

Évaluation *in itinere* du Programme Interreg France-Italie Maritime

2014-2020

Mise à jour 2021

Fascicule 2 : Études de cas, enquête «risques naturels et environnementaux»

Juillet 2021

t33 Srl - www.t33.it
via Calatafimi I, 60121 Ancona (Italie)
Tel.+39 071 9715460 - Fax +39 0719715461
E-mail: info@t33.it

SOMMAIRE

1	Introduction	3
2	Études de cas: une vue d'ensemble.....	5
2.1	LOCALISATION ET THEMATIQUE DE REFERENCE	5
2.2	PARTENAIRES, GROUPES ET TERRITOIRES CIBLÉS.....	6
2.3	REALISATIONS ET RESULTATS.....	6
2.4	DURABILITE ET VALEUR AJOUTEE.....	8
2.5	ASPECTS CRITIQUES	9
3	Fiches projet.....	10
3.1	PROMETEA.....	12
3.2	MED-FORESTE.....	18
3.3	LOSE+	25
3.4	PORT 5R.....	32
3.5	EASYLOG	39
3.6	MOBIMARTPLUS.....	46
3.7	ME.CO.....	53
3.8	MA.R.E.....	59
3.9	BLUECONNECT2.....	66
3.10	SE.D.RI.PORT	71
4	Enquête risques « naturels et environnementaux ».....	78
4.1	SYNTHÈSE DES RESULTATS.....	78
4.2	LES REPONSES EN CHIFFRES.....	80
5	Annexes	89

I Introduction

Ce second fascicule est composé de deux parties, la première – divisée en deux sections – dédiée à la présentation des études de cas réalisées dans le cadre du rapport d'évaluation 2021, tandis que la seconde présente les résultats de l'enquête couvrant les projets 'risques naturels et environnementaux' des axes 2 et 3 en soutien à la programmation 2021-2027. Ces deux parties, bien que concourant toutes deux à répondre aux questions d'évaluation du fascicule I, sont indépendantes dans leur traitement.

Etudes de cas

Dix projets ont été l'objet d'étude de cas. Ces études de cas sont un complément des analyses précédemment conduites et publiées dans le rapport d'évaluation d'impact 2019, qui ne couvraient pas l'intégralité des appels à projets et Objectifs Spécifiques du Programme. Elles reflètent l'organisation (en quatre axes), les thématiques couvertes par le Programme (innovation et compétitivité, environnement et risques, transports, marché du travail) et les deux typologies de projet prévus (simple et stratégique).

Tableau I : Etudes de cas par Axe et OS

Axe 1	Axe 2	Axe 3	Axe 4
OS 3A2	OS 5A1	OS 7B1	OS 8A1
BlueConnect2	MED-FORESTE SE.D.RI.PORT	EASYLOG MobimartPlus	Me.Co
OS 3D1	OS 5B1		OS 8CTE1
PROMETEA	LOSE+		MA.R.E
	OS 6C2		
	PORT - 5R		

Le parc de projets analysés est composé de projets conclus et de projets en cours de mise en œuvre au 31 décembre 2020. Dans le cas des projets en cours, les fiches reportent les résultats atteints ou attendus à la date de l'entretien. Dans l'ensemble, 10 entretiens auprès des chefs de file ont été réalisés et les points de vue de neuf partenaires ont été recueillis (français lorsque le CF est italien et italien dans le cas contraire). Les entretiens ont été réalisés sur la base de questionnaires : un questionnaire général et un questionnaire « court » centré sur les réalisations et résultats de projet. Les partenaires ont été consultés soit directement à travers les entretiens soit à travers la compilation d'un questionnaire spécifique. Les trois typologies de questionnaires sont reportées en annexe.

L'enquête «risques naturels et environnementaux».

La thématique 'gestion des risques', présente dans les axes 2 et 3, est centrale pour le Programme, c'est la raison pour laquelle elle a été l'objet d'un approfondissement spécifique dans ce rapport. Les questionnaires diffusés auprès des chefs de file et partenaires des projets intéressés des axes 2 et 3 couvrent les phases de

préparation et de mise en œuvre du projet ; mais il est également conçu pour nourrir la réflexion sur la programmation 2021-2027. Au total 27 réponses (en provenance de 22 projets) sont parvenues et ont été l'objet d'un traitement.

Projet	Nombre de réponses	Projet	Nombre de réponses
SICOMAR plus	2	SEDITERRA	1
ALACRES2	1	INTERMED	1
GIAS	0	MED-Star	3
ISIDE	0	MEDCOOPFIRE	2
OMD	1	MED-FORESTE	1
SINAPSI	2	MED PSS	2
LOSE+	1	Geremia	1
ADAPT	4	SplasH!	1
T.R.I.G - Eau	3	MON ACUMEN	1
PROTERINA3	3	REPORT	2
GRAMAS	0	Rumble	1
MAREGOT	5	TRIPLO	1
SE.D.RI.PORT	1		

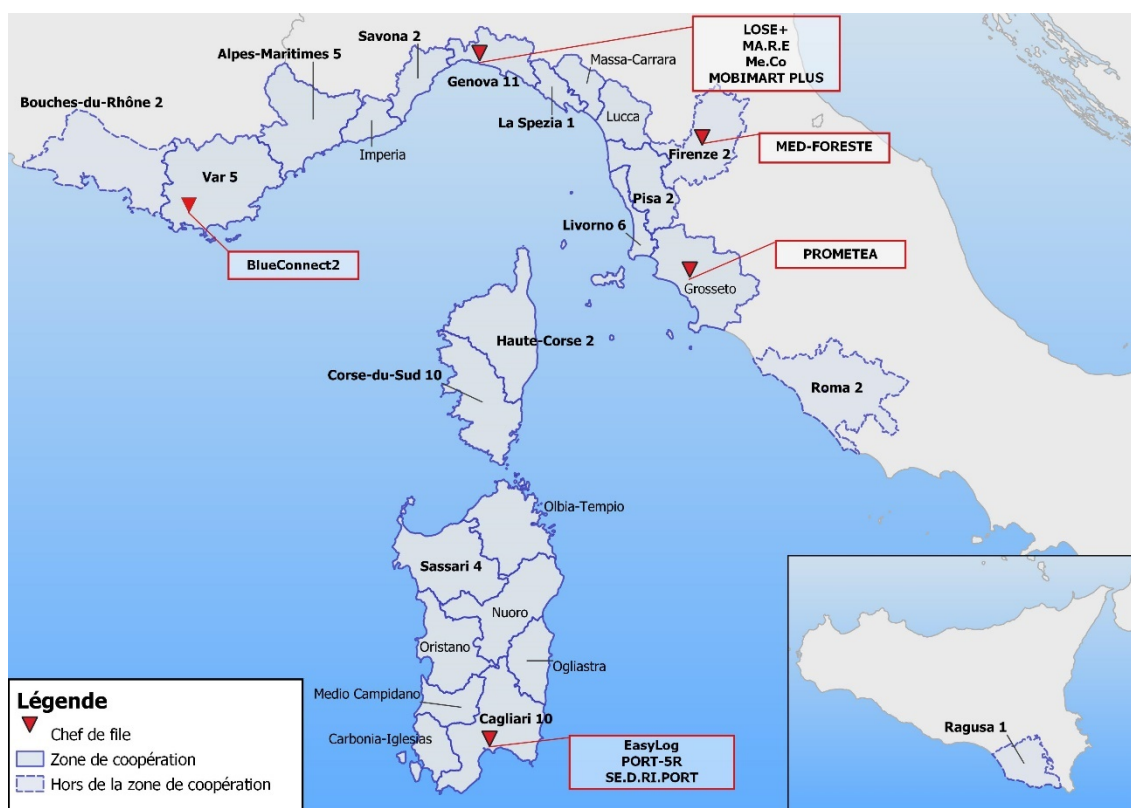
2 Études de cas: une vue d'ensemble

L'analyse d'ensemble a été réalisée principalement à partir des questionnaires courts, auxquels ont répondu 12 bénéficiaires (neuf chefs de file et trois partenaires).

2.1 LOCALISATION ET THEMATIQUE DE REFERENCE

Sur les dix projets sélectionnés, neuf sont des projets simples et un est stratégique (MA.R.E.). Deux projets se réfèrent à l'Axe 1 (BlueConnect2, PROMETEA), relatif à la compétitivité des entreprises. Quatre projets simples se réfèrent à l'Axe 2 (MED-FORESTE, PORT 5R, SE.D.RI.PORT, LOSE+) et sont par conséquent liés à la préservation des ressources naturelles et à la gestion des risques ; deux autres projets simples (EasyLog, MobimartPlus) se réfèrent à l'Axe 3, relatif aux ports, et répondent au même Objectif Spécifique (OS 7B1). Enfin, deux projets (Me.Co. et MA.R.E) font partie de l'Axe 4 qui couvre les thématiques du travail, de la croissance et de l'emploi. Enfin, à noter que six projets sur dix sont directement liés à la mer, et quatre (Prometea, MED-FORESTE, Me.Co, MA.R.E) ont un focus plus ample intégrant également les dimensions 'continentale' et 'rurale' de l'aire de coopération. Le budget moyen alloué aux projets simples s'élève à €1.512.196, tandis que le budget du projet stratégique (M.A.R.E.) est de €7.051.086.

Carte 1 : Localisation des projets étude de cas



Source : Élaboration t33.

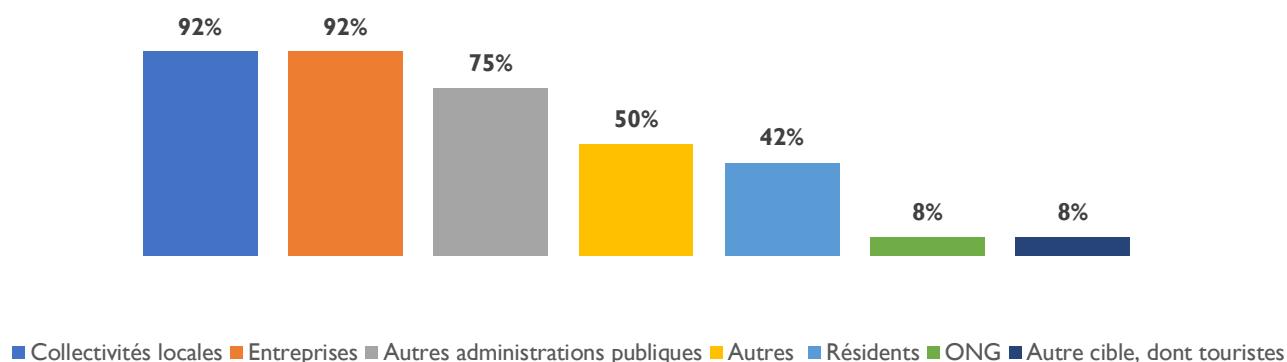
2.2 PARTENAIRES, GROUPES ET TERRITOIRES CIBLÉS

Les 10 dix projets analysés impliquent au total 75 partenaires, parmi lesquels huit se trouvent en dehors de l'aire de coopération (soit 11%). Parmi ces derniers, trois sont localisés à Florence et deux à Marseille, chefs-lieux de deux régions impliquées dans le Programme. Les partenaires sont répartis comme suit : 16% en Toscane, 27% en Ligurie, 25% en Sardaigne, 16% en Région SUD-PACA et 15% en Corse.

Quelques détails sur les groupes et territoires ciblés :

- Les administrations publiques et les entreprises sont les principales cibles des projets étude de cas. Les projets Me.Co, MA.R.E ou BlueConnect2 s'adressent particulièrement aux entreprises ;
- La majeure partie des projets déclare impacter à une large échelle sur le territoire de coopération - celle des projets (75% des répondants) ou encore sur l'aire de coopération dans son ensemble (58% des réponses) -, seul 17% des répondants mentionne des résultats localisés sur une partie du territoire seulement. En outre, la moitié des projets indique couvrir une échelle nationale ou européenne.

Figure 1 : Groupes cibles des projets



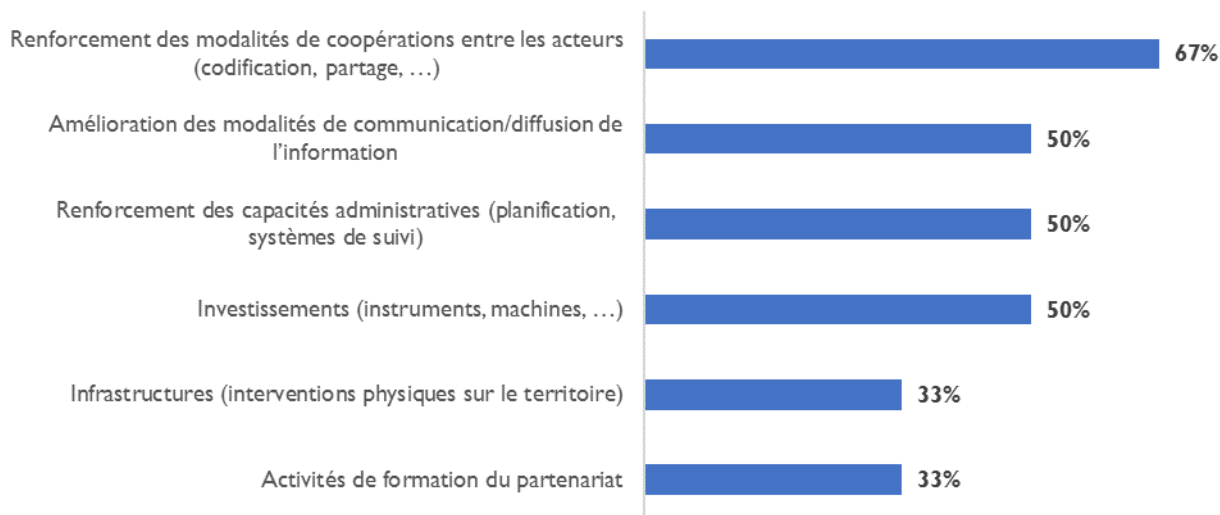
Source : Élaboration t33

2.3 REALISATIONS ET RESULTATS

La majeure partie **des réalisations** sont à considérer comme étant de nature « immatérielle ». Elles visent en particulier le renforcement des dynamiques de coopération entre acteurs et l'échange de bonnes pratiques (67% des répondants). C'est en particulier le cas des projet M.A.R.E, qui vise à renforcer le marché du travail transfrontalier, et PROMETEA, développant un réseau d'acteurs dans le secteur de l'agro-tourisme. Notons également que les projets permettront d'améliorer les modalités de communication et de diffusion de l'information, ainsi que de renforcer les capacités administratives (50% des répondants). La formation du

partenariat est citée dans un tiers des cas (33% des réponses). Les réalisations « matérielles », tels que les investissements, sont moins mentionnées (50% des répondants) ; tandis que les petites infrastructures intéressent un tiers des projets (LOSE+, MED-Foreste, Port 5R).

Figure 2 : Typologie de produits/réalisations



Source : Élaboration t33

S'agissant **des résultats**, notons que les projets ont permis notamment :

- De faire croître les connaissances sur une thématique donnée, qui n'était précédemment pas ou peu connue (par ex. la connaissance relative à l'ensablement des ports dans un contexte méditerranéen dans le cadre du projet SE.D.RI.PORT) ;
- D'améliorer le travail en réseau, la stratégie et la capacité d'intervention des acteurs (67% des répondants) (par exemple en favorisant les échanges d'informations entre les aires portuaires de l'aire de coopération dans le cadre du projet EasyLog) ;
- D'introduire de nouveaux processus organisationnels/produits innovants dans le monde entrepreneurial ou bien d'assurer un meilleur contrôle (suivi) des phénomènes liés aux risques environnementaux (le cas du projet MED-FOREST).

La proportion des projets impactant le marché du travail est quant à lui plus faible, mais cela avait déjà été relevé dans les précédents rapports d'évaluation : seulement 17% des répondants estime que son projet impacte sur l'emploi ou la productivité et 8% entend promouvoir un changement d'organisation du marché du travail (à noter que seul le projet MA.R.E se dédie intégralement à cette thématique).

Figure 3 : Résultats attendus



Source : Élaboration t33

2.4 DURABILITE ET VALEUR AJOUTEE

La **durabilité du projet** dans le temps, à savoir sa capacité à produire des résultats au-delà de sa période de mise en œuvre, se vérifiera principalement à travers des activités de communication et de diffusion de matériel d'information (75% des répondants). Une proportion non négligeable de répondants des projets analysés déclare aussi la mise à disposition, après la clôture du projet, des instruments développés (y compris les infrastructures), comme par exemple les aires de carénage du projet PORT 5R. La durabilité sera aussi assurée par la diffusion des technologies et produits expérimentés, par des publications dans des revues scientifiques (projet EasyLog) ou le développement de portails/pages en ligne (comme par exemple dans le cadre du projet PROMETEA). Enfin, certains projets (un tiers des répondants), mettront en œuvre des plans stratégiques dans le futur ou, de manière plus marginale, assureront leur durabilité à travers la création d'emplois.

Pour les projets analysés, la principale **valeur ajoutée**, celle spécifique à la coopération transfrontalière, consiste en l'échange de bonnes pratiques (75% des répondants) à l'échelle de l'espace de coopération et le développement du travail en réseau (58% des réponses). La valeur ajoutée liée à la promotion d'une bonne gouvernance, le fait de faire face à des menaces communes, ou l'atteinte d'objectifs communautaires, comme les objectifs EUROPE 2020, est citée par la moitié des répondants. La facilitation des mouvements transfrontaliers de marchandises et de personnes est aussi mentionnée (un tiers des répondants) ; tandis que la réalisation d'économies d'échelle est moins perçue comme une valeur ajoutée du Programme (25% des réponses).

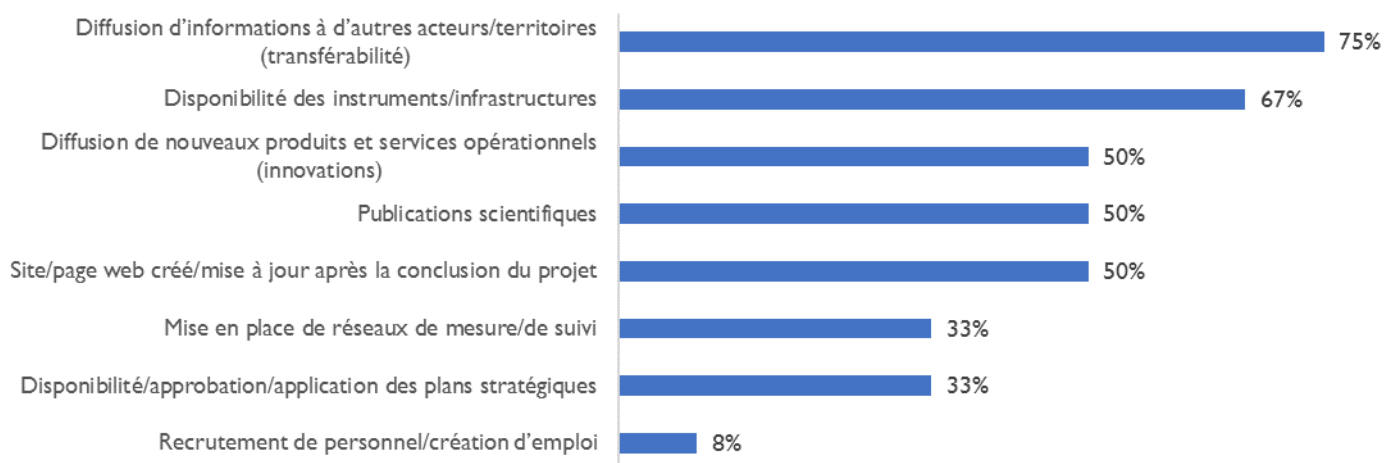
L'approche stratégique intégrée, comme instrument de mise en œuvre mis à disposition par le Programme, est aussi considérée comme un avantage : deux tiers des répondants indiquent qu'elle permet à la fois de développer plus aisément les synergies avec d'autres projets mais aussi d'assurer un impact majeur sur le territoire (58% des réponses). Seulement 8% des projets considère que la programmation intégrée représente

une complication dans la mise en œuvre. Aucun répondant ne considère toutefois inutile (i.e. sans valeur ajoutée) la programmation stratégique.

Figure 4 : Valeur ajoutée communautaire



Figure 5 : Durabilité des résultats sur le long terme



Source: *Élaboration t33*

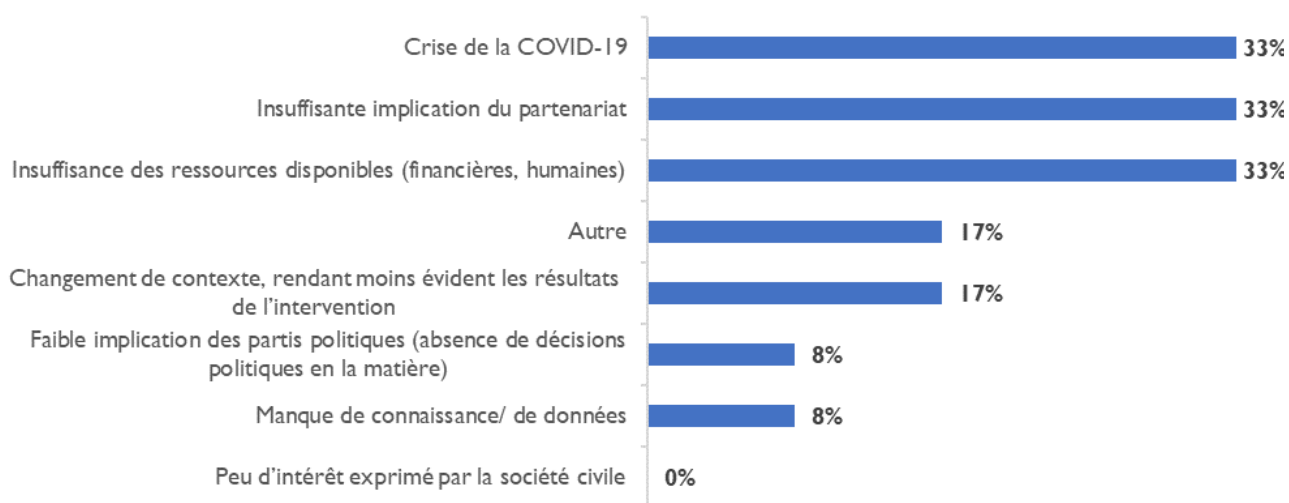
2.5 ASPECTS CRITIQUES

La survenue de la crise de la COVID-19 initiée début mars 2020, et dont les conséquences finales restent toujours à évaluer, représente l'un des principaux facteurs d'incertitude des projets analysés (33% des répondants). Toutefois à cet aspect critique lié à la COVID-19, qui n'est pas surprenante, s'en ajoutent d'autres plus structurelles qui perturbent à la fois la mise en œuvre des projets et leur durabilité dans le temps, à savoir :

- L'insuffisance de l'implication des partenaires nécessaire à la bonne réalisation du projet (33% des répondants), reflétant la difficulté à maintenir parfois la continuité dans les collaborations ;
- L'insuffisance des ressources financières et humaines disponibles; à ce titre un tiers des répondants considèrent que le manque de financements après le projet, constitue une difficulté pour la durabilité des impacts sur le long terme;
- Le changement de contexte intervenu durant la mise en œuvre du projet, qui peut réduire l'intérêt d'une thématique déterminée (17% des répondants); ou encore, mais plus rarement, une faible implication des décideurs politique dans les problématiques de coopération, ou bien le manque de données qui limite la portée des projets (8% des réponses).

Enfin, d'autres obstacles à la mise en œuvre et la durabilité des projets dans le long terme sont également cités dans les questionnaires (17% des répondants). Ils sont essentiellement dus à des réglementations et des approches nationales et régionales très diverses, comme dans le cadre des politiques de l'emploi (le projet MA.R.E) ; ou résultent d'intérêts ou de perceptions différentes, comme dans le cadre de la mise en place de « coopératives de communauté » (le projet Me.Co).

Figure 6 : Criticité dans l'atteinte des résultats sur le long terme



Source : Élaboration t33





3 Fiches projet

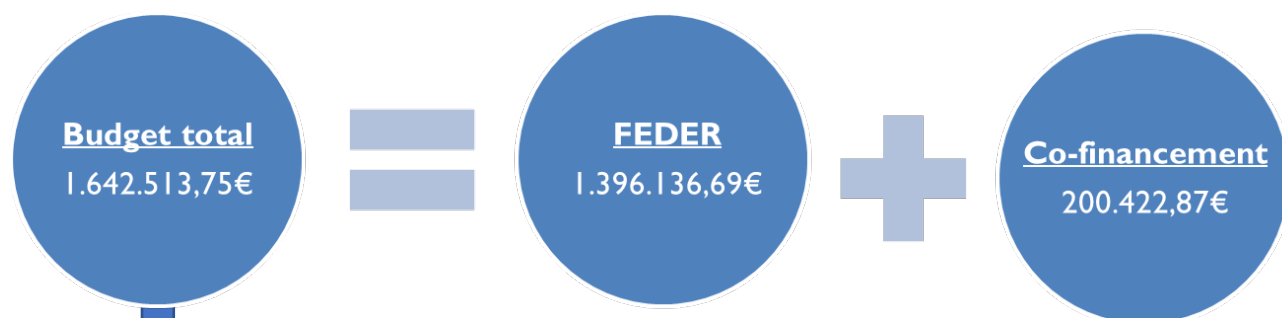
Chacune des dix fiches projet reporte des informations relatives à : (I) les modalités de gestion adoptées, (II) le contexte spécifique dans lequel le projet opère, (III) la logique d'intervention et les objectifs poursuivis (IV), l'état d'avancement et les réalisations du projet, (V) les résultats du projet (VI), les problèmes de mise en

œuvres rencontrés (en particulier liés à l'impact de la COVID-19), et enfin, les synergies, la durabilité et la valeur ajoutée communautaire des activités conduites et des résultats obtenus (VII).

3.1 PROMETEA

Informations générales

	Nom : Promotion de la multifonctionnalité du secteur agro-touristique Typologie de projet : Simple Appel à projets : 1 ^{er}
	Axe I : Promotion de la compétitivité des entreprises dans les filières prioritaires transfrontalières Objectif Spécifique : 3DI-Augmentation de la compétitivité internationale des micro et PME dans les filières prioritaires transfrontalières liées à la croissance bleue et verte
	Date de début : 31/01/2017 Date de fin : 30/01/2019
	Pages web : http://interreg-maritime.eu/web/prometea



Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts de personnel	507.897, 88€	31%
Dépenses de bureau et administratives	76.184, 68€	5%
Dépenses de voyage et de séjour	124.280, 00€	8%
Consultance et services	914.751, 19€	56%
Équipements	19.400, 00€	1%

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet

Internes à l'aire de coopération

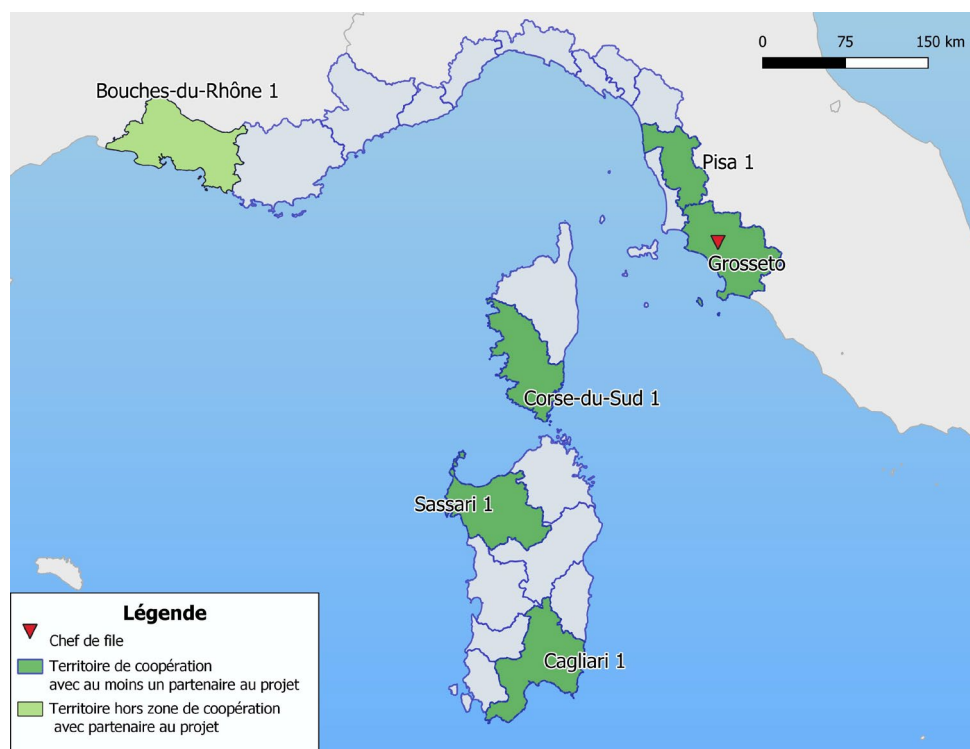
1. Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale/Settore Gestione della Programmazione LEADER della Regione Toscana – région Toscane (Chef de file)
2. QUINN - Consorzio universitario in ingegneria per la qualità e l'innovazione – région Toscane
3. Uniss DipNET - Università di Sassari – Dipartimento di Scienze della Natura e del Territorio – région Sardaigne
4. Agenzia Laore Sardegna – Servizio Supporto Politiche Sviluppo Rurale – région Sardaigne
5. Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale d'Ajaccio et de la Corse du Sud – Direction de l'Action Economique et des Entreprises – Corse

Externe à l'aire de coopération

6. Agence des Villes et Territoires Méditerranéens (AVITEM) – Région SUD-PACA

Le partenariat se compose quasi-exclusivement d'organismes publics, exception faite du Consortium universitaire en ingénierie pour l'innovation, de nature privée. A noter la présence de l'Université de Sassari, de la Chambre de Commerce de Corse du Sud, de deux Agences (Agence Laore Sardegna et AVITEM) ainsi que de la Région Toscane, chef de file.

Carte 2 : Localisation des partenaires PROMETEA



Source : Élaboration t33

Contexte d'intervention

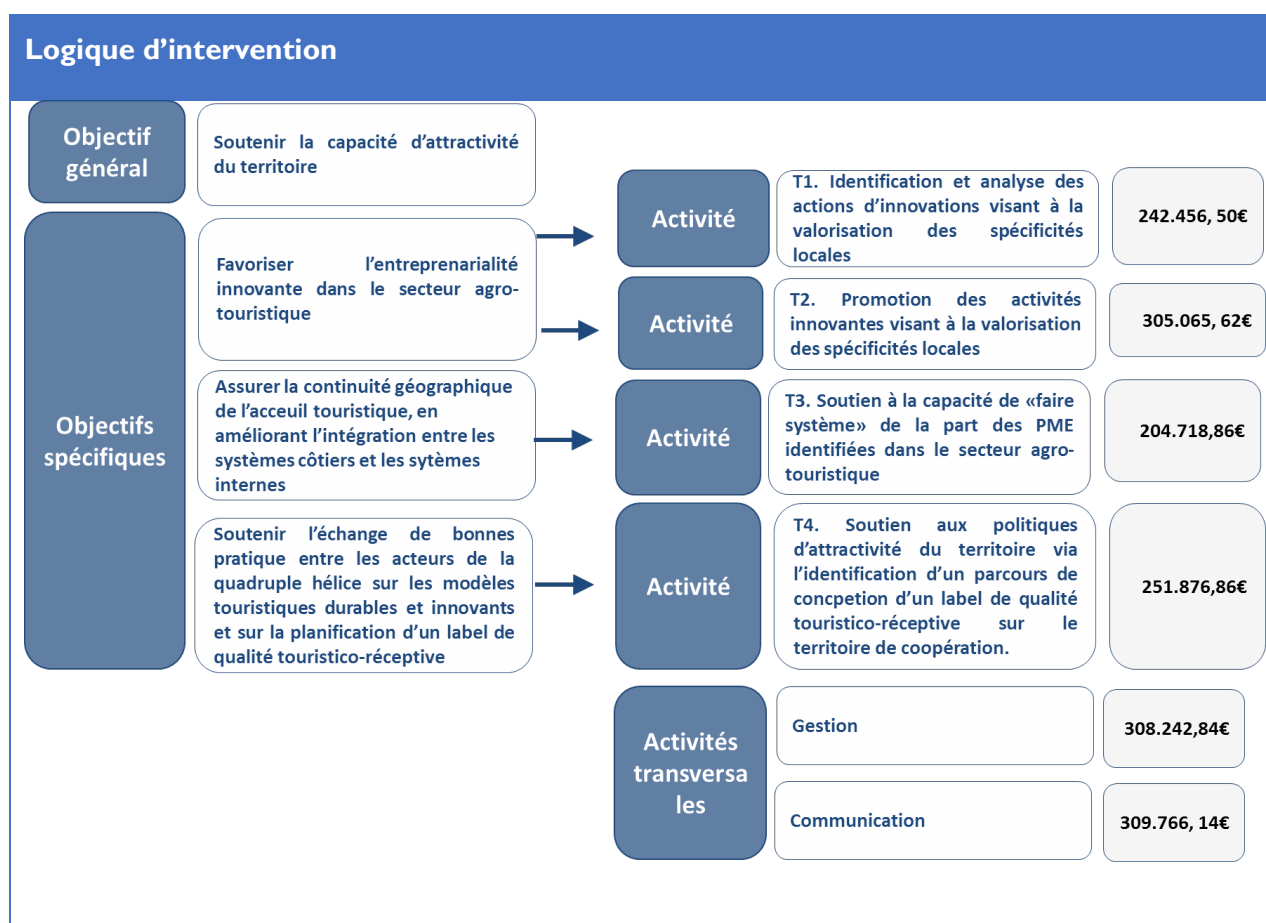
Le projet vise au développement des zones rurales dans l'aire de coopération, à travers la promotion de l'agrotourisme. Il s'agit d'accompagner la nouvelle tendance vers un tourisme de type "expérientiel" centré sur la redécouverte du patrimoine local ; rendu plus attractif ces dernières années par le développement du

réseau des transports et l'accès généralisé aux technologies de l'information. C'est un tourisme de type diffus, promouvant des lieux moins fréquentés, et hors saison estivale (à l'opposé du tourisme côtier de masse). Par rapport à cette nouvelle demande touristique, l'offre disponible au sein de la zone de coopération apparaît insuffisante, nécessitant l'adaptation des compétences et des structures existantes ainsi que la promotion de l'entrepreneuriat jeune et féminin porteurs de projets innovants dans ce secteur.

Stratégie et logique d'intervention

Le projet PROMETEA s'était fixé trois objectifs spécifiques, à savoir : (1) favoriser l'entrepreneuriat innovant dans le secteur agro-touristique, (2) assurer la continuité géographique entre systèmes d'accueil côtiers et ruraux, et (3) promouvoir les bonnes pratiques sur des modèles touristiques durables et innovants, et, dans ce cadre, développer un label de qualité touristique-réceptif transfrontalier.

Quatre typologies d'activités ont été initialement planifiées (voir ci-dessous logique d'intervention, indicateurs et groupes cibles). Toutefois, si la réalisation des trois premières (T1, T2, T3) a bien eu lieu, l'activité T4 a été ajournée. En effet, face à l'impossibilité de développer un label touristique commun à l'échelle interrégionale et transfrontalière, un objectif apparu comme étant très ambitieux, il a semblé plus opportun se concentrer sur la promotion de labels touristiques déjà existant sur les territoires et regroupant dès lors les acteurs de l'agro-tourisme qui sont pour l'essentiel des PME.



Source : Elaboration sur la base de la fiche projet

Indicateur de résultat	R3D2 – Nombre d’arrivées de touristes non-résidents dans les régions transfrontalières	
Indicateur de réalisation	O3D2 – Nombre de stratégies conjointes pour améliorer la compétitivité et la capacité d’innovation des entreprises	
Réalisation	T1.1.1 Plan d’action commun pour la promotion d’un modèle d’entrepreneuriat multifonctionnel dans le secteur de l’agro-tourisme	
Indicateur de réalisation	O3D3 – Nombre de marques touristiques communes de la zone du Programme Italie-France	
Réalisation	T4.1.1 Plan d’action pour la promotion d’un processus de co-conception fonctionnelle à la création d’un label de qualité d’hébergement touristique transfrontaliers	

Source : Fiche Projet

Groupes ciblés	Valeur cible
PME du secteur agro-touristique	300
Start-up du secteur agro-touristique	30
Tour Operators	12
Usagers ruraux	3.000
Associations d’entreprises/réseaux de filières	15
GAL	8
Administrateurs publics	45
Universités/Instituts de Recherche	12
Citoyens organisés/organisations sportives et/ou ludique	20
Jeunes chercheurs, chercheurs et doctorants	600
Chambres de commerce	6
Associations régionales du Commerce et des coopératives agroalimentaires et sociales ainsi que leurs consortiums	9
Autorités locales et régionales	8

État d’avancement

Le projet PROMETEA s’est clos début 2019, atteignant une partie de ses objectifs seulement : essentiellement le développement d’un plan d’actions commun pour la promotion de modèles d’entrepreneuriat multifonctionnels dans l’agro-tourisme. A noter que l’activité T.4.1.1 correspond à la mise en réseau des labels existants et non la création d’un label unique transfrontalier.

Avancement financier		
Dépense certifiée 30/04/2019	1.407.375,73	85%

Source : Système de suivi Marittimo+

Résultats du projet

Parmi les résultats atteints, citons la meilleure compréhension, de la part des partenaires, de ce que sont les nouvelles pratiques touristiques de type « expérientiel » à travers la rédaction d'un diagnostic territorial et le développement d'un catalogue digital de promotion des offres et produits touristiques (tels que la Route des Vins de Provence ou la Route des Vins et des Saveurs de la Toscane).

Notons également le partage de bonnes pratiques entre partenaires du projet et la mise en réseau des entreprises du secteur agrotouristique. A citer à ce titre des formations (cycle de laboratoires Innovation WAY®, Ecole d'Automne), des focus groups et des séminaires sur l'auto-entrepreneuriat organisés par les partenaires sur leur territoire respectif.

De manière plus générale, relativement aux indicateurs du Programme et aux groupes ciblés :

- Le projet devrait contribuer indirectement à l'indicateur 3D2 « nombre des arrivées de touristes et non-résidents dans les régions transfrontalières » ; mais ceci n'a pas été l'objet d'une quantification spécifique ;
- Si l'entretien a souligné la volonté initiale de développer un label touristique commun (indicateur O3D3), elle reste toutefois inachevée mais le projet a contribué au développement d'une stratégie transfrontalière commune (indicateur O3D2) ;
- Les groupes de destinataires mentionnés par le projet (entrepreneurs, universités et institutions) ont bien été impliqués dans les activités de formation, de capitalisation et de promotion du territoire (mais l'atteinte des cibles indiquées dans la fiche projet reste à vérifier) .

Aspects critiques

Le projet a rencontré des difficultés à créer un label d'hébergement touristique commun transfrontalier. Même si le problème a été en particulier contourné, en optant pour une interconnexion entre labels existants, l'objectif initial n'a pas été pleinement atteint.

Synergies, durabilité et valeur ajoutée

Synergies avec d'autres projets

Le chef de file du projet a confirmé des synergies avec le projet VIVIMED (Interreg VA Maritime), ciblant l'accueil touristique dans les zones rurales. PROMETEA peut également être considéré comme propédeutique au projet TERRAGIR3 (promotion du territoire pour la compétitivité des PME du tourisme vert et bleu de l'aire transfrontalière) et CamBioVia (Chemins et Biodiversité : Valorisation des Itinéraires et Accessibilité pour la Transhumance).

Synergies

- Projets financés par Interreg IVA France-Italie Maritime 2007-2013 (Marte+, Innolabs, Bampè, OltreBampè)
- Projet financé par le Septième Programme Cadre (FP7) (Projet ERNEST - European Research Network on Sustainable Tourism)
- Interreg IVB Med 2007-2013 (Projet MITOMED – Modèles de tourisme intégré en Méditerranée)
- ENPI CBC MED 2007-2013 (Projet SHMILE2 et MEET - Mediterranean experience of ecotourism)

Source : fiche projet

Durabilité

La durabilité du projet est assurée en particulier sur le plan législatif avec l'adoption de la Décision 59 de 2020 par la Région Toscane qui introduit la notion de « centres de compétences » comme lieux de valorisation des produits locaux. A noter également que l'élaboration d'un catalogue sur la valorisation des productions agricoles locales a consenti à la création d'un réseau de producteurs qui a pour vocation de se pérenniser sur le long terme.





Le projet PROMETEA a pu s'impliquer dans les activités de capitalisation du Programme du pôle thématique 2 et plus spécifiquement au sein du cluster « tourisme durable », ensemble avec les projets FRONTIT, F&W Market Place et Terragir3 ; tous contribuant au développement de réseaux pour le développement transfrontalier et la commercialisation de produits touristiques.

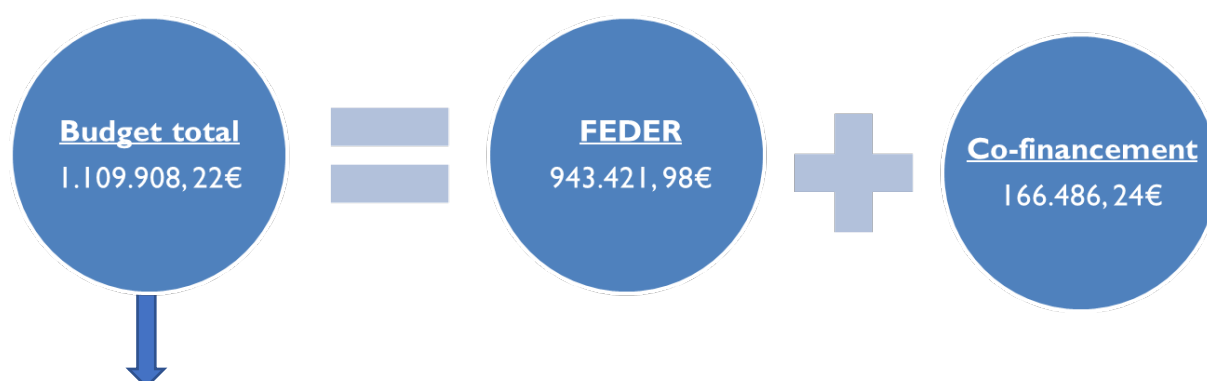
Valeur ajoutée communautaire

Si le projet a pu permettre le partage de bonnes pratiques de part et d'autre de la frontière, ainsi que la réalisation d'un diagnostic commun, la valeur ajoutée transfrontalière est toutefois difficile à attester en l'absence de développement d'un label commun. Les labels déjà existants sont pour la plupart déjà promus dans le cadre des politiques régionales et, dans certains cas, entrent dans le cadre des Plans de Développement Ruraux (financés par le FEADER).

3.2 MED-FORESTE

Informations générales

	<p>Nom : Gestion des écosystèmes forestiers pour la réduction du risque d'incendies de forêts</p> <p>Typologie de projet : Simple</p> <p>Appel à projets : 3^{ème}</p>
	<p>Axe : 2 Protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques</p> <p>Objectif spécifique : Améliorer la capacité des institutions publiques à prévoir et gérer, de manière conjointe, certains risques spécifiques pour la zone dérivant du changement climatique : risque hydrologique, en particulier en rapport aux inondations, érosion côtière, incendies</p>
	<p>Date de début : 01/03/2019</p> <p>Date de fin : 28/02/2022</p>
	<p>Pages web : http://interreg-maritime.eu/fr/web/med-foreste/projet</p>



Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts de personnel	343.916,71 €	31%
Dépenses de bureau et administratives	51.587,51 €	5%
Dépenses de voyage et de séjour	47.776,00 €	4%
Consultance et services	561.925,00 €	51%
Équipements	104.703,00 €	9%

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet

Internes à l'aire du Programme

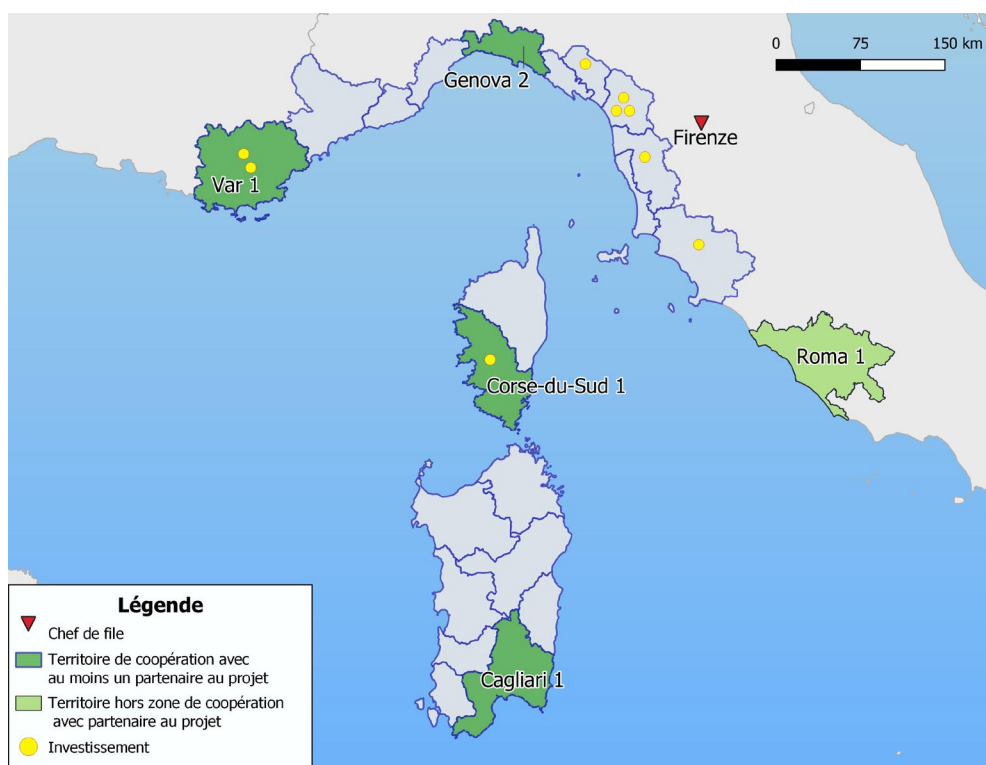
1. Office National des Forêts (ONF) – Corse
2. Parc National de Port – Cros – région SUD-PACA
3. Regione Liguria
4. Associazione Nazionale Comuni Italiani Liguria (ANCI Liguria) – région Ligurie
5. Agenzia forestale regionale per lo sviluppo del territorio e l'ambiente della Sardegna – Fo.Re.S.T.A.S – région Sardaigne
6. Istituto di Biometeorologia IBIMET – siège de Sassari – région Sardaigne

Externe à l'aire de coopération

7. Associazione Nazionale Comuni Italiani Toscana (ANCI Toscana) – région Toscane (Chef de File)

Le partenariat du projet MED-FORESTE se compose de sept partenaires localisés sur les cinq territoires NUTS2 du Programme de coopération, et d'un partenaire en dehors de la zone de coopération (l'ANCI Toscane ayant son siège à Florence). Le partenariat inclut principalement des organismes publics ayant des compétences variées dans la gestion des risques (administration régionale, association de communes, agence spécialisée et un parc naturel) ainsi qu'un centre de recherche spécialisé en biométéorologie. La composition du partenariat assume à la fois une dimension institutionnelle et opérationnelle relativement équilibrée.

Carte 3 : Localisation des partenaires et des investissements MED-FORESTE



Source : *Élaboration t33*

Contexte d'intervention

Le projet MED-FORESTE investit la thématique incendies auxquels la zone de coopération est particulièrement exposée. Les changements climatiques et l'abandon progressif des activités agricoles et silvo-pastorales ont en effet augmenté les superficies forestières, et ainsi le matériel combustible présent présente un plus fort risque d'incendie. En abordant cet aspect le projet souhaite notamment contribuer aux objectifs de la « Nouvelle stratégie forestière de l'UE : pour les forêts et le secteur forestier » (COM (2013)659), et ce en complétant notamment les interventions destinées à la reconstitution du patrimoine forestier endommagé lors d'incendies précédents et financées à travers le FEADER (Fond Européen pour l'Agriculture et le Développement Rural).

Cadre réglementaire et programmatique

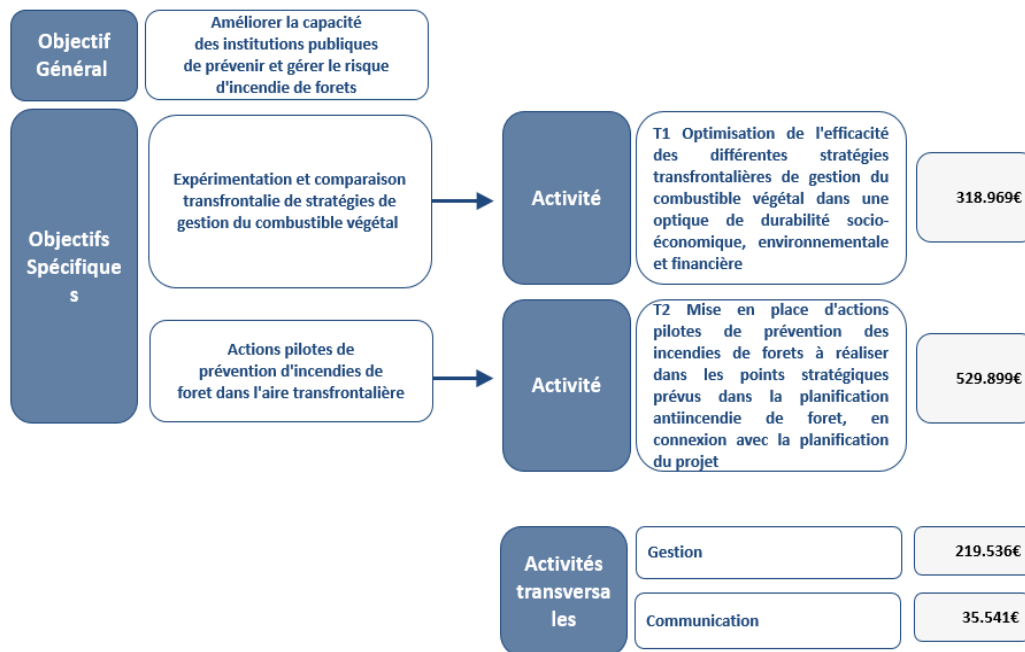
- *Fond Européen pour l'Agriculture et le Développement Rural (FEADER)*
- *Nouvelle stratégie forestière de l'UE : pour les forêts et le secteur forestier (COM (2013)659),*
- *Relation spéciale de la Cour des Comptes Européenne 24/2014*

Source : Fiche projet

Stratégie et logique d'intervention

L'objectif du projet, confirmé lors de l'entretien avec le chef de file, vise à améliorer la capacité d'intervention des institutions publiques dans la prévention et la gestion du risque d'incendies forestiers. Le projet identifie deux objectifs spécifiques, chacun associé à une activité. Le premier objectif vise à expérimenter et confronter à l'échelle transfrontalière les approches de gestion du combustible végétal (composante T1) ; tandis qu'avec la composantes T2 le projet réalise des interventions pilotes de prévention des incendies forestiers dans certains zones stratégiques définies à partir des plans de prévention des incendies de forêt. En tout, huit interventions sur le terrain visent à expérimenter de nouvelles mesures de prévention.

Logique d'intervention



Source : Élaboration à partir de la fiche projet

Indicateur de résultat	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	CO21 - Population bénéficiant de mesures de protection contre les incendies de forêts (IC 21)	22.500
Réalisations	T1.1.1 Expérimentation des stratégies de gestion du combustible végétal	7.500
	T2.1.1 Interventions pilotes	15.000

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Objectif
Organisme de droit public	250
Organisme public	700
Organisme privé	200

Source : Fiche projet

État d'avancement

Le projet a développé les activités dans le cadre de la composante T1 : les deux premières versions des lignes directrices ont déjà été réalisées et il est prévu de les mettre à jour avant la fin du projet. Divers partenaires ont mis à disposition des fiches de suivi qui sont déjà utilisées dans certaines structures ; elles ont été

synthétisées en une fiche unique par l'Université de Florence. La mise en réseau et la confrontation de ces informations permettra de réaliser les expérimentations sur le terrain ; celles considérées comme les plus pertinentes sont déjà en cours (par l'ONF).

En septembre 2020, 17% de la dépense avait été certifiée (189.599€).

Investissements		Localisation
11	Expérimentation et confrontation des stratégies transfrontalières pour la gestion du combustible dans les zones marginales rurales de haute altitude	Versilia (LU), Mediavalle (LU), Garfagnana(LU)
12	Investissement pour la mise en œuvre d'actions pilotes de pastoralisme	Var (lieux à définir par la suite)
13	Mise en œuvre d'interventions dans les points stratégiques identifiées au sein des plans de prévention	Complesso forestale Pinette Litoranee di Grosseto (Grosseto e Castiglione della Pescaia), Complesso forestale Monti Pisani (Calci)
14	Mise en œuvre des interventions pour la réduction du risque incendie d'une aire forestière à forte présence anthropique	Ensemble forestier du Massif de Bavella (Col de Bavella – sentier du Trou de la bombe), maison forestière d'Arza
15	Équipement de première intervention visant à réduire la sensibilité du combustible au développement des incendies	Sites prédéfinis près des plages et sur le bord des forêts du Var
16	Équipement de suivi pour la vulnérabilité des forêts par rapport aux feux	Var (lieux à définir par la suite)
17	Mise en œuvre d'interventions territoriales de réduction du combustible	Les zones précises seront définies par la suite, les interventions auront lieu sur les provinces de Savone, Gênes, Imperia et La Spezia
18	Interventions de gestion forestière active pour la réduction du risque incendie et l'amélioration de la résistance et la résilience des systèmes forestiers à prévalence de conifères.	Sassarese et oristane

Source: Fiche projet

Avancement financier		
Dépense certifiée au 30/09/2020	189.599 €	17%

Source : Système de suivi Marittimo+

Résultats du projet

Le projet est encore en phase de mise en œuvre, ce qui ne permet pas d'appréhender de manière complète ses résultats. Notons toutefois que :

- Le projet contribue directement à l'indicateur de résultat 5A1 « Nombre d'institutions publiques adoptant stratégies et plans d'action conjoints pour l'adaptation aux risques prioritaires », à travers ses activités préliminaires et la production de lignes directrices ;
- Les entretiens ont confirmé une population d'environ 22.000 personnes intéressées par l'intervention (indicateur CO21), estimé sur la base de la population résidente des communes couvertes par les interventions ;

- Les groupes cibles font référence aux administrations publiques, agences et organisations privées potentiellement intéressées par la thématique et présentes au sein des territoires objets d'intervention.

Aspects critiques

La crise de la COVID-19 a bien eu un impact (mesuré) sur les activités du projet. Les restrictions imposées par le confinement, en particulier l'impossibilité de partager les équipements et les moyens de transport au sein de la même équipe, ont limité les déplacements sur le terrain. La phase expérimentale du projet (d'observation sur le terrain) qui dépend du cycle des saisons a également dû être reportée. L'organisation a donc été repensée et, bien que les activités soient désormais réparties, le projet a perdu environ un semestre.

Les modalités de coopération entre partenaires se sont adaptées au nouveau contexte, sans problème particulier, notamment en ce qui concerne l'organisation à distance des réunions du comité de pilotage (COPIL).

Synergies, durabilité et valeur ajoutée communautaire

En tant que projet simple, le MED-FORESTE partage ses objectifs et s'articule dans ses réalisations avec le projet stratégique MED-STAR, ainsi que trois autres projets simples : MED-PSS (qui s'occupe de communication), MED-INTERMERD (prévention des incendies dans les zones d'interface forêts-habitations) et MED-CooPFire (gouvernance et moyens de secours). D'autres synergies ont été mentionnées par le chef de file, notamment avec des projets mis en œuvre au cours de la précédente programmation, ou bien dans le cadre d'autres programmes de coopération 2014-2020 (comme Euro-Med).

Le projet MED-FORESTE s'inscrit dans la catégorie « gestion des risques liés aux changements climatiques ». Des activités de capitalisation sont organisées par le Programme et son pôle thématique d'appartenance est celui des « risques incendies », où nous retrouvons également les projets : Med STAR, Med PSS, InterMed et MedCoop Fire.

Synergies

- *Interreg V A France Italie Maritime 2014-2020 (Vivimed)*
- *Interreg V A France Italie ALCOTRA 2014-2020 (Informa Plus)*
- *Interreg IV A France Italie Maritime 2007-2013 (PROTERINA C, PROTERINA_DUE)*
- *Interreg IV B Med 2007-2013 (SMARTinMED)*
- *Interreg IV C 2007-2013 (European Forest Fire Network)*
- *Mediterranean forest fire fighting training standardisation EU civil protection mechanism (MEFISTO)*
- *Intelligent Energy Europe Programme (Biomass Trade Centres)*

Source : Fiche projet

Durabilité





Le projet diffusera, auprès des organisations ayant compétences et responsabilités en matière de gestion des espaces forestiers, des lignes directrices communes (sous forme de manuel) sur la gestion des combustibles en forêt. Les infrastructures réalisées (corridors pare-feu) ont en outre pour vocation à rester sur le territoire. Enfin, les activités de formation sur site, prévues lors des phases d'expérimentations, sont destinées au personnel des administrations, dans une logique de diffusion et de capitalisation des connaissances.

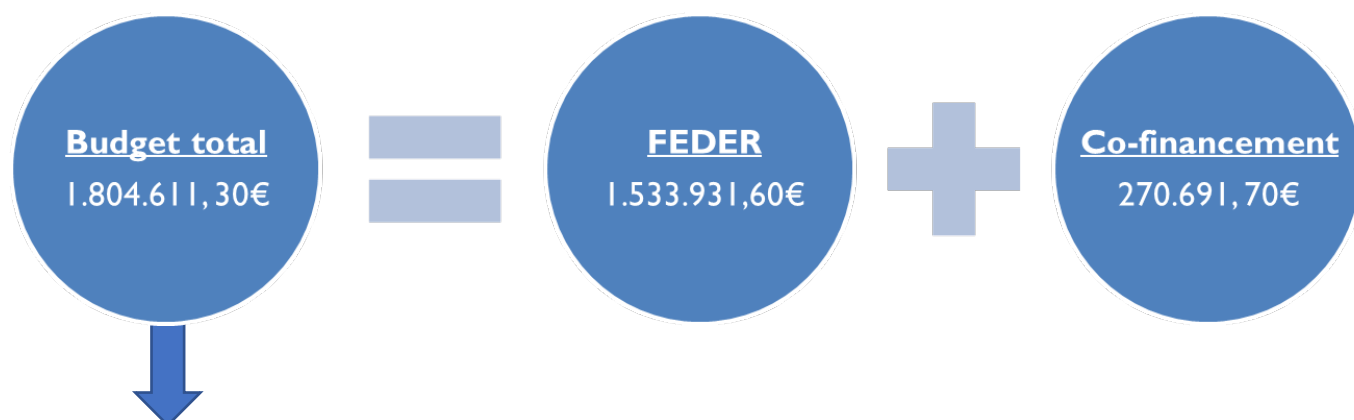
Valeur ajoutée communautaire

La valeur ajoutée communautaire et transfrontalière du projet réside essentiellement dans la diffusion et le partage de bonnes pratiques méthodologiques, opérationnelles et de gouvernance des interventions de prévention incendies.

3.3 LOSE+

Informations générales

	Nom : Logistique et Sécurité du transport de marchandises – Projet multi-actions sur la gestion des marchandises dangereuses entrant et sortant des ports de l'aire de coopération Typologie de projet : Simple Appel à projets : 3 ^{ème}
	Axe 2 : Protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques Objectif spécifique : 5B1- Améliorer la sécurité en mer faisant face aux risques liés à la navigation
	Date de début : 01/04/2019 Date de fin : 31/03/2022
	Pages web : http://interreg-maritime.eu/web/lose



Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts de personnel	400.262,00€	22%
Dépenses de bureau et administratives	60.039,30€	3%
Dépenses de voyage et de séjour	88.800,00€	5%
Consultance et services	881.950,00€	49%
Équipements	353.560,00€	20%
Infrastructures	20.000,00€	1%

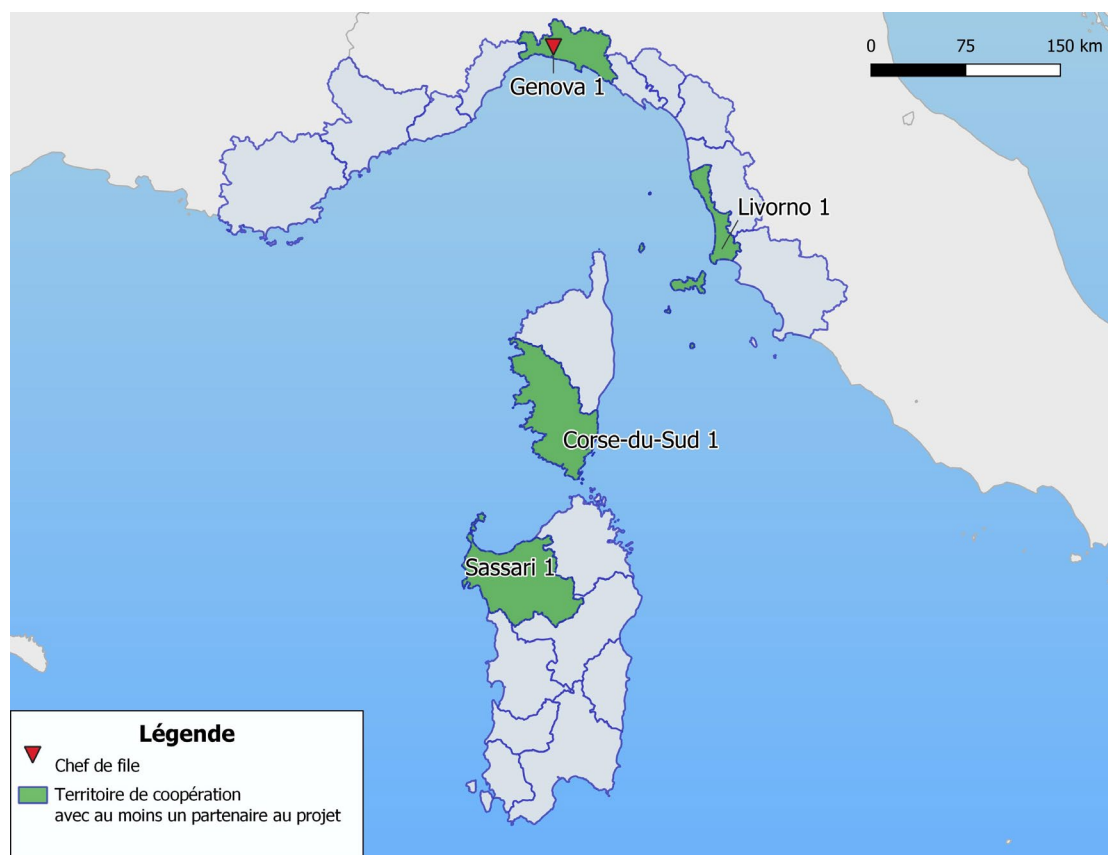
Source : Fiche projet

Les partenaires du projet

1. Università degli studi di Genova – Dipartimento di Informatica, Bioingegneria Robotica e Ingegneria dei Sistemi (DIBRIS) – région Ligurie (Chef de file)
2. Comune di Genova – Direzione sviluppo economico, progetti di innovazione e statistica – région Ligurie
3. Provincia di Sassari – Settore VI Viabilità e trasporti Nord Ovest – région Sardaigne
4. Provincia di Livorno – Servizio Sviluppo Strategico, Pianificazione, TPL – région Toscane
5. Direction des Affaires Européennes et Internationales – Corse

Le partenariat du projet LOSE+ se compose exclusivement d'organismes publics, parmi lesquelles une Université en qualité de chef de file. Soulignons en outre la présence de quatre administrations parmi lesquelles une régionale (Direction des Affaires Européennes et Internationales de la Collectivité de Corse), deux départementales/provinciales (Provinces de Sassari et de Livourne), et une locale (Ville de Gêne). Cette composition de partenariat permet d'assurer une présence sur quatre des cinq territoires NUTS2 de la zone de coopération (à noter qu'aucun partenaire n'est localisé en Région SUD-PACA).

Carte 4 : Localisation des partenaires LOSE+



Source : Élaboration t33

Contexte d'intervention

Le projet LOSE+ est une continuation du projet LOSE conçu suite à l'incident de Viareggio (Province de Luca) survenu le 29 juin 2009, lorsqu'un train de marchandises, ayant endommagé une citerne contenant du GPL provoqua une explosion qui tua 32 personnes et en blessa une centaine. Le projet LOSE s'était fixé l'objectif d'améliorer la gestion des risques liés au transport de marchandises dangereuses, se focalisant sur l'aspect technologique. Il consiste en un ensemble d'actions conjointes visant à définir les systèmes d'informations, de technologie et de formation concernant le suivi, les procédures de transport et la manutention des marchandises dangereuses, ainsi que des protocoles d'intervention pour la gestion des urgences, à partir des résultats obtenus avec LOSE.

De l'analyse de la fiche de candidature, il en sort que LOSE+ s'inscrit en cohérence avec les normes européennes en vigueur telles que le Règlement 1080/2006, ainsi qu'avec la stratégie de Lisbonne et de Göteborg en ce qui concerne l'exigence de conjuguer le développement industriel et les transports maritimes pour le bien-être environnemental et la biodiversité ; des thématiques couvertes aussi par le Programme Horizon 2020.

Cadre réglementaire et programmatique

- *Règlement 1080/2006, Relatif à la promotion et l'amélioration de la protection et de la gestion conjointe des ressources naturelles et culturelles ainsi que de la prévention des risques naturels et technologiques*
- *Stratégie de Lisbonne, point 3.3.2 Faciliter l'innovation, l'adoption des TIC et l'usage durable des ressources.*
- *Stratégie de Göteborg*

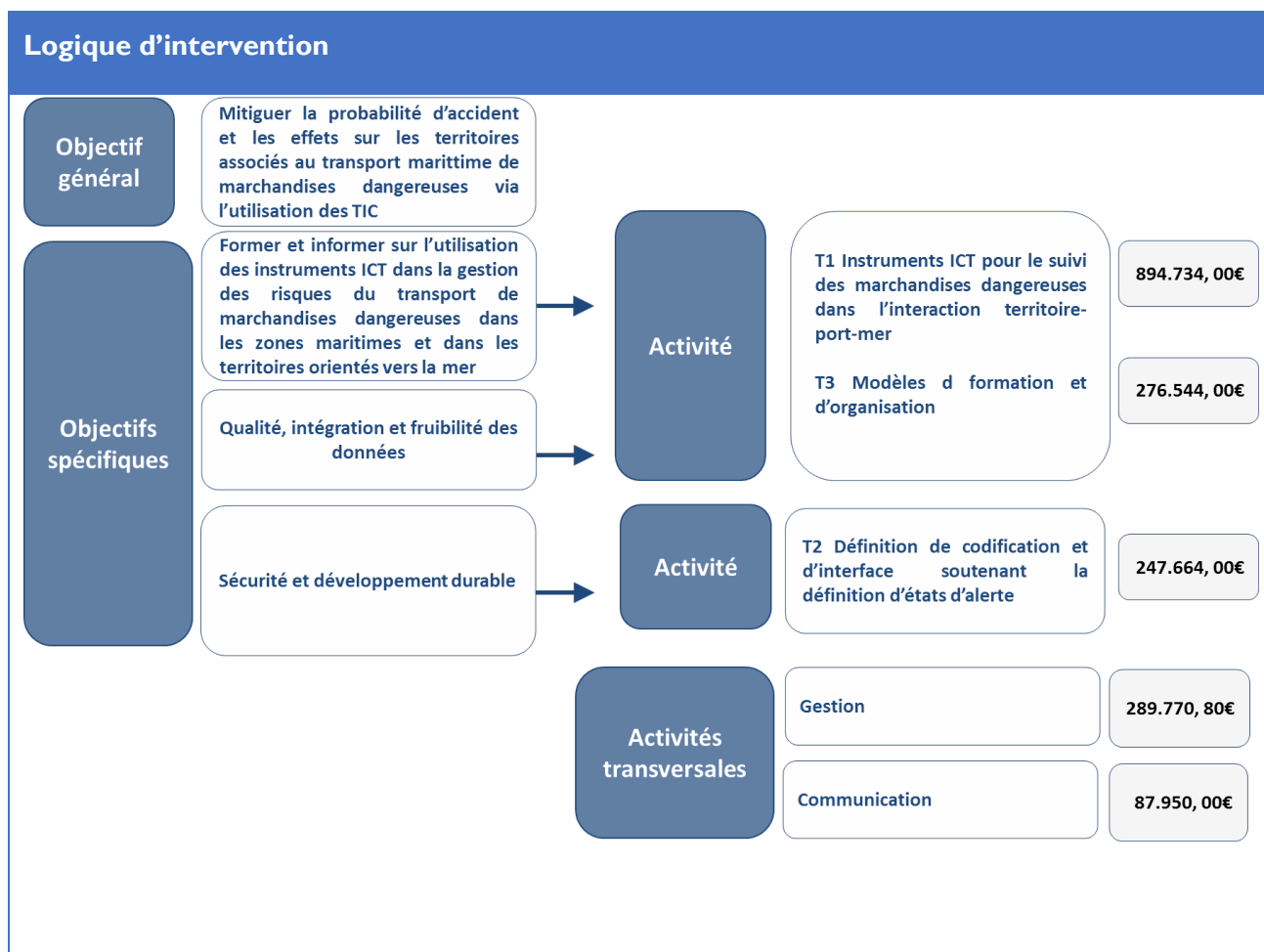
Source : Fiche projet

Stratégie et logique d'intervention

La stratégie d'intervention du projet, confirmée lors de l'entretien, se fixe comme objectif principale de limiter les probabilités d'accident et les effets sur le territoire associés au transport maritime de marchandises dangereuses via l'utilisation de technologies ICT. A travers ces trois objectifs spécifiques, le projet souhaite en particulier : (1) former et informer sur l'utilisation des instruments ICT dans le cadre de la gestion des transports de marchandises dangereuses en zones maritimes et côtières, (2) améliorer la qualité, l'intégration, et l'utilisation des données à travers l'utilisation d'instruments ICT permettant le suivi des marchandises dangereuses (dans les interactions territoire-port-mer), ainsi que le développement de modèles de formation et d'organisation.

Ces actions devront converger dans le développement d'une plateforme transfrontalière commune pour la sécurité, où les quatre plateformes développées initialement dans les territoires, faciliteront la communication entre les sujets opérants dans le secteur du transport de marchandises dangereuses (pompiers, autorités portuaires, communes et entreprises privées). A la plateforme commune pour la sécurité devrait être associé

un laboratoire interrégional transfrontalier pour la formation des opérateurs à l'utilisation d'une plateforme e-learning.



Source : Elaboration sur la base de la fiche projet

Indicateur de résultat	R5B I - Nombre de sinistres maritimes dans la zone de coopération qui intéressent passagers, travailleurs ou marchandises	
Indicateur de réalisation	O5B I - Nombre de systèmes conjoints pour la sécurité de la navigation et le monitoring des marchandises dangereuses (O5B I)	7
Réalizations	T1.1.2 Instruments ICT	4
	T1.2.1 Analyse des flux terre et mer des marchandises dangereuses à proximité des zones portuaires	1
	T2.1.1 Codes et interfaces nécessaires aux systèmes	1
	T3.2.1 Environnement ICT en soutien à la formation	1
Indicateur de réalisation	OCI - Nombre de plans d'action conjoints réalisés	3
Réalizations	T2.2.1 Définition de workflow opérationnels intégrés entre systèmes ICT existants	1
	T3.3.1 Cours de formation	1

	T3.4.I Gestion des flux de travail au niveau interrégional	1
Indicateur de réalisation	O5B3- Nombre de laboratoires afin d'améliorer la gestion des situations d'urgence (sécurité des passagers, versements en mer)	3
Réalisations	T3.1.1 Laboratoire conjoint interrégional pour la formation	1

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Objectif
Organisme public (Capitainerie du port de Gênes ; 5 systèmes d'autorités portuaires régionales, communes de Gênes, Police Municipale (GE), Commune d'Ajaccio, Province de Livourne, Province de Sassari, 2 Ministères des Infrastructures et des Transports, 5 Régions)	37
Organisme international (diverses institutions pourraient être intéressées à l'impact des formations et organisations).	2
Organisme privé (la composante T3 a sûrement un fort impact sur le secteur privé). Un minimum de 4 organismes privés par région sera impliqué au sein de la T3 ; 20 entreprises privées intéressées à la communication).	40
EEIG. GECT (1 laboratoire de formation sera formalisé à la fin du projet en tant qu'EEIG, sinon l'accord sera réalisé seulement entre organismes publics)	1

Etat d'avancement

En septembre 2020, le projet LOSE+ enregistrait une dépense certifiée encore faible, soit environ 16% du budget. Les actions liées à la T3, i.e. de formation gérée par la Province de Sassari, ont été lancées sous la forme de *e-learning* et sont en cours d'expérimentation. Ces formations, ayant un focus réglementaire, sont ouvertes à l'ensemble des parties prenantes intéressées sur le territoire couvert par le projet.

Avancement financier		
Dépense certifiée au 30/09/2020	287.153,89	16%

Source : Système de suivi Marittimo+

Résultats du projet

Le projet est en cours de mise en œuvre et n'a pas encore atteint les résultats qu'il s'était initialement fixé. A noter toutefois qu'au stade actuel la couverture prévue des groupes cibles est confirmée. Les activités prévues devraient permettre de :

- Contribuer, même indirectement, à la réduction des sinistres maritimes (indicateur R5B1) grâce à l'amélioration de la connaissance et de la gestion du transport de marchandises entrant et sortant des ports, permettant ainsi aux ports d'accueil d'anticiper l'arrivée de matières dangereuses ;

- D'élaborer des solutions ICT (indicateur O5B1) améliorant la sécurité marine, et de maintenir ces solutions dans le temps via l'adoption de protocoles communs (OCI), et assurer la formation sur le long terme grâce au développement d'un EEIG (O53B) ;
- Les groupes cibles sont principalement des administrations publiques, parmi lesquelles des autorités responsables des zones portuaires, tandis que les acteurs privés proviennent principalement du secteur de la communication.

Aspects critiques

Citons en particulier la difficulté rencontrée avec le partenaire français du projet (la Ville d'Ajaccio) qui n'a pas pu collaborer selon les modalités initialement prévues. Cela a nécessité une redistribution des activités au sein du partenariat, et notamment en ce qui concerne les activités prévues dans le cadre de la TI réattribuées en grande partie à la ville de Sassari (Sardaigne). En l'absence du partenaire français, chargé de la collecte des données utiles à l'élaboration de l'évaluation des risques et du plan d'intervention, les données ont dû être collectées via d'autres banques de données internationales, qui toutefois présentent un moindre degré de précisions.

La crise liée à la pandémie de COVID-19 a également impacté certaines activités de projet. Cela concerne notamment la ville de Gênes qui n'a pas pu lancer les appels à projets (dans le cadre de procédures publiques), ni signer les contrats comme prévu. Cette difficulté ne devrait s'avérer toutefois que temporaire.

Synergie, durabilité et valeur ajoutée

Synergies avec d'autres projets

Le projet Maritime VA OMD (Observatoire sur les Marchandises Dangereuses) qui s'occupe du transport maritime des marchandises dangereuses, est complémentaire des activités développées dans le cadre de LOSE+ qui se focalise sur les aspects terrestres.

Au-delà du Programme Interreg Maritime, des synergies peuvent être identifiées avec des initiatives menées par l'Université de Gênes qui, depuis 2005, a mis en œuvre des accords avec d'autres partenaires européens dans le cadre du Programme ENI MED, grâce auquel ils ont développé une expérience de suivi du transport et d'évaluation du risque. Sur le versant français, les liens avec le pôle universitaire de Sofia Antipolis se sont également renforcés, et ce en lien avec d'autres projets financés dans le cadre du Programme Interreg VA France-Italie ALCOTRA.

Synergies

- *Interreg IVA France Italie ALCOTRA 2007-2013 (SECTRAM, TMD-NIS)*
- *SCUTUM VIPF*

Durabilité

Il est prévu en particulier, mais cela reste à confirmer, que s'agissant de son versant italien, les résultats du projet LOSE+ confluent au sein d'un GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Économique), en capacité de fournir des services de formation au profit des acteurs opérants dans le secteur du transport de marchandises dangereuses sur le moyen/long terme.





Le projet LOSE+ fait également partie du pôle thématique 3 (*Gestion des risques liées au changement climatique*) et plus particulièrement du *cluster* relatif à « la sécurité de la navigation et de la gestion des incidents maritimes », auquel appartient six autres projets (SICOMARPlus, SINAPSI, ISIDE, GIAS, OMD, ALACRES2).

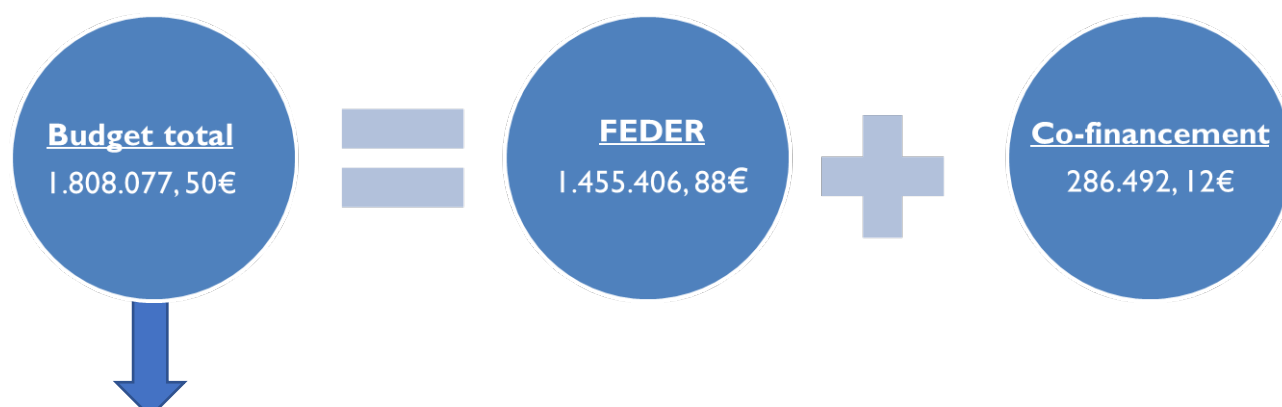
Valeur ajoutée communautaire

Le retrait de l'unique partenaire français dans les activités du projet, en son état actuel, limite les possibilités de réalisation d'une valeur ajoutée communautaire observable ; même si la pertinence thématique transfrontalière de LOSE+ reste intacte (i.e. gestion des flux de marchandises dangereuses entre les deux pays).

3.4 PORT 5R

Informations générales

	Nom : PORT-5R - Pour une gestion durable des déchets dans les ports méditerranéens Typologie de projet : Simple Appels à projet : 2 ^{ème}
	Axe : 2 - Protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques Objectif spécifique : 6C2 - Augmenter la protection des eaux marines dans les ports
	Date de début : 10.10.2017 Date de fin : 09.10.2019 prorogé jusqu'au 19.08.2020
	Pages web : http://interreg-maritime.eu/it/web/port5r/progetto , https://www.facebook.com/InterregPort5R/



Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts de personnel	701.380,00 €	39%
Dépenses de bureau et administratives	105.207,00 €	6%
Dépenses de voyage et de séjour	60.500,00 €	3%
Consultance et services	825.700,00 €	46%
Équipements	115.290,50 €	6%

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet

Internes à la zone de coopération

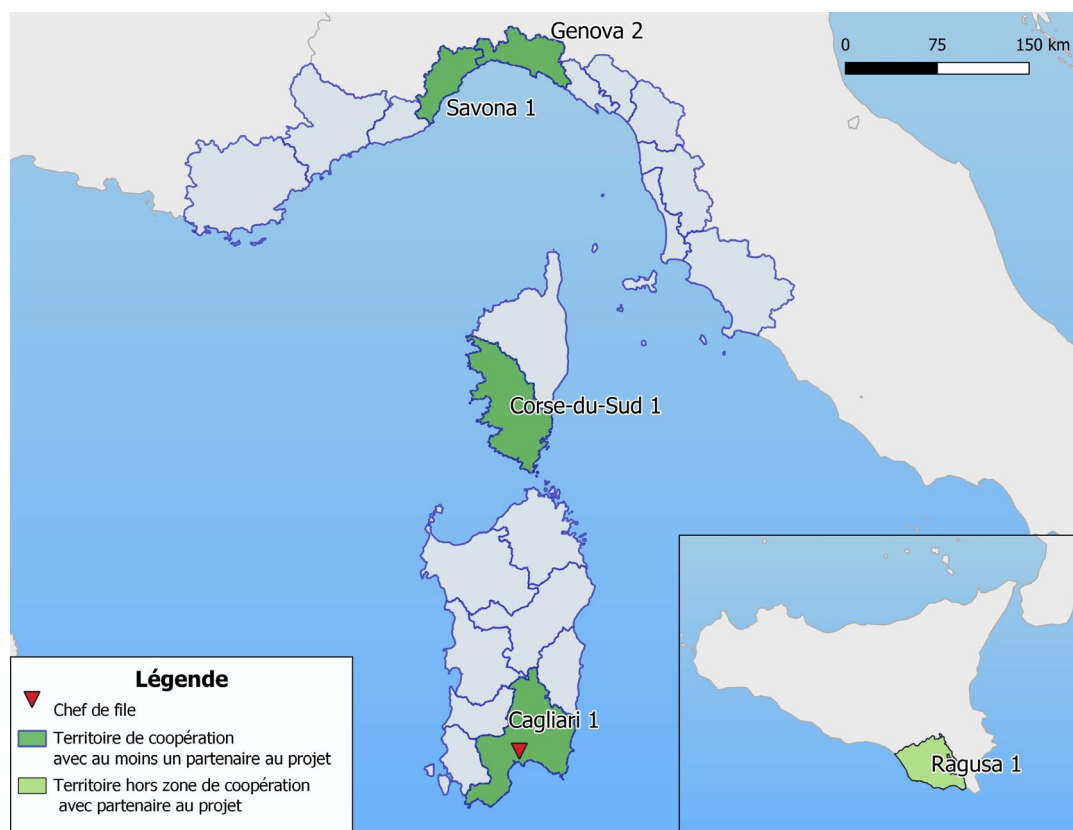
1. Istituto Tecnico Superiore MO.So.S – FONDAZIONE Mobilità Sostenibile Sardegna – région Sardaigne (Chef de file)
2. Università degli Studi di Genova – région Ligurie
3. Assonautica provinciale di Savona – région Ligurie
4. ELGI S.r.l – Centro Studi Mediterraneo – région Ligurie
5. Ville d’Ajaccio – Corse
6. Karalis Yacht Services Srl – Marina di Cagliari – région Sardaigne

Externe à la zone de coopération

7. EKSO srl – région Sicile

Le projet PORT-5R est composé de sept partenaires, couvrant trois des territoires de coopération. A noter également la société EKSO, localisée à Raguse (Région Sicile). La composition du partenariat est principalement privée, avec l’Université de Gênes et la Ville d’Ajaccio comme uniques entités publiques. Les compétences sont variées et couvrent les secteurs de la recherche, de la formation, et de l’entrepreneuriat. Le chef de file du projet, la fondation MO.So.S, travaille depuis longue date sur les thématiques relatives à la durabilité dans les activités portuaires.

Carte 5 : Localisation des partenaires PORT 5R



Source : Élaboration t33

Contexte d'intervention

Le projet PORT-5R aborde les problématiques liées à la gestion des activités portuaires dans des zones densément peuplées et des impacts de ces dernières sur les zones naturelles. Il s'inscrit dans un cadre réglementaire riche qui comprend notamment la « directive cadre eau » et la « directive cadre stratégie pour le milieu marin ». En effet, la zone de coopération est dense en infrastructures portuaires, qui, selon leur dimension, les volumes de trafic, ou de leur nature même (port touristique, industriel ou de passagers) ont des impacts environnementaux potentiellement négatifs sur les espaces naturels avoisinants en particulier marins.

Cadre réglementaire et programmatique

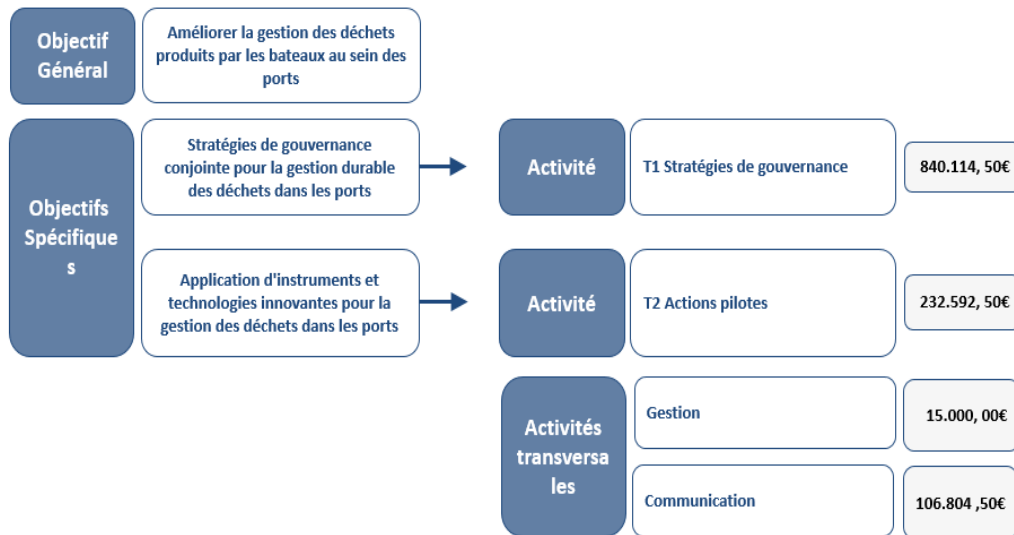
- *Stratégie Europe 2020*
- *Directive-cadre eau (2000/59/CE)*
- *Directive-cadre stratégie pour le milieu marin (2008/56/CE)*
- *Plans opérationnels (FEDER, FSE, FEADER) des Régions impliquées*

Source : Fiche projet

Stratégie et logique d'intervention

Le projet PORT-5R se fixe comme objectif général d'améliorer la gestion des déchets produits par les navires dans les ports, à travers le développement de la stratégie des 5R (Réduction, Réutilisation, Recyclage, Récolte, Récupération). Dans les faits, le projet s'est fixé deux objectifs spécifiques: 1) développer des stratégies de gouvernance conjointe pour la gestion durable des déchets dans les ports auquel correspond la composante T1 grâce à laquelle s'élabore les plans conjoints de l'aire transfrontalière ; 2) appliquer les instruments et technologies innovantes pour la gestion des déchets dans les ports, auquel correspond la composante T2 qui finance les actions pilotes prévues par le plan conjoint élaboré lors de la phase préliminaire.

Logique d'intervention



Source : élaboration à partir de la fiche projet

Indicateur de résultat	R6C2 – Concentration de l’oxygène dissous dans les eaux marines	
Indicateur de réalisation	OCI – Nombre plans d’action conjoints élaborés (IS 2)	1
Réalisation	T1.1.1 Plans conjoints pour la gestion durable des déchets	1
Indicateur de réalisation	O6C4- Nombre de ports qui adoptent des mesures de gestion des déchets (IS 5)	4
Réalisations	T2.1.1 Actions pilotes des déchets	4
Indicateur de réalisation	O6C5- Nombre de ports qui adoptent des mesures de gestion des eaux usées (IS 6)	4
Réalisations	T2.1.1 Actions pilotes des déchets	4

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Objectif
Organisme public (écoles, communes, administrations locales, autorités portuaires)	115
Organisme privé	440

Quelques modifications dans les actions pilotes initialement programmées ont été apportées au projet initial ; rendues nécessaires notamment suite à des événements météorologiques (tempêtes) ayant causé des dommages aux quais du port de Savone. Cinq modifications de la maquette financière ont été réalisées sans toutefois impacter sur la logique d'intervention.

État d'avancement

Le projet s'est conclu au cours de l'été 2020, atteignant les objectifs fixés en termes de réalisation des plans d'action (indicateur OCI), du nombre de ports impliqués (O6C4) et du nombre de ports ayant adoptés des mesures pour la gestion des déchets (O6C5).

Avancement financier		
Dépense certifiée au 30/09/2020	1.176.581,37	77%

Source : Système de suivi Marittimo+

Résultats du projet

Les résultats initialement programmés ont été confirmés ; notons les suivants :

- L'action pilote réalisée dans le port de Cagliari, menée par EKSÖ (opérateur pour l'assainissement des canalisations), a permis de récupérer une canalisation gravement endommagée; et ce grâce à la technologique CIPP (*Cured in Place Pipe*) qui utilise des robots évitant les travaux invasifs d'excavation. Cette approche a permis de réduire la consommation de carburant fossile, mais également de réutiliser intégralement la conduite, sans produire de déchets supplémentaires ;
- L'action pilote menée au port de Savone, en revanche, s'est matérialisée par l'installation de systèmes de première intervention afin de faire face à la dispersion accidentelle de polluants;
- Des compacteurs de plastiques ont été utilisés, toujours dans le port de Savone, ainsi que des fontaines d'approvisionnement en eau qui visent à réduire l'usage des bouteilles plastiques. De plus un mécanisme de compensation a été mis en place, lequel permet à l'utilisateur de se voir offrir une gourde après la consigne d'une quantité déterminée de bouteilles plastiques compactées. De plus, un quai en matériau plastique a été substitué par un quai en bois ;
- Enfin, une station de traitement des eaux de carénage a été installée au port Charles Ornano (Ajaccio). A la suite de cette intervention, le retour des poulpes, et plus généralement de la faune marine, a été observé dans le port, comme conséquence de l'amélioration de la qualité des eaux.

En ce qui concerne les groupes cibles :

- Le projet a pris part aux Forums organisés à Cagliari, Savone et Paris, impliquant également de manière plus large les structures publiques et privées (par ex. agences maritimes, sociétés de soutage, pompiers) ;
- Les écoles ont été impliquées dans les activités de divulgation et d'information menées par le projet. Notons également la participation à l'*International Job Day*, organisé par l'ASPAL Sardaigne, mettant en contact les offres de formation, des professionnels indépendants du secteur maritime et le pôle emploi.

Criticité

Les aspects critiques rencontrés par le projet ont concerné :

- La composition du partenariat concernant un partenaire français qui s'est retiré (en partie) pour des motifs d'organisation interne ; le budget qui lui a été assigné a été réalloué au chef de file. De fait certaines activités d'animation du territoire ont dû être annulées. La proposition d'inclure le Réseau des Ports de la Corse en tant que partenaire de substitution a été rejetée par l'AdG, son implication a été possible uniquement via la stipulation d'un contrat de fournitures. De même, un des partenaires sardes a dû interrompre ses activités, empêchant la réalisation d'une partie des actions pilotes prévues dans le port de Cagliari ;
- Des obstacles administratifs, lors par exemple de la mise en place de compacteurs de plastique et des distributeurs d'eau à Savone ;
- Des questions réglementaires ayant empêché la réalisation d'actions pilotes. Le projet avait programmé une action pour l'élimination des fusées de signalisation usées ou périmées, ce qui en Italie représente un problème réel. En effet, les fusées périmées avant 2016 ne peuvent pas être éliminées de manière simple du fait de leur classification en tant que déchet dangereux. De fait, le partenaire du projet Assonautica a seulement pu procéder à un recensement ; tandis qu'est en cours une discussion avec une association nationale française ayant des compétences en la matière.

A noter qu'une grande partie des activités du projet ont été réalisées avant 2020 et n'ont donc pas été substantiellement impactées par la COVID-19.

Synergie, durabilité et valeur ajoutée communautaire

Synergies avec d'autres projets

Le projet PORT-5R est intervenu en synergie avec les plans de collecte des déchets élaborés par les autorités portuaires impliquées. Le projet a pu aussi capitaliser les résultats obtenus par les projets ACTI.VE (Interreg Maritime 2007-2013), ayant développé un plan d'actions conjoint dans ce domaine, et Tourisme Ports Environnement (TPE) (Interreg Maritime 2007-2013) pour son expérience en matière d'amélioration des

systèmes de gestion environnementale, de partage des standards environnementaux et le développement de nouveaux indicateurs. Le projet s'inspire également des actions développées dans le cadre du projet MED-3R (ENPI CBC MED 2007-2013) et du projet CLEANSEA financés dans le cadre du FP7 relatif aux déchets marins.

Synergies

- *Interreg IVA France Italie Maritime 2007-2013 (ACTIVE, TPE)*
- *ENPI CBC MED 2007-2013 (MED-3R)*
- *FP7 (CLEANSEA)*
- *Plan de récolte des ports impliqués*
- *Projet expérimental du port de Gênes*

Source : fiche projet

Durabilité

La durabilité dans le temps des résultats du projet peut s'analyser à travers :





- La durée de vie des interventions de réfection dans les zones portuaires, ainsi que l'installation de petites infrastructures durant la réalisation des actions pilotes ;
- La signature d'un protocole commun entre les partenaires du projet pour recueillir l'engagement futur à poursuivre avec la stratégie 5R et les activités de protection de la mer ;
- L'activation d'un cours professionnalisant, reconnu de chaque côté de la frontière ;
- La participation active du projet aux activités de capitalisation du Programme, et la présentation d'un nouveau projet en cours de préparation.

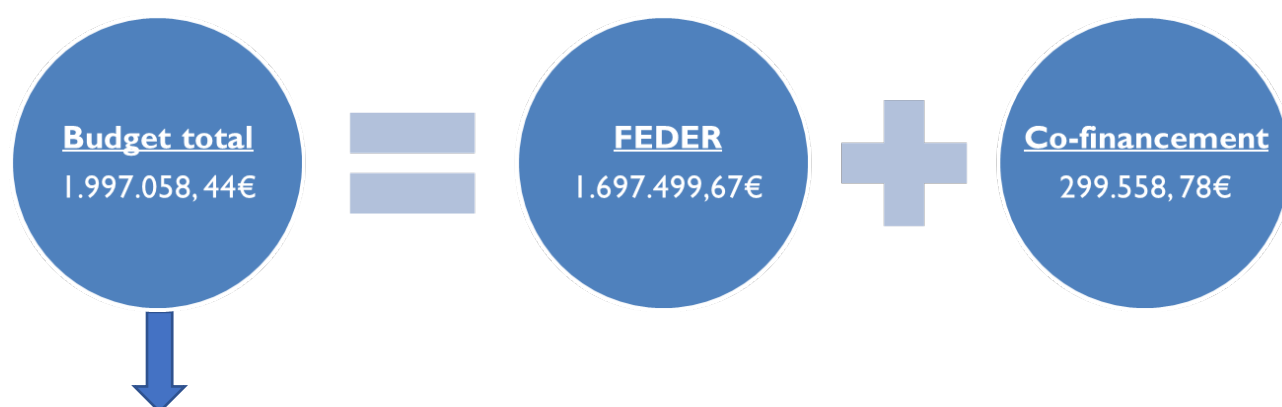
Valeur ajoutée communautaire

La valeur ajoutée du projet réside de manière générale dans sa contribution à une gestion plus durable de la ressource marine commune. Elle est liée de plus à l'implication du chef de file, la fondation MO.Sos, dans le développement de professions transfrontalières dans le domaine marin, et dont les titres sont reconnus tant en Italie qu'en France. Un cours Technicien Supérieur pour la Gestion des Ports Touristiques 4.0 a ainsi été mis en place afin de répondre à une demande de nouveaux profils professionnels liés à l'économie verte et en lien avec le Plan Ministériel Industrie 4.0.

3.5 EASYLOG

Informations générales

	Nom : Logistique optimisée pour les ports et le développement du transport multimodal Typologie de projet : Simple Appel à projets : 2 ^{ème}
	Axe 3 : Amélioration de la connexion des territoires et de la durabilité des activités portuaires Objectif Spécifique : 7B1- Développer des systèmes de transport multimodaux pour améliorer la connexion des nœuds secondaires et tertiaires transfrontaliers de la zone de coopération aux réseaux RTE-T.
	Date de début : 16/07/2018 Date de fin : 15/01/2021
	Pages web : http://interreg-maritime.eu/web/easylog



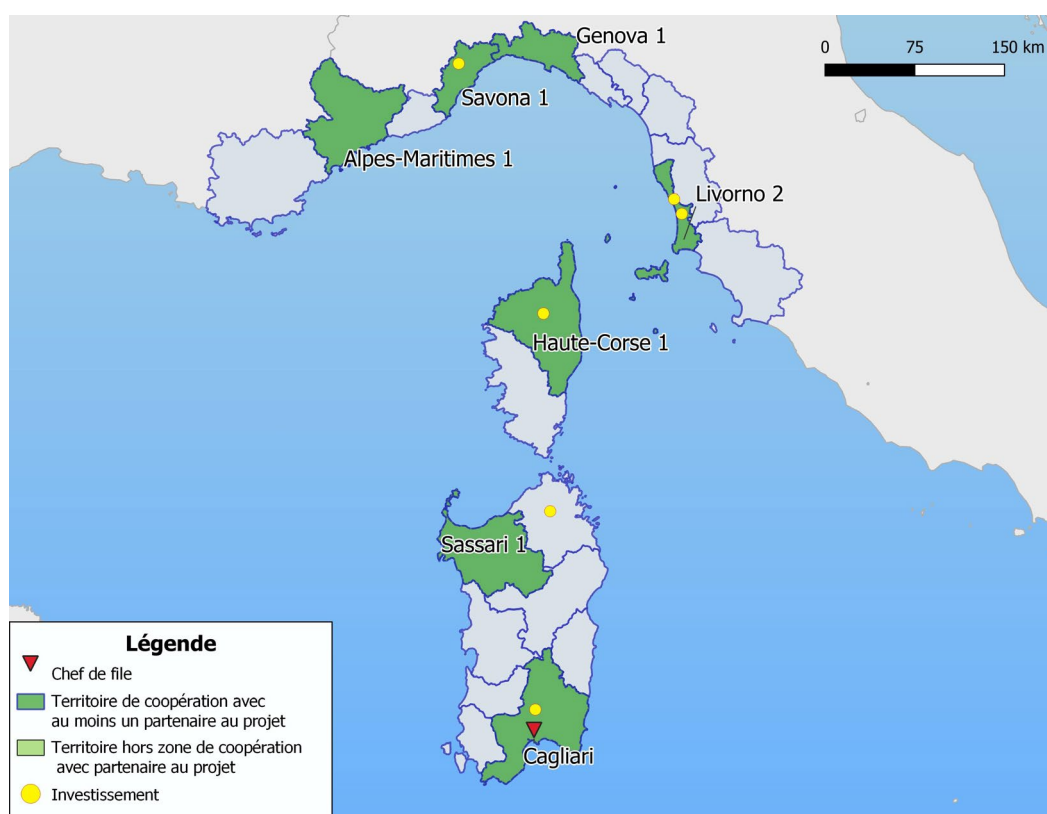
Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts de personnel	465.025,60€	28%
Dépenses de bureau et administratives	69.753,84€	4%
Dépenses de voyage et de séjour	78.242,50€	5%
Consultance et services	1.084.477,74€	63%

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet

1. Università degli Studi di Cagliari – Dipartimento Scienze Economiche e Aziendali – CIREM – région Sardaigne (Chef de file)
2. Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura (CCIAA) di Sassari – région Sardaigne
3. Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura (CCIAA) della Maremma e del Tirreno - région Toscane
4. Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno Settentrionale (AdSPMTS) – Direzione Sviluppo ed Innovazione – région Toscane
5. Università degli Studi di Genova – Centro Italiano di eccellenza sulla logistica, i trasporti e le infrastrutture (CIELI) – région Ligurie
6. Camera di Commercio Industria e Artigianato (CCIAA) Riviera di Liguria – Area Sviluppo Economico – région Ligurie
7. Groupement d'intérêt Public Formation et Insertion Professionnelle de l'académie de Nice – Unité de Recherche et de Développement international – région SUD-PACA
8. Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de la Haute Corse (CCI2B) – Corse

Carte 6 : Localisation des partenaires EasyLog



Source : Élaboration t33

Contexte d'intervention

L'idée de projet naît de l'expérience du projet Go SMarT Med, financé dans le cadre du 1^{er} appel à projets du Programme Interreg VA Maritime, dont l'Université de Cagliari était déjà chef de file, et qui visait à un développement d'un réseau logistique maritime intégré entre les ports. Easylog se concentre sur un aspect plus ponctuel de mise en place de technologies visant à enregistrer le passage des marchandises entre deux ports. Il y a en effet actuellement dans la zone de coopération un problème de discontinuité dans la chaîne logistique, qui provoque des ruptures de charges et une augmentation des coûts. Ces difficultés génèrent à leur tour des écarts de compétitivité entre les îles et le reste des territoires de la zone de coopération.

Le tableau ci-après fournit un aperçu du cadre normatif au sein duquel s'insèrent les activités du projet.

Cadre réglementaire et programmatique

- OT 4 et 7 de la stratégie EU2020
- Livre Blanc sur les Transports (2011)
- Stratégie UE pour la croissance bleue
- Stratégie UE pour la politique maritime intégrée pour la Méditerranée
- Art. 4 du règlement (UE) n. 1315/2013
- Plan stratégique National des Ports et de la Logistique (Italie)
- La LOTI (France)
- POR FEDER régionaux

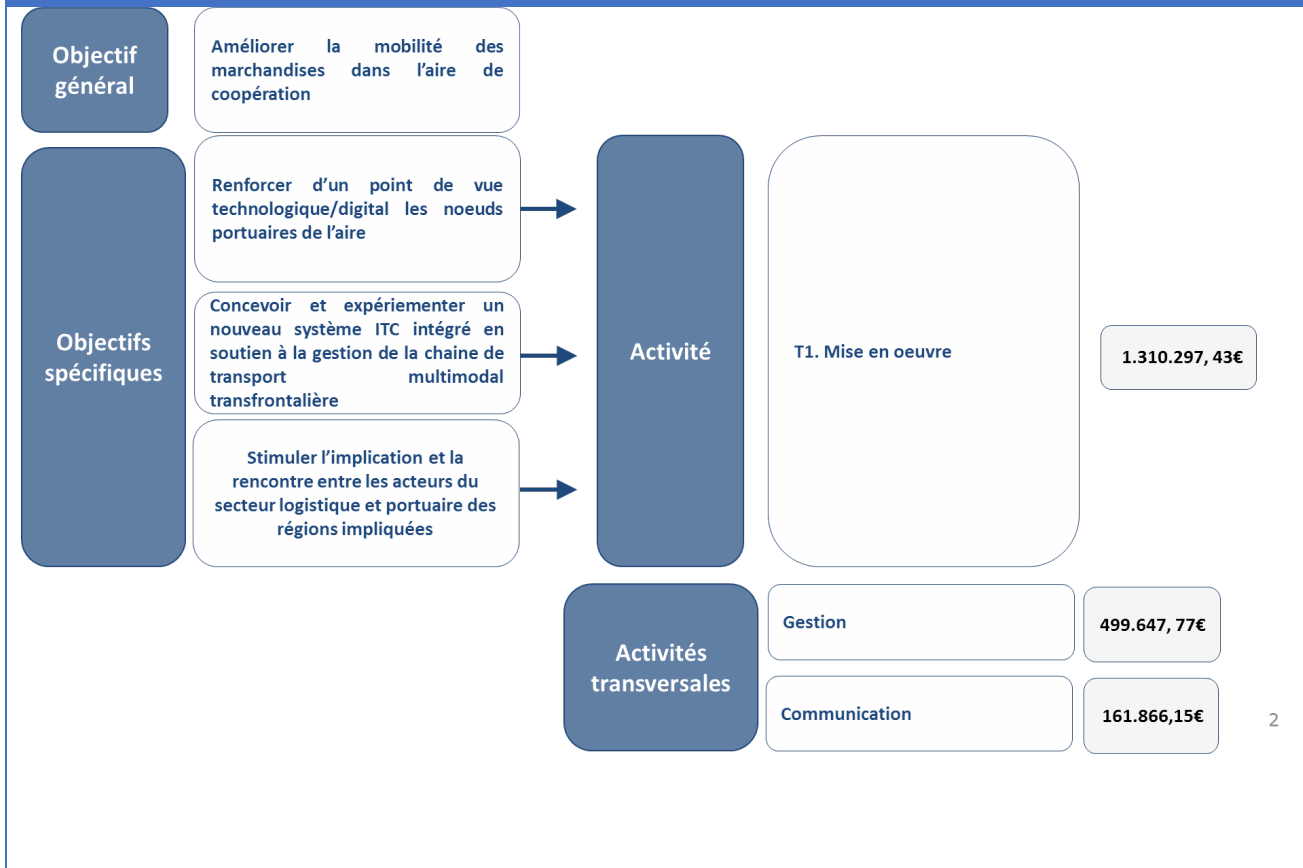
Source : Fiche projet

Stratégie et logique d'intervention

Le projet se structure autour de trois objectifs spécifiques : (1) le renforcement d'un point de vue technologique (digital) des nœuds de communication portuaires du territoire ; (2) le développement et l'expérimentation d'un nouveau système ICT intégré en soutien à la gestion de la chaîne de transport multimodal transfrontalière ; (3) le renforcement de la participation et des échanges entre les acteurs du secteur des transports et les autorités portuaires.

La logique du projet a été en partie repensée, et la plateforme unique d'échange d'informations entre les cinq ports du projet, initialement prévue, a été remplacée par l'activation de cinq plateformes distinctes.

Logique d'intervention



Source : Elaboration à partir de la fiche projet

Indicateur de résultat	R7B1- Index d'accessibilité potentielle multimodale	
Indicateur de réalisation	O7B2- Nombre de ports réalisant des investissements et des services pour améliorer la connexion aux réseaux RTE-T T(IS 2)	5
Réalisations	T1.1.1 Plateforme systémiques ICT communes et intégrées	5
	T1.2.1 n°5 portiques portuaires automatisées	0

Source : Système de Suivi, février 2021

Groupes cibles	Objectifs
Représentant des TPME de l'économie bleu et notamment dans les secteurs de la plaisance, la logistique, les croisières et les ferries.	120
Gestionnaires des ports commerciaux et des ports touristiques (160 ports touristiques, et 14 commerciaux identifiés dans l'aire de coopération transfrontalière)	174
Collectivités territoriales de l'aire du Programme de coopération (Régions, Provinces, Départements, Communautés d'Agglomérations).	20
Organismes spécialisés dans les services qualifiés dans l'accompagnements des TPME	50

Source : Fiche projet

Investissements	Localisation
I1 Plateforme systémique ICT commune et intégrée	Sardaigne (bien que la plateforme soit au bénéfice de l'entier partenariat)
I2 Portique portuaire automatisé à Olbia	Port de Olbia
I3 Portique portuaire automatisé à Bastia	Port de Bastia
I4 Portique portuaire automatisé à Livourne et Piombino	Ports de Livourne et di Piombino
I5 Portique portuaire automatisé à Savone	Port de Savone

Source : Fiche projet

Etat avancement

Le projet EasyLog est désormais en phase de clôture (reportée au mois de juin 2021 au lieu de janvier 2021). L'entretien avec le chef de file a souligné que les cinq portiques portuaires ont été opérationnalisés. Les deux portiques portuaires de Bastia et Livourne étaient déjà en fonction, il s'agissait donc seulement de les automatiser. En revanche, s'agissant des ports de Olbia, Piombino et Savone, les portiques ont été intégralement équipés et automatisés (T1.2.1). Les cinq plateformes ICT prévues dans le cadre de la T1.1.1 ont aussi été réalisées (bien que non encore enregistrées dans le système de suivi à la date de l'entretien).

Avancement financier		
Dépense certifiée au 15/07/2020	475.059,19€	24%

Source : Système de Suivi Marittimo+

Résultats du projet

La lecture automatique des plaques d'immatriculation permet de limiter les files d'attente à l'entrée des ports. Les informations collectées par les portiques sont immédiatement envoyées aux plateformes ICT interconnectées. Ces données qui couvrent l'identité du transporteur, le type de marchandise transporté, sa provenance et sa destination sont ensuite transmises au port de destination. A la suite de la reprogrammation liée à la COVID-19, une partie des fonds a été réallouée à l'équipement en scanners température de portiques passagers.

De manière générale, avec l'installation de portiques automatiques, le projet facilite l'échange d'informations sur les déplacements de marchandises entre ports. Cela représente un pas important considérant que les autorités portuaires sont souvent en concurrence et coopèrent difficilement en ce domaine.

La contribution du projet aux objectifs du Programme peut donc se lire en particulier à travers :

- Le soutien à l'intermodalité au sein de l'aire de coopération (indicateur R7B1), en facilitant les échanges entre les ports grâce à l'automatisation des échanges de données ;

- L'accroissement du nombre de ports réalisant des investissements permettant d'améliorer les connexions (indicateur 07B2).

Aspects critiques

Outre la re-modulation liée à la COVID-19, le projet a également dû renoncer au développement d'une plateforme unique. En particulier, les différences de modalités de codification des informations entre les divers ports étaient trop importantes. La question de la durabilité d'une telle plateforme unique était également en débat : son maintien aurait nécessité la négociation d'accords sur son statut juridique qui n'entraîne pas dans le cadre des activités du projet.

Synergies, durabilité et valeur ajoutée communautaire

Synergies avec d'autres projets

Soulignons les liens entre EasyLog et le projet Go SMarT Med dont il est directement issu. Notons également les synergies entretenues avec le projet Mobimart, EasyLog ayant directement bénéficié de données collectées par ce dernier. A noter que d'autres complémentarités, bien que moins directes, peuvent être mises en évidence avec les projets GNL et ImpattiNo, qui partagent avec EasyLog les mêmes bénéficiaires (ports).

Synergies

- *Interreg VA France Italie Maritime 2014-2020 (GODMARTTMED, CIRCUMVECTIO, GEECCTT-Iles)*
- *Interreg IVA France Italie Maritime 2007-2013 (3i, 3i plus, Lose, NoFarAcces, In.Porto, Pimex e Sic)*
- *Interreg IVB MED 2007-2013 (OPTIMIZED, FUTURMED, MEDITA, MEDITRACKNET)*
- *ENPI CBC MED 2007-2013 (OPTIMED)*
- *Short Sea Shipping (SSS)*
- *Autoroute de la mer*
- *Rete TEN-T (Tiger, Tiger Demo)*

Source : Fiche projet

Durabilité

L'automatisation des portiques est durable, ainsi que leur utilisation ; renforcée par le fait que le projet a organisé des formations destinées aux usagers de ces portiques.

Des différences existent toutefois des deux côtés de la frontière dans l'usage potentiel des plateformes développées par le projet. Côté italien, on note une forte parcellisation de l'offre et surtout un traitement de l'information très peu informatisé, dû au fait que 60% des entreprises de transports sont des TPME-PME de moins de cinq camions. Le recours au support papier dans ce cas risque de fait de rendre plus aléatoire

l'utilisation des portiques automatiques (qui restent optionnelle). En revanche, sur le versant français, on note une plus grande présence de grandes sociétés ayant adoptées des méthodes de gestion plus 'modernes', la communication de l'information est donc plus fluide et l'usage des portiques automatiques ne devrait pas poser de problème.





Notons, enfin, que le projet bénéficie des activités de capitalisation du Programme dans le cadre du pôle thématique 6 (Promotion des connections pour réduire les distances), qu'il partage avec les projets CIRCUMVECTIO, Nectemus et GoSMARTMed.

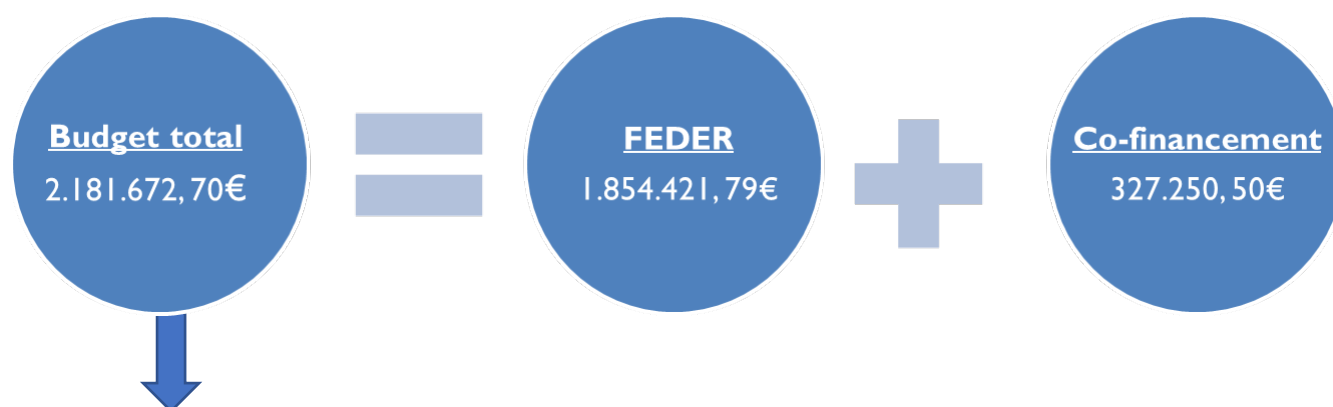
Valeur ajoutée communautaire

En facilitant le transport des marchandises entre les ports, le projet présente un forte valeur ajoutée transfrontalière. De manière plus générale, le projet introduit des innovations dans les modalités de gestion des flux de marchandises qui participent à l'amélioration du réseau de transport multimodal dans l'espace de coopération, et plus largement européen.

3.6 MOBIMARTPLUS

Informations générales

	Nom : Mobilité et billetterie intelligente mer terre Typologie de projet : Simple Appel à projets : 4 ^{ème}
	Axe : 3 Amélioration de la connexion des territoires et de la durabilité des activités portuaires Objectif Spécifique : Développer des systèmes de transport multimodaux pour améliorer la connexion des nœuds secondaires et tertiaires transfrontaliers de la zone de coopération aux réseaux RTE-T.
	Date de début : 01.02.2020 Date de fin : 31.01.2023
	Pages web: n.s



Catégorie de dépense	Montant	%
Personnel	467.737,63 €	21%
Dépenses de bureau et administratives	70.160,65 €	3%
Dépenses de voyage et de séjour	90.106,32 €	4%
Consultance et services	1.464.668,10 €	67%
Équipements	89.000,00 €	4%

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet

Internes à l'aire de Programme

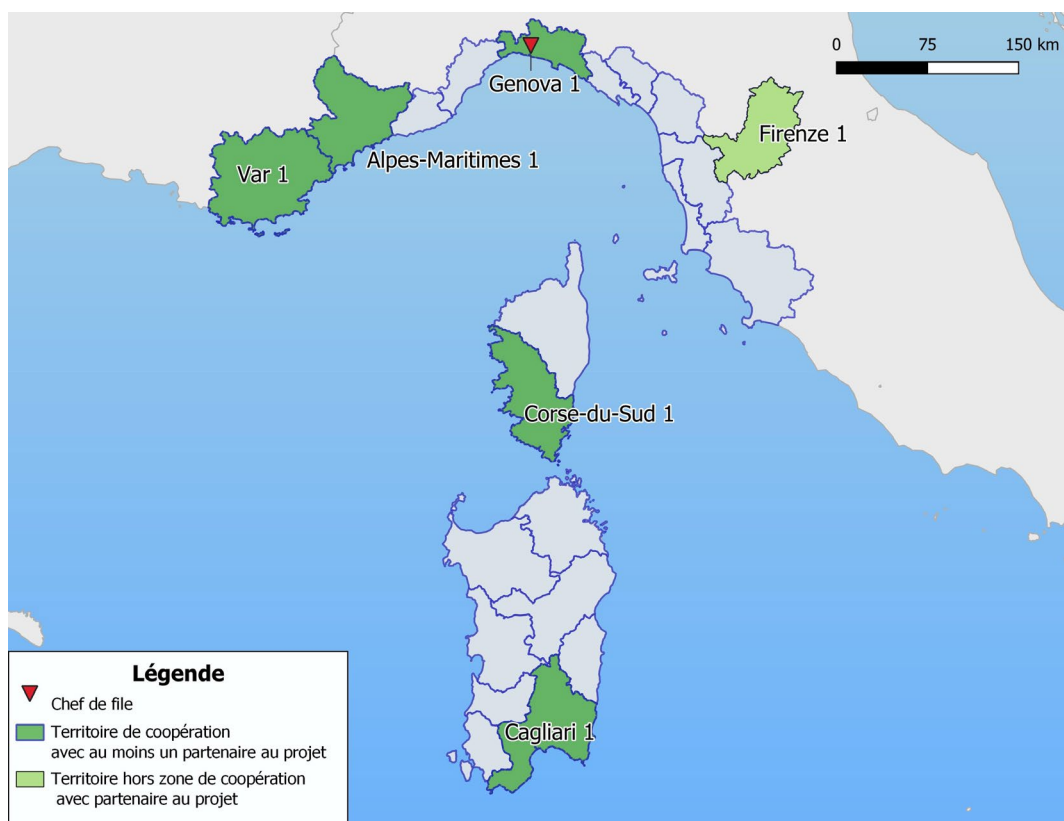
1. Regione Liguria (Chef de file)
2. Regione Autonoma della Sardegna
3. Comune di Genova– région Ligurie
4. Chambre de Commerce et d'Industrie du Var – région SUD-PACA
5. Office des Transports de la Corse
6. Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur – région SUD-PACA

Externe à l'aire de coopération

7. Regione Toscana

Le partenariat du projet MOBIMART PLUS est composé de sept partenaires localisés sur les cinq territoires de coopération NUTS2. L'unique partenaire externe à la zone de coopération est la région Toscane, dont la présence est justifiée par ses compétences et attributions en matière de politique des transports. La nature juridique des partenaires est exclusivement publique ou de droit public, en cohérence avec les objectifs du projet qui souhaite développer une vision globale du transport multimodal de personnes. La Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur, a ainsi été impliquée pour ses compétences en termes de planification territoriale intégrée (aux niveaux régional, départemental et local), ainsi que pour son rôle de co-gérante des infrastructures du territoire (aéroport, port).

Carte 7 : Localisation des partenaires Mobimart Plus



Source : Élaboration t33

Contexte d'intervention

MOBIMART PLUS s'inscrit en continuité du projet MOBIMART. Il se focalise principalement sur les aspects technologiques et réglementaires de la mise à disposition d'un système de billetterie commun entre acteurs transfrontaliers ; qui à l'heure actuelle est encore manquant dans la zone de coopération. De fait, le projet contribue à assurer une plus grande multimodalité du transport de passagers au niveau transfrontalier, en cohérence avec les politiques européennes en la matière.

Cadre réglementaire et programmatique

- Livre blanc "la politique européenne des transports jusqu'en 2010 : le moment des choix » (COM(2001)370)
- Plan d'action pour la diffusion des systèmes de transports intelligents en Europe (COM(2008)886 def)
- Stratégie EUROPE 2020 (COM (2010)2020 def)
- Directive 2010/40/UE relative au "déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport »

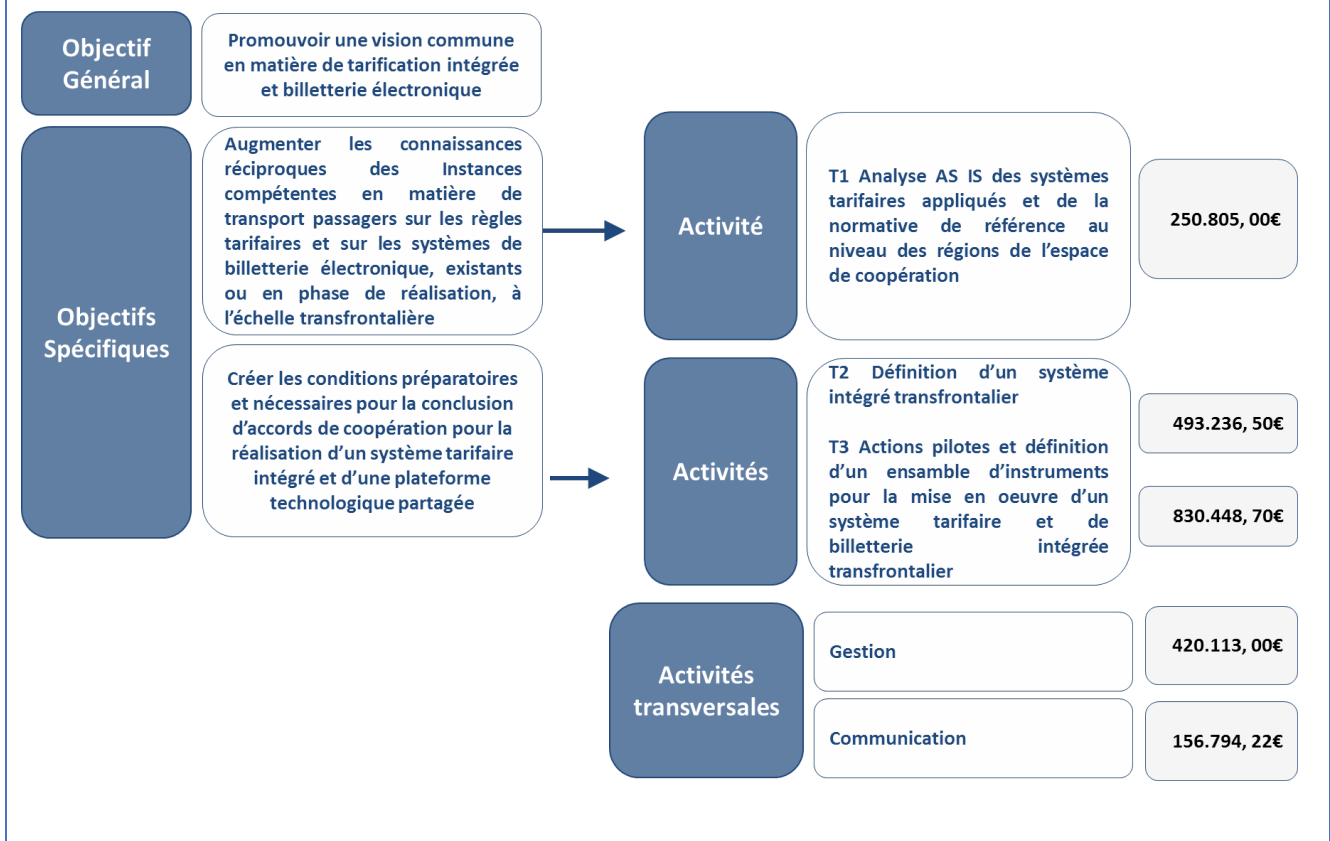
Source : Fiche projet

Stratégie d'intervention, résultats attendus

Afin de promouvoir une vision commune en matière de tarification intégrée et de billetterie électronique, le projet MOBIMART PLUS s'est fixé deux objectifs spécifiques, à savoir : d'une part (1) accroître les connaissances des autorités compétentes en matière de transport de passagers sur les régimes tarifaires et sur les systèmes de billetterie électronique existants ou en phase de réalisation à l'échelle transfrontalière ; et (2) créer les conditions à la stipulation d'accords de coopération pour la réalisation d'un système tarifaire intégré et d'une plateforme technologique partagée.

La stratégie d'intervention du projet a été confirmée au cours de l'entretien avec le chef de file du projet.

Logique d'intervention



Source : Élaboration à partir de la fiche projet

Indicateur de résultat	R7BI – Index d'accessibilité potentielle multimodale	
Indicateur de réalisation	OCI – Nombre d'études conjointes réalisées	3
Réalizations	T1.1.2 Étude des systèmes tarifaires appliquée à l'aire de coopération	1
	T2.1.1 Étude des systèmes de billetterie électronique de l'aire de coopération	1
	T3.1.1 Instruments pour la mise en œuvre d'un système tarifaire et de billetterie intégrée à l'échelle transfrontalière	1

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Objectif
T1 Organismes publics (Dirigeants et administrateurs des organismes publics, Région, Villes Métropolitaines, Départements/Provinces, Communes, Autorités Portuaires)	21
T2 Organismes de droit public (Gestionnaire de transport public, Chambre de Commerce, Agences et organismes pour la promotion touristique)	21

T2 Organismes publics (Dirigeants et administrateurs des organismes publics, Région, Villes Métropolitaines, Départements/Provinces, Communes, Autorités Portuaires)	21
T2 Organismes privés (Personnel des organismes privés réalisant des services de transport public ou privé, associations représentatives des usagers, agences touristiques)	28
T3 Organismes de droit public (Gestionnaire de transport public, Chambre de Commerce, Agences et organismes pour la promotion touristique)	21
T3 Organismes publics (Dirigeants et administrateurs des organismes publics, Région, Villes Métropolitaines, Départements/Provinces, Communes, Autorités Portuaires)	21
T3 Organismes privés (Personnel des organismes privés réalisant des services de transport public ou privé, associations représentatives des usagers, agences touristiques)	28
T3 Autres (Citoyens résidents de l'aire de coopération, pendulaires et touristes)	1.000

Source : Système de suivi

État d'avancement

Le lancement du projet prévu en février 2020 a été décalé de deux mois, suite à la crise liée à la COVID-19. L'évènement conjoint avec le PITEM CLIP (Interreg ALCOTRA) et le projet PRIMAS (Interreg Europe) se tiendra en ligne, selon les nouvelles modalités organisationnelles adoptées. Trois réunions ont été réalisées jusqu'ici avec le Comité de Pilotage depuis le lancement du projet, parmi lesquelles une centrée sur les problématiques liées à la crise de la COVID-19.

Avancement financier			
Dépense certifiée au 30/11/2020	Dépense certifiée au 30/11/2020	896,35	0%

Source : Système de suivi Marittimo+

Résultats du projet

Le projet est en cours de lancement. Les résultats attendus ainsi que les groupes cibles tels qu'indiqués dans la fiche projet ont été confirmés lors des entretiens ; et notamment :

- Trois études conjointes préparatoires seront développées (indicateur OCI) ; on s'attend toutefois à des diagnostics territoriaux contrastés, vue la différence dans les systèmes tarifaires, juridiques et administratifs des régions impliquées dans le projet ;
- Le développement d'une billetterie commune contribuera à fluidifier les déplacements au sein de la zone de coopération, et permettra d'améliorer 'l'accessibilité multimodale de l'aire de coopération' (indicateur R7B1) ;
- Les groupes cibles du projet sont principalement les acteurs du transport transfrontalier : gestionnaires de réseaux (organismes publics) et sociétés privées de transport prestataires de service ; les destinataires étant les utilisateurs de ces services (citoyens).

Dans le cadre de ses activités pilotes, le projet entend également contribuer à améliorer durablement les modalités de transport entre les îles et le continent, à travers le développement un « navi-bus » franco-italien. A ce stade quelques incertitudes persistent, notamment dues à : la forme juridique d'une telle opération (publique ou privée ?), sa rentabilité (l'activité est saisonnière) et la présence d'obstacles liés à la pluralité des compétences et des intervenants en la matière (i.e. s'inscrit dans un cadre de planification nationale mais est de gestion régionale).

Criticité

La crise de la COVID-19 a eu des impacts directs sur le lancement du projet. Toutefois, la logique d'intervention initialement prévue ne s'en trouve pas altérée pour l'instant.

Synergie, durabilité et valeur ajoutée communautaire

Synergies avec d'autres projets

A noter en particulier les synergies développées avec les projets CLIP (PITEM de l'Interreg VA ALCOTRA) - qui entend développer un système de billetterie électronique se basant sur la technologie CALYPSO développée par la Région Sud-PACA, et le projet PRIMA (Interreg Europe VC). De manière générale, le projet s'avère complémentaire aux politiques régionales et locales en matière de transport qui se développent souvent à l'échelle des agglomérations.

Synergies

- *Directive 2010/40/UE relative au « déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport »*
- *Stratégie Européenne pour les Alpes (SUERA)*
- *Décret du Ministre Italien des infrastructures et des transports du 01 février 2013*
- *Loi régionale ligure 33/2013*
- *Plan de Mobilité Urbaine Durable (PUMS) de la Ville Métropolitaine de Gênes*
- *Plan régional intégré des infrastructures et de la mobilité (PRIIM) de la Région Toscane*
- *POR FEDER 2014-2020 Région Sardaigne*
- *Stratégie nationale française sur la mobilité durable (SDMP)*
- *SDREI2I de la Région SUD-PACA*
- *Stratégie pour le territoire de la Ville Métropolitaine Nice Côte d'Azur*
- *Plan de transport public de la Collectivité de Corse*

Source : Fiche projet

Durabilité





Au stade actuel, les résultats du projet ne sont pas connus. Il est toutefois certain que, avant l'adoption opérationnelle d'une billetterie commune, un certain nombre de difficultés administratives, juridiques et économiques devront être affrontées.

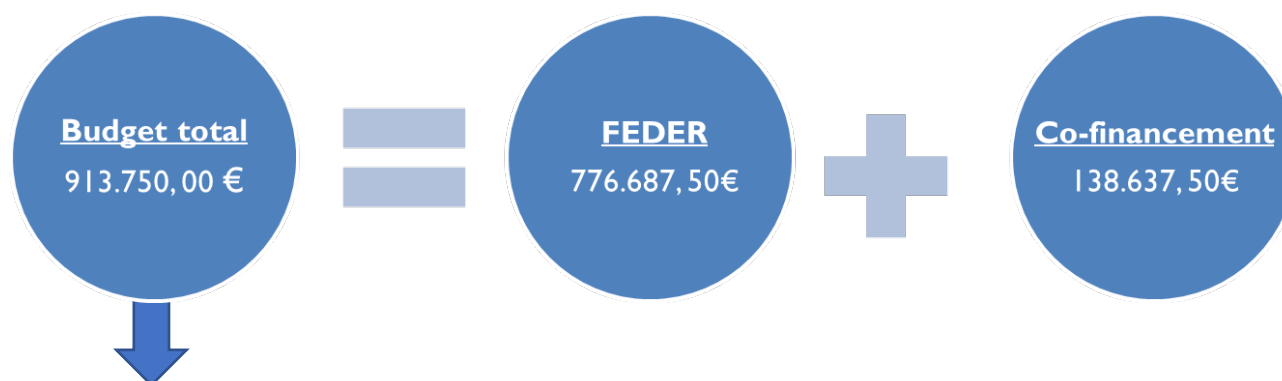
Valeur ajoutée communautaire

La valeur ajoutée transfrontalière réside dans la contribution à l'abattement des barrières tarifaires, administratives et juridiques présentes limitant le développement des transports transfrontaliers.

3.7 ME.CO

Informations générales

	Nom : Mentoring et Communauté pour le développement éco-durable Typologie de projet : Simple Appel à projets : 2 ^{ème}
	Axe : 4 Augmentation des opportunités d'emploi, durable et de qualité, et d'insertion par l'activité économique Objectif Spécifique : 8A1 Promouvoir l'emploi en soutenant l'auto-entrepreneuriat, la microentreprise et l'entrepreneuriat social dans les filières prioritaires transfrontalières liées à la croissance bleue et verte
	Date de début : 01/05/2018 Date de fin : 30/04/2021
	Sites web : http://interreg-maritime.eu/web/meco , http://www.coopdicomunita.eu



Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts de personnel	365.511,00 €	40%
Dépenses de bureau et administratives	54.826,65 €	6%
Dépenses de voyage et de séjour	49.450,00 €	5%
Consultance et services	443.692,35 €	49%

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet

Internes à l'aire de coopération

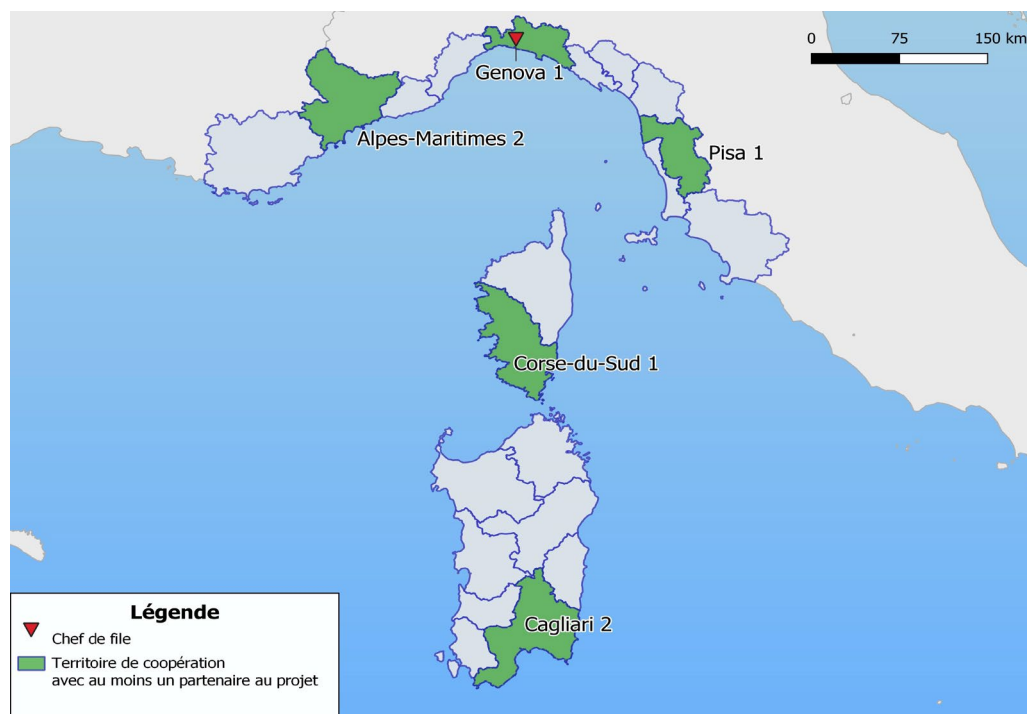
1. Università degli Studi di Genova – région Ligurie (Chef de file)
2. Legacoop regionale Sardegna – région Sardaigne
3. Lega Ligure delle Cooperative e Mutue – région Ligurie
4. Groupement d'Intérêt Public pour la Formation et l'Insertion Professionnelles de l'Académie de Nice (GIP Fipan) – région SUD-PACA
5. Polo Navacchio SPA – région Toscane
6. Regione Autonoma della Sardegna
7. Groupement d'Intérêt Public pour la Formation et l'Insertion Professionnelles de l'Académie de Corse (GIPACOR) – Corse

Externe à l'aire de coopération

8. Délégation Régionale des SCOP PACA & Corse – région SUD-PACA

Le projet Me.Co est constitué de huit partenaires présents sur les cinq territoires NUTS2 du Programme de coopération. Seul un des partenaires est localisé en dehors des frontières de la zone de coopération, il s'agit de la Délégation Régionale des SCOP PACA & Corse ayant son siège à Marseille. Le partenariat se compose d'organismes publics et privés. Les partenaires mêlent des compétences techno-scientifiques (Université de Gênes, GIP FIPAN, Pôle Navacchio SPA) et opérationnelles (Legacoop Ligurie et Sardaigne pour le versant italien et la Délégation Régionale des SCOP PACA & Corse sur le versant français).

Carte 8 : Localisation des partenaires Me.Co



Source : Élaboration t33

Contexte d'intervention

Le projet entend développer les coopératives de 'communauté' sur le territoire transfrontalier appartenant aux secteurs de l'économie bleue et verte. Le concept de coopérative de communauté repose sur une approche *bottom-up* du développement local portée par un réseau d'acteurs privés qui s'engagent à collaborer dans la fourniture de services et de produits à l'échelle territoriale. Les actions mises en œuvre par les coopératives sont variées et couvrent par exemple le développement de nouveaux services socio-économiques, la gestion d'un agrotourisme ou encore l'ouverture de guichets d'information pour les entreprises agricoles qui vendent leurs produits. L'entité publique présente dans la communauté endosse un rôle de facilitateur entre les participants de l'initiative.

Le concept de coopérative de communauté naît d'expériences développées dans les Pouilles et en Émilie-Romagne. L'approche contribue aux objectifs d'EUROPE 2020 d'une croissance inclusive et de manière plus générale à une meilleure cohésion territoriale dans les zones rurales.

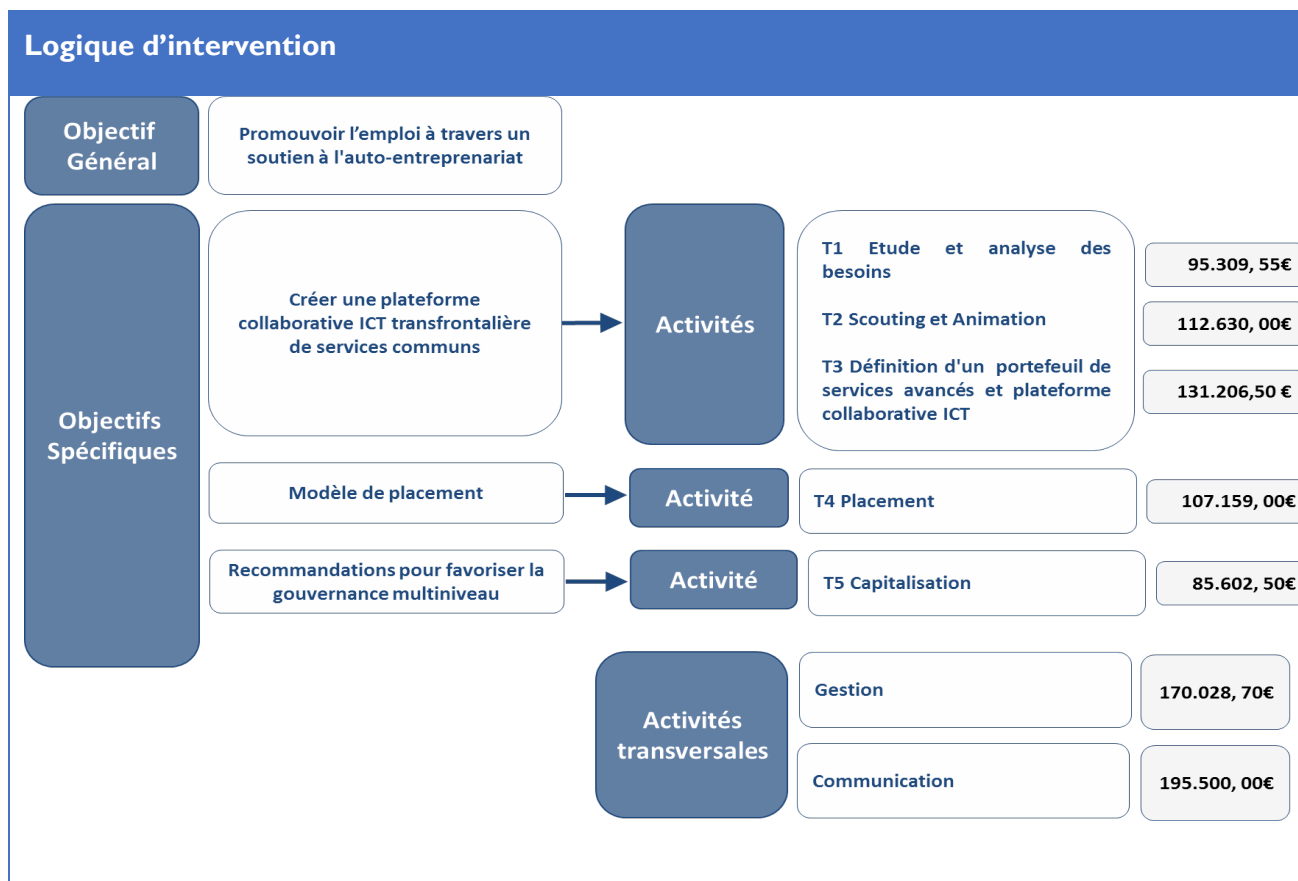
Cadre réglementaire et programmatique

- *Stratégie Europe 2020*
- *POR (des Régions impliquées) FEDER, PSR, FEAMP, FSE*

Source : Fiche projet

Stratégie d'intervention, résultats attendus

Le projet souhaite affronter le défi de l'emploi, en développant l'auto-entrepreneuriat durable et inclusif, typique du modèle des « coopératives de communauté ». Dans ce cadre, le projet s'est fixé trois objectifs spécifiques auxquels se réfèrent cinq typologies d'actions.



Source : Élaboration sur la base de la fiche projet

Indicateur de résultat	R8A1 - Nombre d'employés, auto-entrepreneurs à niveau NUTS 2	
Indicateur de réalisation	O8A1 - Nombre de réseaux transfrontaliers de services pour la création d'emploi (IS I)	
Réalisations	T3.1.1 Plateforme collaborative ICT	

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Objectif
Organisme public (entités institutionnelles telles que : Régions, Chambres de Commerce, Pole emploi, communes)	120
Organisme privé (associations de catégorie, coopératives, entités de formation)	270
Autre (chômeurs, jeunes, citoyens)	1.750

Source : Fiche projet

État d'avancement

Le projet Me.Co lancé en mai 2018 est actuellement en phase de conclusion. La première composante (T1) a posé les bases de la création de nouvelles coopératives ; grâce à la seconde (composante T2) se sont déroulées

des activités d'animation des territoires et de sensibilisation des communautés. Enfin, la troisième typologie d'activités (composante T3) a été lancée lors du Comité de Pilotage du 22 octobre 2020, au cours duquel a été illustré le plan d'actions de *job placement* et *mentoring*.

La crise sanitaire de COVID-19 a contraint de réaliser une partie des activités en ligne, par webinars. Dans l'ensemble, le projet n'a toutefois pas eu à pâtir des conséquences de la crise, si ce n'est l'annulation de tous les événements en présentiel. La date de clôture, prévue pour avril 2021, n'a pas été modifiée. Fin 2020, le projet avait certifié 65% de sa dépense.

Avancement financier		
Dépense certifiées au 31/12/2020	595.045,64	65%

Source : Système de suivi Marittimo +

Résultats du projet

L'implication des groupes cibles initialement prévus a été confirmée. En particulier, les initiatives des coopératives de communauté promues dans le projet ont permis la réinsertion de soixante demandeurs d'emplois. De fait, le projet a contribué :

- A l'atteinte de l'objectif fixé dans le cadre de l'indicateur de résultat R8A1 ;
- A L'accroissement du « nombre de personnes accédant à l'emploi au sein de la zone de coopération » (indicateur R8A1) ;
- Au développement « des réseaux transfrontaliers permettant le retour à l'emploi de personnes au chômage » (indicateur O8A1).

Criticité

Le projet a rencontré quelques difficultés au cours de sa phase de lancement, principalement en ce qui concerne la définition du concept de « coopérative de communauté », qui était compris de manière différente entre les deux pays. En outre, le partenariat de Me.Co se compose d'acteurs n'ayant pas la même expérience en matière de gestion des projets européens, si bien que certains partenaires ont rencontré des difficultés à respecter les échéances imposées par le Programme.

Synergie, durabilité et valeur ajoutée communautaires

Synergies avec d'autres projets

Diverses synergies sont mentionnées avec d'autres projets ou programmes de coopération. En Italie, il fait écho à des expériences régionales similaires en Lombardie, Pouilles et en Émilie-Romagne. Dans le cadre des

activités de capitalisation du Programme, il était prévu de développer les synergies existantes avec d'autres projets de l'Axe 4. En effet, le projet s'intègre au pôle des réseaux d'entreprises, dans laquelle confluent également d'autres projets, comme par exemple BlueConnect2.

Sinergies

- *Interreg IV A France Italie Maritime (SERENA 2.0)*
- *Euregio Karelia Finlande-Russie 2000-2006 (Taxis)*
- *Interreg IPA CBC Grèce-Albanie 2007-2013 (SOCIALNET)*
- *Interreg IVC (Interreg Europe) 2007-2013 (CesR)*
- *Interreg IVB Med 2007-2013 (ICS)*
- *Interreg IVA Espagne-Portugal 2007-2013 (POCTEP)*
- *Réseaux européens (CECOP-CICOPA Europe, Cooproute, European Route of Cooperative Culture, YECN)*

Source : fiche projet

Durabilité





La plateforme développée dans le cadre du projet devrait être maintenue active par le chef de file (Université de Gênes), et pourra être utilisée par la suite pour faciliter les échanges entre partenaires. En outre, la durabilité scientifique du projet est garantie à travers des publications dans des revues spécialisées. Enfin, le concept de « coopérative de communauté » est actuellement en plein développement notamment grâce à une reconnaissance de la part de l'administration ; ainsi qu'au fait qu'il s'inscrit dans une dynamique globale de développement autoorganisé des communautés locales.

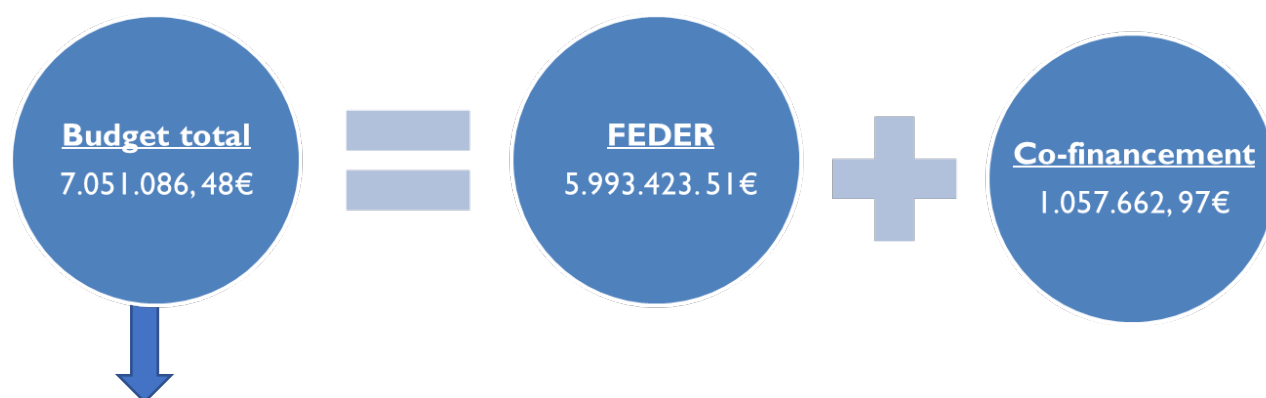
Valeur ajoutée communautaire

La valeur ajoutée du projet s'observe dans l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre partenaires acteurs du développement local. Sur le versant italien, il existe déjà une expérience consolidée dans la création de « coopératives de communautés », tandis que les partenaires français ont plutôt développés des capacités de gestion dans ce secteur. Il s'agit donc de compétences et d'expériences complémentaires qui, mises en commun et en réseau, garantissent la valeur ajoutée transfrontalière de l'intervention.

3.8 MA.R.E

Informations générales

	<p>Nom : Marché transfrontalier du travail et des réseaux de services pour l'Emploi</p> <p>Typologie de projet : Stratégique</p> <p>Appel à projets : 3^{ème} appel à projets</p>
	<p>Axe 4 : Augmentation des opportunités d'emplois, durables et de qualité, et d'insertion par l'activité économique</p> <p>Objectif Spécifique : 8CTEI- Renforcer le marché du travail transfrontalier dans les filières prioritaires liées à la croissance bleue et verte</p>
	<p>Date de début : 01/01/2019</p> <p>Date de fin : 31/12/2021</p>
	<p>Page web : http://interreg-maritime.eu/web/m.a.r.e</p>



Catégorie de dépense	Montant	%
Dépenses de bureau et administratives	1.195.407,49 €	20%
Dépenses de voyage et de séjour	163.522,37 €	3%
Consultance et services	172.874,28 €	3%
Équipements	4.427.932,44 €	74%
Infrastructures	33.686,93 €	1%

Source : Fiche projet

Les partenaires du projet

Internes à l'aire de coopération

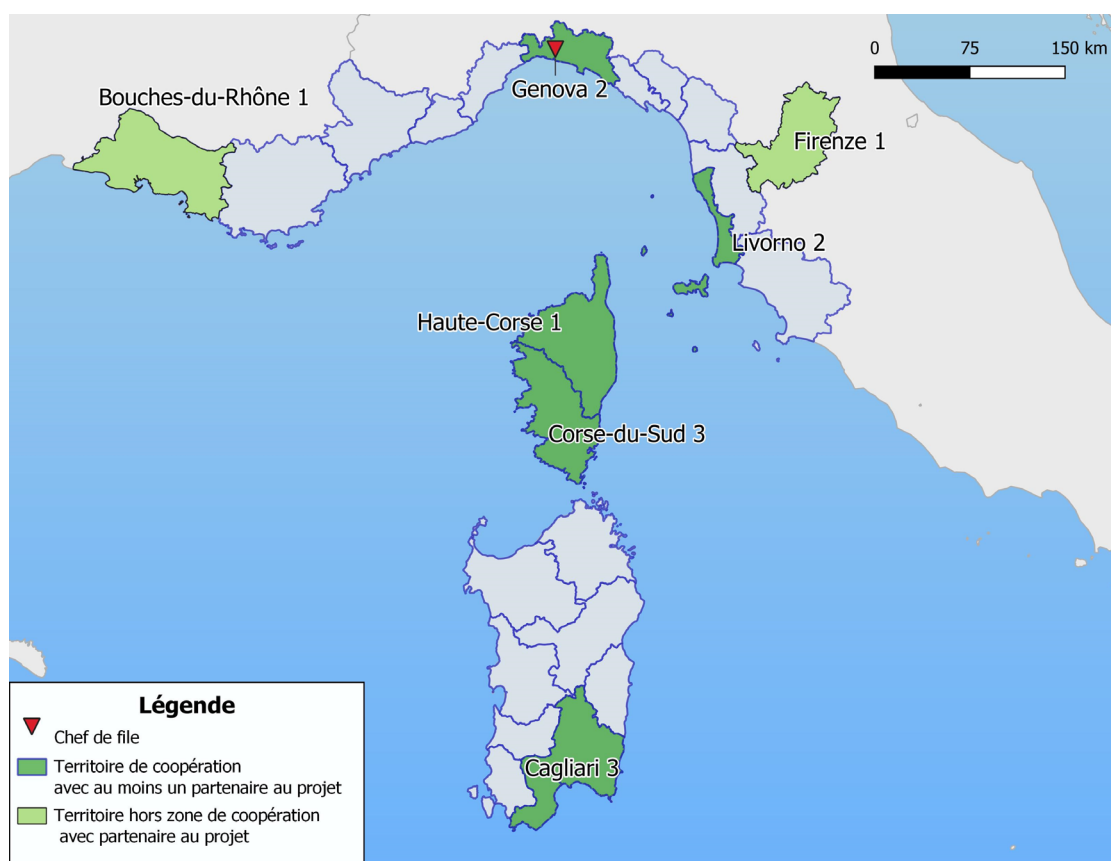
1. Regione Liguria (Chef de file)
2. Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Genova – région Ligurie
3. Agenzia Regionale per il lavoro la formazione e l'Accreditamento – région Ligurie
4. Provincia di Livorno – région Toscane
5. Camera di Commerci Industria Artigianato Agricoltura della Maremma e del Tirreno – région Toscane
6. Agenzia Sarda per le Politiche Attive del Lavoro (ASPAL) – région Sardaigne
7. Camera di Commercio Industria e Artigianato di Cagliari (CCIAA CA) – région Sardaigne
8. Iniziative Sardegna S.p.A (IN.SAR.) – région Sardaigne
9. Agence de Développement Economique de la Corse (ADEC) – Corse
10. Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de la Corse – Corse
11. Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute Corse – Corse
12. Chambre régionale des Métiers et de l'Artisanat de la Corse – Corse

Externes à l'aire de coopération

13. Regione Toscana
14. Pôle Emploi Provence Alpes Cotes d'Azur – région SUD-PACA

Le partenariat du projet MA.R.E inclut à la fois les administrations compétentes en matière d'emploi (Administrations régionales, *Centri per l'impiego*/ Pôle Emploi) et le réseau des Chambres de Commerce qui se positionne en interface des politiques de l'emploi et du développement économique. Tous sont des organismes de droit public. Les cinq régions NUTS2 de la zone de coopération sont représentées dans le partenariat avec une différence dans la couverture territoriale toutefois : presque un tiers (30%) des partenaires du projet sont localisés en Corse, tandis que la région SUD-PACA n'en présente qu'un seul.

Carte 9 : Localisation des partenaires du projet MA.R.E



Source : Élaboration t33

Contexte d'intervention

La crise financière et économique de la fin des années 2000 a eu de fortes répercussions sur l'emploi dans la zone de coopération, menaçant la possibilité d'une croissance inclusive des territoires dans le moyen-long terme. A ce titre, le projet s'insère dans un contexte plus ample de politiques vouées à affronter le chômage et soutenir le développement entrepreneurial. Les actions développées sont en cohérence avec les stratégies de croissance inclusive développées à l'échelle européenne (ex. Europe 2020) et régionale (ex. POR FEDER et FSE).

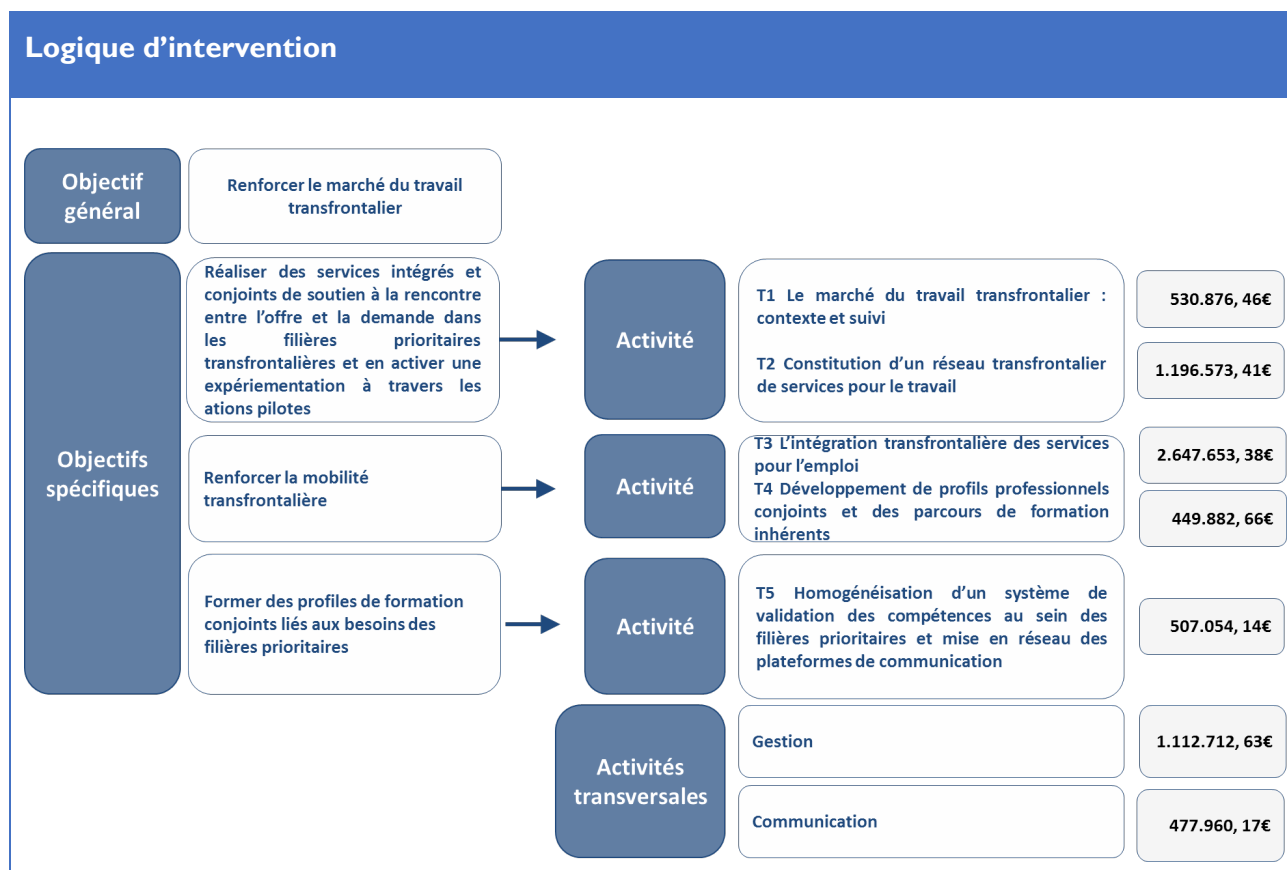
Cadre réglementaire et programmatique

- Stratégie Europe 2020 (Objectif croissance intelligente et inclusive)
- Programmes Opérationnels nationaux
- Stratégies pour le développement des ressources humaines des Régions impliquées

Source : Fiche projet

Stratégie d'intervention, résultats attendus

Afin de promouvoir l'emploi transfrontalier, le projet s'est fixé trois objectifs spécifiques, auxquels correspondent cinq activités, visant à : (1) fournir des services intégrés conjoints qui facilitent la rencontre entre offre et demande de travail dans les filières prioritaires transfrontalières, et en activer une expérimentation via des actions pilotes ; (2) renforcer la mobilité transfrontalière ; et (3) formuler des parcours de formation conjoints liés aux besoins des filières prioritaires.



Source : élaboration à partir de la fiche projet

Indicateur de résultat	R8A1- Nombre d'employés, auto-entrepreneurs au niveau NUTS 2	
Indicateur de réalisation	CO44- Nombre de participants aux initiatives locales conjointes pour l'emploi et les activités de formation conjointes (IC44)	6.000
Réalizations	T2.1.1 Réseau transfrontalier	1.000
	T3.1.1 Nombre de travailleurs, chômeurs, inoccupés, entreprises impliquées	3.000
	T4.1.1 Profils professionnels et formations conjointes	1.000
	T5.1.1 Mise en commun de modèles de validation de compétences	1.000

Indicateur de réalisation	CO43 – Nombre de participants aux initiatives de mobilité transfrontalières (IC43)	3.100
Réalizations	T1.1.1 Renforcement de la connaissance sur la situation transfrontalière de l'aire	1.600
	T3.2.1 Nombre de travailleurs, chômeurs, inoccupés, entreprises impliqués dans la mobilité	1.500

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Organisme public (Entités institutionnelles aux niveaux national et européen)	40
Organisme privé (Entreprises, employeurs de manière général, service pour le travail privé)	8.200
Autre (Chômeurs, travailleurs, personnes désavantagées, employés des services pour l'emploi)	9.700

Source : Fiche projet

Etat d'avancement

La mise en œuvre du projet a subi des retards, dus en partie à sa dimension stratégique. Contrairement à un projet simple qui en règle générale définit de manière plus détaillée ses interventions dès le départ, MA.R.E a dû en effet définir en premier lieu son plan d'actions. En particulier, le rôle des Chambres de Commerce a dû être précisé. Des retards sont également à attribuer à une réorganisation des responsabilités des 'centri per l'impiego' qui a obligé un transfert de compétences entre le partenaire ALFA et le chef de file Région Ligurie. A noter aussi que la crise sanitaire a ralenti la diffusion du questionnaire prévu dans le cadre de l'activité TI ; l'analyse des réponses parvenues étaient toutefois en cours fin 2020. Le projet, comme beaucoup d'autres, a bénéficié d'une prorogation d'un trimestre pour clôturer ses activités.

Avancement financier		
Dépenses certifiées au 31/08/2020	462.269,47	7%

Source : Système de suivi

Résultats atteints par le projet

Les résultats sont encore partiels à ce stade.

Le troisième rapport de suivi du projet met en évidence les premiers résultats obtenus, qui, à ce stade, intéressent essentiellement la réalisation de l'enquête publique portant sur le marché du travail transfrontalier.

Son analyse devrait alimenter une banque de données sur les dynamiques transfrontalières de l'emploi, ainsi que fournir un cadre pour les prochaines activités du projet.

Au regard des objectifs du Programme, notons que :

- Le projet devrait contribuer directement à soutenir le dynamisme du marché du travail transfrontalier, en permettant de faciliter l'emploi des citoyens dans la zone de coopération (indicateur R8A1) ;
- Les activités devraient (en fonction de l'évolution de la situation sanitaire) impliquer les demandeurs d'emploi à l'échelle locale (indicateur CO44) ou via des activités de mobilité transfrontalière (indicateur CO43) ;
- Les groupes cibles sont majoritairement les personnes en recherche d'emploi et les entreprises à même de recruter ces dernières.

Aspects critiques

Le projet MA.R.E a été confronté aux fortes divergences existantes dans l'organisation des politiques de l'emploi entre la France et l'Italie : côté italien les compétences sont régionalisées, tandis que sur le versant français elles sont principalement étatiques, avec une exception pour la Corse. Des difficultés opérationnelles se sont ajoutées, en particulier liées au nombre de partenaires impliqués dans le projet.

D'autres aspects ont également rendu problématique certaines activités, comme la difficulté à communiquer des offres d'emplois de part et d'autre de la frontière à travers les protocoles actuels d'échange d'information (ce qui limite la possibilité d'intégration des offres comme prévu par l'activité T3).

A noter aussi la survenue de la crise sanitaire, concomitante au lancement du questionnaire auprès des acteurs de l'emploi transfrontaliers (activité T1). Le questionnaire a dû être modifié en fonction de ce nouveau contexte. La diffusion du questionnaire a été décalée au 15 mai 2020 (en France) et au 8 juin (en Italie), de manière à tenir compte des périodes de confinement (allant de mars à avril 2020). De manière plus fondamentale, la crise pourrait avoir des répercussions sur la mobilité transfrontalière des travailleurs à moyen terme, qui est l'objet même du projet, et dont les conséquences ne sont pas encore bien connues.

Synergies, durabilité et valeur ajoutée

Synergies avec d'autres projets

Des synergies ont été mentionnées avec d'autres projets réalisés dans le cadre du précédent Programme Interreg Maritime 2007-2013 ou avec d'autres instruments développés dans le cadre des politiques régionales à l'emploi comme la 'garantie jeune'.

Synergies

- Interreg VA France-Italie Maritime 2014-2020 (Med New Jobs, SUCCESS, OPERA, SMARTIC) et éventuellement d'autres projets de l'axe 4
- Interreg IVA France-Italie Maritime 2007-2013 (MedMore&BetterJobs-Network, SERENA)
- Garantie jeune Région Toscane (LIST, BEST)

Source : Fiche projet

Durabilité

Il est encore trop précoce pour comprendre dans quelle mesure le projet se développera dans le temps. Il existe de manière générale un intérêt, démontré par le partenariat, à promouvoir la mobilité professionnelle transfrontalière dans le long-terme. A noter en particulier des similitudes du marché du travail entre la Corse et la Sardaigne, qui pourraient faciliter un rapprochement futur entre les deux régions dans ce domaine.





En ce qui concerne le parcours de capitalisation, le projet MA.R.E est impliqué dans le premier pôle « création de réseaux transfrontaliers d'entreprises et de services » et plus spécifiquement dans le *cluster* dédié aux à l'auto-entreprenariat et au renforcement du marché du travail transfrontalier.

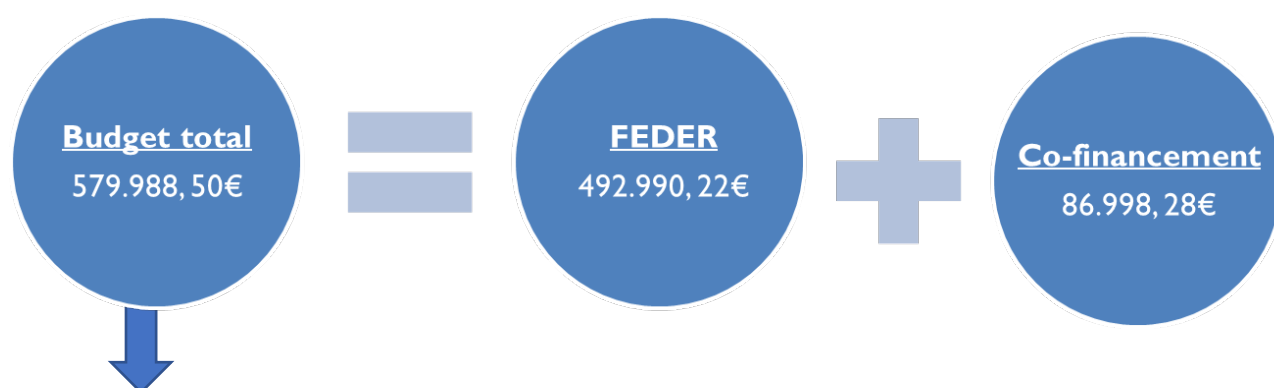
Valeur ajoutée communautaire

La valeur ajoutée transfrontalière du projet découle principalement de sa contribution à l'abattement des barrières à l'emploi empêchant une plus grande mobilité transfrontalière des travailleurs. A noter que l'emploi transfrontalier dépend également d'autres facteurs, tels les connections physiques aériennes et maritimes (en particulier entre les îles), qui dans un cadre plus global devront être affrontés simultanément pour promouvoir de manière durable la mobilité entre les territoires de la zone de coopération.

3.9 BLUECONNECT2

Informations générales

	Nom : BlueConnect2 Typologie de projet : Simple Appel à projets : 4 ^{ème}
	Axe I : Promotion de la compétitivité des entreprises dans les filières prioritaires transfrontalières Objectif Spécifique : 3A2 - Renforcer le tissu entrepreneurial des « très petites, petites et moyennes entreprises » de la zone de coopération dans les filières prioritaires liées à la croissance bleue et verte
	Date de début : 03/02/2020 Date de fin : 02/02/2022
	Pages web : : http://interreg-maritime.eu/web/blueconnect-2



Catégorie de dépense	Montant	%
Dépenses de bureau et administratives	178.990,00€	31%
Dépenses de voyage et de séjour	26.848,00€	5%
Consultance et services	14.000,00€	2%
Équipements	360.150,00€	62%

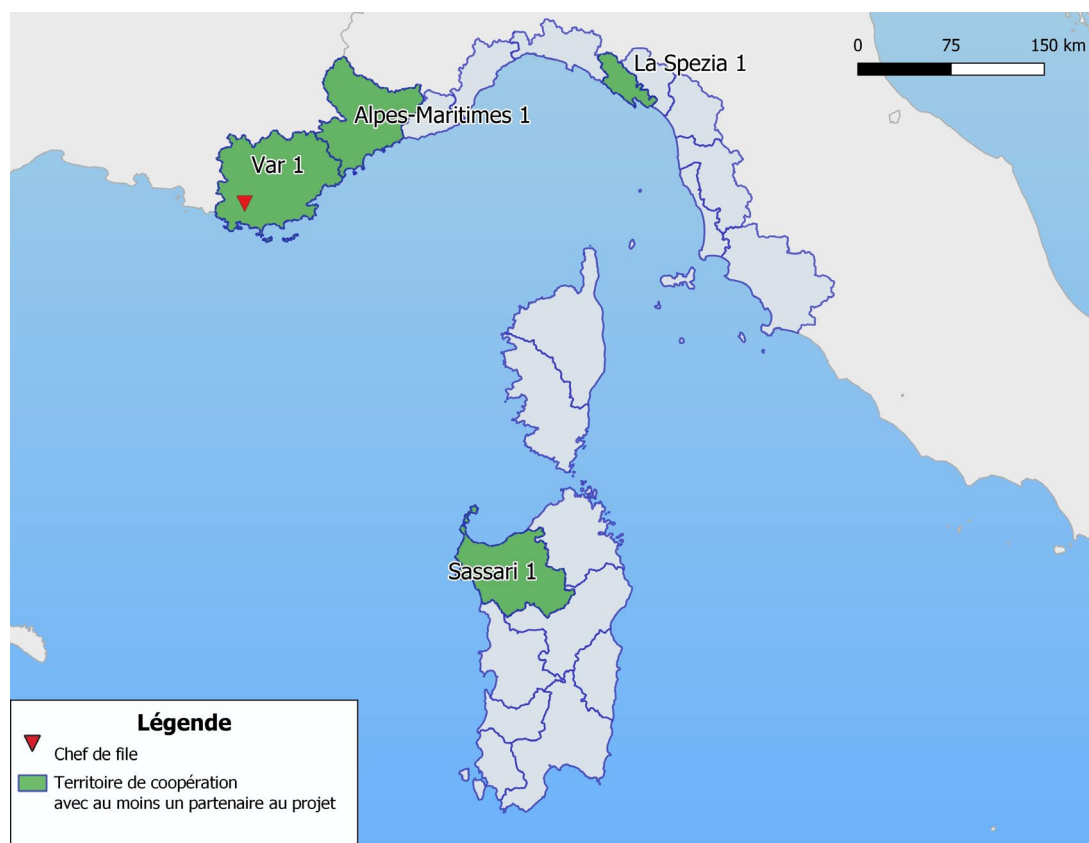
Source : fiche projet

Les partenaires du projet

1. **Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Var – région SUD-PACA (Chef de file)**
2. Pole Mer Méditerranée – Toulon Var Technologie (PMM-TVT) – région SUD-PACA
3. Promocamera – région Sardaigne
4. Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Nice Cote d'Azur – région SUD-PACA
5. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (AdSPMLOr) – région Toscane

Le partenariat est constitué de cinq organisations qui couvrent trois des cinq régions du Programme (SUD-PACA, Toscane, Sardaigne). Le partenariat du projet est en continuité avec celui développé dans le cadre du projet BlueConnect (Interreg VA Maritime), avec toutefois une différence de chef de file (la CCI du Var). Ce dernier est constitué d'organismes de droit public ayant un fort lien avec le tissu entrepreneurial local, en particulier en ce qui concerne les trois Chambres de Commerce impliquées (CCI du Var, CCI Nice Cote d'Azur, PromoCamera).

Carte 10 : Localisation des partenaires BlueConnect2



Source : Élaboration t33

Contexte d'intervention

BlueConnect2 envisage de capitaliser les résultats du projet BlueConnect, via le renforcement de l'innovation dans les TPME-PME du secteur nautique (et appartenant aux pôles thématiques 'yachting', 'logistique' et 'croisière'). L'objectif cette fois-ci est de soutenir financièrement les entreprises identifiées dans le cadre du précédent projet. Ce soutien est orienté vers le développement des activités, la promotion de l'innovation et la création de nouvelles débouchées commerciales. Le projet s'inscrit en cohérence avec les orientations communautaires, nationales et régionale relatives à l'innovation et la compétitivité dans le secteur nautique.

Cadre réglementaire et programmatique

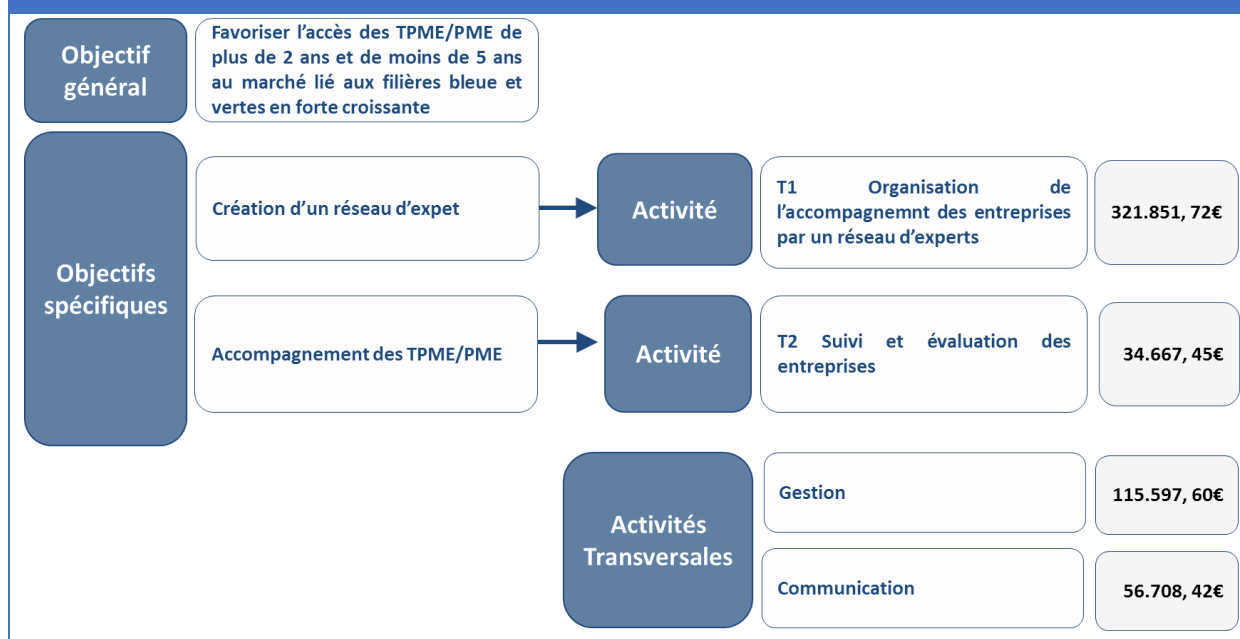
- Conseil d'orientation pour la recherche et l'innovation de la construction et des activités navales (CORICAN)
- Plan (français) industriel pour les bateaux écologiques
- Stratégie RIS3 SUD-PACA
- Décision de la Commission Européenne C(2014)8021 def)

Source : Fiche projet

Stratégie d'intervention, résultats attendus

La cible principale du projet sont les TPME-PME ayant de deux à cinq ans d'activité et intervenant dans les filières bleues et vertes. Le projet s'est fixé deux objectifs spécifiques : en premier lieu la création d'un réseau d'experts du secteur (T1). Dans un second temps, le projet accompagnera financièrement les micros, petites et moyennes entreprises des territoires ciblés (T2). Au total, il est prévu d'émettre 29 vouchers chacun d'une valeur de 9.000€.

Logique d'intervention



Source : Élaboration propre de la fiche de projet

Indicateur de résultat	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)	29
Réalisations	T1.4.1 TPME-PME bénéficiant de subventions	29
Indicateur de réalisation	CO02 – Nombre d'entreprises bénéficiant de subventions (IC2)	29
Réalisations	T1.4.2 TPME-PME bénéficiant de subventions	29

Source : Fiche projet

Groupes cibles	Cible
Organisme privé	399
Organisme public	80
Autre	200

Source : Fiche projet

Etat d'avancement

Le projet BlueConnect2 a débuté ses activités en 2020. Les entreprises du territoire opérant dans les filières bleue et verte, et ayant une existence comprise entre deux et cinq années, ont déjà été listées. Ces entreprises seront prochainement mises en contact avec les consultants et experts identifiés (activité T1).

A noter que, pour répondre à la crise en cours, le projet a enrichi sa liste initiale d'experts en ajoutant ceux appartenant au secteur sanitaire.

Résultats du projet

Le projet est en phase de lancement, et les résultats sont encore à venir. La stratégie a toutefois été confirmée par le chef de file, en particulier :

- Le projet permettra de dynamiser le tissu entrepreneurial de la filière bleue, et ainsi la création d'emplois sur le territoire de coopération (indicateur R3A2) ;
- 29 entreprises du territoire seront soutenues via l'émission de vouchers (indicateurs CO01 et CO02) ;
- Les groupes cibles impliqués dans les activités du projet seront notamment les entreprises privées du secteur nautique.

Criticité

Les entretiens au chef de file et à un partenaire du projet ont permis de mettre en évidence certaines difficultés initiales rencontrées par le projet, à savoir :

- Le facteur restrictif que représentent les critères de sélection utilisés pour identifier les entreprises cibles. En effet selon les données disponibles, en 2019, sur les 790 entreprises du territoire des filières intéressées, seules 167 (soit environ 21%) sont éligibles aux vouchers proposés dans la cadre du projet. De plus, seules les entreprises ayant plus de 5 années d'activité - qui sont de fait exclues des entreprises ciblées - ont des capacités d'innovation réelles dans le secteur. Ce qui pourrait limiter de fait l'efficacité du dispositif ;
- Le contexte de crise liée à la COVID-19 a également introduit quelques difficultés supplémentaires, en particulier l'annulation de l'évènement de lancement prévu à Toulon ; mais surtout les priorités des entreprises ont changé des suites de la crise, nécessitant une adaptation du projet aux nouvelles problématiques (ce qui explique l'ajout d'experts du secteur de la santé dans la liste initiale).

Synergies, durabilité et valeur ajoutée communautaire

Synergies avec d'autres projets

A noter la synergie avec le projet Maritime Tech, destiné à la création d'un « accélérateur transfrontalier de start-up » pour accroître la compétitivité des entreprises dans les filières prioritaires liées à la croissance bleue et verte.

Durabilité et capitalisation





L'hérité du projet devrait être assurée par la pérennisation du réseau de TMPE-PME créé et soutenu, ainsi que celui des consultants identifiés en phase préliminaire. Au regard des activités de capitalisation prévues dans le cadre du Programme, le projet est impliqué dans le Pôle thématique I (*création des réseaux transfrontaliers d'entreprises et de services*) qui cible les entreprises des filières bleue et verte.

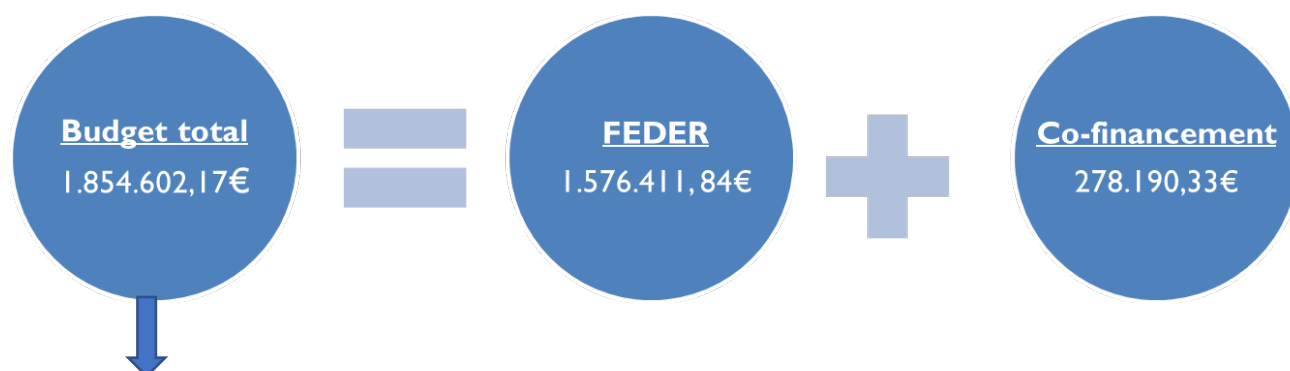
Valeur ajoutée communautaire

Pour les petites (très petites) entreprises impliquées, la participation à un projet transfrontalier est une opportunité offerte dans le partage de bonnes pratiques et d'accès à des connaissances qui en l'absence de soutien public ne leur seraient pas disponibles. De manière plus générale la coopération transfrontalière contribue à améliorer la compétitivité des entreprises du territoire de coopération, qui est un des objectifs de la Stratégie Europe 2020.

3.10 SE.D.RI.PORT

Informations générales

	Nom : Sédiments, Dragages et Risques PORTuaires Typologie de projet : Simple Appel à projets : I
	Axe : 2 Protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques Objectif Spécifique : 5A1 Améliorer la capacité des institutions publiques à prévoir et gérer de manière conjointe, certains risques spécifiques pour la zone dérivant du changement climatique : risque hydrologique, en particulier en rapport aux inondations, érosions côtières, incendies
	Date de début : 01.03.2017 Date de fin : 29.12.2020
	Page web : http://interreg-maritime.eu/web/se.d.ri.port



Catégorie de dépense	Montant	%
Coûts de personnel	539.149,99 €	29%
Dépenses de bureau et administratives	80.872,50 €	4%
Dépenses de voyage et de séjour	113.440,00 €	6%
Consultance et services	936.707,68 €	51%
Équipements	184.432,00 €	10%

Source : fiche projet

Les partenaires du projet

Internes à l'aire de coopération

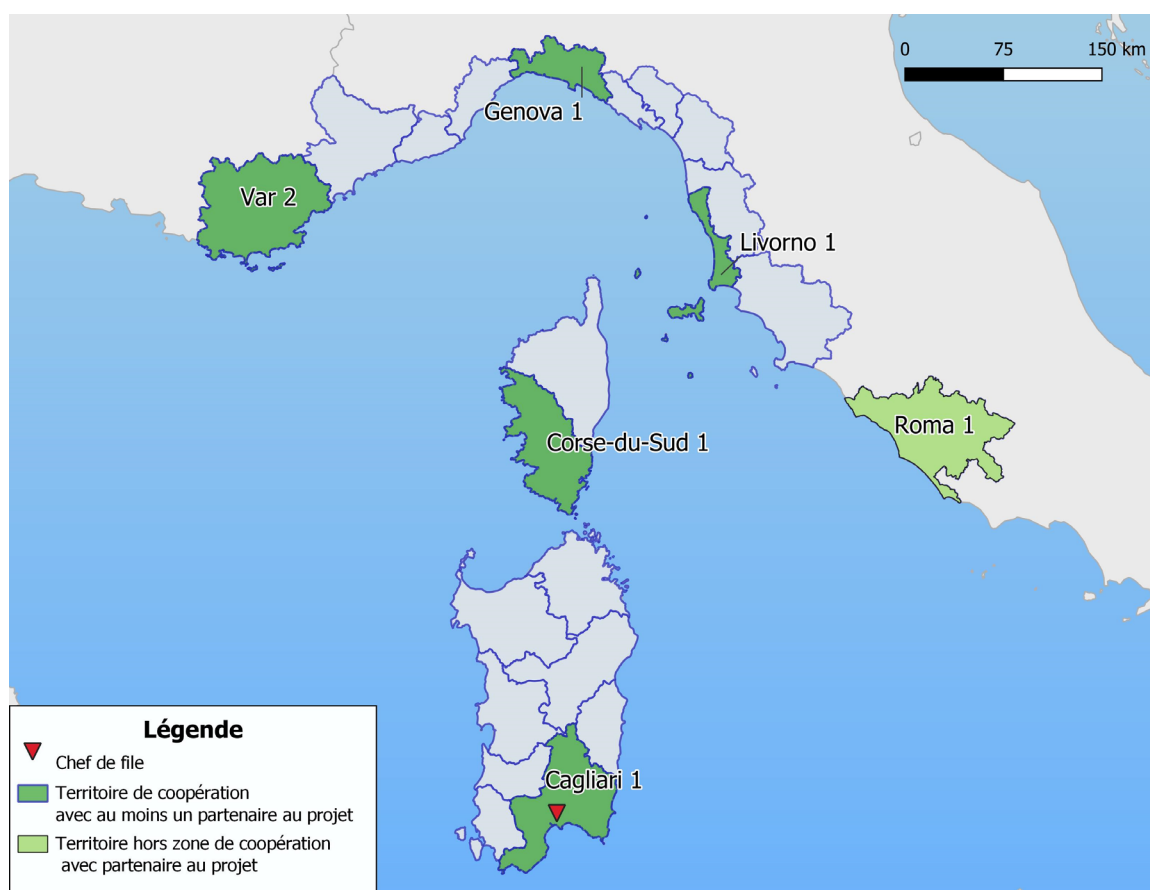
1. **Regione Autonoma della Sardegna – région Sardaigne (Chef de file)**
2. Università degli Studi di Cagliari – région Sardaigne
3. Provincia di Livorno – région Toscane
4. Département du Var – Région SUD-PACA
5. Université de Toulon – Région SUD-PACA
6. Agenzia Regionale per la protezione dell'ambiente ligure (ARPAL) – région Ligurie
7. Office des transports de la Corse

Externe à l'aire de coopération

8. Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale (ISPRA) – région Latium

Le projet SEdiment, Dragage et Risques Portuaires (SE.D.RI.PORT) est composé de huit partenaires appartenant aux cinq territoires NUTS2 de l'aire de coopération. L'ISPRA hors zone de coopération a son siège à Rome, la structure impliquée est toutefois localisée à Livourne. Le projet nait d'expériences précédentes centrées sur les problématiques de l'ensablement des ports en Méditerranée. L'élargissement de l'aire de coopération au département du Var (France) a permis d'étendre le partenariat au Département du Var et à l'Université de Toulon.

Le partenariat inclut logiquement les administrations impliquées dans la gestion des sédiments dans les ports (Région Autonome de Sardaigne, Province de Livourne, Département du Var, Bureau des transports de la Corse), auxquelles s'ajoutent deux partenaires issus du monde de la recherche - l'Université de Cagliari et de Toulon, l'Institut Supérieur pour la protection et la recherche environnementale, ainsi que l'Agence régionale pour la protection de l'environnement ligure.



Source : Élaboration t33

Contexte d'intervention

Le projet se fixe l'objectif d'identifier les solutions à la problématique de l'ensablement des zones portuaires et de développer des solutions opérationnelles pour la restauration des fonds marins. En effet, le phénomène d'ensablement des ports, actuellement aggravé par le changement climatique, met en danger l'équilibre écologique marin de l'aire de coopération et menace les activités liées au transport maritime. Les objectifs du projet agissent également dans un cadre réglementaire plus ample, relatif en particulier à l'adaptation aux changements climatiques.

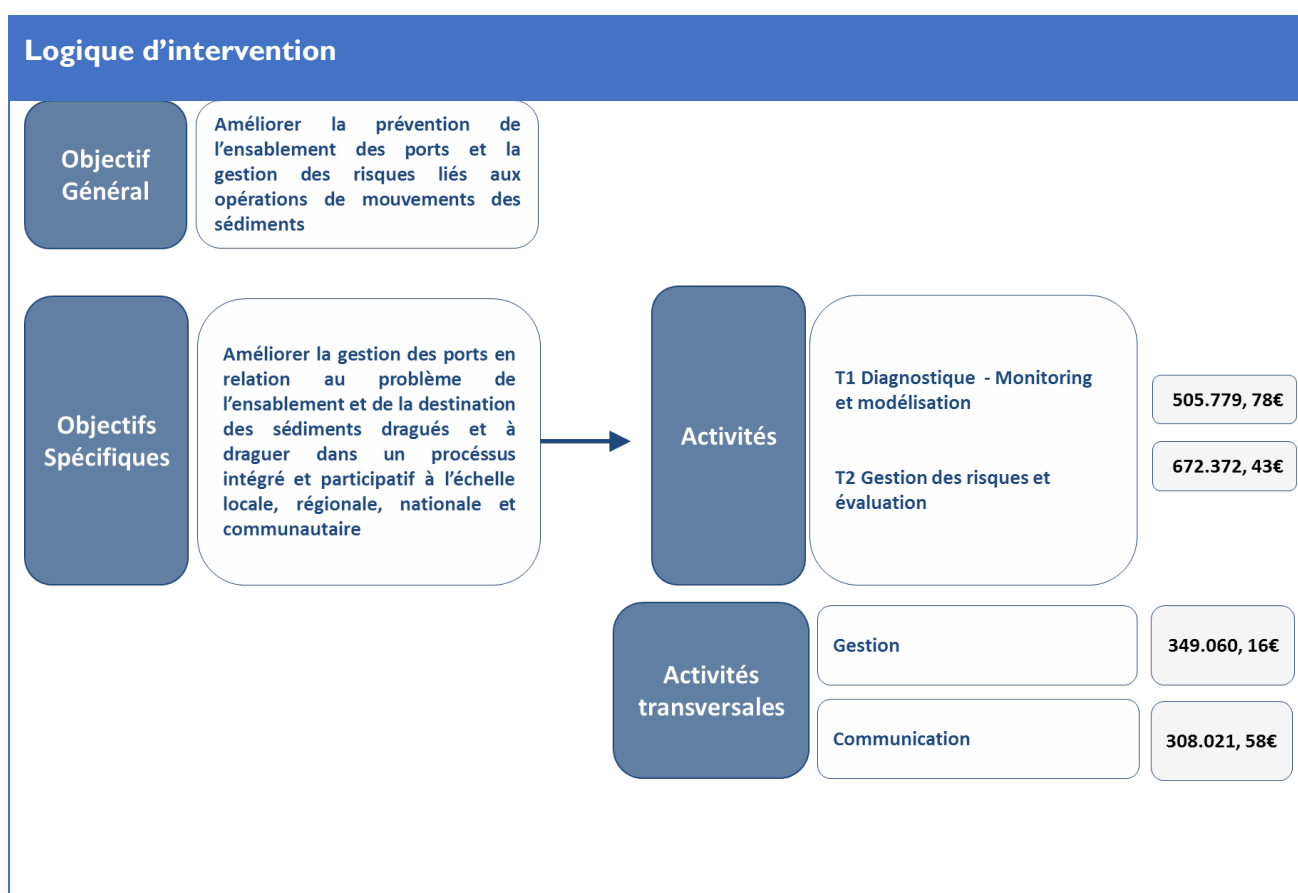
Cadre réglementaire et programmatique

- *Règlement (UE) n.1301/2013 (FEDER 2014-2020)*
- *Directive 2008/56/CE (directive-cadre « stratégie pour le milieu marin »)*
- *Stratégie Europe 2020 et Europe 2030*
- *Stratégie Européenne d'adaptation aux changements climatiques (COM(2013)216 final)*
- *(Italie) Décret de mise en œuvre D.Lgd 152/2006, art. 109*

Stratégie et logique d'intervention

Afin de répondre au défi de l'ensablement des ports, SE.D.RI.PORT vise à la fois à la prévention du phénomène, et à une meilleure gestion des opérations de mouvement des sédiments. Les activités planifiées sont doubles : (T1) de diagnostic, suivi et modélisation effectués tenant compte d'expériences similaires et d'analyse du contexte local ; (T2) de développement de lignes directrices sur la gestion des sédiments et des risques encourus par l'environnement côtier au cours des activités de dragage.

Les groupes cibles visés sont variés, incluant à la fois les détenteurs de connaissances et les opérateurs publics et privés du transport maritime.



Source : élaboration à partir de la fiche projet

Indicateur de résultat	R5A1 – Nombre d'institutions publiques adoptant stratégies et plans d'action conjoints pour l'adaptation aux risques prioritaires (hydrologique, érosion côtière et incendies)	
Indicateur de réalisation	OCI – Nombre de plans d'action conjoints réalisés	2
Réalisations	T1.1.1 Lignes directrices pour la gestion des sédiments	1

	T2.1.1 Lignes directrices sur la gestion des sédiments et des risques sur l'environnement côtier au cours des dragages	I
--	--	---

Source : fiche projet

Groupes cibles	Objectif
Administrateurs publics	120
Experts environnementaux	80
Etudiants	200
Autorités portuaires	11
Organismes nationaux et communautaires (Ministères, Commissions, UE)	4
Entreprises œuvrant dans les ports	60
Centres de recherche	10

Source : Fiche projet

Etat d'avancement

Le projet a pu dans l'ensemble procéder selon son plan de marche initial, malgré quelques imprévus. En particulier le caractère militaire du port de Toulon a empêché la réalisation de certaines expériences initialement prévues 'sur site' (en effet les eaux sont minées), qui ont dû donc être réalisées en laboratoire.

Le projet est en phase de clôture, mais a pu bénéficier d'une prorogation liée à la crise COVID-19.

Avancement financier		
Dépense certifiée au 31/12/2020	1.388.038,50€	75%

Source : Système de suivi Marittimo+

Résultats du projet

Les informations et données collectées dans le cadre des activités de la composante TI (Diagnostic – Suivi et modélisation) sont en cours de traitement ; elles devront alimenter le manuel unique du projet regroupant l'ensemble des résultats obtenus. Ce dernier sera diffusé auprès des groupes cibles (par ex. gestionnaires de ports). A noter que des questionnaires ont été distribués aux participants des activités/événements organisés par le projet (les groupes cibles identifiés dans la fiche projet) pour mieux définir leurs besoins et attentes. Au regard des indicateurs de programme, le projet SE.D.RI.PORT permet :

- De contribuer directement à accroître le « nombre d'institution adoptant de nouvelles stratégies conjointes » (indicateur R5A1) ;
- L'élaboration des plans d'actions conjoints (indicateur OCI) basé sur les lignes directrices ;

- Les groupes cibles impliqués sont notamment les acteurs portuaires (entreprises et autorités portuaires) ainsi que le monde de la recherche environnementale (étudiants et experts environnementaux).

Aspects critiques

La crise de la COVID-19 a impacté en particulier les activités de communication du projet ; mais aussi celles à caractère scientifique. L'interprétation et la valorisation des données ont subi des retards. A noter toutefois un effet positif inopiné, liée à la cessation du trafic portuaire durant la période de confinement. Il a été possible en effet de procéder à des mesures de qualité des eaux dans les ports de Olbia et La Spezia en présence d'une eau claire, non troublée par les activités habituelles d'un port. Enfin, à Toulon le dragage des fonds marins du port n'a pu être réalisé. Cette opération aurait nécessité une dépollution en amont, trop onéreuse pour le projet.

Synergies, durabilité et valeur ajoutée communautaire

Synergies avec d'autres projets

Les entretiens ont confirmé des complémentarités avec le projet SEDITERRA, avec lequel des données relatives à la gestion des sédiments sur le territoire ont pu être échangées. Trois rencontres transfrontalières conjointes ont ainsi été réalisées : une dans le cadre de la conférence annuelle SEDNET en 2017 à Gênes, et deux autres en septembre 2018 (à Cagliari) et en novembre 2019 (à Bastia). Des synergies sont également apparues dans le cadre des activités de capitalisation du Programme menées sur des thèmes similaires avec les projets SEDITERRA, GRAMAS, GreenPort et Geremia.

Le projet SE.D.RI.PORT a également collaboré avec le projet MONITOOL (Interreg VB Atlantic Area).

Synergies

- *Interreg VA France Italie Maritime 2014-2020 (MOMAR, SICOMAR, RES-MAR, SEDITERRA)*
- *Interreg IVA Med 2007-2013 (FUTUREMED)*
- *ENPI CBC MED 2007-2013 (Risk Monitoring, Modelling and Mitigation)*
- *LIFE (SMILE, BEST COAST)*
- *POR FEDER Ligurie 2007-2013 (SEAGOSS, IMPACQUA)*
- *Projet SEDIMARD 83*
- *Projet CAP SEDIMENTS*

Source : Fiche projet

Durabilité

Les résultats du projet pourraient être en particulier capitalisés par l'ISPR (Institut Supérieur pour la Protection et la recherche Environnementale) dans l'élaboration de lignes directrices à l'échelle nationale et européenne en matière de gestion de l'ensablement. Précisons aussi que les lignes directrices réalisées par le projet ont déjà été adoptées par certains plans régulateurs portuaires.

Valeur ajoutée communautaire

La valeur ajoutée transfrontalière se lit essentiellement dans les échanges d'expériences et de bonnes pratiques entre acteurs du secteur dans un domaine encore peu exploré : celui de la gestion des sédiments. Sur le versant scientifique, la participation au Programme Interreg a permis également la publication d'articles spécialisés qui assurent la dissémination des résultats du projet sur une plus ample échelle géographique.

4 Enquête risques « naturels et environnementaux »

4.1 SYNTHÈSE DES RESULTATS

L'enquête a permis de mettre en évidence les éléments suivants :

- 59% des bénéficiaires impliqués déclarent que la stratégie du Programme est fondamentale pour aborder les problématiques liées aux risques naturels dans la zone de coopération, tandis que 41% la considèrent complémentaire à d'autres politiques mises en œuvre sur les territoires, tant à l'échelle régionale que nationale ;
- Les principaux risques qui menacent la zone de coopération sont les inondations et l'érosion côtière. Les bénéficiaires ont, en outre, indiqué la sécheresse comme facteur limitant des activités agricoles. De manière générale, la gestion de la qualité et de la quantité des ressources hydriques apparaît donc comme étant une priorité partagée par les bénéficiaires du Programme ;
- L'approche intégrée promue par le Programme est à considérer comme un élément de réussite dans la gestion des risques naturels et environnementaux. A ce titre les points positifs des projets stratégiques intégrés (thématiques et territoriaux) sont à chercher dans leur dimension financière, dans la composition du partenariat (qui voit l'implication des acteurs clefs), sa gouvernance (impliquant des niveaux de décision variés) ainsi que la durée des projets (qui permet de couvrir tous les aspects de prévision, prévention et optimisation des interventions). Les projets simples, en revanche, bien que plus limités financièrement et thématiquement, restent un instrument utile dans l'échange de bonnes pratiques et la réalisation d'actions pilotes impactant de manière spécifique les territoires ;
- La coordination du partenariat est une problématique récurrente selon les répondants, notamment en termes de préparation et de mise en œuvre des projets. Cette difficulté est présente en particulier dans le cadre des « clusters » (groupes de projets simples, ayant des logiques d'interventions distinctes, mais intégrés dans l'atteinte d'un objectif commun).

Pour la future programmation 2021-2027, trois éléments émergent de l'enquête :

- L'importance de la communication et du transfert de résultats auprès des acteurs intéressés, à travers l'élaboration de stratégies de communication « *bottom-up* », l'information des acteurs compétents ainsi que la promotion des activités de formations et d'animations dans les écoles. La diffusion à grande échelle des résultats des projets demeure un aspect essentiel contribuant à l'adoption de

comportements citoyens responsables, qui est un des facteurs clefs dans la prévention des risques naturels et environnementaux ;

- L'importance d'impliquer le monde de la recherche. Les bénéficiaires concordent amplement (95%) sur la nécessité d'impliquer les centres de recherche en tant que détenteurs d'un savoir-faire technique et scientifique fondamental pour pouvoir programmer et planifier les interventions de manière efficace ;
- L'importance d'une phase préliminaire (avant l'appel à projets) de structuration des projets stratégiques (considérée par 70% des répondants comme étant un instrument clef de gestion des risques). Une phase préliminaire de planification des interventions, capitalisant sur les expériences passées et les bonnes pratiques acquises, pourrait contribuer à atteindre un niveau de programmation plus ambitieux et durable.

A la lumière de ce qui précède et considérant également l'analyse menée à la section 3.2 du fascicule I, L'évaluateur recommande en ce qui concerne l'approche stratégique intégrée de :

- Tenir compte de la diversité de nature des projets simples et des projets intégrés, dès la phase d'instruction et donc prévoir à ce titre des critères de sélection adéquats pour en évaluer la spécificité, mais également pour motiver le recours ponctuel à une modalité de mise en œuvre plutôt qu'à une autre.
- Repenser la logique des projets stratégiques territoriaux, qui *de facto* ont moins été utilisés par rapport aux thématiques. Ce qui permettrait d'augmenter les capacités d'intervention du Programme sur des aires circonscrites et fonctionnelles caractérisées par des risques élevés.
- Considérer la possibilité d'insérer une phase de co-conception des projet, préliminaire à la présentation de la proposition de projet, à travers laquelle promouvoir une approche participative à la programmation stratégique du territoire, avec l'objectif d'en donner une continuité et une cohérence dans la mise en œuvre. Dans ce but, les activités de capitalisation pourraient être considérées comme un « lieu de rencontre » lors de cette phase clef.

4.2 LES REPONSES EN CHIFFRES

La contribution du Programme a été :		
	Pourquoi ?	Qui ?
Fondamental pour affronter la thématique du risque	<ul style="list-style-type: none"> • A mis ensemble diverses thématiques proposant des solutions aux risques auxquels les territoires de coopération sont exposés • A permis de faire naître des synergies et des collaborations entre des entités homologues avec les mêmes compétences sur les deux versants de la frontière • A promeut des approches multidisciplinaires et innovantes (risque acoustique) • A répondu à une problématique concrète du territoire et des communautés des habitants • A promeut une culture de co-programmation et de co-conception sur la base des exigences prioritaires • A permis de financer des technologies avancées dans la gestion des eaux marines 	<p>59%</p> <p>Geremia, Splash!, Sinapsi, Med,star, LOSE+, Med star, Medforeste, Intermed, Report, Triplo, Rumble, Maregot, Proterina 3E, Sicomar Plus, Medcoopfire, Trig Eau</p>
Complémentaire à d'autres instruments politiques, tels que :	<ul style="list-style-type: none"> • Programmes opérationnels régionaux • Activité institutionnels réalisées par les Agences pour la protection environnementales (ARPA) • Plans régionaux de prévision, prévention et lutte anti-incendie forestiers (L.353/2000) • Document opérationnel de récupération des bandes côtières • Plan de tutelle de l'environnement côtier maritime 	<p>41%</p> <p>Mon Acumen, Adapt, Proteria 3E, Sediterra, Sedriport, Maregot, Medcoopfire, Medstar, OMD, Sicomar Plus, Med PSS, Trig Eau</p>
Secondaire		0%

Existe-t-il d'autres instruments de gestion des risques au sein de l'aire de coopération ?			
	N. réponses	Degré de pertinence (0-3)	Lesquels ?
Autres projets/programmes communautaires	33%	2	Horizon 2020, Life, Erasmus +, Autres projets Maritime, ALCOTRA, Call for proposal for Prevention and preparedness in Civil Protection – DG ECHO, ENI CBC MED, Covenant of Majors
Instruments nationaux	22%	2	Plan national d'adaptation aux changement climatiques, Programme d'Actions et de Prévention des inondations, Plan Stratégique National Portuaire et Logistique, Table Nationale sur l'Érosion Côtière, Programmes de la Protection Civile, Plan de gestion du risque inondation

			(PGR), GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations)
Instruments régionaux	25%	3	Plans d'assainissement acoustique des infrastructures, Plans spécifiques de prévention AIB (incendies forestiers), Programmation régionale des politiques forestières. Planification régionale de Protection civile, Document Stratégique portuaire Ligure (DGR I 101/2017), Toscan carbon neutral et tous les plans relatifs au risque hydraulique, Plan de gestion des Risques inondation, PGRI (Plan de Gestion de Risque Inondation), GEMAPI (Gestion de Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations), SDAGE, PAPI, SLGRI (Stratégie Locale de Gestion de Risque Inondation) Schémas directeurs de l'eau, SOURCE
Autres instruments territoriaux	20%	2	Plans communaux de protection civile, Plan pour l'aménagement hydrologique (PAI), Plans de gestion du risque inondation (Directive inondation 2007/60/CE), Plans de Bassin, Plans de Baies

Points forts et points faibles des typologies de projet ?

Typologie de projet	Point fort	Point faible
Simple	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre limité de partenaires (et budget) facilite la qualité de la coordination du partenariat, le rendant plus cohérent • Plus facile de transférer des bonnes pratiques dans les régions (un peu) en retard, d'instruments politiques • Lorsqu'il y a déjà un cadre cognitif complet sur les exigences des territoires, la réalisation des actions pilotes permet de produire des impacts concrets sur les cibles précises et arriver aux besoins de manière directe • Faciliter la participation des acteurs privés (versant français) 	<ul style="list-style-type: none"> • Présence limitée acteurs avec des rôles/fonctions permettant l'avancement des politiques, le développement d'instruments • Retombée multiplicatrice limitée des bénéfiques sur les territoires (due à une présence limitée de sujets en capacité de développer des instruments politiques) • Procédures administratives complexes • L'orientation sur les activités peut être un point de force mais également une faiblesse, si la valeur ajoutée commune transfrontalière de ces dernières n'est pas suffisamment approfondie • Actions peu durables dans le temps car pas de financements ultérieurs avec des programmes mainstream ou de ressources propres
Stratégique intégré thématique	<ul style="list-style-type: none"> • Partenariats représentatifs de tout le territoire ; • Durée triennale des projets ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination et gestion du projet complexe (leadership, répartition du budget, certification, ...)

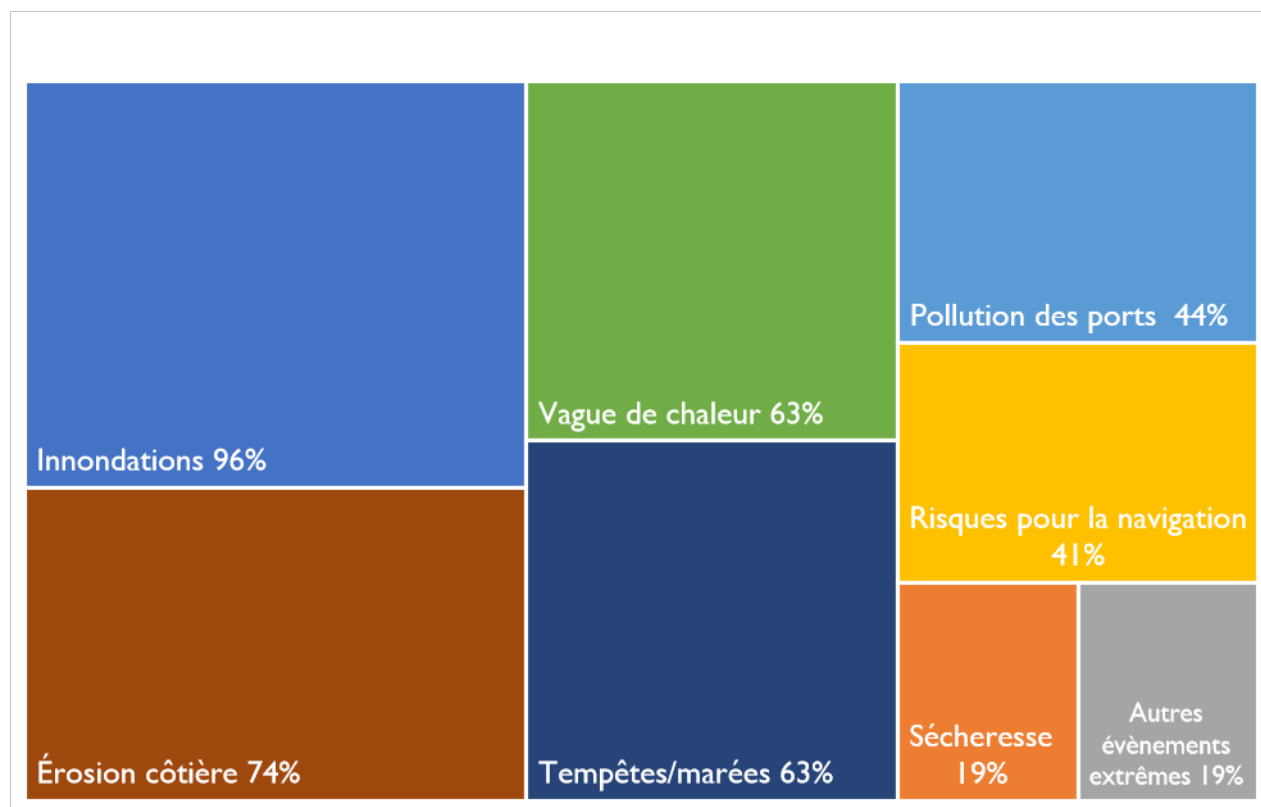
	<ul style="list-style-type: none"> • Stratégies plus complètes et ambitieuses ; • Partenariats impliquant les institutions responsables d'un thème sur les deux versants de la frontière ; • Permet de créer des réseaux à échelle ; • Favoriser les synergies entre divers secteurs (prévision, prévention des risques et optimisation des interventions) • Permet un lien direct avec les stratégies des territoires • Permet une approche multi-gouvernance 	<ul style="list-style-type: none"> • La multiplicité des actions à réaliser peut compromettre le focus sur le thème affronté
Stratégie intégrée territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser l'intégration concrète non seulement à l'échelle régionale mais également transnationale • Promeut une confrontation sur diverses réalités territoriales • Permet de plus grande possibilité d'intégration de la gouvernance à l'échelle transfrontalière • Permet d'affronter concrètement les problématiques à l'échelle transnationale 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination des diverses exigences territoriales dans un cadre stratégique unique plus complexe • Coordination et gestion de projets complexes (aspects administratifs et financiers) • Phase de conception plus complexe due aux caractéristiques de l'aire transfrontalière maritime

Quels sont les principaux facteurs restrictifs rencontrés au cours de la préparation et de la mise en œuvre du projet ?

	Réponse	Pourquoi ?
La couverture territoriale et thématique	19%	<ul style="list-style-type: none"> • Choix des acteurs pour lesquels le rôle et la fonction n'étaient pas directement liés à la gestion et la gouvernance des marchandises dangereuses • Difficulté de confrontation/<i>networking</i> avec les réalités géographiques hors de l'aire du Programme Maritime • En France il sera bien de couvrir la Région SUD dans son intégralité
La typologie d'interventions/dépenses admissibles	19%	<ul style="list-style-type: none"> • La limite des dépenses de personnel pour les partenaires qui développent la recherche devrait être inférieure : la recherche est appliquée au territoire et a une forte retombée. Cela devrait donc être allégé dans ces cas
La durée du projet	22%	<ul style="list-style-type: none"> • 36 mois sont suffisants, bien que la pandémie ait souligné comment 3 mois ont été perdus afin de faire face à d'autres priorités • La même phase de projet demanderait du temps pour mieux définir les objectifs à atteindre • Le temps représente un thème, s'il est pensé en relation avec les marchés publics • La même phase de projet nécessitera du temps pour mieux définir les objectifs à atteindre

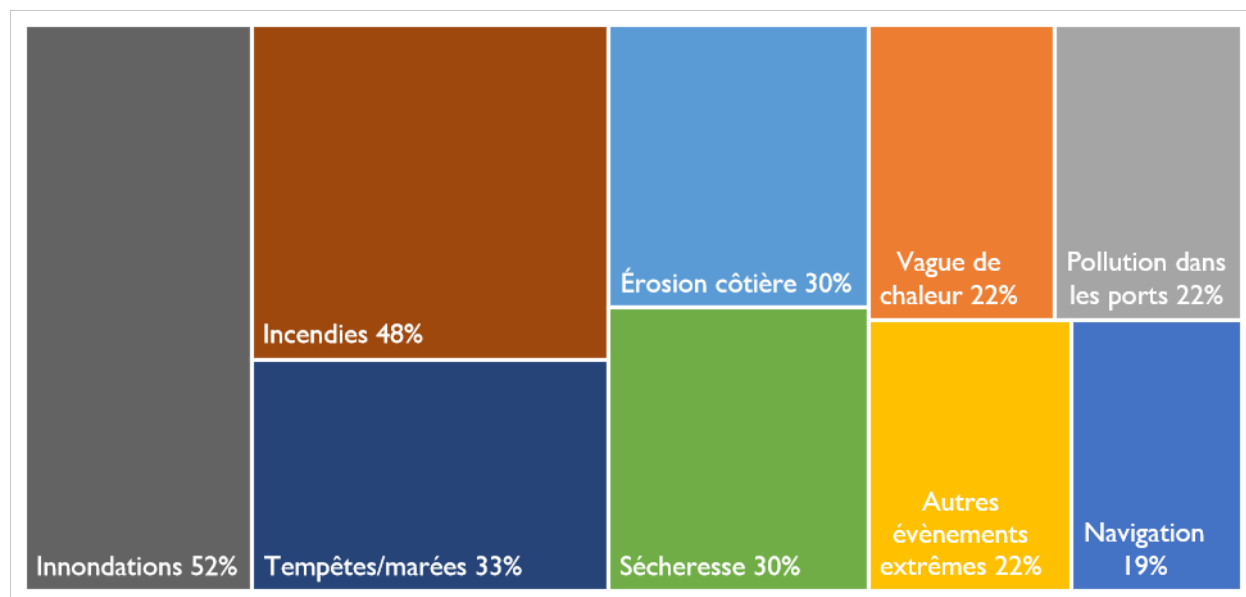
		<ul style="list-style-type: none"> • Le temps de représenter un thème, si l'on pense en relation avec les marchés publics et aux temps de leurs application
L'identification et la gestion du partenariat	30%	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre élevé de participants rend la gestion du projet complexe du point de vue de la coordination. • L'implication des sujets avec des rôles et fonctions dans la lutte face aux risques naturels est parfois complexe • La nécessité d'impliquer les chefs de file des projets simples et de constamment coordonner les activités respectives représente un défi • La langue continue parfois de représenter une limite
Le montant financier	22%	<ul style="list-style-type: none"> • La complexité dans la gestion requiert des ressources financières venant donc retirées aux activités du projet • Les innovations infrastructurelles requièrent plus de ressources. • Les investissements sur les technologies à l'avant-garde et coûteuses ne permettent pas de couvrir tous les territoires équitablement
Autre	37%	<ul style="list-style-type: none"> • Une plus grande attention serait nécessaire sur la capitalisation des activités du projet ainsi que sur les bonnes pratiques qui peuvent être répliquées dans d'autres lieux et devenir patrimoine du territoire • Une plus grande clarté serait nécessaire à la définition des clusters de projets (en termes de mise en œuvre) • Difficulté de concilier les règles du Programme et celles des administrations publiques (par exemple une modification du budget nécessite des passages administratifs bien plus longs et coûteux).

Risques les plus importants pour la zone de coopération



	1	2	3	Territoires principalement exposés
Inondations				Vallée de la Roia, Region Ligurie, Nice...
Incendies				En général toute la zone méditerranéenne
Sécheresse				Nombreux problèmes pour le secteur agricole et donc pour le développement socio-économique des aires internes. De forts impacts également sur la qualité et la quantité des ressources hydriques.
Autres événements extrêmes				Risque hydrologique, effet domino des événements accidentels de type technologiques (relâchements, explosions, etc.), anomalies climatiques (parasites étrangers endommageant les productions agricoles)
Risques de la navigation				Avec des événements météorologiques toujours plus extrêmes, les risques de la navigation (ensablement des ports et incendies) deviendront toujours plus importants
Pollution des ports				Thématique très circonscrite par rapport à l'aire de coopération
Vagues de chaleur				Ville et environnement marin (à cause de l'excessive température de la mer)
Tempêtes/marées				
Érosion côtière				

Quels sont les risques les plus pertinents en ce qui concerne vos activités/ secteurs/ compétence ?



	Compétences et responsabilités du répondant
Inondations	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion du territoire avec un intérêt particulier pour les zones forestières et leur capacité de régulation hydrologique • Technique du secteur environnemental et repérable de protection civile pour les alertes météo • Gestion du plan de sécurité multirisque communal (FR) • Météorologue • Géographe avec des compétences dans la planification et le développement des territoires • Planification de protection civile régionale et lignes directrices communales sur les risques • Gestion des eaux de pluie et perméabilité du sol (FR)
Incendies	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion des risques incendies des interfaces forestières • Météorologue • Responsable de la planification régionale anti-incendie forestier
Sécheresse	<ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnaire du secteur agricole et impliqué dans le suivi des systèmes d'irrigation et des estimations des besoins en irrigation • Gestion des eaux de pluie, perméabilité du sol et réutilisation de l'eau
Autres événements extrêmes	<ul style="list-style-type: none"> • Risque hydrologique • Effet domino des événements accidentels de type technologique (relâchement, explosion, etc.) ou anomalie climatique (parasites étrangers endommageant les productions agricoles) • Perte de la biodiversité • Géomorphologie côtière
Risque de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Responsable du groupe d'océanographie physique • Plan de gestion des sédiments côtiers • Chercheur en mesure de dispersion à travers des instruments océanographiques (bouées dérivantes dites « drifter », radar HF) et prévisions à travers des modèles de circulation
Pollution des ports	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche en matière de pollution acoustique et de santé de la population
Vagues de chaleur	<ul style="list-style-type: none"> • Météorologue

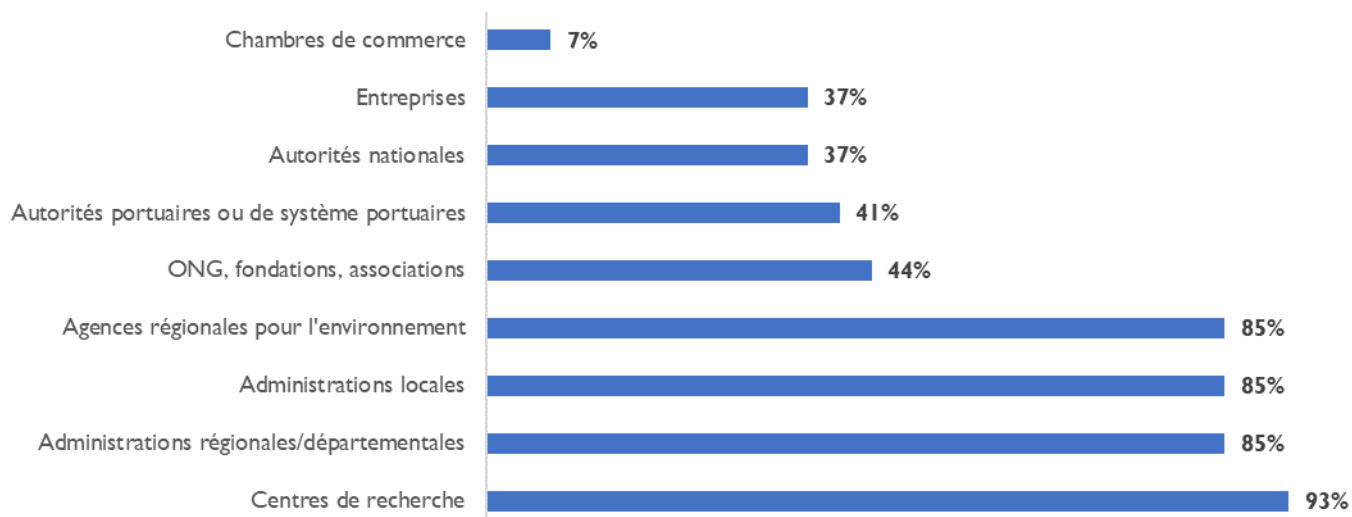
Tempêtes et marées	<ul style="list-style-type: none"> • Météorologue • Docteur en géomorphisme • Gestion des urgences régionales • Chercheurs en mesure d'hauteur de vague et transport de sédiments
Érosion côtière	<ul style="list-style-type: none"> • Docteur en géomorphisme • Gestion des aires côtières, suivi et plans d'intervention

Sur quelles dimensions l'intervention transfrontalière pourrait contribuer à l'amélioration de la gestion des risques, dans la future période de programmation ?

	Réponses	Points assignés 0-3	Exemples d'actions
Plus de promotion / diffusion et de communication de l'information	96%	2	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande divulgation des résultats obtenus avec une communication homogène • Plus grande connaissance et conscience de quelques risques (par exemples l'exposition au bruit) • Plans de sensibilisation et standardisation des bulletins d'alerte • Chaîne de commandement et d'information en cas d'urgence avec des temps et des modalités concordées • Stratégies de communication communes • Évènements, tables rondes avec des décideurs politiques du territoire • Stratégie de communication commune • Promouvoir des processus participatifs <i>bottom-up</i> • Animation dans les écoles, associations de catégorie sur les thèmes du changement climatique, du développement durable, de la gestion des risques
Plus de planification et de stratégies communes	89%	3	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de suivi et de récolte des données sur le long terme • Moments institutionnels, protocoles, <i>memorandum</i> • Partage de plans d'intervention avec des évaluations relatives à leur efficacité et la valeur ajoutée • Lignes directrices
Plus d'actions pilotes/expérimentales	89%	3	<ul style="list-style-type: none"> • Interventions expérimentales de défense côtière • Expérimentation de systèmes d'alerte des marées • Évaluations comparées sur divers territoires avec des conditions similaires (environnementales, territoriales, anthropiques) • Exercices pour tester la formation des équipes sur le terrain pour contraster les risques naturels

			<ul style="list-style-type: none"> • Solutions pour améliorer la chaîne d'information • De nouveaux réseaux de suivi des polluants (atmosphérique, acoustique, aquatique) • Test de modalité de communication innovantes sur les risques • Systèmes d'évaluation et de suivi appliqués à la phénologie, l'état phytosanitaire ou la sécheresse • Interventions visant les infrastructures portuaires
Plus de gestion en commun des zones/aires d'intérêt	67%	2	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion partagée des zones forestières appartenant à plus d'une commune contingente • Développement de collaboration dans les zones frontalières • Développement et renouvellement des <i>Memorandum</i> et des protocoles
Plus d'investissements conjoints	67%	2	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des travailleurs transfrontaliers et des systèmes communs pour la sécurité • Investissements sur les bassins hydriques interrégionaux • Expansion des réseaux de radars transfrontaliers • Centres de calcul transfrontaliers avec un ordinateur à haute prestation (HPC) • Favoriser les partenariats public-privés
Plus de connaissances et de pratiques partagées	41%	3	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche multidisciplinaire pour la gestion des risques • Définition de méthodes et de standards communs (par exemple pour définir les émissions sonores des navires) • Protocoles d'entente pour créer des réseaux de coopération au sein de territoires ayant des criticités similaires • Exercices, formation communes, plateformes web pour partager des données et des informations • Activités de <i>capacity building</i> • Recensement des modalités opératoires
Plus d'information	0%		

Acteurs clés à impliquer afin d'affronter de manière efficace la thématique des risques



Quels seraient, selon vous, les instruments les plus adaptés à la gestion des risques naturels et environnementaux dans la prochaine programmation ?

Typologie de projet	% réponse	Pourquoi ?
Projets simples	56%	<p>Efficaces pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Affronter des problématiques beaucoup plus spécifiques • Initiatives de formation • Si « clusterisés » permettent une intégration thématique • Produire des impacts directs et ponctuels sur les territoires • Gérer et coordonner les partenaires et les actions
Projets stratégiques avec une phase précédente de conception	70%	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre d'intégrer 3 dimensions : mesure, suivi et synthèse/promotion des réglementations • Capitaliser les résultats de programmations précédentes, les unissant avec ceux obtenus des clusters pour garantir une approche holistique et innovante • Promouvoir une approche multidisciplinaire • Permettre d'intégrer la programmation des interventions et recueillir l'interdépendance des risques, rendant ainsi les actions plus efficaces. • Rendre obligatoire la participation d'une Autorité compétente par territoire pour conclure des accords juridiques contraignants
Autre	15%	<ul style="list-style-type: none"> • Produits stratégiques organisés en sous-produits (comme dans le passé) • Projets public-privés avec des organismes de recherche et des agences pour l'environnement

5 Annexes

Questionnaire préliminaire

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 coopérations entre les acteurs (codification, partage, ...)
- Amélioration des modalités de communication/diffusion de l'information
- Autre (précisez)

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
- Impact sur le taux d'occupation
- Innovation sur les processus organisationnels/productifs
- Création de nouvelles opportunités/produits de service
- Autre (précisez)

Observations -----

3) Votre projet contribue-t-il à l'un des objectifs de la stratégie Europe 2020 reportés ci-dessous (Cochez une ou plusieurs options avec une X) ?

- Développement des connaissances
- Développement de l'innovation
- Développement de l'économie verte
- Développement de l'efficacité des ressources
- Développement de la compétitivité
- Développement de l'occupation sur le territoire
- Développement de la cohésion sociale du territoire
- Développement de la cohésion territoriale de l'aire transfrontalière

Observations -----

4) 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 -----

5) 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 -----

6) 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 créé/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-----

7) 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
- Crise de la COVID-19
- Autre (précisez)

Observations-----

8) 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 -----

9) Faire partie d'un projet intégré à une stratégie plus ample (par exemple un projet stratégique intégré) (Cochez une ou plusieurs options avec une X) :

- Permet de développer plus facilement des synergies
- Permet de renforcer l'impact généré sur le territoire
- Complique la mise en œuvre du projet
- Développe des réseaux trop importants pour pouvoir développer des relations durables (dissémination trop importante)
- Autre (préciser)

10) Observations -----

Questionnaire aux chefs de file

Informations générales

1. Quel est le processus ayant conduit à la présentation du projet ?
2. Comment avez-vous construit le partenariat du projet et quelle est la logique d'identification des partenaires, ainsi que l'attribution des différentes missions (par compétence, capacité à mettre en œuvre les changements attendus, responsabilité, couverture géographique) ?

Contexte d'intervention

3. Le cadre du contexte d'intervention a-t-il évolué au cours de la mise en œuvre du projet ?
4. Quel est l'aspect le plus pertinent du contexte afin d'atteindre les objectifs du projet ?

Stratégie d'intervention, résultats attendus et/ou impacts

5. Quels sont les problèmes spécifiques que le projet souhaite affronter au sein de l'aire de référence et pourquoi (responsabilité normative, compétence spécifique, autre) ?
6. La stratégie du projet (c'est-à-dire objectifs, activités, indicateurs) telle que prévue au sein de la fiche projet est confirmée ?
7. Avez-vous observé d'autres impacts non capturés par les indicateurs prévus ? Si oui, quels sont-ils ? Avez-vous développé des instruments afin de les mesurer ?
8. Les activités mises en œuvre par son projet interagissent avec une stratégie plus ample (par ex, projets stratégiques) ?
 - Si oui, quels sont les avantages d'une telle coopération ?
 - Si non, cela vous semblerait-il utile ?

État d'avancement

9. Quel est l'état d'avancement des réalisations des activités prévues ?
10. Quels sont les résultats du projet atteints à ce jour ?
11. Quels sont les principales problématiques rencontrées lors de la phase de mise en œuvre :
 - Dans l'implication des partenaires ?
 - Dans la mobilisation des ressources prévues ?
 - Dans la réalisation des activités ?
 - Dans la dépense (remontée des dépenses, contrôles) ?
 - Autres critiques en phase de mise en œuvre ?

12. Dans quelle mesure, la crise de la COVID 19 a impacté vos activités de projet ? Quelles ont été les mesures prises par le Programme afin de mitiger l'impact ?

Synergies

13. Les synergies avec les autres projets ou programmes, comme prévu dans la fiche projet, ont été vérifiées/mis en œuvre ? Si oui, avec qui ? Avez-vous rencontré des problématiques lors de l'activation de ces dernières ?

Durabilité sur le long terme

14. Comment sera mise en œuvre la stratégie transfrontalière une fois le projet conclu ?

15. Quel type d'actions concrètes ont été prévues pour garantir la transférabilité (outre l'aire géographique couverte par le projet) et la capitalisation des résultats/bonnes pratiques du projet (pour leur diffusion à d'autres groupes cibles) ?

16. Dans quelle mesure les conséquences de la COVID-19 pourraient impacter la durabilité de votre projet sur le moyen/long terme ?

Valeur ajoutée transfrontalière

17. Selon vous, les actions réalisées dans le cadre du projet n'auraient-elles pas pu être mises en œuvre à travers d'autres Programmes européens régionaux (ex. POR FEDER, POR FSE) ?

18. Comment mesurez-vous la valeur ajoutée transfrontalière de vos activités ?

Questionnaire aux partenaires

Informations générales

1. Comment l'idée du projet est-elle née ? Dans quel contexte ?
2. Quel est votre rôle au sein du partenariat ?
3. Dans quelle mesure vos compétences contribuent-elles à l'atteinte des objectifs du projet ?

État d'avancement, résultats et impacts

4. Quel est l'état de réalisation des activités prévues relevant de votre compétence ?
5. Quels impacts ont été générés sur le territoire ? Comment ont-ils été mesurés ?

Facteurs externes

6. Quels ont été les impacts de la crise du COVID-19 sur la mise en œuvre de vos activités au sein du projet ?
Quelles solutions avez-vous mis en œuvre afin de dépasser ces problématiques ?
7. Dans quelle mesure la crise du COVID-19 a/pourrait impacter la durabilité du projet sur le moyen/long terme ?
8. Outre le COVID, avez-vous rencontré d'autres facteurs inattendus, positifs ou négatifs, ayant influencé la bonne mise en œuvre de vos activités ? Y a-t-il eu des changements de contexte depuis le lancement du projet ayant entraîné une modification de la logique d'intervention ?

Durabilité sur le long terme

9. Après la période du projet, quelle sera l'hérité du projet pour votre territoire ?

Valeur ajoutée communautaire

10. Quelle est, selon vous, la valeur ajoutée transfrontalière du projet ?