour mesurer les paramètres des eaux. Etant lié au Ministère de l'environnement italien, l'ISPRA jouera un rôle important pour harmoniser les activités de suivi au niveau national.
- L'activité de formation basée sur les TIC (T3) : le suivi et l'activité de modélisation sont très complexes et nécessitent des actions de renforcement des compétences. Cette formation s'adressera aux organismes privés ou publics qui ont un rôle dans la gestion de la pollution des eaux. Cette activité utilisera les TIC comme l'apprentissage en ligne, technologie qui permet de

construire un parcours formatif modulaire avec des contenus adaptés à l'utilisateur et qui restera accessible à tous depuis le site internet.

- Les interventions physiques sur les territoires pourront facilement être reproduites dans d'autres réalités portuaires et les installations de bioremédiation et d'isolement resteront à disposition des bénéficiaires de façon permanente.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

La mer et la qualité des eaux sont deux thématiques possédant, de fait, une nature supranationale transfrontalière. La responsabilité n'est pas exclusive à un Etat membre puisque la pollution d'un port entraîne également des conséquences sur les eaux externes à ce même port.

En outre, les partenaires ont souligné l'aspect positif de pouvoir échanger et rencontrer d'autres collègues qui travaillent dans différents secteurs et avec lesquels ils n'auraient sans doute jamais travaillé si le programme n'existait pas.

# GEECCTT-Iles

## I – Informations générales

**Nom du projet :** Gestion européenne conjointe des liaisons/transports transfrontaliers pour les îles

**Type de projet :** Simple

**Appel à projets :** 1<sup>er</sup> Appel / Lot 1A / Axe 3

**Date de début :** 01/02/2017

**Date de fin :** 31/01/2019

**Site internet :** <http://interreg-maritime.eu/web/geecctt-iles>

Budget total	FEDER	Cofinancement
1.997.500 €	1.697.875 €	299.625 €

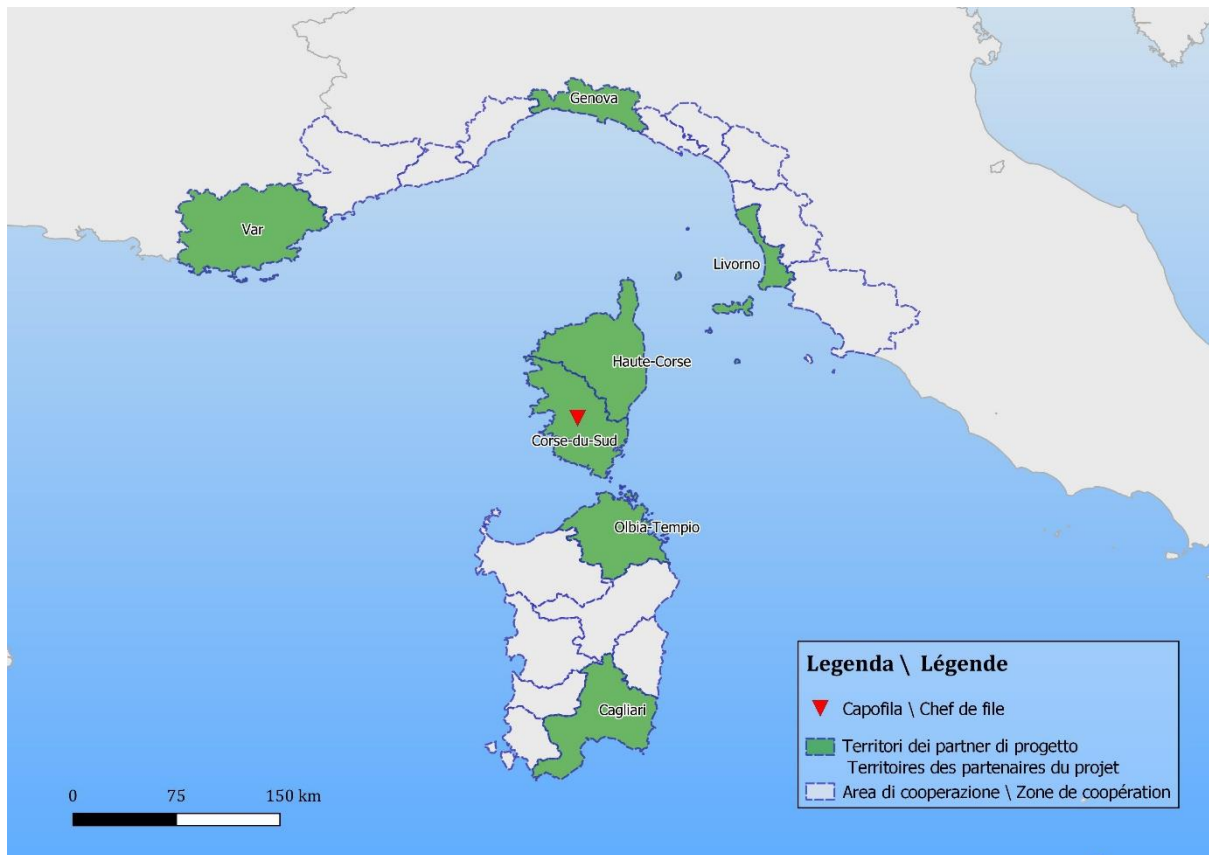
Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	626.474,00 €	31 %
Frais administratifs et de bureau	93.971,10 €	5 %
Frais de séjours et de déplacements	238.119,50 €	12 %
Conseils et services	1.022.535,40 €	51 %
Équipements	16.400,00 €	1 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Office des Transports de la Corse – Corse-du-Sud, Région Corse
2. Région autonome de Sardaigne – Cagliari, Région Sardaigne
3. Chambre de Commerce et d'Industrie territoriale de Bastia et de la Haute Corse – Haute-Corse, Région Corse
4. Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse du Sud – Corse-du-Sud, Région Corse
5. Autorité portuaire d'Olbia et de Golfo Aranci – Olbia-Tempio, Région Sardaigne
6. Région Ligurie, Secteur « Projets, Infrastructures, Routes, Ports et Logistique » – Gênes, Région Ligurie
7. Chambre de Commerce et d'industrie territoriale du Var – Var, Région Provence-Alpes- Côte d'Azur
8. Autorité portuaire de Livourne, Département Innovation et Développement – Livourne, Région Toscane





Le chef de file du projet, l'Office des transports de la Corse, a mis en place un partenariat constitué de huit partenaires équitablement répartis entre les deux Etats membres (i.e. 4 italiens et 4 français). Il associe les principales autorités compétentes en matière de connexions maritimes entre les deux îles principales et celles plus petites de la zone de coopération. L'Office des transports de la Corse, à la tête de la Collectivité territoriale de Corse, développe un rôle de planification territoriale et possède une certaine expérience en gestion et politique des transports, depuis et vers la région. Les partenaires travaillent sur cette thématique depuis 1993 déjà, toujours dans le cadre de programmes Interreg. Cette nouvelle expérience de projet reflète alors la nécessité, encore présente, de trouver une solution intégrée afin de faciliter les déplacements de marchandises et de personnes entre les îles.

## II – Contexte d'intervention

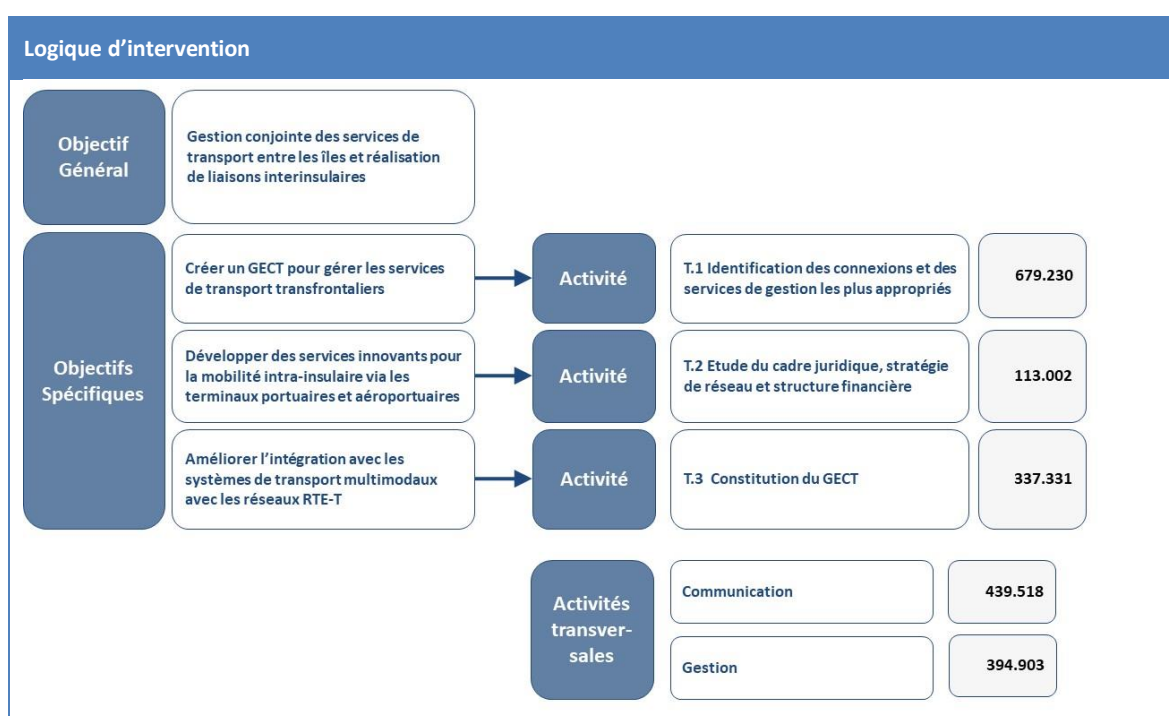
Les connexions maritimes interinsulaires sont très limitées et conditionnées par des facteurs météorologiques et saisonniers. Dès lors, le défi de ce projet consiste à renforcer et à mettre en valeur les relations entre les îles de la zone de coopération, en encourageant la croissance des territoires. En effet, et à titre illustratif, dans des situations d'intempéries, tous les bateaux ne sont pas en mesure de sortir en mer et il n'existe pas de liaisons aériennes entre les îles permettant d'assurer le transport de

marchandises ou de personnes. Cette situation ne permet donc pas de développer des relations économiques, culturelles et de coopération continues et équitables financièrement. Les répercussions négatives de cette réalité impactent non seulement des régions historiquement liées par une forte culture identitaire comme la Sardaigne, la Corse et l'Île d'Elbe, mais elles empêchent également ces territoires de tirer profit de la zone stratégique qu'est la Méditerranée pour les relations commerciales.

### III – Stratégie d'intervention

Pour développer la gestion conjointe des services de transports entre les îles et réaliser des liaisons interinsulaires, le projet développe une stratégie articulée autour de trois objectifs spécifiques :

1. Créer un GECT pour gérer les services transfrontaliers (activité T1) ;
2. Développer des services innovants pour la mobilité interinsulaire via des terminaux portuaires et aéroportuaires (activité T2) ;
3. Améliorer l'intégration avec des systèmes de transport multimodaux avec les réseaux RTE-T (activité T3).



Source : Élaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R7B1 – Indice d'accessibilité potentielle multimodale	
Indicateur de réalisation	O7B1 – Nombre de dispositifs pour développer des instruments de gestion conjointe des services transfrontaliers de transports entre les îles	1
Output correspondant	T1.1 – Plan de connexions à créer ou à renforcer	0
	T1.2 – Stratégie de connexion à la RTE-T et plan des actions conjointes	0
	T2 – Plan de financement pour la gestion durable à long terme des services	0

	T3.1 – GECT, dispositif pour la gestion commune des services transfrontaliers de transport entre les îles	1
--	---	---

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Fonctionnaires des gouvernements nationaux français et italiens	40
Fonctionnaires de la CE et des États membres	20
Fonctionnaires des gouvernements régionaux et des administrations locales de la zone de coopération	200
Fonctionnaires des gouvernements régionaux et des administrations locales en dehors de la zone de coopération	30
Responsables de la gestion du territoire et des transports	50
Opérateurs de réseaux logistiques	20
Entreprises impliquées dans la chaîne du transport multimodal des marchandises	300
Entreprises – en particulier les PME – des territoires insulaires	500
Entreprises – en particulier les PME – des territoires non insulaires	1000
Organisations de la société civile impliquées dans le développement socio-économique et culturel et dans la préservation de l'environnement	20
Citoyens de la zone de coopération	300
Public en général	1000
Partenaires et fondateurs du GECT	500

Source : Fiche projet

## IV – État d'avancement

Le projet a été lancé en janvier 2017 et sa clôture est prévue pour fin 2019. L'état d'avancement de la dépense certifiée (42% au 31/12) est conforme à la progression du projet et l'entretien avec le chef de file a permis de recueillir plus de détails.

État d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>856,007.80€</b>	<b>42%</b>
<b>Output</b>	T1 – Identification des connexions et des services de gestion les plus appropriés		EN COURS
	T2 – Étude du cadre juridique, de la stratégie de réseau et de la structure financière		EN COURS
	T3 – Constitution du GECT		EN COURS

Source : Système de suivi Maritime+

Les entretiens avec le chef de file et le partenaire de projet ont permis de confirmer l'état d'avancement. Pour l'activité T1, ont été produits :

- Un rapport sur l'État des faits et axes de développement et d'adaptation des ports dans le cadre GECT, GNL et émissions (Sardaigne) ;
- Une analyse infrastructurelle sur les secteurs portuaires et logistiques de la côte toscane dans la perspective de la continuité territoriale, contenant les fiches relatives aux terminaux du port de Livourne ;

- Une étude et perspective de construction du système de liaison aérienne et maritime entre les îles Corse-Sardaigne-Elbe et le continent méditerranéen France-Italie où il est possible d’imaginer de nouveaux scénarii de liaisons ou de renforcement des liaisons existantes ;
- Un rapport sur les liaisons maritimes et intégration des liaisons dans la planification des Autoroutes de la Mer.

Ces études de faisabilité ont permis de réaliser deux lignes de liaison : celle de Bonifacio-Santa Teresa et celle de Propriano-Porto Torres. Pour cette dernière, une convention avec l’Autorité portuaire d’Ajaccio a été élaborée, laquelle s’occupera du service public de transport maritime de marchandises et de passagers jusqu’en 2021.

Pour l’activité T2, les deux études suivantes ont été réalisées :

- Sur les effets du cadre juridique et réglementaire spécifique pour la mise en œuvre du GECT ;
- Sur l’état actuel, les conditions et les options de liaison et l’intégration de GEECCTT avec les RTE-T.

L’activité T3 prévoit la constitution du GECT, pour lequel le statut et la convention ont déjà été rédigés et dont la mise en œuvre complète est prévue pour l’été 2019.

## **V - Résultats obtenus par le projet**

Le résultat le plus significatif du projet est la constitution du GECT, dont la mission institutionnelle vise : à faciliter la coopération européenne en intervenant sur les liaisons maritimes entre les îles, à intégrer la logique de développement durable du transport multimodal en Méditerranée occidentale, et à améliorer la connexion des terminaux entre îles secondaires et tertiaires afin de donner vie à une véritable continuité territoriale européenne<sup>15</sup>. En outre, d’après l’entretien avec le CF, les nombreuses études réalisées sur la faisabilité normative, économique et logistique ont couvert un vaste champ informatif en matière de connexions, qui représenteront les hypothèses de la logique d’intervention du GECT dans la zone de coopération. En parallèle de ces réalisations, des évènements de communication ont été organisés pour solliciter les groupes ciblés par le projet et grâce auxquels il a été possible d’impliquer les PME des territoires insulaires et continentaux (200), des responsables de gouvernements régionaux et des administrations locales de la zone de coopération (10), des autorités nationales fran-

---

<sup>15</sup> Article 5 de la Convention GEECCTT-Iles du 21/01/2019

çaises et italiennes (10), des opérateurs du réseau logistique (15), des sociétés de la chaîne multimodale de transports et de marchandises (50), et des responsables de la planification du transport régional (10).

## VI – Aspects critiques

Étant face à des connexions internationales, il a été nécessaire dans un premier temps d'identifier et de coordonner les compétences administratives entre le côté français et le côté italien. Des difficultés se sont présentées, notamment dans l'implication des ministères (pas vraiment pour des questions politiques mais plutôt pour des raisons administratives) qui ont cependant été surmontées grâce au soutien d'experts en la matière.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Le projet GEECCTT entre particulièrement en synergie avec le projet In.Port.O et recueille les indications stratégiques issues du projet Ports et Identité de la précédente programmation.

#### Synergies

*Le projet GEECCTT développe des synergies avec :*

- *CIRCUMVECTIO, qui dessine une architecture interopérable le long de la chaîne des services logistiques*
- *Développement du couloir « Rhin-Alpes », à travers l'action de liaison menée par la région Ligurie*
- *Développement du couloir « Scandinavie-Méditerranée »*
- *INTERREG MED Ob. 2.3 et 4.1 (systèmes de transport à faibles émissions de carbone existants ainsi que les connexions multimodales entre les cadres multilatéraux de coordination dans la Méditerranée pour donner des réponses conjointes aux défis communs)*
- *Actions connexes H2020 Transports*

*Source : Fiche projet*

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

Une fois le projet conclu, la stratégie transfrontalière se poursuivra à travers les plans et les actions que le GECT activera dans les territoires, conformément aux finalités énoncées dans le statut. Le GECT sera financé par les contributions obligatoires de ses membres. Les ressources publiques seront distribuées équitablement entre les nationalités représentées dans le GECT afin de s'assurer que la participation entre les deux îles soit identique, indépendamment du nombre d'institutions publiques ou parapubliques françaises et italiennes. En général, le budget du GECT pourra être complété par des contributions provenant de fonds européens, subventions et aides de l'Etat ou autre autorités locales, ou d'éventuelles autres sources autorisées par la loi et votées par l'Assemblée du GECT.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

Le caractère transfrontalier de ce projet possède une dimension fondamentale puisque la thématique des transports entre deux Etats membres est, par nature, transfrontalière et ne pourrait donc pas être gérée par de simples interventions nationales.

# DECIBEL

## I – Informations générales

**Nom** : Dépollution acoustique des centres portuaires urbains et insulaires

**Typologie de projet** : Simple

**Appel à projets** : Appel II / Lot 2 / Axe 3

**Date de début** : 01/06/2018

**Date de fin** : 31/05/2021

**Site internet** : <http://interreg-maritime.eu/it/web/decibel/progetto>

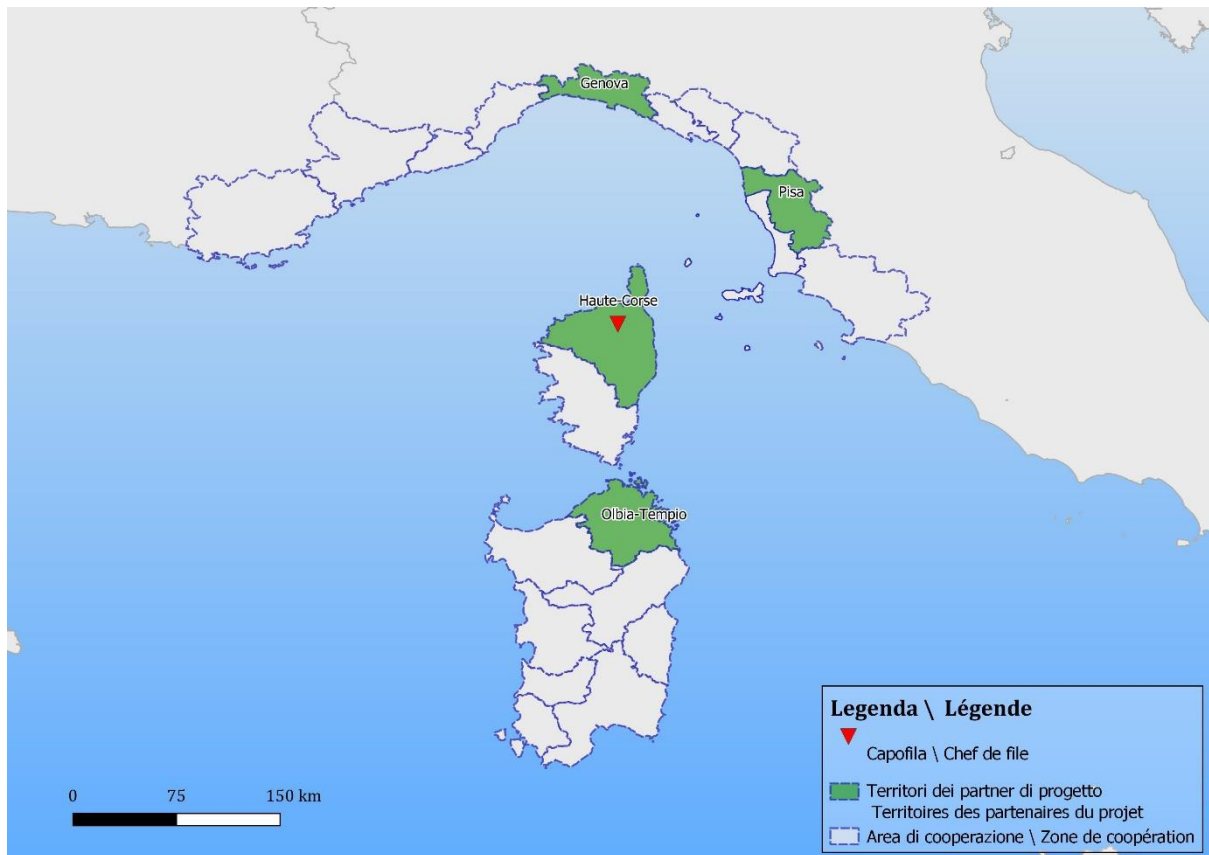
Budget total	FEDER	Cofinancement
1.652.053,22 €	1.404.245,24 €	247.807,98 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	304.096,19 €	18 %
Fais administratifs et de bureau	45.614,43 €	3 %
Frais de séjours et de déplacements	34.199,00 €	2 %
Conseils et services	1.084.363,81 €	66 %
Equipements	183.779,80 €	11 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute Corse (CCIHC) – Haute-Corse, Région Corse
2. Commune d'Olbia – Olbia-Tempio, Région Sardaigne
3. ANCI Toscane – Pise, Région Toscane
4. Université des études de Gênes (UNIGE) – Gênes, Région Ligurie



Le Chef de file du projet, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute Corse (CCIHC), collabore depuis plusieurs années avec les universités, chambres de commerce et/ou ports italiens, dans le cadre de projets Interreg. C'est par ce biais que la CCIHC a fédéré trois partenaires italiens autour de la thématique de la dépollution acoustique, à savoir : la commune d'Olbia, l'ANCI Toscana et l'Université de Gênes (seule entité possédant des compétences technico-scientifiques en la matière). La réunion de ces quatre acteurs publics répond à la logique d'intervention du projet DECIBEL.

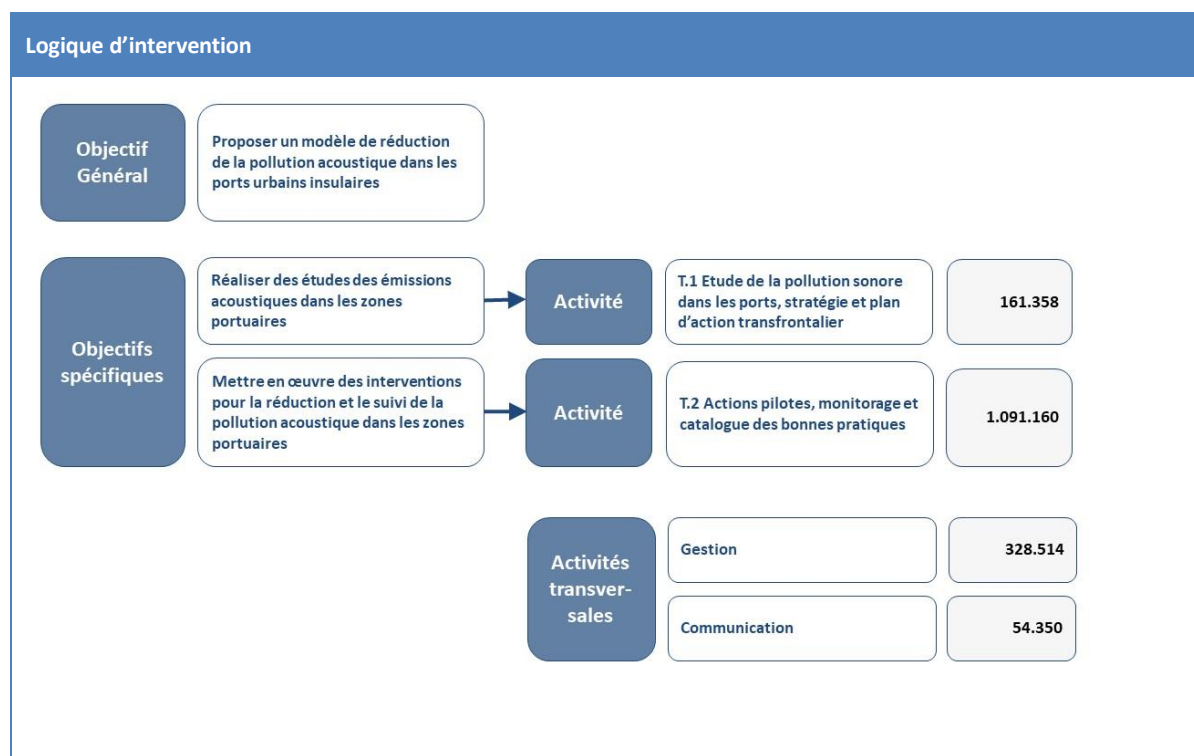
## II – Contexte d'intervention

L'augmentation des émissions sonores produites au centre des zones urbaines dégradent considérablement la qualité de vie des habitants et menacent la faune locale. La directive cadre en matière de bruit dans l'environnement (2002/49/CE), qui vise à réduire l'exposition aux émissions sonores environnementales à travers l'harmonisation d'indicateurs acoustiques et des méthodes d'évaluation, invite les Etats membres à recueillir les informations relatives aux bruits portuaires et à prévoir des plans d'action pour affronter cette problématique.



### III – Stratégie d’intervention

L’objectif de DECIBEL est de contribuer à une réduction de la pollution acoustique, en appliquant aux ports urbains insulaires ciblés par les actions pilotes, les principes de la directive européenne sur le bruit dans l’environnement. Le projet décline sa stratégie en deux temps : la réalisation d’études spécifiques des émissions acoustiques, et la réalisation d’actions pilotes dans les zones portuaires de Bastia, l’Ile-Rousse, Olbia, Portoferraio et Giglio.



Source : Elaboré à partir de la fiche projet

Indicateur de programme	R7C1 – Nombre de ports commerciaux couvert par des plans pour la réduction de la pollution sonore	
Indicateur de réalisation	OC2 – Nombre d’études conjointes réalisées	1
Output correspondant	T1.1.1 – études conjointes	1
Indicateur de réalisation	O7C2 – Nombre d’interventions réalisées pour la réduction et le suivi de la pollution sonore dans les ports (IS 2)	5
Output correspondant	T2.1.1 – Interventions (Bastia, îles-Rousse, Olbia, Portoferraio et Giglio)	5

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Organisme Public	4
Autre	5.260.000

Source : Fiche projet

## IV – Etat d’avancement

Initié en juin 2018, les dépenses certifiées du projet ne représentent que 4% du budget total et ont financé différentes catégories comme suit : conseils et services (48%), coûts du personnel (47%), frais de séjours et de voyages (5%).

Etat d’avancement du projet		n.	%
Dépenses certifiées au 31 décembre 2018		61.354 €	4 %
Output	T1. Modèle de réduction de la pollution acoustique spécifique aux ports urbains insulaires	EN COURS	
	T2. Actions pilotes	NON COMMENCE	

Source : *Système de suivi Maritime +*

Les entretiens avec le chef de file et le partenaire du projet ont confirmé l’état d’avancement du projet, à savoir : seule la première composante des activités, la réalisation d’un modèle de réduction de la pollution acoustique (T1), est en cours. Dans ce cadre, l’UNIGE élabore les analyses au niveau des ports italiens (i.e. Olbia, Portoferraio et Giglio). Pour les ports français (i.e. Bastia et Île Rousse) et à la suite de l’appel à projets réalisé par le CCIHC, c’est le CSTB – Centre Scientifique et Technique du Bâtiment – qui mène les études. Le mode de diagnostic n’avait pas été préalablement déterminé pour que les acteurs établissent une méthodologie commune. De cette manière, les données relevées seront regroupées et mesurées communément. Ainsi, le CSTB et l’UNIGE développent le modèle de réduction de la pollution acoustique : ils ont présenté leur méthode à l’ensemble des partenaires du projet et ont posé le cadre réglementaire. En outre, les pré-mesures ont été établies sur toute une journée afin que l’échantillon soit affiné.

## V – Résultats obtenus par le projet

Compte tenu de l’état d’avancement du projet, aucun résultat n’est mesurable pour le moment. Toutefois, les activités et produits prévus par le projet sont confirmés et ils devraient entraîner une modification dans la gestion de l’espace portuaire (un changement des créneaux horaires dans la gestion du port), ou la réalisation d’investissements spécifiques. Les résultats obtenus par les actions pilotes seront en outre analysés afin de réaliser un catalogue de bonnes pratiques, à disposition des acteurs portuaires. Enfin, des actions de sensibilisation sont prévues, dans l’optique de contribuer au changement des comportements des acteurs concernés par la pollution acoustique.

## VI – Aspects critiques

A ce jour, les seules difficultés soulevées par le partenariat concernent les dépenses du projet et le suivi de celles-ci.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

DECIBEL entre en synergie avec plusieurs projets du programme Maritime 2014-2020, qui réunissent le même type de partenaires. C'est le cas du projet L.I.S.T Port, actuellement en cours, qui rassemble le CCIHC, l'ANCI Toscane et la Commune d'Olbia.

#### Synergies

*Les projets Maritime 2014-2020 MON ACUMEN, REPORT, RUMBLE ont été conçus en conformité avec DECIBEL.*

*DECIBEL sera aussi en synergie avec :*

- *Le projet LIFE ENV/00018 NoMEPorts*
- *Le projet HARMONISE*
- *Le projet IMAGINE*
- *Le projet LIFE NEREIDE*
- *Le projet LIFE08 ENV/IT/000386*

*Source : Fiche projet*

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

Les actions développées par le projet DECIBEL sont destinées à être transférées par le biais d'un répertoire commun de bonnes pratiques basé sur les résultats des actions pilotes réalisées dans les ports bénéficiaires, auquel tous les autres acteurs concernés pourront avoir accès. Un changement normatif, avec la définition d'un cadre de référence spécifique sur l'impact acoustique dans les ports (toujours inexistant), mais aussi le développement de connaissances, méthodologies et techniques spécifiques pour contrôler et gérer le bruit émis par les ports, sont deux éléments nécessaires pour assurer la durabilité des résultats dans le temps.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

La stratégie de DECIBEL répond aux objectifs de la directive européenne 2002/49/CE, caractérisée par son aspect transfrontalier : une initiative hétérogène sur une telle thématique entraînerait une fragmentation des informations à tous les niveaux ainsi qu'une dispersion des ressources. La confrontation des analyses et l'élaboration des bonnes pratiques, le développement d'un plan d'action conjoint et la constitution d'un modèle pouvant être appliqué à d'autres situations, sont autant de caractéristiques

constituant une valeur ajoutée intéressante pour la recherche d'une solution commune au problème de la pollution sonore des ports urbains insulaires.

# TDI RETE GNL

## I – Informations générales

**Nom :** Technologies et dimensionnement des installations pour le GNL de distribution primaire de GNL dans les ports de la zone transfrontalière

**Type de projet :** Simple

**Appel à projets :** 2<sup>ème</sup> Appel / Lot 3 / Axe 3

**Date de début :** 01/03/2018

**Date de fin :** 29/02/2020

**Site internet :** <http://interreg-maritime.eu/web/tdiretegnl/progetto>

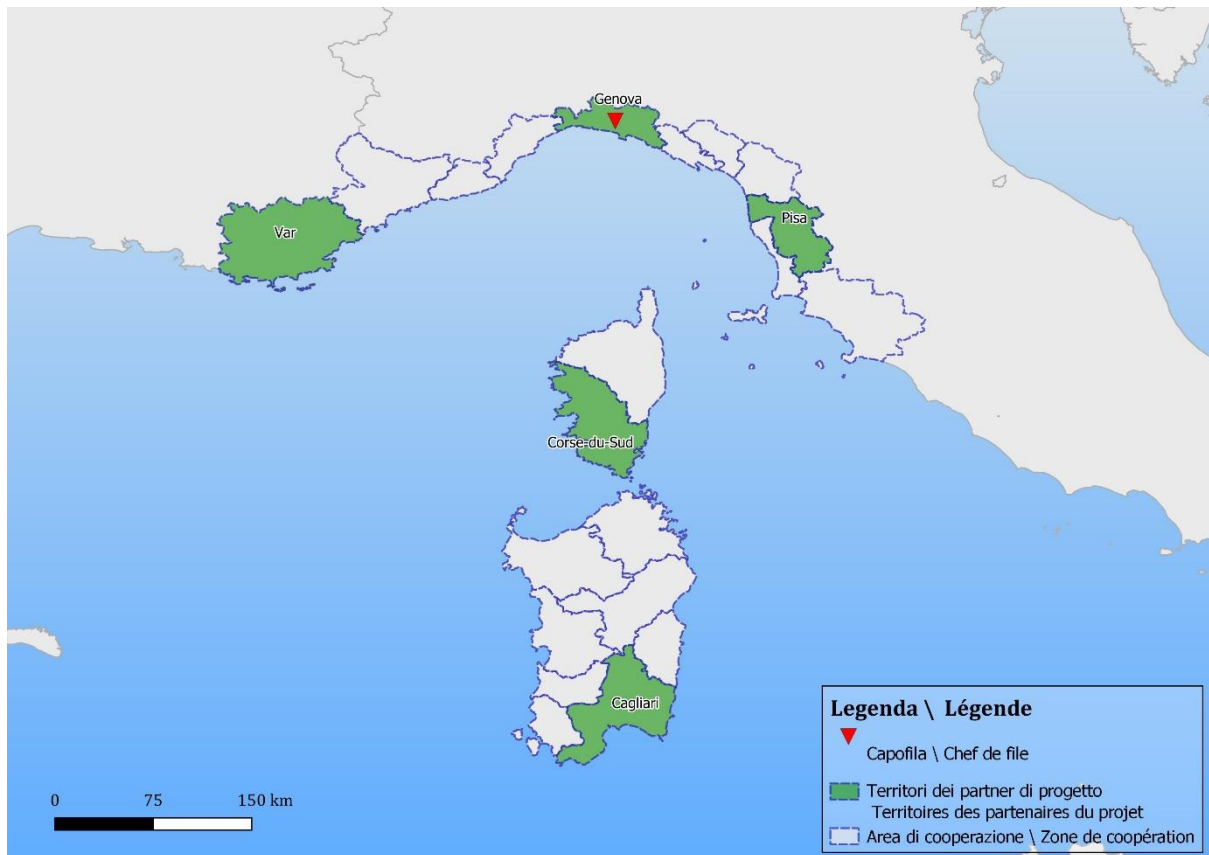
Budget total	FEDER	Cofinancement
749.335,85 €	636.935,47 €	112.400,38 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	231.877,70 €	31 %
Frais administratifs et de bureau	34.781,66 €	5 %
Frais de séjours et de déplacements	49.433,69 €	7 %
Conseils et services	433.242,80 €	58 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Université des études de Gênes, Centre italien d'excellence sur la logistique, les transports et les infrastructures (UNIGE-CIELI) – Gênes, Région Ligurie
2. Université de Pise, département d'ingénierie de l'énergie, des systèmes, du territoire et des constructions (UNIFI – DESTEC) – Pise, Région Toscane
3. Université de Cagliari, département de sciences économiques et de l'entreprise (CIREM) – Cagliari, Région Sardaigne
4. Office des Transports de la Corse (OTC) – Corse-du-Sud, Région Corse
5. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

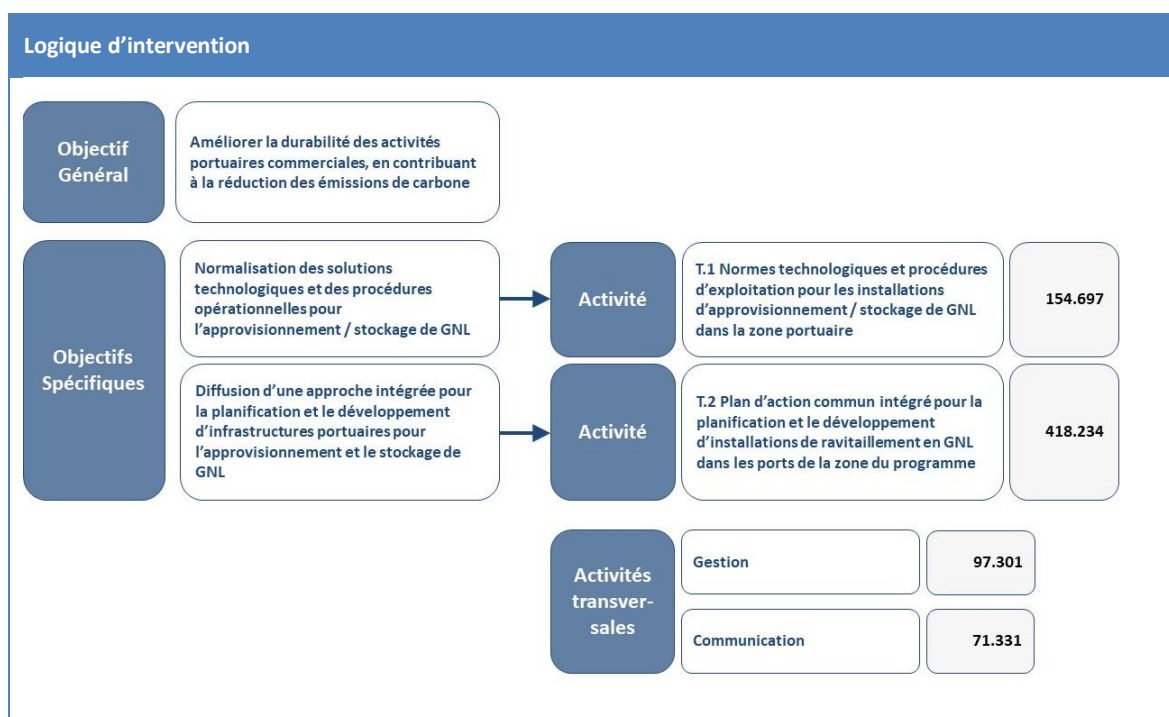


Le chef de file du projet, l'Université de Gênes, a acquis une expérience sur les thématiques de la logistique et des transports, particulièrement en ce qui concerne le secteur maritime portuaire. Elle collaborait déjà sur le sujet du GNL avec la Région Ligurie et, en vertu de synergies créées dans le cadre d'autres projets, elle a impliqué deux autres universités situées en Toscane et en Sardaigne.

Le partenariat est constitué de 5 partenaires, 3 italiens et 2 français, tous présents sur l'aire de coopération, possédant des expériences de collaboration dans le cadre de programmes européens qu'ils capitalisent dans ce projet. La présence de la Chambre de commerce du Var, assure une plus grande retombée des résultats sur ses territoires. Le partenariat de TDI RETE GNL représente le sujet technico-scientifique du cluster GNL.

## II – Stratégie d'intervention

L'objectif du projet est de favoriser l'utilisation du gaz naturel liquéfié comme combustible pour contribuer à la réduction des émissions de carbone dans la zone du programme. La logique d'intervention se décline en deux objectifs spécifiques : la définition de standards technologiques et la diffusion d'une approche intégrée pour la planification, eux-mêmes correspondant à 2 activités.



Source : Elaboration propre de la fiche projet

<b>Indicateur du Programme</b>	R7C2 – Nombre de ports commerciaux couverts par des plans pour la mise en œuvre de mesures pour une navigation maritime moins polluante	
<b>Indicateur de réalisation</b>	O7C2 – Nombre d'études conjointes réalisées	2
<b>Output correspondant</b>	T1.1.1 – Ligne directrice pour la normalisation des options technologiques et des procédures opératives pour l'approvisionnement et le stockage de GNL dans les ports de la zone du Programme	1
	T2.1.1 – Etude pour un plan d'action conjoint pour le GNL en environnement portuaire	1

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
<b>Organismes de Droit Public</b> : autorités portuaires, autorités territoriales compétentes pour la définition de normes technologiques et procédurales pour le stockage et l'approvisionnement de GNL, les gestionnaires des ports de Gênes, Savone La Spezia, Livorno, Cagliari, Toulon et Bastia	7
<b>Organismes Publics</b> : autorités régionales et territoriales	7
<b>Organismes Privés</b> : opérateurs de terminaux, armateurs, prestataires de services portuaires	10

Source : Fiche projet

### III – Etat d'avancement

Le projet a débuté en mars 2018 et se terminera en février 2020. L'état d'avancement est conforme au pourcentage de dépenses certifiées, équivalant à 5%, et les deux activités sont en cours de réalisation.

Etat d'avancement du projet	n.	%
-----------------------------	----	---

<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>38.692,16 €</b>	<b>5%</b>
<b>Output</b>	T1 – Normes technologiques et procédures d’exploitation pour les installations d’approvisionnement/stockage de GNL dans la zone portuaire	EN COURS	
	T2 – Préparation du plan d’action commun intégré pour la planification et le développement d’installations pour le bunkering de GNL dans les ports de la zone du programme	EN COURS	

Source : *Système de suivi Maritime+*

Les entretiens avec le partenaire du projet et le chef de file ont mis en évidence l’état d’avancement suivant :

Pour l’activité T1 :

Les lignes directrices relatives à la standardisation de solutions technologiques et productives pour la distribution et le ravitaillement de GNL dans les ports de l’espace transfrontalier, ont été définies. Celles-ci sont systématiquement mises à jour afin d’éviter le risque d’obsolescence technologique. Les rapports pour la cartographie de l’offre et la demande, ainsi que l’analyse SWOT des options technologiques pour le ravitaillement de GNL dans les ports ont par ailleurs été finalisés.

Pour l’activité T2 :

- Les lignes directrices pour le plan d’action conjoint ont été définies et la documentation se révèle être prête pour le prochain Comité de Pilotage qui aura lieu à Rome ;
- Les rapports pour la cartographie de l’offre et la demande de GNL ont été réalisés ;
- Le développement des outils de gestion pour l’évaluation économique-financière des investissements en infrastructures pour l’approvisionnement de GNL est en phase initiale.

## **IV - Résultats obtenus par le projet**

Le projet étant toujours en cours, l’analyse des résultats obtenus ne peut se faire qu’à partir des réalisations individuelles et par rapport aux groupes ciblés, soit :

- La standardisation des solutions technologiques (T1) a permis de définir et de diffuser les connaissances en matière d’approvisionnement en GNL entre tous les acteurs concernés, qu’ils soient privés (armateurs et exploitants de terminaux), ou publiques (autorités portuaires et organismes publics), permettant dès lors de combler le véritable manque informatif.
- La mise à disposition d’un plan d’action commun basé sur l’évaluation des facteurs externes (progrès technologique, analyse du marché, etc.) permet désormais aux ports de Gênes, La Spezia, Savone, Livourne, Cagliari, Toulon et Bastia, de considérer la localisation possible et le dimensionnement des installations pour constituer le réseau de distribution de GNL.



## V – Aspects critiques

Les entretiens avec les partenaires ont permis d'identifier les problématiques suivantes :

- Problèmes de coordination entre les partenaires internes au projet TDI RETE GNL et ceux du cluster. En effet, étant donné les différentes typologies d'acteurs, à savoir planificateurs (Office des Transports et Région Sardaigne) et académiques (Universités), l'adoption de procédures communes n'a pas été évidente dès le début et cela a parfois conduit à une prolongation des temps de réalisation des activités prévues.
- Le compte-rendu des dépenses s'est révélé complexe, en particulier du côté français, ce qui a créé un déséquilibre entre l'état d'avancement d'un partenaire à l'autre, compromettant parfois leurs interactions.

## VI – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Synergies
<ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Projet COSTA (appel Réseau RTE-T 2011) – sur l'objectif de promouvoir le développement d'autoroutes en mer éco-compatibles, à travers l'installation de systèmes GNL</i></li><li>- <i>Projet GAINN_IT (Ministère des infrastructures et des transports italiens) – promeut l'utilisation de carburants alternatifs</i></li><li>- <i>Projet "LNG in Baltic Sea Ports" – sur l'utilisation d'installations GNL dans les ports</i></li><li>- <i>Cohérent et intégré avec le « Document de consultation pour une stratégie nationale sur le GNL » (juin 2015) par le gouvernement italien</i></li></ul>

Source : Fiche projet

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du projet sera garantie à travers les actions suivantes :

- Activation d'un réseau scientifique international sur une base informelle qui donnera naissance à l'organisation d'une session spéciale sur le thème "Liquefied Natural Gas (LNG) in shipping and ports" dans le cadre de la IAME Conference 2019 d'Athènes<sup>16</sup>, qui augmentera la visibilité du projet au niveau international ;
- Activation d'un Observatoire permanent ou semi-permanent, géré par l'Université de Gênes avec la collaboration des Chambres de Commerce de Gênes ;
- Participation à la Table technique des carburants alternatifs organisée par la Région Ligurie et les Chambres de Commerce de Gênes.

Toutefois, deux facteurs exogènes pourraient empêcher la reproduction des résultats du projet :

<sup>16</sup> Lien de l'événement : <https://www.dept.aueb.gr/en/LNG>

- Le risque d'obsolescence auquel sont soumises les solutions technologiques identifiées et à la base des plans d'action pour la distribution du GNL dans les ports.
- Les modifications du cadre institutionnel de référence et les orientations des stratégies nationales qui soulèveraient la nécessité d'adapter certaines activités du programme en conséquence.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

La diffusion et l'affirmation du GNL dans le domaine maritime portuaire contribue à améliorer la durabilité des activités portuaires commerciales et à réduire les émissions de carbone (menaces communes-adaptations climatiques). Cet objectif, tel que requis par l'Union Européenne, implique la nécessité de développer un système d'infrastructures intégré, garantissant la distribution efficace et efficiente du GNL dans les ports et les territoires intérieurs, en privilégiant les logiques de couloir. Ces infrastructures présentent par ailleurs une valeur de nature nationale, supranationale et communautaire, qui nécessite l'adoption de décisions stratégiques communes et cohérentes, relatives aux solutions technologiques à adopter, à la localisation des différents composants du système ainsi qu'à son dimensionnement.

# GNL FACILE

## I – Informations générales

**Nom** : GNL Source accessible intégrée pour une logistique efficace

**Type de projet** : Simple

**Appel à projets** : 2<sup>ème</sup> Appel / Lot 3 / Axe 3

**Date de début** : 01/04/2018

**Date de fin** : 31/03/2021

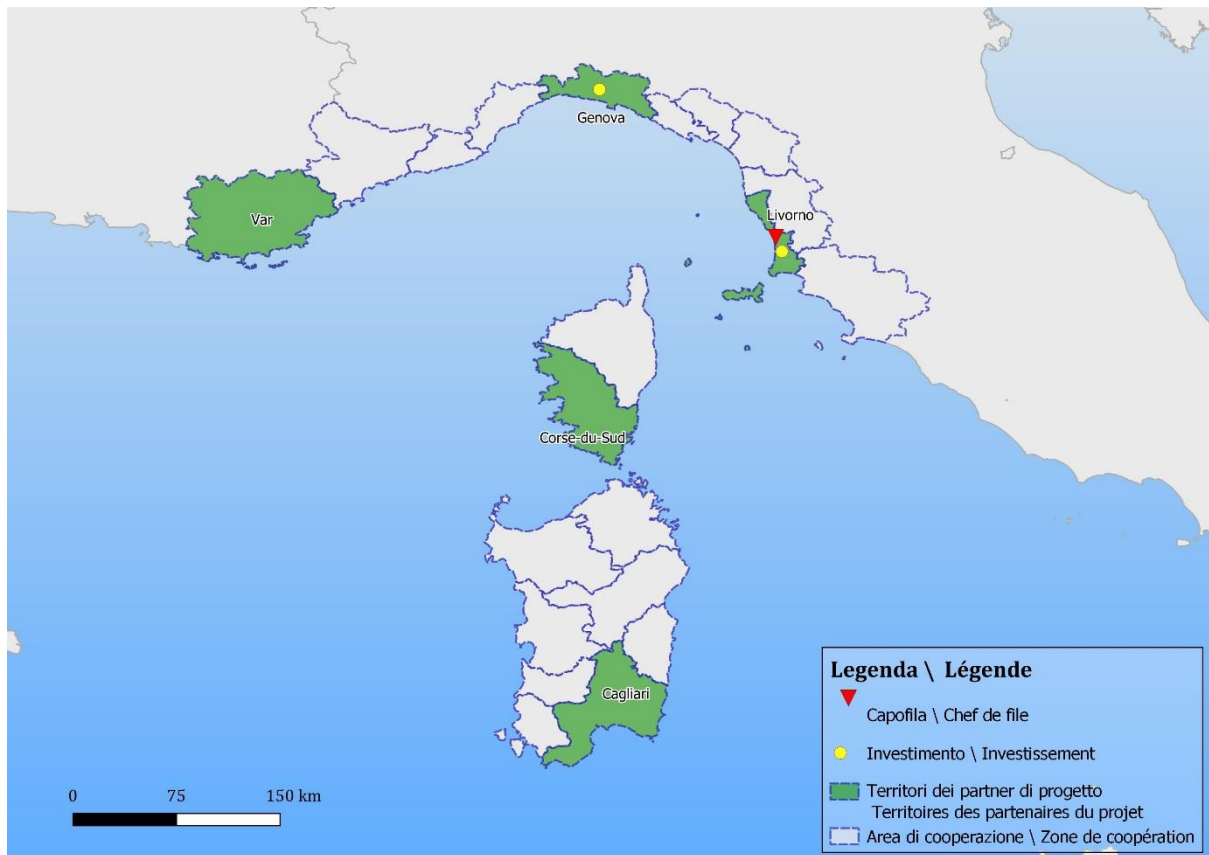
Budget total	FEDER	Cofinancement
1.993.806,81 €	1.694.735,79 €	299.071,02 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	264.941,72 €	13 %
Frais administratifs et de bureau	21.369,00 €	1 %
Frais de séjours et de déplacements	72.538,49 €	4 %
Conseils et services	939.957,60 €	47 %
Equipements	695.000,00	35 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme):

1. Autorité de Système portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale (ADSP MTS) – Livourne, Région Toscane
2. Autorité de Système portuaire de la Mer Ligurie Occidentale (ADSP MLO) – Gênes, Région Ligurie
3. Autorité de Système portuaire de la Mer de Sardaigne (ADSP MS) – Cagliari, Région Sardaigne
4. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
5. Office des Transports de la Corse (OTC) – Corse-du-Sud, Région Corse



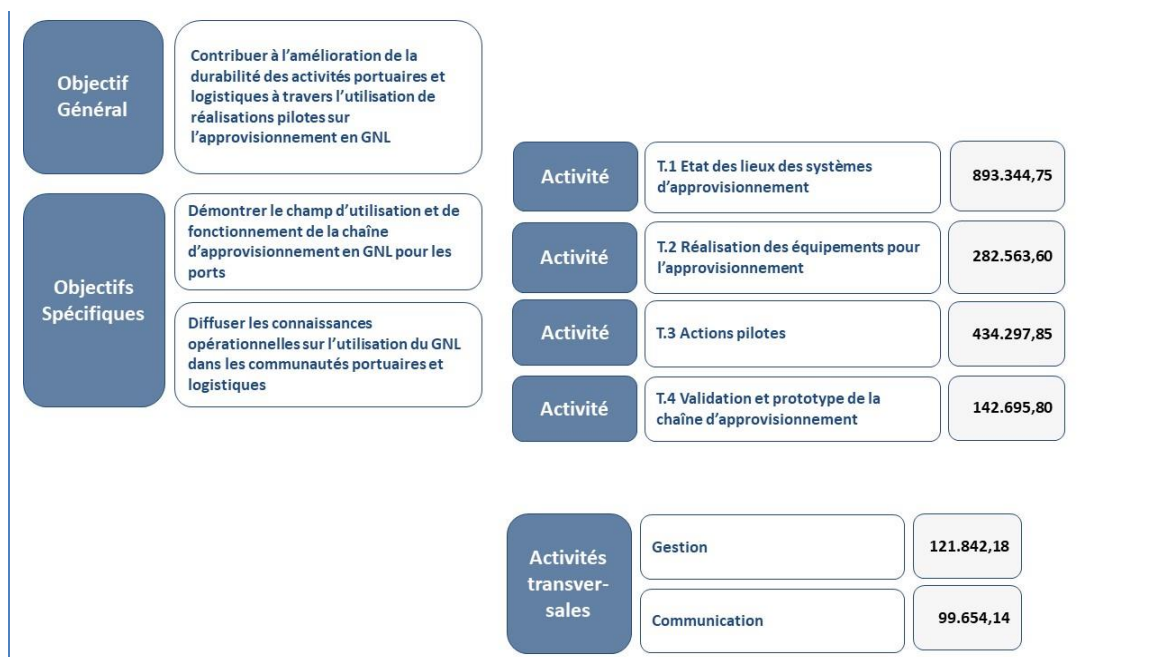
L'Autorité de Système portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale est le chef de file du projet. Il s'agit d'un acteur qui coordonne et guide les activités portuaires de 4 ports toscans et 2 ports sardes, se trouvant à proximité d'un des sites de stockage de GPL en Italie.

Ainsi, GNL Facile réunit 5 acteurs (2 français et 3 italiens) qui, ensemble, couvrent l'intégralité des territoires de la zone de coopération. Majoritairement composé d'autorités portuaires, ce partenariat est particulièrement conforme aux réalisations du projet, puisque ces dernières interviendront sous la forme d'actions pilotes dans les zones portuaires dont ces acteurs sont les gestionnaires.

## II – Stratégie d'intervention

L'objectif général du projet est de tester, sur le terrain, la faisabilité des solutions GNL analysées dans les projets du cluster GNL. Il s'articule en 2 objectifs spécifiques : démontrer le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement dans les ports et diffuser des connaissances opérationnelles, le tout réalisé à travers 4 activités et 2 investissements.

Logique d'intervention



Source : Elaboration propre de la fiche projet

<b>Indicateur du Programme</b>	R7C2 – Nombre de ports commerciaux couverts par des plans pour la mise en œuvre de mesures pour une navigation maritime moins polluante	
<b>Indicateur de réalisation</b>	OC2 – Nombre d'études conjointes réalisées	3
<b>Output correspondant</b>	T1.1.1 – Cadre de référence pour la capitalisation des projets GNL	1,00
	T2.1.1 – Analyse tecnico-fonctionnelle de la station mobile – container cryogénique	1,00
	T4.1.1 – Prototype de la chaîne d'approvisionnement	1,00
<b>Indicateur de réalisation</b>	O7C4 – Nombre de plans d'action pour la réalisation de station de stockage et approvisionnement de GNL (IS 4)	2
<b>Output correspondant</b>	T2.2.1 – Réalisation de la station mobile – container cryogénique	1,00
	T3.1.1 – Actions pilote	1,00

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Organisme public	720,00
Organisme privé	720,00
Autre	1.340.120,00

Source : Fiche projet

Investissements	Localisation
I1. Station mobile d'approvisionnement GNL dans le port de Livourne	Livourne
I2. Container Cryogénique dans le port de Gênes	Gênes

Source : Fiche projet

### III – Etat d'avancement

Le projet, débuté en avril 2018, a certifié 0,5% du budget total et a commencé les activités T1 et T2.

Etat d'avancement du projet	n.	%
-----------------------------	----	---

<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>9.422,53 €</b>	<b>0,5%</b>
<b>Output</b>	T1 – Etat des lieux des systèmes d’approvisionnement	EN COURS	
	T2 – Réalisation des équipements pour l’approvisionnement	EN COURS	
	T3 – Actions pilotes	NON COMMENCE	
	T4 – Validation et prototype de la chaîne d’approvisionnement	NON COMMENCE	

Source : *Système de suivi Maritime+*

Les entretiens avec le chef de file du projet ont confirmé l’état d’avancement suivant :

Pour l’activité T1 :

Après son lancement, en juin 2018 à Livourne, le projet a réalisé les analyses préliminaires de l’état actuel du marché et des technologies disponibles pour l’approvisionnement en GNL.

Pour l’activité T2 :

Des rencontres préliminaires ont eu lieu en prévision du container cryogénique et de l’installation mobile pour l’approvisionnement, au cours desquelles les cadres d’intervention pour gérer la sécurité des opérations dans les ports ont été définis. Les risques en question sont relatifs à la grande inflammabilité du GNL, ce qui implique l’élaboration d’une planification spécifique.

## IV - Résultats obtenus par le projet

Compte tenu de l’état d’avancement limité du projet, les résultats ne sont pas encore observables.

## V – Aspects critiques

Aucune difficulté n’a été identifiée par les partenaires du projet.

## VI – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l’UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

En plus des projets du cluster GNL, GNL FACILE développe des synergies avec des projets liés aux thématiques de l’environnement et de la pollution sonore. D’autres synergies existent avec le projet GAINN (CEF 2014), dans lequel sont étudiées et réalisées des actions pilotes pour soutenir la filière GNL à travers le développement de solutions pour son approvisionnement, stockage et distribution.

#### **Synergies**

*Le projet présente des synergies avec :*

- *Le projet GAIN4MED (CEF 2016)*
- *Le projet BEST PORTS (Region Toscane, POR FSE 2014-2020)*

Source : *Fiche projet*

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du projet sera garantie grâce aux deux réalisations physiques suivantes : la station mobile d'approvisionnement en GNL dans le port de Livourne et le container cryogénique dans le port de Gênes. Le premier appartiendra à l'Autorité portuaire de Livourne mais une flexibilité dans son utilisation est prévue afin de permettre aux partenaires du projet de réaliser des activités pour l'approvisionnement en GNL au niveau des infrastructures fixes, pour la génération d'énergie directement utilisable et pour le transport routier. Le container cryogénique permet quant à lui de limiter la manipulation directe de marchandises dangereuses et donc de limiter les risques dus au transfert du GNL.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

Le projet, grâce aux investissements en équipements, participe à la réalisation des objectifs de la Stratégie Europe 2020, qui visent à obtenir une meilleure durabilité dans le secteur des transports et à mettre en œuvre une transition vers une économie à plus faible émission de carbone.

Le caractère transfrontalier permet également le partage des plans logistiques pour réaliser une chaîne d'approvisionnement plus large et potentiellement extensible, même dans les territoires intérieurs.

# PROMO GNL

## I – Informations générales

Nom : PROMO GNL

Type de projet : Simple

Appel à projets : 2<sup>ème</sup> Appel /Lot 3 / Axe 3

Date de début : 12/03/2018

Date de fin : 11/03/2021

Budget total	FEDER	Cofinancement
749.069,00 €	636.708,00 €	9.687,00 €

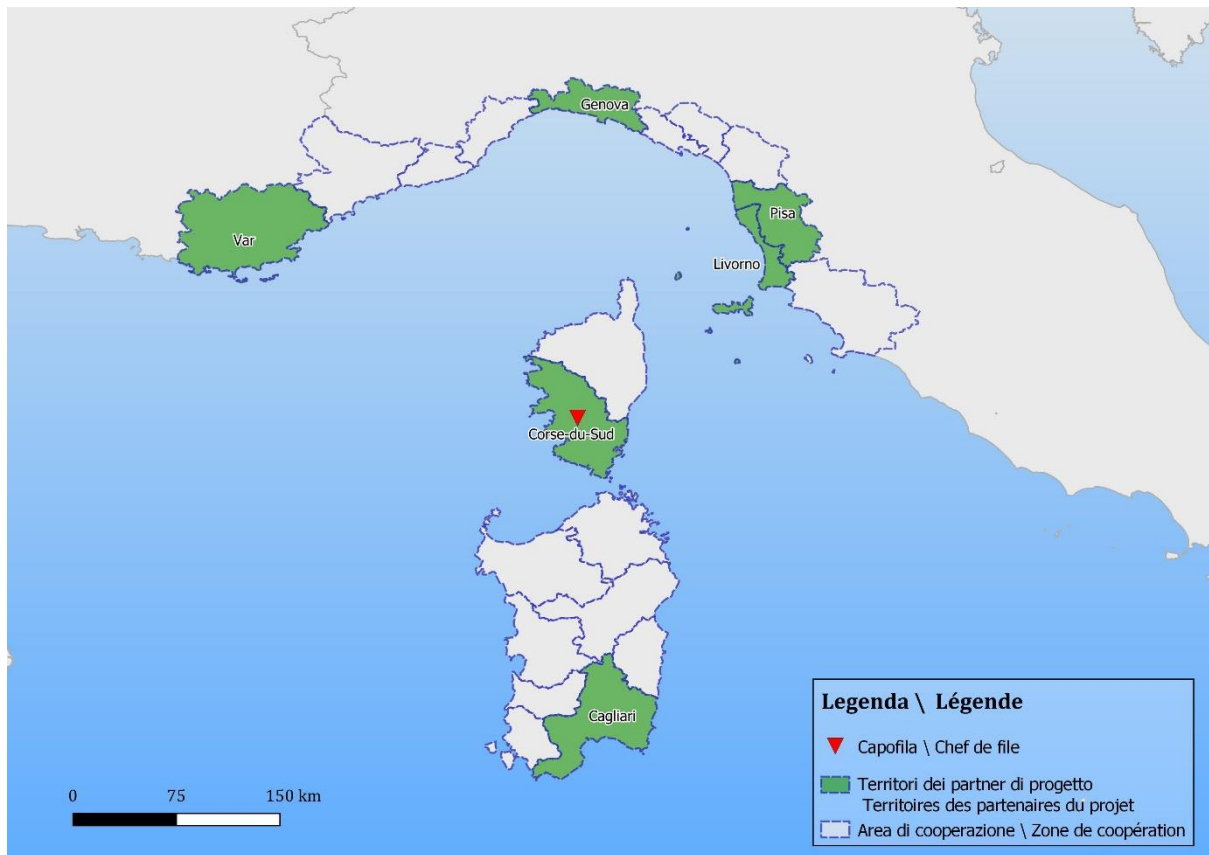
Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	121.799,89 €	16%
Frais administratifs et de bureau	18.269,98€	3%
Frais de séjours et de déplacements	64.550,00 €	9%
Conseils et services	544.449,44 €	72%

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Office des transports Corse (OTC) – Corse-du-Sud, Région Corse
2. Région Ligurie (RL) – Gênes, Région Ligurie
3. Région Sardaigne (RAS), Département de l'Industrie, Service énergie et économie verte – Cagliari, Région Sardaigne
4. Centralabs, Centre de compétence de la Sardaigne et des transports (CLABS) – Cagliari, Région Sardaigne
5. Autorité de système portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale (ADSP MTS) – Livourne, Région Toscane
6. Université de Pise (UNIFI) – Pise, Région Toscane
7. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCI Var) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

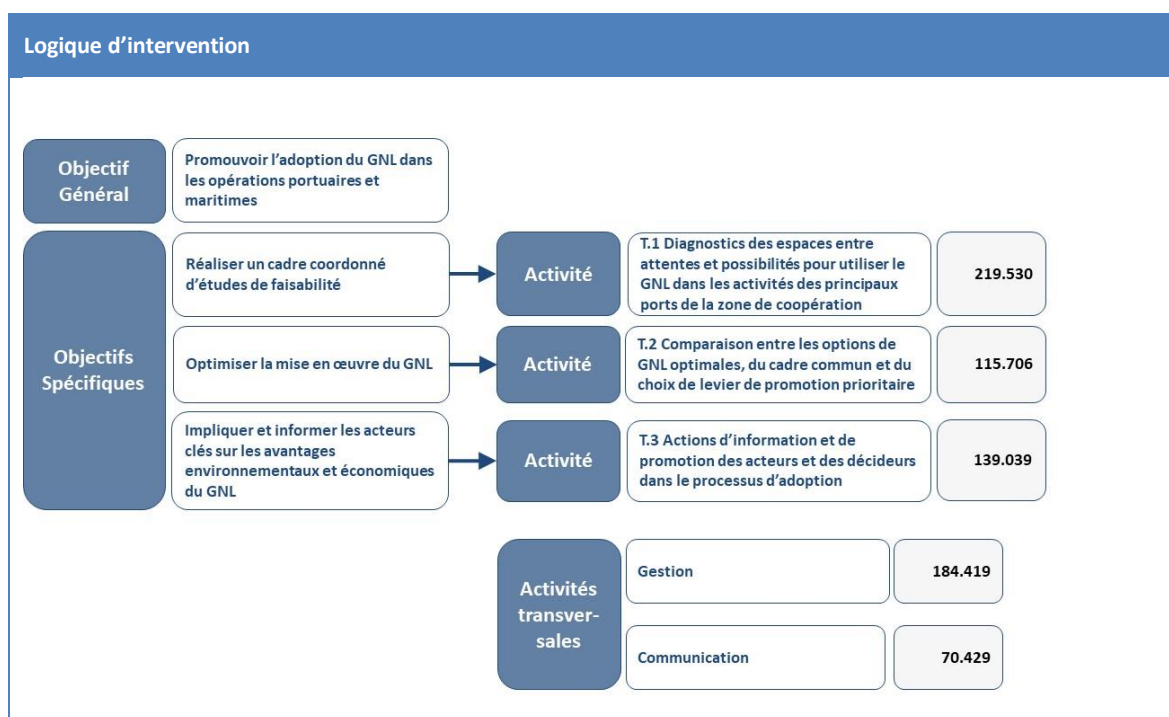




Le chef de file du projet est l'Office des transports Corse, un organisme public en charge de la régulation des routes maritimes et aériennes pour garantir la continuité territoriale de la Corse et qui possède donc une grande expérience en matière d'info-mobilité et d'intermodalité des transports. PROMO GNL réunit 7 partenaires, 2 français et 5 italiens, autour du thème de la promotion du GNL. Il s'agit d'un partenariat très hétérogène qui comprend différents types d'acteurs publics (chambres de commerce, autorités portuaires, universités et régions), qui dans leur ensemble, couvrent la totalité de la zone de coopération et qui, en vertu de leurs missions institutionnelles relatives, pourront impliquer les destinataires concernés et les introduire à l'adoption du GNL.

## II – Stratégie d'intervention

Le projet a pour objectif de promouvoir le GNL dans les zones portuaires de l'espace de coopération. Il se décline en trois objectifs spécifiques qui réaliseront 1) un cadre coordonné d'études de faisabilité pour la promotion des bonnes utilisations du GNL dans les ports commerciaux ; 2) une comparaison entre les solutions possibles pour optimiser la mise en œuvre du GNL ; et 3) des activités de formation, communication et diffusion auprès des opérateurs du secteur sur les possibilités d'utiliser le GNL en tant que combustible moins polluant.



Source : Elaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R7C2 – Nombre de ports commerciaux couverts par des plans pour la mise en œuvre de mesures pour une navigation maritime moins polluante	
Indicateur de réalisation	OC1 – Nombre de plans d'action conjoints élaborés	1
Output correspondant	T3.1.1	1

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Autres	22
Organismes de droit public	36
Organismes publics	150
Organismes privés	200
EGTC	6

Source : Fiche projet

### III – Etat d'avancement

L'état d'avancement du projet est cohérent avec sa programmation : les activités T1 et T3 sont en cours et le pourcentage de dépenses certifiées au neuvième mois représente 1,3% du budget total.

Etat d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>9.680,46 €</b>	<b>1,3 %</b>
<b>Output</b>	T1 – Diagnostics des espaces entre attentes et possibilités pour utiliser le GNL dans les activités des principaux ports de la zone de coopération	EN COURS	
	T2 – Comparaison entre les options de GNL optimales, du cadre commun et du choix de levier de promotion prioritaire	NON INITIE	

	T3 – Actions d’information et de promotion des acteurs et des décideurs dans le processus d’adoption	EN COURS
--	--	----------

Source : *Système de suivi Maritime+*

Les entretiens avec le chef de file du projet ont confirmé l’état d’avancement du projet, et en particulier :

En ce qui concerne l’activité T1 :

Trois réunions ont eu lieu entre les chercheurs impliqués afin de réaliser des études préliminaires sur les utilisations énergétiques non électriques du port et la possibilité de les alimenter avec le GNL.

En ce qui concerne l’activité T3 :

L’organisation de rencontres et événements est en cours pour informer les acteurs concernés et les potentiels utilisateurs (autorités portuaires, compagnies maritimes, transporteurs) sur l’économicité et le faible impact environnemental de ce carburant. En avril 2018, un événement promotionnel a eu lieu à Bastia et a impliqué plus de 120 parties prenantes dont des transporteurs, des autorités portuaires et des compagnies maritimes.

## **IV - Résultats obtenus par le projet**

L’état d’avancement actuel du projet ne permet pas encore de quantifier des résultats concrets. Toutefois, selon l’objectif général du projet de promouvoir et encourager l’adoption du GNL dans l’espace de coopération, l’implication de partenaires aussi hétérogènes permettra de donner plus de visibilité aux résultats obtenus dans le cadre de tout le Cluster GNL.

De fait, PROMO GNL (avec GNL FACILE qui réalise des actions pilotes dans les ports), dure plus longtemps que les autres projets du cluster GNL parce que, parallèlement aux activités des autres projets, il recueille les résultats obtenus par ces derniers et en informe tous les opérateurs agissant le long de la chaîne d’adoption du GNL.

## **V – Aspects critiques**

Les difficultés soulevées par les partenaires du projet sont de nature administrative et concernent la remise de conventions et l’inscription au bilan régional. Cependant, ces difficultés ont pu être surmontées sans compromettre la réalisation des activités.

## **VI – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l’UE**

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Les principales synergies sont réalisées dans le cadre du cluster GNL, au sein duquel chaque projet développe un rôle précis (voir aperçu « Cluster GNL »)

PROMO GNL présente des connexions avec le projet en cours GEECCTT-Îles, dont l’Office des transports de la Corse est le chef de file. Le projet est destiné à augmenter les liaisons maritimes entre les îles de la zone de coopération et de garantir leur continuité territoriale. Dans cette optique, l’adoption du GNL représente un outil en mesure de réduire l’impact environnemental des activités maritimes et de permettre des économies sur les carburants.

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du projet réside dans l’implication des acteurs clés publics au sein de l’espace de coopération et l’appui de la recherche universitaire et industrielle. La création d’occasions de rencontres et de discussions sur un thème nouveau permettra de renforcer la capacité des sujets compétents à planifier la logistique de la distribution du GNL.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

La valeur ajoutée communautaire de ce projet qui, comme indiqué, structure ses activités et donc ses résultats en synergie avec les autres projets du cluster, peut se lire à travers le renforcement des rapports entre les partenaires appartenant à 5 régions différentes et donc de leur capacité à travailler en réseau. En outre, la mutualisation des moyens et des ressources pour affronter un défi commun permet l’obtention d’économies d’échelle.

# SIGNAL

## I – Informations générales

**Nom :** Stratégie transfrontalière pour la valorisation du Gaz Naturel Liquéfié

**Type de projet :** Simple

**Appel à projets :** 2<sup>ème</sup> Appel / Lot 3 / Axe 3

**Date de début :** 15/03/2018

**Date de fin :** 14/09/2020

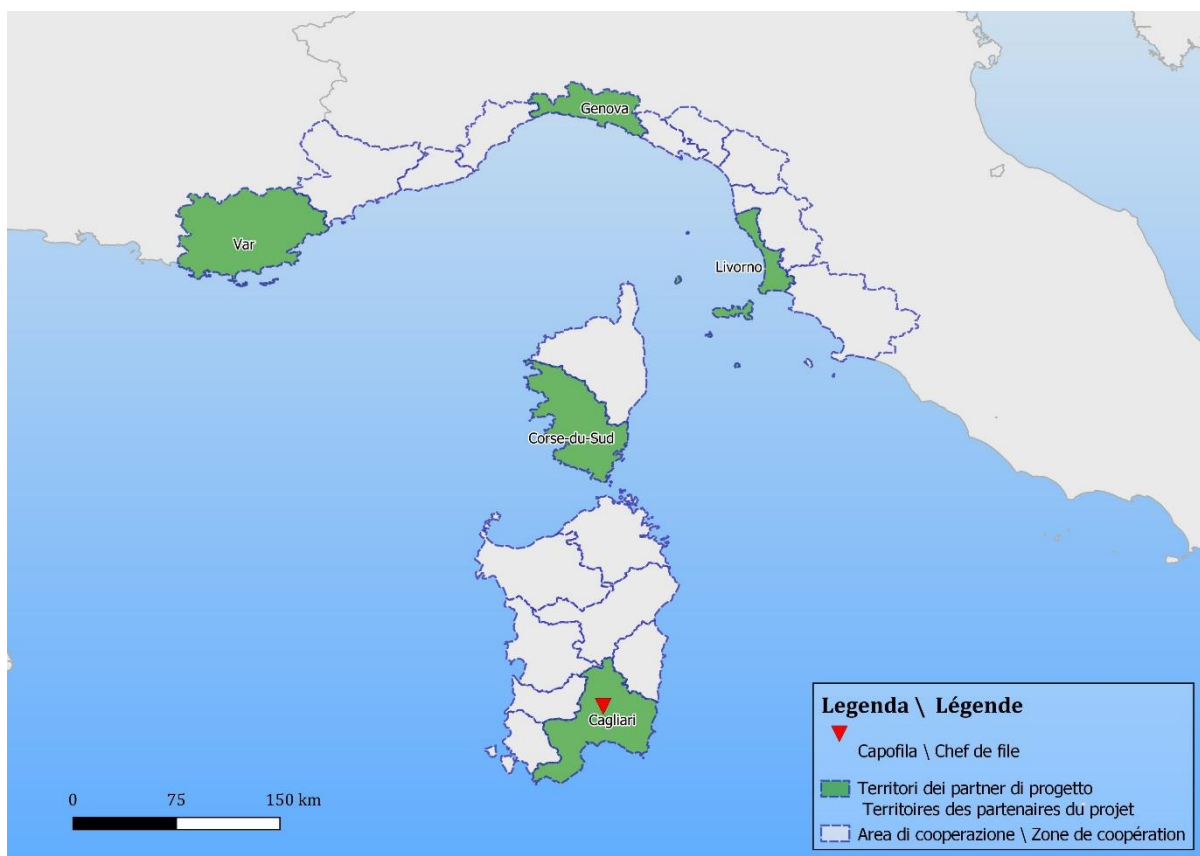
Budget total	FEDER	Cofinancement
1.898.417,21 €	1.613.654,63 €	284.762,61 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	450.247,43 €	24 %
Frais administratifs et de bureau	67.537,11 €	4 %
Frais de séjours et de déplacements	47.765,00 €	3 %
Conseils et services	1.332.867,67 €	70 %

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet (tous internes à la zone du programme) :

1. Région autonome de la Sardaigne, Département de l'Industrie, Service énergie et économie verte – Cagliari, Sardaigne
2. CENTRALABS società consortile a.r.l – Cagliari, Région Sardaigne
3. Office des Transports de la Corse (OTC) – Corse-du-Sud, Région Corse
4. Autorité du système portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale (APL) – Livourne, Région Toscane
5. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
6. Université des études de Gênes (UNIGE) – Gênes, Région Ligurie
7. Région Ligurie, Département Territoire, Environnement, Infrastructures et Transports – Gênes, Région Ligurie



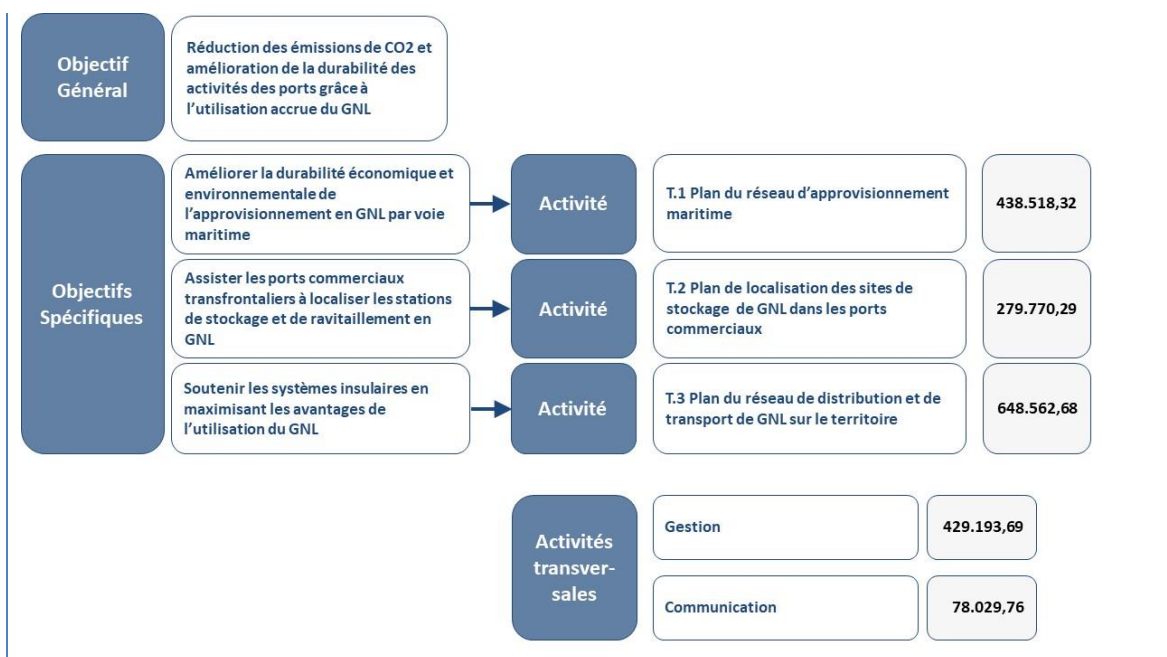
Le chef de file du projet est la Région Sardaigne qui, à travers son unité organisationnelle compétente en matière d'énergie, est l'acteur planificateur des politiques environnementales et énergétiques pour la région.

Le partenariat est composé de 7 membres, 5 italiens et 2 français, qui interviennent sur tout le territoire de coopération. Il s'agit d'un partenariat qui réunit les acteurs en charge de la programmation des politiques environnementales et des transports – à savoir les régions du côté italien et l'Office des transports de la Corse pour le côté français – les gestionnaires des infrastructures portuaires (Autorité du système portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale), les sujets technico-scientifiques – CENTRALABS qui s'occupe d'innovation pour les transports et l'Université de Gênes – et enfin la chambre de commerce du Var.

## II – Stratégie d'intervention, résultats attendus

La stratégie du projet se développe autour de son objectif principal, à savoir réduire les émissions de CO2 et rendre les activités portuaires plus durables via l'utilisation du GNL. Il se décline en trois objectifs spécifiques, qui correspondent à trois activités principales.

Logique d'intervention



Source : Elaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R7C2 – Nombre de ports commerciaux couverts par des plans pour la mise en œuvre de mesures pour une navigation maritime moins polluante	
Indicateur de réalisation	O7C3 – Nombre de plans d'action pour la réalisation de station de stockage et approvisionnement de GNL (IS 4)	3
Output correspondant	T1.1.1 – Plan de gestion des approvisionnements par la mer à travers un modèle de représentation calibré ad hoc	1
	T2.1.1 – Plan de localisation des sites de stockage du GNL dans les ports commerciaux	1
	T3.1.1 – Plan de gestion de la distribution du GNL dans la zone interne	1

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Organismes Publics (Autorité portuaire, institution publique, gestionnaires des principaux réseaux routiers)	15
Organismes Privés (opérateurs de transport maritime, agences qui commercialisent le GNL)	7

Source : Fiche projet

### III – Etat d'avancement

Le projet a débuté en mars 2018 et se terminera en septembre 2020. La dépense certifiée au 31/12 représente 1,5% du budget total, ce qui correspond au lancement récent des activités prévues.

Etat d'avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>26.663 €</b>	<b>1.5 %</b>
Output	T1 – Plan du réseau d'approvisionnement maritime	EN COURS	
	T2 – Plan de localisation des sites de stockage de GNL dans les ports commerciaux	EN COURS	
	T3 – Plan du réseau de distribution et de transport de GNL sur le territoire	NON COMMENCE	

Source : Système de suivi Maritime+

Les entretiens avec le chef de file du projet confirment l'état d'avancement limité et signalent des retards dus à des délais d'exécution pour la mise en place des activités T1 et T2.

Cependant, les activités de communication, considérées comme essentielles pour légitimer socialement les interventions infrastructurelles invasives et pouvant avoir un impact sur les zones marines et sur les aires habitées, ont été lancées. Ainsi, deux événements ont été organisés : un à Bastia en septembre 2018 pour le comité de pilotage ; et le second à Cagliari en décembre 2018, où ont été impliqués des acteurs publics et privés agissant dans le secteur des combustibles alternatifs et des transports, mais ouvert aussi à tous les habitants.

## IV - Résultats obtenus par le projet

Comme illustré précédemment, les réalisations du projet sont encore à un stade préliminaire d'organisation de rencontres entre les acteurs en charge de la planification du réseau pour l'approvisionnement en GNL dans la zone transfrontalière. Parler de résultats est donc encore précoce.

## V – Aspects critiques

Les aspects critiques qui ont touché les partenaires sont les suivants :

- Difficultés dans la coordination entre les partenaires du projet et ceux du cluster GNL ;
- Difficultés dans le fait d'aborder un thème nouveau, dans un contexte transfrontalier, où deux cadres nationaux différents interviennent.

## VI – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l'UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

Les synergies les plus importantes sont celles mises en œuvre avec les trois autres projets du cluster, avec lesquels une activité ex-ante de répartition des rôles a été réalisée pour répondre aux aspects structureaux de la thématique.

#### Synergies

- *Projet GAINN, dans le cadre duquel le MIT coordonne les ports italiens pour le développement du GNL*
- *Projet BioMovGNL pour la réalisation en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur de stations d'approvisionnement en GNL pour les camions et cars*
- *Cohérent avec le projet « Méthane et énergie » dans le pacte de la Sardaigne*
- *Projet Cireneo en Corse pour la construction d'une plateforme de stockage/regazéification*

Source : Fiche projet



### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du projet réside dans les 3 documents de planification pour la distribution du GNL qui resteront à la disposition des partenaires, eux-mêmes en charge de leur mise en œuvre sur les territoires sous leur compétence et en particulier :

- Le plan d’approvisionnement par la mer sera utilisé pour les décisions stratégiques des zones impliquées dans le projet mais aussi des autres régions associées grâce aux caractéristiques de transférabilité de ce modèle d’optimisation du réseau ;
- Le plan de localisation des sites de stockage établit un modèle d’utilisation normale de planification du réseau infrastructurel et représentera un outil de soutien pour les armateurs, les autorités portuaires et les gestionnaires de dépôts.
- Le plan de gestion de distribution, quant à lui, est issu d’un logiciel de transport largement utilisé au niveau international car innovant et donc reproductible dans n’importe quel contexte urbain et territorial.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

Comme indiqué précédemment, la réalisation d’infrastructures de GNL le long des principaux réseaux RTE-T internationaux est relative à la Directive européenne 2014/94. Dès lors, le projet répond particulièrement à cet objectif communautaire, puisqu’il a pour ambition la planification du réseau infrastructurel. En outre, afin de transposer cette directive, des investissements dans les infrastructures existent déjà au niveau national. Les modèles d’optimisation du projet s’appuient sur ces derniers, ce qui contribue également à améliorer la capacité de planification et à obtenir des économies d’échelle.

# MED NEW JOB

## I – Informations générales

**Nom :** Plateforme transfrontalière pour la promotion des politiques actives du travail dans les zones/situations des crises pour la création d'emplois durables et de qualité dans le secteur de la navigation et de l'économie de la Mer

**Type de projet :** Simple

**Appel à projets :** 2<sup>ème</sup> Appel / Lot 2 / Axe 4

**Date de début :** 01/01/2017

**Date de fin :** 30/11/2020

**Site internet :** <http://interreg-maritime.eu/it/web/mednewjob/progetto>

Budget total	FEDER	Cofinancement
2.084.763,20 €	1.772.048,72 €	312.714,48 €

Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts du personnel	652.787,49 €	31 %
Frais administratifs et de bureau	80.718,12 €	4 %
Frais de séjours et de déplacements	139.480,00 €	7 %
Conseils et services	1.123.277,59 €	54 %
Equipements	88.500,00 €	4 %

Source : Fiche projet

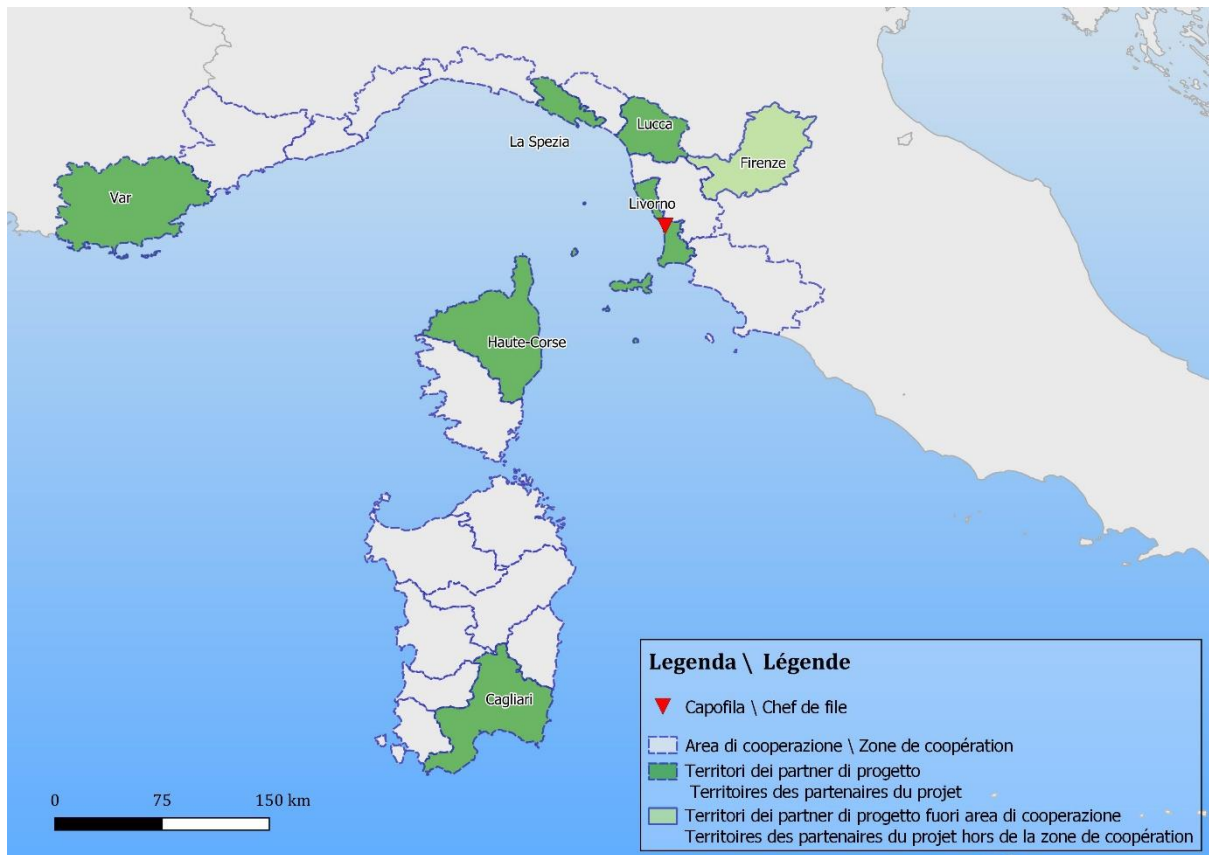
Les partenaires du projet :

Internes à la zone du programme

1. Province de Livourne – Livourne, Région Toscane
2. NA.VI.GO scarl – Lucques, Région Toscane
3. Agence Sarde pour les politiques du travail (ASPAL) – Cagliari, Région Sardaigne
4. Distretto Ligure delle Tecnologie Marine scrl (DTM) – La Spezia, Région Ligurie
5. Union Patronale du Var (UPV) – Var, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
6. Pôle Emploi Corse – Haute-Corse, Région Corse

Externe à la zone du programme

7. Région Toscane, Direction du travail – Florence, Région Toscane



La Province de Livourne a réalisé un partenariat composé de 7 membres, 5 italiens et 2 français, couvrant l'ensemble de la zone de coopération. Le projet a été présenté à la suite de précédentes collaborations fructueuses dans le cadre du programme Maritime 2007-2014. La composition du partenariat est structurée de manière à refléter la mission des organismes impliqués sur le thème de l'emploi, à savoir :

- Agences pour le travail (Pôle Emploi en France, ASPAL et Agence Provincia Livorno Sviluppo – participation conventionnée – en Italie) ;
- Acteurs entrepreneuriaux innovants (Navigo – à qui tous les chantiers toscans sont liés – DLTM, Union Patronale du Var) qui assurent le rapport avec les entreprises du secteur ;
- Gérants d'infrastructures portuaires (Autorité du Système Portuaire de la Mer Tyrrhénienne Nord – participation conventionnée).

Il est important de souligner que le chef de file du projet n'est pas la Province de Livourne, comme indiqué sur la fiche projet, mais bien l'Agence Provincia Livorno Sviluppo Srl, détenue à 70% par la Province de Livourne et à 30% par l'Autorité du Système Portuaire de la Mer Tyrrhénienne Nord, à qui elle fournit une assistance technique.

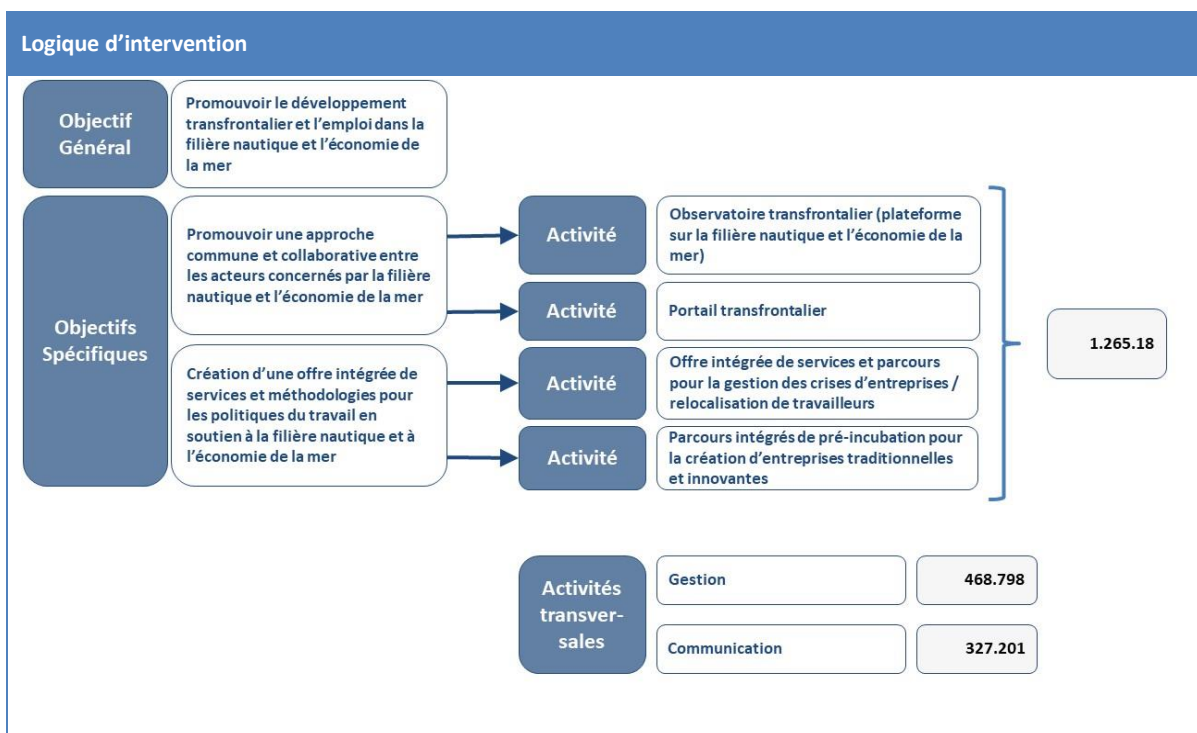
## **II – Contexte d'intervention**

La crise initiée en 2008, a durement touché les territoires de la zone de coopération et produit des répercussions dans le domaine de l'emploi de toute la filière du nautisme, encore perceptibles aujourd'hui, notamment en ce qui concerne les jeunes. Le projet naît alors des exigences communes aux territoires français et italiens, de relancer et renforcer le domaine économique de la filière bleue, historiquement reconnu comme étant un secteur d'excellence, en particulier en ce qui concerne la construction navale, industrielle et artisanale et la navigation de plaisance.

En Toscane, plus particulièrement, la crise a fortement touché l'espace côtier à la suite de la destruction de la base historique de production (Piombino). Cependant, les mesures adoptées ont modéré l'impact social : la filière du nautisme a su se restructurer et saisir les nouvelles tendances de la demande, confirmant ainsi son leadership au niveau global (Unioncamere et Censis 2015). En Ligurie, la filière a évolué autour des grands chantiers publics et a développé une industrie caractérisée par son haut niveau qualitatif et technologique. En Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la filière est fortement avantagée par l'équipement infrastructurel et l'évolution anticyclique du tourisme. En Sardaigne, le nautisme est en expansion et l'intervention régionale sur les infrastructures portuaires et touristiques (PRS) détermine des opportunités d'installation et de développement de certaines composantes de la filière. La Corse partage avec la Sardaigne ce potentiel en mettant toutefois à profit la construction navale de tourisme de Corse Voile et de Calvi.

## **III – Stratégie d'intervention, résultats attendus**

Pour promouvoir l'emploi dans la filière nautique et l'économie de la mer, le projet développe deux objectifs : promouvoir une approche commune et collaborative entre les acteurs concernés par la filière du nautisme et créer une offre intégrée de services et méthodologies à disposition des entreprises pour la création d'entreprises innovantes et pour la gestion de crises d'entreprises.



Source : Elaboration propre de la fiche projet

Indicateur du Programme	R8A1 – Nombre d'employés autoentrepreneurs au niveau NUTS 2	
Indicateur de réalisation	OC1 – Nombre de plans d'action conjoints élaborés	4
Output correspondant	T1.3.1 – Les bonnes pratiques territoriales	1
	T1.4.1 – Proposition d'une offre intégrée de services et parcours pour la relocalisation professionnelle	1
	T1.5.1 – Ligne directrice pour un parcours intégré de pré-incubation de nouvelles entreprises	1
	T1.6.2 – Ligne directrice pour le développement de services innovants de soutien à la gestion/travailleurs à distance par les retombées	1
Indicateur de réalisation	CO44 – Nombre de participants aux initiatives locales conjointes pour l'emploi et aux activités conjointes de formation (IC 44)	700
Output correspondant	T1.7.1 – Plan d'action conjoint pour la réalisation de l'expérimentation pilote de l'offre de services et parcours pour la relocalisation professionnelle	500
	T1.1.1 – Observatoire transfrontalier	200

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Organisme de Droit Public	125
Organisme Privé	75
Autres (travailleurs, entrepreneurs/managers, personnes intéressées par les interventions de relocalisation professionnelle et par les services de pré-incubation pour la création de microentreprises et entreprises sociales de la filière nautique et de l'économie de la mer)	500

Source : Fiche projet

## IV – Etat d’avancement

Débuté en décembre 2017, les dépenses certifiées du projet correspondent à 5% du budget total, dont environ 70% ont permis le financement des frais relatifs aux conseils et services.

Etat d’avancement du projet		n.	%
<b>Dépenses certifiées au 31 décembre 2018</b>		<b>104.861,84€</b>	<b>5%</b>
<b>Output</b>	T1 – Promotion d’une approche commune pour le développement et l’emploi dans la filière de la navigation et de l’économie de la mer	EN COURS	

Source : *Système de suivi Maritime+*

L’entretien avec le chef de file a permis d’identifier les progrès réalisés dans les activités du projet et de vérifier leur cohérence avec l’état d’avancement financier. Il s’agit donc de sept activités appartenant toutes à la composante T1 et contribuant à la réalisation de l’objectif général du projet, à savoir : augmenter les possibilités d’emploi, relocaliser les travailleurs expulsés par le marché du travail et soutenir l’auto-entreprenariat dans la filière prioritaire. Pour le moment, le projet travaille sur la création de l’Observatoire transfrontalier qui permettra d’augmenter la capacité de prévision des tendances micro et macroéconomiques dans la filière nautique. La première vraie rencontre entre les parties prenantes se déroulera à Bastia le 13 mars 2019.

## V - Résultats obtenus par le projet

L’état d’avancement du projet ne permet pas de mesurer des résultats concrets, à cause notamment de la logique d’intervention du projet en lui-même qui prévoit une série d’actions préparatoires et dépendantes les unes des autres d’un point de vue chronologique. Cependant, l’approche stratégique du projet et ses résultats attendus sont confirmés.

## VI – Aspects critiques

Les principaux aspects critiques rencontrés par les partenaires concernent l’activation des procédures de canaux financiers, du côté italien, mais surtout du côté français. En effet, l’entretien avec Pôle Emploi Corse, partenaire du projet, a mis en évidence les problèmes relatifs à la lourdeur administrative, les relations difficiles avec l’organisme de contrôle (lenteur des actions, documents n’étant pas en phase avec l’organisation interne du partenaire), ou l’inadéquation des outils de comptabilités (en particulier ceux en ligne), au point de compromettre leur future participation au programme.

## VII – Synergies, durabilité et valeur ajoutée pour l’UE

### ***Synergies avec les autres approches/politiques dans la zone de coopération***

MED NEW JOB a réalisé des synergies avec les projets stratégiques LIST et BEST, financés dans le cadre du FSE 2014-2020 et qui interviennent sur les thèmes de la logistique et du nautisme. En outre, des synergies sont également développées avec les projets pour lesquels la Province de Livourne est chef de file ou partenaire et en particulier Nectemus, Circumvectio, Sedriport, Mare di Agrumi, Aliem, Gri-tAccess, Quali Porti, Mobimart.

#### Synergies

- Programme Maritime 2007-2013 : *Serena e Serena 2.0; Porti; Innautic; Mistral e Mistral +; VENTO PORTI E MARE*
- BEST (POR FSE Toscana 2014-2020);
- *Establishing a partnership to set up a Youth Guarantee scheme in Tuscany (Garanzia Giovani de Toscane);*
- SMARTinMED (MED Programme);
- *Egrejob (2007-2013 ENPI CBC Mediterranean Sea Basin Programme);*
- MEDSEATIES (ENPI CBCMED 2007-2013);
- *Somain (Région Toscana);*
- *Tour4Med (Por Lazio).*

Source : Fiche projet

### ***Durabilité des résultats dans le temps***

La durabilité du projet est relative à l’utilisation et la mise à jour de l’Observatoire, un outil stratégique de consultation et de comparaison, dans lequel les données sur les variables critiques externes (services professionnels et crédit) seront rassemblées afin de soutenir la création durable de nouvelles entreprises dans le secteur nautique.

En outre, les résultats de MED NEW JOB seront repris dans les objectifs de son « successeur », le projet MARE, financé par le 3<sup>ème</sup> appel, qui donnera suite aux activités de MED NEW JOB avec des objectifs et des actions tournés vers l’économie bleue.

### ***Valeur ajoutée communautaire***

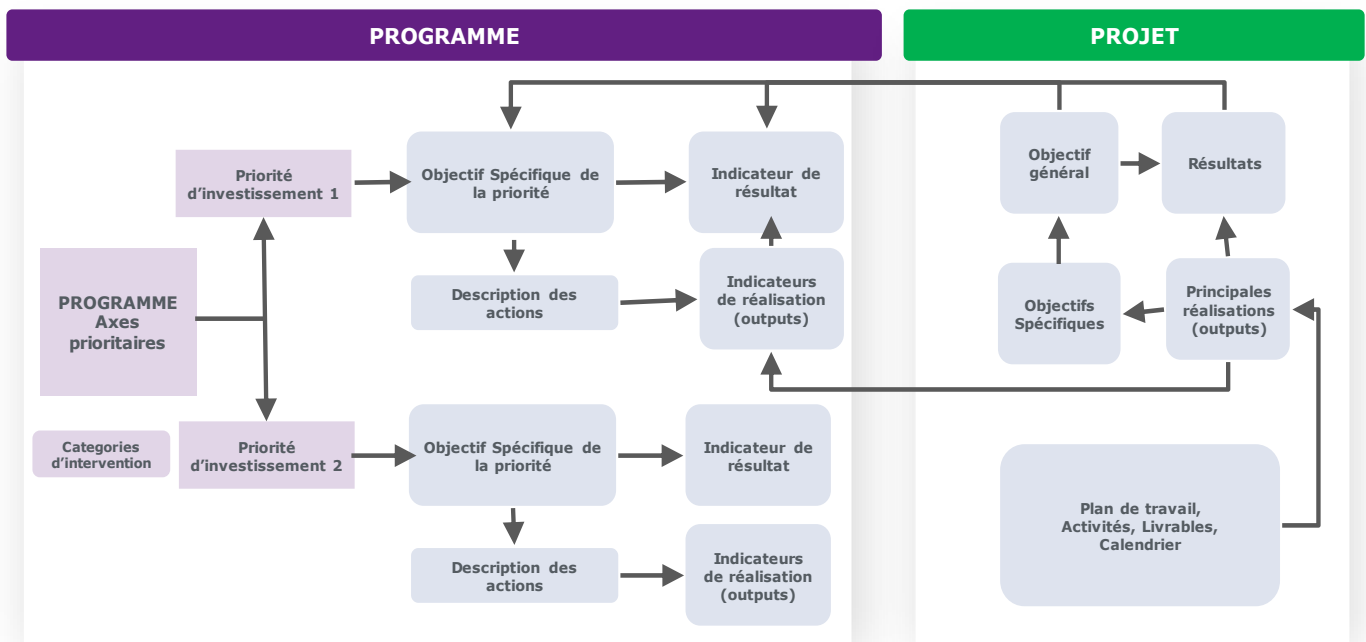
Le caractère transfrontalier du projet lui confère la possibilité d’intervenir de façon concrète sur la mobilité des travailleurs, y compris des jeunes, liés à la filière du nautisme, secteur dans lequel le rôle de la sauvegarde des traditions reste important (comme dans l’artisanat). Il lui permet également de se tourner vers des services toujours plus innovants et qui répondent aux exigences des utilisateurs qui, de fait, sont à la recherche de produits d’excellence. Dès lors, le facteur commun “mer”, mais aussi la proximité géographique des régions, contribuent à la création de canaux d’échange de connaissances, de mobilité des travailleurs, de capacité à innover et donc de compétitivité.

## **Annexe 1 – Terminologie et cadre logique d'analyse des études de cas**



La terminologie utilisée dans les fiches projets et les analyses reportées dans le rapport d'évaluation d'impact sont cohérentes avec le schéma du programme INTERACT, reporté dans le glossaire du programme.

Figure 9 Schéma du cadre logique Interact



Source : Interact

- **Résultat du projet** : Le résultat du projet décrit les avantages de la réalisation d'une opération et le changement qu'il est prévu d'obtenir à la suite de sa mise en œuvre par rapport à la situation initiale. Les résultats sont liés aux objectifs spécifiques du projet.
- **Outputs et réalisations du projet** : Les outputs/réalisations du projet rendent compte des réalisations concrètes issues de la mise en œuvre du projet. Il s'agit du résultat tangible obtenu par la réalisation de l'ensemble des activités de projet prévues (T1, T2 et T3).
- **Durabilité** : Capacité du projet à produire des effets même après sa conclusion, en termes d'acteurs impliqués, de transférabilité des résultats obtenus, de permanence dans l'offre des services, et de capitalisation par le territoire ou les acteurs concernés.
- **Valeur ajoutée** : L'Agence exécutive pour les consommateurs, la santé, l'agriculture et l'alimentation (CHAFEA) relève un ensemble de 7 critères utiles pour évaluer la contribution d'une intervention à la valeur ajoutée de l'UE. Ces critères s'appliquent bien à une analyse des interventions dans un contexte transfrontalier. Les critères proposés sont : 1) la mise en œuvre de la législation communautaire ; 2) les potentielles économies d'échelle ; 3) la promotion de bonnes

pratiques ; 4) les exemples de bonne gouvernance ; 5) l'atténuation des menaces transfrontalières ; 6) la libre circulation des personnes ; 7) la mise en réseau<sup>17</sup>.

- **Cycle de la politique** : Selon l'approche du cycle de la politique, les interventions financées par le programme sont à analyser en fonction de leur lien à une chaîne de décisions/réalisations, qui commence par l'identification du problème sur lequel intervenir pour sa résolution, avec des interventions au profit de la population/territoire.

**Figure 10 Cycle de la politique des interventions du PC**



Source : Interact

## Annexe 2 – Illustration de l'approche "Cluster"

### Les clusters de projets dans le programme Maritime

Les trois « clusters » sont :

- Cluster « GNL », formé par 4 projets – TDI RETE GNL, SIGNAL, PROMO GNL et GNL FACILE – qui se présente comme étant le cluster le plus organisé puisque chaque projet capitalise les réalisations des autres pour développer un rôle bien défini ex-ante à l'intérieur du cluster (par exemple SIGNAL réalise des plans d'action pour la distribution du carburant sur la base d'études de faisabilité administrative, logistique et économique réalisées par TDI RETE GNL).
- Cluster « Sécurité maritime », formé par 2 projets – SICOMAR Plus et IMPACT – partageant les mêmes infrastructures radar en Toscane et en Ligurie pour le suivi des courants marins afin d'améliorer la gestion des risques relatifs à la navigation (SICOMAR Plus) et préserver les aires marines protégées situées dans les zones portuaires (IMPACT).
- Cluster « Risque inondation », formé par 3 projets – ADAPT, PROTERINA-3 e T.R.I.G.EAU – qui réalisent des interventions physiques telles que le déterrement des rivières urbaines, les infrastructures étanches pour les édifices publics et chaussées drainantes pour mettre en sécurité les contextes urbains de la zone de coopération les plus exposés au risque inondation.

<sup>17</sup> Agence exécutive pour les consommateurs, la santé, l'agriculture et la sécurité alimentaire (CHAFEA), « Fitness check for EU added value » : [http://ec.europa.eu/health/programme/docs/ev\\_20120503\\_eu\\_added\\_value\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/health/programme/docs/ev_20120503_eu_added_value_en.pdf)

Il est important de souligner que le concept de « clusters » n'a pas été défini comme un instrument de mise en œuvre spécifique dans le cadre du programme<sup>18</sup>, mais qu'il émerge substantiellement d'une confrontation entre porteurs d'intérêts. Les trois clusters sont caractérisés par des modalités de coopération spécifique. Cette collaboration se matérialise en particulier à travers le partage d'infrastructures, l'intégration d'interventions physiques différentes sur un même territoire, la collaboration de partenaires communs à plusieurs projets qui permettent une capitalisation des expériences et résultats par projet, au niveau global du cluster.

### **Le cluster GNL**

La zone de coopération possède le dimensionnement idéal pour se présenter comme un pôle intégré de GNL en Méditerranée, et ce, non seulement vis-à-vis des aspects relatifs à la navigation et/ou à l'utilisation « directe » du GNL en tant que combustible dans le secteur des transports, mais aussi en termes de satisfaction des besoins énergétiques et thermiques des secteurs industriels et civils, ou encore des exigences de sauvegarde environnementales des nombreuses zones sensibles des régions côtières ou insulaires. En effet, le nombre élevé de ports (et de liaisons maritimes transfrontalières de courtes et moyennes distances), de plateformes logistiques, de domaines d'intérêts industriels, manufacturiers, agricoles, civils et touristiques de la zone transfrontalière, représente un terreau fertile pour l'adoption du GNL qui permet de réduire les émissions intenses de carbone, caractéristique des zones portuaires, et de réaliser des économies conséquentes sur les coûts du carburant. L'approche transfrontalière est donc imposée par la densité des services maritimes originaires/destinataires de la zone, et par la nécessité de disposer d'installations avec des caractéristiques technologiques homogènes.

#### **Cadre normatif de référence :**

- Directive 2014/94/EU (DAFI) sur le déploiement d'une infrastructure GNL le long des principales routes internationales (réseau RTE-T)
- Union européenne
- Directive 2014/94/UE le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs
- Programme RTE-T, appels à projets CEF (Connecting Europe Facility)
- Stratégie européenne pour le GNL et le stockage
- Stratégie européenne pour la décarbonation des transports en Italie
- Décret législatif n.257/2016 transposant la directive 2014/94/UE
- Cadre stratégique national pour le GNL et le GNC
- Décrets MIT prévoyant des incitations pour les véhicules fonctionnant au GNL
- Projets SSLNG financés par des appels CEF dans le cadre du programme européenne UE RTE-T
- Nouveau SEN et plan national énergie et climat 2030 Sardaigne
- Plan énergétique environnemental régional 2015-2030 19

Source : *Elaboration propre*

<sup>18</sup> L'approche cluster au niveau des projets est à différencier de la notion de cluster d'entreprises défini dans le cadre du programme (voir glossaire du programme)

Le cluster GNL est né de l'initiative de la région Corse dont l'objectif était de réunir quatre projets différents en termes de compétences, rôles et missions, et opérant en synergie pour favoriser l'amplification de l'utilisation du GNL, un carburant innovant, dans la zone de coopération. Tel que révélé par les consultations avec les partenaires, le fait de présenter quatre projets distincts mais liés par des objectifs intégrés entre eux, a représenté un véritable défi quant à leurs admissibilités au financement par le programme.

Au total, le cluster est composé de 11 partenaires impliqués pour un budget total de 5.390.627,00 €.

**Tableau 1 Projets du cluster GNL**

Projet	Chef de file	Activité principale	Budget
<b>TDI RETE GNL</b>	Université de Gênes	Analyse de faisabilité technologique sur le réseau de GNL	749.335€
<b>SIGNAL</b>	Région Sardaigne	Plans d'action pour le stockage et la distribution	1.898.417€
<b>PROMO GNL</b>	Office des transports de la Corse	Promotion et information pour les acteurs et les décideurs	749.069 €
<b>GNL FACILE</b>	Autorité du système portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale	Actions pilotes dans les ports	1.993.806 €

Source : Fiches projets

Les projets partagent une série de partenaires, impliqués selon l'objectif général de chaque projet.

**Tableau 2 Partenaires des projets du cluster GNL**

Partenaires	SIGNAL	PROMO GNL	FACIL GNL	TDI-RETE GNL
Office des transports de la Corse	X	X	X	X
Région Ligurie	X	X		
Région Sardaigne	X	X		
Centralabs – Centre de compétence de la Sardaigne pour les transports	X	X		
Autorité du système portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale	X	X	X	
Université de Pise		X		X
Université des études de Gênes	X			X
Université de Cagliari				X
Chambre de Commerce et d'Industrie du Var	X		X	X
Autorité du système portuaire de la Mer de Ligurie Occidentale			X	
Autorité du système portuaire de la Mer de Sardaigne			X	

Source : Fiches projets

### Annexe 3 – Liste des entretiens avec les CF

Projet	Chef de file	Nom de l'interviewé	Rôle de l'interviewé
--------	--------------	---------------------	----------------------

RETIC	Lucca Innovazione e Tecnologia S.R.L.	Domenico CERRI	Directeur des opérations
BLUE CONNECT	Pôle Mer Méditerranée – Toulon Var Technologies	Clémence LE CORFF	Chargée de mission Europe
FRINET 2	Unioncamere Liguria	Raffaella BRUZZONE	Directrice du service “Affaires européennes et services aux entreprises »
S.MAR.T.I.C	Cooperativa Itinera	Gabriele BENUCCI	Directeur du projet S.MAR.T.I.C.
MAREGOT	Secteur écosystème côtier et des eaux, Région Ligurie	Ilaria FASCE	Responsable de la structure
ADAPT	Association nationale des communes italiennes de Toscane	Elena CONTI	Responsable du Bureau Europe
PROTERINA 3	Fondation CIMA – Centre international en monitoring environnemental	Marina MORANDO	Chercheuse, chargée de projet
TRIG-Eau	Consortium de Bonifica 5 Toscana Costa	Fabbrizzi Alessandro	Responsable de secteur administratif
SICOMAR Pus	Région Toscane	Gilda RUBERTI	Responsable du secteur Protection de la nature et de la mer
IMPACT	Institut des Sciences marines – Conseil national de la Recherche	Magaldi Marcello	Chercheur, physicien océanographe
ISOS	Département du Var	Aude PALMARO	Chargée de projet dans le cadre du programme Maritime
GIREPAM	Région autonome de la Sardaigne, Direction générale pour la préservation de l’environnement	Diego CORRIAS	Département de la protection de l’environnement
GEREMIA	Université des études de Gênes	Alessandro STOCCHINO	Professeur agrégé, Département de génie civil, chimie et environnement
GEECCTT-Iles	Office des Transports de la Corse	José BASSU	Responsable Europe
DECIBEL	Chambre de Commerce et d’Industrie de la Haute-Corse	Marie-Madeleine GUIDICELLI	Coordnatrice générale des Ports de Bastia et l’Ile Rousse
TDI RETE GNL	Université des études de Gênes	Giovanni SATTA	Professeur, responsable scientifique
GNL FACILE	Autorité du Système Portuaire de la Mer Tyrrhénienne Septentrionale	Ivano TONI	Collaborateur, Direction développement, programmes européens et innovation

PROMO GNL	Office des Transports de la Corse	José BASSU	Responsable Europe
SIGNAL	Région autonome de la Sardaigne – Département de l'industrie	Piras Stefano	Responsable, service énergie et économie verte
MED NEW JOB	Province de Livourne	Maria Giovanna LOTTI	Responsable de la Province de Livourne Sviluppo Srl (société appartenant à la Province de Livourne et à l'Autorité portuaire de Livourne)

Source : *Elaboration propre*

## Annexe 4 – Liste des partenaires contactés

Projet	Organisation du partenaire	Nom de l'interviewé	Rôle de l'interviewé
RETIC	Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et Côte d'Azur	Nadège BOUGET	Chargée de projet
BLUE CONNECT	Promocamera	Luigi CHESSA	Directeur technique
S.MAR.T.I.C	Chambre de Commerce italienne pour la France de Marseille	Antonella DONADIO	Secrétaire générale
MAREGOT	Département du Var	Jean-Louis LOEUILLARD	Chef de la cellule ingénierie dans le domaine de l'eau/direction de l'ingénierie territoriale
TRIG-Eau	EA Eco-Entreprises	Cristina CASIAN e Lounis MEBAREK	Chargée de mission Projets européens e Chargé de mission innovation
IMPACT	LECOB-CNRS	Katell GUIZIEN	Directrice de recherche
ISOS	Région autonome de la Sardaigne, Direction générale de la planification urbaine et de la surveillance des bâtiments	Giorgio COSTA	Département des autorités locales, des finances et de l'urbanisme
GIREPAM	Office de l'environnement de la Corse	Gianluigi CANCEMI	Biologiste marin, Directeur scientifique du Parc marin des Bouches de Bonifacio
GEREMIA	Université de Toulon	Véronique Lenoble	Maître de Conférences
GEECCTT-Iles	Région autonome de la Sardaigne	Alessandra ZOPPEDDU	Collaboratrice, Service des infrastructures, de la planification stratégique et des investissements dans les transports

DECIBEL	Université des études de Gênes	Corrado SCHENONE	Professeur agrégé, Recherche dans le domaine de l'énergie environnementale et de l'acoustique appliquée
TDI RETE GNL	Office des Transports de la Corse	José BASSU	Responsable Europe
GNL FACILE	Chambre de Commerce et d'Industrie du Var	Marine MAINTENAY	Ingénieur Projets européens, Transition énergétique
PROMO GNL	Chambre de Commerce et d'Industrie du Var	Marine MAINTENAY	Ingénieur Projets européens, Transition énergétique
SIGNAL	Office des Transports de la Corse	José BASSU	Responsable Europe
MED NEW JOB	Pôle emploi Ajaccio	Brigitte GARDERES	Coordinatrice de programmes européens

Source : *Elaboration propre*

## Annexe 5 – Questionnaires

### Questionnaire "bref" préliminaire au chef de file

#### 1) Typologie de produit/output de projet : que fait concrètement le projet ? (Cochez une ou plusieurs options avec une X)

- Investissements (instruments, machines, ...)
- Infrastructures (interventions physiques sur le territoire)
- Activités de formation du partenariat
- Renforcement des capacités administratives (planification, systèmes de suivi)
- Renforcement des modalités de coopération entre les acteurs (codification, partage, ...)
- Amélioration des modalités de communication/diffusion de l'information
- Autre (précisez)

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Observations-----  
-----  
-----

#### 2) Résultats obtenus/à obtenir avec le projet dans l'aire transfrontalière (Cochez une ou plusieurs options avec une X) :

- Accroître les connaissances
- Améliorer la stratégie/capacité d'intervention (au niveau politique)
- Améliorer le suivi des phénomènes/flux
- Améliorer le travail en réseau (dans le cadre transfrontalier)
- Accroître la productivité des organisations/personnes
- Impacts sur l'organisation du marché du travail
- Innovation sur les processus organisationnels/productifs
- Création de nouvelles opportunités/produits de service

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

- Autre (précisez)


Observations -----  
-----  
-----

**3) Groupes cibles directement bénéficiaires des résultats du projet (Cochez une ou plusieurs options avec une X) :**

- Collectivités locales
- Autres administrations publiques
- ONG
- Entreprises
- Habitants
- Groupes spécifiques de personnes (précisez si ce sont les femmes, migrants, groupes désavantagés)
- Autre (précisez)


Observations -----  
-----  
-----

**4) Territoires couverts par les résultats (Cochez une ou plusieurs options avec une X) :**

- Partie de l'aire du projet
- Toute l'aire du projet
- L'aire de coopération Maritime
- Ample diffusion (nationale, européenne, ...)
  
- Principalement les îles
- Principalement les zones continentales
- Principalement les aires côtières/marines



Observations -----  
-----  
-----

**5) Soutenabilité à long terme assurée à travers (Cochez une ou plusieurs options avec une X) :**

- Disponibilité des instruments/infrastructures
- Diffusion d'informations à d'autres acteurs/territoires (transférabilité)
- Site/page web créée/mise à jour après la conclusion du projet
- Disponibilité/approbation/application des plans stratégiques
- Publications scientifiques
- Mise en place de réseaux de mesure/de suivi
- Diffusion de nouveaux produits et services opérationnels (innovations)
- Recrutement de personnel/création d'emploi
- Autre (précisez)




Observations-----  
-----  
-----

6) Problématique relativement à la poursuite des résultats à long terme (Cochez une ou plusieurs options avec une X) :

- Insuffisance des ressources disponibles (financières, humaines)
- Manque de connaissance/ de données
- Insuffisante implication du partenariat
- Changement de contexte, rendant moins évident les résultats de l'intervention
- Faible implication des partis politiques (absence de décisions politiques en la matière)
- Peu d'intérêt exprimé par la société civile
- Autre (précisez)


Observations-----  
-----  
-----

7) Valeur ajoutée communautaire du projet (Cochez une ou plusieurs options avec une X) :

- Permet de poursuivre les objectifs communautaires (au niveau de l'UE)
- Permet d'obtenir une économie d'échelle (ex. réduction des coûts d'intervention)
- Promeut les bonnes pratiques (ou produits/services)
- Promeut une bonne gouvernance (ex. simplification/planification/formation)
- Permet de faire face aux menaces communes (ex. adaptation aux changements climatiques)
- Facilite la mobilité des marchandises et/ou des personnes
- Permet de travailler en réseau
- Autre (précisez)


Observations -----  
-----  
-----

## **Questionnaire pour l'entretien au chef de file**

### **Informations générales**

- *Quel processus vous a conduit à présenter le projet ?*
- *Comment avez-vous défini le partenariat du projet et quelle est la logique d'identification des partenaires ainsi que l'attribution des différentes tâches (par compétences, capacités à mettre en œuvre les changements attendus, responsabilité, couverture géographique) ?*

### **Contexte d'intervention**

- *Le cadre d'intervention a-t-il changé au cours de la mise en œuvre du projet ?*
- *Quel est l'aspect le plus significatif du contexte qui justifie les objectifs du projet ?*

### **Stratégie d'intervention, résultats attendus**

- *Quels sont les problèmes spécifiques que le projet souhaite aborder au sein de l'aire de référence et pourquoi (responsabilité législative, compétence spécifique, autre) ?*
- *La stratégie du projet (i.e. objectifs, activités, indicateurs) comme prévue dans la fiche projet a-t-elle été confirmée ?*
- *(Si pertinent) comment se concrétise l'aspect « stratégique thématique/territorial » du projet ?*

### **État d'avancement**

- *Quel est l'état d'avancement des réalisations des activités prévues ?*
- *Quels ont été les résultats obtenus jusqu'ici ?*
- *Quels sont les problématiques majeures rencontrées lors de la phase de mise en œuvre :*
  - *Dans l'implication du partenariat ?*
  - *Dans la mobilisation des ressources prévues ?*
  - *Dans la réalisation des activités ?*
  - *Dans la dépense (déclaration, contrôles)*
  - *Autres problématiques en phase de mise en œuvre ?*

### **Synergie**

- *Des synergies avec d'autres projets ou programmes, comme prévu dans la fiche projet, se sont confirmées ou mises en œuvre ? Y a-t-il d'autres synergies mises en œuvre ? Si oui avec qui ? Problématiques rencontrées dans l'activation des synergies ?*

### **Durabilité à long terme**

- *Comment sera mise en œuvre la stratégie transfrontalière une fois le projet conclu ?*
- *Quels types d'actions concrètes prévoyez-vous pour garantir la transférabilité (outre l'aire géographique couverte) et la capitalisation des résultats/bonnes pratiques du projet (pour leur diffusion à d'autres groupes cibles) ?*
- *Quelles seraient les phases successives à accomplir pour enregistrer des changements substantiels dans le futur, au sein du contexte de référence ?*

#### **Valeur ajoutée communautaire**

- *Dans quelle mesure le caractère transfrontalier du projet est à considérer comme une valeur ajoutée ?*

## **Questionnaire au partenaire**

### **Informations générales**

- *Quel est votre rôle au sein du partenariat ?*
- *En quoi vos compétences contribuent-elles à la réalisation des objectifs du projet ?*

### **État d'avancement**

- *Quel est l'état d'avancement des activités prévues relevant de vos compétences ?*
- *Quelles sont les principales problématiques rencontrées lors de la phase de mise en œuvre :*
  - *Dans la réalisation des objectifs définis ?*
  - *Dans la réalisation des activités relevant de votre compétence ?*
  - *Dans l'interaction avec les autres membres du partenariat ?*
  - *Dans les dépenses (comptes-rendus, contrôles) ?*
  - *Autres problématiques lors de la phase de mise en œuvre ?*

### **Durabilité à long terme**

- *Quel type d'actions concrètes prévoyez-vous pour assurer la transférabilité (outre l'aire géographique couverte) et la capitalisation des résultats/bonnes pratiques (pour leur diffusion à d'autres groupes cible) ?*
- *Quelles seraient, selon vous, les phases successives à accomplir pour enregistrer de futurs changements substantiels, dans le contexte de référence ?*

### **Valeur ajoutée communautaire**

- *Quel est votre perception de la valeur ajoutée transfrontalière du projet ?*