



## **CAPITALISATION DE BONNES PRATIQUES**

*Notes pour le Living Lab et construction du catalogue des bonnes pratiques*

*Pôle thématique n° 6*

*« Promotion des connexions pour réduire les distances »*

**PROJETS:** CIRCUMVECTIO- EasyLOG – GEECCTT-Illes-  
GOSmart MED- MOBIMART- MOBIMART PLUS- NECTEMUS

## SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>Les thèmes clés des clusters</b>	<b>4</b>
1. Promotion des connexions pour réduire les distances »	4
2. Mobilité intermodale interrégionale	6
<b>Les réalisations phares</b>	<b>7</b>
1. Promotion des connexions pour réduire les distances »	
2. Mobilité intermodale interrégionale	
3. Synthèse des bonnes pratiques	
<b>Fiche de collecte des bonnes pratiques</b>	<b>11</b>

## Introduction

Le Pôle thématique n° 6 identifié par le Programme sous l'intitulé « **Promotion des connexions pour réduire les distances** » a été divisé en 2 clusters : 1. du même nom que le Pôle thématique ; 2. Mobilité intermodale interrégionale. La division rend les sous-groupes plus homogènes, ce qui augmente les possibilités d'échange et de synergie entre les projets et les acteurs impliqués, une action centrale du processus de capitalisation.

Le Pôle 6 comprend 7 projets liés à l'Axe 3 - Amélioration de la connexion des territoires et de la durabilité des activités portuaires, qui prévoit de contribuer à l'amélioration des connexions de nœuds secondaires et tertiaires transfrontaliers aux infrastructures du réseau de transport transeuropéen (RTE-T), en augmentant l'offre de transport et en développant la multimodalité, en faveur de la population de la zone, en particulier les citoyens situés dans les zones isolées- îles et zones intérieures<sup>1</sup>. Les projets visent principalement à :

- 1- améliorer la connexion des nœuds secondaires et tertiaires de la zone de coopération aux réseaux RTE-T (par le développement de systèmes de transport multimodaux) ;
- 2- simplifier la mobilité intermodale des passagers et des marchandises dans la zone de coopération (plateformes TIC intégrées visant à l'interopérabilité des connexions) ;
- 3- réaliser un service intelligent TIC pour la mobilité intermodale transfrontalière des passagers.

Tableau\_1. « Promotion des connexions pour réduire les distances »

Cluster	Projets	Axe	Priorité d'investissement
1. Promotion des connexions pour réduire les distances »	NECTEMUS, GECT GEECCTT-ILES, GO SMART MED, CIRCUMVECTIO, EASYLOG	3	7b
2. Mobilité intermodale interrégionale	MOBIMART, MOBIMART PLUS	3	7c

### **Axe 3 : Améliorer la connexion des territoires et la durabilité des activités portuaires**

L'objectif thématique (OT) de référence est le n° 7 « **promouvoir des systèmes de transport durables et supprimer les goulets d'étranglement dans les infrastructures de réseau essentielles** » de la zone de coopération du Programme. Les projets du Pôle thématique se rattachent à l'Axe 3 du Programme, priorité d'investissement 7B : « *Améliorer la mobilité régionale, en connectant les nœuds secondaires et tertiaires à l'infrastructure RTE-T y compris les nœuds multimodaux* ». Les exemples d'actions relevant de cette priorité sont les suivants :

Études conjointes pour la réalisation de systèmes de transport multimodaux, Études conjointes de faisabilité pour le développement du marché des services transfrontaliers de transport multimodal en vue d'améliorer la connexion aux réseaux RTE-T ; Études conjointes visant à connecter les nœuds secondaires et tertiaires

<sup>1</sup> L'axe 3 poursuit également l'objectif d'améliorer la durabilité des activités menées dans les ports en réduisant les nuisances sonores et les émissions de CO2 (qui sont cependant des sujets du Pôle thématique 4 « Durabilité des ports »).

(urbains et logistiques) de la zone de coopération transfrontalière aux réseaux RTE-T ; Plans d'action pour la gestion conjointe de services de transport multimodal entre les îles ; Mise en place d'outils pour la gestion conjointe de services transfrontaliers de transport entre les îles, dans l'optique d'une connexion aux réseaux RTE-T ; Investissements conjoints en faveur de la création de services innovants pour la mobilité transfrontalière ; Investissements pour améliorer les infrastructures et services des principaux nœuds portuaires (secondaires et tertiaires) des connexions transfrontalières dans la zone de coopération afin de renforcer la connexion aux réseaux RTE-T ; Réalisation de plateformes intégrées TIC avec des services intelligents pour l'interopérabilité des liaisons multimodales (bateau-bus-train, train-bus, aéroport-bus-train, services de navette dans les ports/aéroports) et pour les passagers de la zone de coopération (TIC et logiciel mobile pour les information et la billetterie intermodale) des nœuds secondaires et tertiaires de la zone de coopération en vue de la connexion aux réseaux RTE-T.

## Les thèmes clés des clusters

### 1. Promotion des connexions pour réduire les distances

*Projets : NECTEMUS, GECT GEECCTT-ILES, GO SMART MED, CIRCUMVECTIO, EASYLOG*

Les projets intervenant dans ce cluster permettent de surmonter la fragmentation actuelle du système de transport dans la zone qui a un impact sur l'accessibilité territoriale et augmente les coûts logistiques, ce qui se traduit par un niveau de compétitivité plus faible. L'accent mis sur les corridors de transport des RTE-T permet d'élargir la perspective des projets au-delà des limites administratives du programme.

Au cours de la période de programmation 2014-2020, la zone de coopération a testé des mécanismes de réorganisation - de manière intégrée - des services de transport maritime pour les passagers et les marchandises, en encourageant la mobilité intermodale, en identifiant les priorités au niveau des infrastructures et en promouvant les ports comme des points focaux de la mobilité de la zone de coopération. Une attention particulière a été accordée à l'utilisation des technologies TIC pour améliorer les avantages de la chaîne de transport multimodal et la qualité globale des services rendus par les nœuds portuaires (en optimisant les aspects informationnels et opérationnels).

3 projets (Circumvectio, Go Smart Med et Easy log) ont travaillé (avec diverses expérimentations) sur l'identification et la faisabilité de systèmes pour une gestion optimisée des informations et des flux procéduraux dans le domaine du trafic et transport de marchandises en ce qui concerne les aspects suivants : identification d'actions potentielles à inclure dans les Plans conjoints d'intervention ; identification des interventions infrastructurelles au soutien des Plans d'action. Dans le cas de Circumvectio, l'étude s'est concentrée sur le fonctionnement d'une *plateforme de gestion des zones de transbordement* (CAMP), pouvant également faire office de *guichet unique logistique* pour une chaîne logistique intégrée et *dématérialisée*. Dans le cas de Go Smart Med, des essais en mer ont été réalisés à travers la mise en place d'une plateforme web qui permet à l'utilisateur de mieux planifier son transport compte tenu de toutes les options de voyage disponibles. Quant au projet Easy log, celui-ci a effectué une reconnaissance de modèles, outils et expériences d'entreposage de données (DW), TIC, Business Intelligence (BI) applicables dans les processus du domaine du projet.

Dans le cas de Nectemus, un tableau de bord d'interventions a été élaboré selon des lignes analytiques, donnant lieu à un plan d'action conjoint visant à adopter une approche globale de la mobilité des passagers. Le cluster est complété par une intervention axée sur les îles, visant à optimiser les relations entre la Corse, la Sardaigne et l'île d'Elbe à travers la création d'un groupement européen de coopération territoriale (GECT).

Le tableau 2 présente quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « Promotion des connexions pour réduire les distance » avec le type d'output défini par le Programme.

Tableau\_2 Cartographie des outputs/réalisations qui peuvent être capitalisés dans le cluster « Promotion des connexions pour réduire les distances ».

<b>Outputs/Réalisations</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Plan d'action conjoint pour l'identification des goulets d'étranglement dans les interconnexions maritimes de passagers dans la zone de coopération, notamment entre les ports continentaux et les deux îles de la Sardaigne et de la Corse.</i>	<i>Actions de gouvernance (trafic de passagers)</i>	<i>NECTEMUS</i>
<i>Tableau de bord d'interventions (guide analytique) sur les interventions conjointes réalisées sur le segment passagers et complémentaires aux nœuds secondaires et tertiaires du RTE-T présents dans la zone de programmation.</i>	<i>Étude (trafic de passagers)</i>	<i>NECTEMUS</i>
<i>Étude de la gouvernance stratégique visant à coordonner les connexions entre les ports appartenant au réseau Central (Gênes, Livourne, Cagliari, Palerme) et les ports appartenant au réseau Global (Toulon, Bastia)</i>	<i>Actions de gouvernance (trafic de marchandises)</i>	<i>GO SMART MED</i>
<i>Base de données mise à jour du système d'offre et de demande de fret maritime au sein de la zone de coopération</i>	<i>Étude (trafic de marchandises)</i>	<i>GO SMART MED</i>
<i>Étude de la structure et du fonctionnement d'une plateforme de gestion des zones de transbordement (Cross-boarding Area Management Platform - CAMP)</i>	<i>Expérimentation/ numérisation (trafic de marchandises)</i>	<i>CIRCUMVECTIO</i>
<i>Essai en mer d'un système de traçabilité des marchandises visant à évaluer la fiabilité d'un service de suivi GSM combiné à des données navales AIS, à même de permettre à l'utilisateur du nouveau système de transport optimisé de suivre sa cargaison du point de départ jusqu'à la destination finale</i>	<i>Expérimentation/ numérisation (trafic de marchandises)</i>	<i>GO SMART MED</i>
<i>Plateforme web en tant qu'outil d'aide pour l'utilisation des nouveaux services de transport intégrés. La plateforme permet à l'utilisateur de planifier au mieux son transport compte tenu de toutes les options de voyage disponibles.</i>	<i>Expérimentation/ numérisation (trafic de marchandises)</i>	<i>GO SMART MED</i>
<i>Système TIC pour la gestion optimisée des flux d'informations et procéduraux entre les opérateurs de la chaîne logistique portuaire transfrontalière</i>	<i>Expérimentation/ numérisation (trafic de marchandises)</i>	<i>EASYLOG</i>
<i>GECT - Groupement européen de coopération territoriale (et actions préparatoires, analyse des infrastructures, analyse des interactions, faisabilité de la continuité territoriale entre les îles)</i>	<i>Actions de gouvernance</i>	<i>GECT GEECCT-ILES</i>

## 2. Mobilité intermodale interrégionale

Projets : MOBIMART, MOBIMART PLUS

Sur le front de la mobilité intelligente transfrontalière des passagers, le Programme contribue à l'élargissement des plateformes intégrées TIC d'infomobilité (systèmes de transport intelligents -ITS-) déjà mises en œuvre au cours de la programmation précédente (par exemple, avec les projets 3i et 3i plus). Les projets financés contribuent à systématiser les services déjà opérationnels pour le transport multimodal dans les différents territoires de la zone de coopération, dans le but de faciliter l'accès à l'information et la mobilité pour les utilisateurs (citoyens, touristes et navetteurs) se déplaçant au sein de la zone de coopération. Les projets ont été réalisés dans deux domaines : i. celui de la conception et du développement de protocoles, procédures et méthodologies pour assurer l'interopérabilité entre les services, en tenant compte des réglementations régionales et nationales et des normes adoptées par les plateformes existantes ; ii. celui de la conception, du développement et de la mise en œuvre d'outils innovants : planificateur de voyage, services d'infomobilité, tarification et billetterie intégrées (y compris la possibilité de mener des expérimentations et projets pilotes).

Le tableau 3 contient quelques exemples de réalisations mises en place au sein du cluster « *Mobilité intermodale interrégionale* » avec le type d'output défini par le Programme.

Tableau\_3 Cartographie des outputs/réalisations pouvant être capitalisés dans le cluster « *Mobilité intermodale interrégionale* »

<b>Outputs/Réalisations</b>	<b>Typologie</b>	<b>Projet</b>
<i>Planificateur de voyage – outil intégré pour planifier les voyages de... à... dans la zone de coopération</i>	<i>Infrastructure numérique</i>	<i>MOBIMART</i>
<i>Étude de faisabilité sur la tarification et billetterie intégrée des services de transport de passagers de la zone de coopération</i>	<i>Étude</i>	<i>MOBIMART PLUS</i>
<i>Expérimentation sur la billetterie intégrée</i>	<i>Projet pilote</i>	<i>MOBIMART PLUS</i>

## Réalisations phares

### 1. Promotion des connexions pour réduire les distances

#### 1) Coordination du trafic de marchandises - Base de données mise à jour du système d'offre et de demande du fret maritime - CAMP (Cross-boarding Area Management Platform) – Plateforme web pour la gestion des flux d'informations

Projets : CIRCUMVECTIO – GO SMART MED – EASY LOG

Les projets ont proposé une série d'études (de faisabilité) afin de définir un système de *gouvernance* et un plan d'action commun, visant tous deux à une utilisation optimale des informations disponibles en termes de trafic de marchandises, en tirant profit des technologies et de la numérisation. La première réalisation phare est l'étude de faisabilité pour la mise en place d'une *plateforme de gestion des zones de transbordement* (CAMP) qui intègre un *réseau* de plateformes déjà existantes, afin de les rendre interopérables, au profit des *expéditeurs* et des acteurs de la chaîne logistique en général. La plateforme, pour ainsi dire « de convergence », faciliterait la gestion des flux d'information et financiers liés à la manutention du fret, tout en conservant l'autonomie de gestion des bases de données individuelles qui alimentent la CAMP. En plus de cet outil, une étude de faisabilité a été réalisée par le projet Go Smart Med qui a consisté à vérifier le degré d'efficacité d'un nouveau système de réseau optimisé pour la coordination des services de transport maritime existants de marchandises par roulier et conteneur (plus précisément, afin de coordonner les liaisons entre les ports du réseau central (Gênes, Livourne, Cagliari, Palerme) et les ports du réseau global (Toulon, Bastia). Enfin, il convient de mentionner i. l'expérimentation en mer d'un système de traçabilité des marchandises visant à évaluer la fiabilité d'un service de suivi GSM combiné à des données navales AIS permettant à l'utilisateur de suivre sa cargaison du point de départ jusqu'à la destination finale ; ii. la mise en place d'une plateforme web comme outil d'aide à l'utilisation des nouveaux services de transport intégrés permettant à l'utilisateur de planifier au mieux son transport compte tenu de toutes les options de voyage disponibles.

Dans tous les cas, l'analyse et la simulation des avantages découlant de l'utilisation des solutions proposées ont été réalisées.

#### 2) Trafic de passagers – Plan d'action conjoint transfrontalier (PdACT)

Projet : NECTEMUS

Le plan d'action conjoint transfrontalier (PdACT) constitue un cadre conceptuel et opérationnel qui apporte une valeur ajoutée aux actions locales envisagées par les partenaires du projet et coordonne leur impact sur le réseau transfrontalier des services aux passagers. Le PdACT : i) met l'accent sur l'expérience des passagers tout au long de la chaîne intermodale de transport maritime de la zone de coopération ; ii) met en place des actions pour respecter les droits des passagers ; iii) crée les conditions préalables à l'amélioration des situations locales et de la qualité des services proposés. Le PdACT conduit à la structuration d'une Charte des services du passager transfrontalier maritime IT-FR et identifie les outils indispensables à la réalisation des objectifs de la Charte. Il est structuré en 6 composantes qui reprennent les différents aspects allant des droits du passager au Système d'information territoriale transfrontalière (SITT), en passant par la Plateforme technologique transfrontalière de suivi (PTTM) des activités réalisées dans les nœuds d'échange terre/mer ; aux exigences de nature infrastructurelle (Actions locales cohérentes avec les objectifs du PdACT). Les différentes actions sont encadrées dans un tableau de bord identifié pour coordonner et gérer dans le temps les actions définies pour améliorer les connexions aux nœuds du réseau RTE-T. Chaque

partenaire s'est engagé à mettre en œuvre le PdACT avec une indication des interventions opérationnelles pouvant provenir de chaque territoire.

### **3) GECT - Îles (Groupement européen de coopération territoriale)**

Projet GEECCTT-Îles

GEECCTT-Îles a réalisé l'outil pour gérer de façon conjointe les services transfrontaliers de transport pour les îles (Corse et Sardaigne en premier lieu, puis Elbe) : le « GECT Îles », organisme commun de la Collectivité de Corse et de l'Office des transports de la Corse et la Région Sardaigne. Le GECT, soit groupement européen de coopération territoriale, est le moyen le plus avancé qui permet aux régions européennes de collaborer au-delà des frontières nationales afin de résoudre les problèmes et accroître la cohésion des communautés limitrophes. La procédure de constitution du GECT Îles a été officiellement lancée avec le dépôt de la demande auprès du préfet de Corse.

Le partenariat a adopté une approche fondée sur la connaissance en appliquant une méthode ascendante coordonnée innovante, en coconcevant l'architecture et les rôles au sein du GECT, en menant conjointement des négociations institutionnelles nationales et européennes. En collaboration avec les partenaires de la Ligurie, de la Toscane, du PACA-Var, sur la base d'études sur l'état des lieux, des priorités sociales et des filières économiques, a été élaboré le plan des lignes Propriano-Porto Torres, et S. Teresa Gallura-Boniface à établir de manière permanente. Pour celles-ci, des appels d'offres de service public ont été lancés qui permettent d'activer temporairement les liaisons même en période hivernale. L'intégration avec les services aériens de courte distance entre les îles a également été étudiée. Le GECT est né dans une perspective de durabilité à travers la gestion de la continuité territoriale transfrontalière, à commencer par la prise en charge de la gestion conjointe des liaisons provisoires.

Le résultat global est que désormais la Corse, la Sardaigne (et à l'avenir l'île d'Elbe) sont plus proches les unes des autres et du continent, les liens entre les populations sont enfin plus faciles, et un pôle a été créé au centre de la mer Tyrrhénienne du nord, à même d'étendre logiquement et utilement l'effet des réseaux de communication européens RTE-T.

POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS :

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

## **2. Mobilité intermodale interrégionale**

### **1) Service de *planification de voyages* multimodal pour l'ensemble de la zone de coopération – Hypothèse de billetterie intégrée**

Projets : MOBIMART, MOBIMART PLUS

Il s'agit d'un service qui considère le voyage/déplacement d'un point de vue général (à savoir du point de départ au point d'arrivée, indépendamment du moyen de transport utilisé et des caractéristiques du territoire, qu'il s'agisse d'une île ou du continent). Le service permet aux utilisateurs intéressés de planifier leur



voyage, en obtenant des solutions avec tous les transporteurs depuis n'importe quel endroit de la zone de coopération vers un autre endroit. La réalisation a nécessité tout d'abord la définition et l'adoption de normes communes pour l'échange de données et l'interopérabilité des services (horaires et itinéraires de transport, informations en temps réel sur les dysfonctionnements et problèmes). En plus du *planificateur de voyage*, il existe un service d'information en temps réel sur la situation des transports et de la mobilité, mis à disposition des utilisateurs au moyen d'applications et d'outils directement développés par les partenaires du projet.

L'évolution naturelle de ce service est la possibilité d'une tarification et d'une billetterie intégrées des services de transport présents dans la zone de coopération, qui fait l'objet d'une expérimentation au sein du projet Mobimart plus.

### POSSIBLES DÉVELOPPEMENTS

Possibles connexions supplémentaires avec d'autres moyens non impliqués dans les projets ou avec une zone plus large tout en restant dans la zone de coopération du Programme.

## 3.Synthèse des bonnes pratiques

Les descriptions brièvement décrites permettent d'identifier parmi les bonnes pratiques certains **aspects essentiels** :

a) Le **caractère transfrontalier** est un élément clé de la gestion de la mobilité dans la zone de coopération. La fragmentation actuelle du système de transport dans la zone a un impact sur l'accessibilité territoriale et augmente les coûts logistiques, ce qui se traduit par un niveau de compétitivité plus faible. À titre d'exemple, il importe d'indiquer les bonnes pratiques du projet EasyLog qui, dans l'ensemble, conçoit, développe et met en œuvre un système TIC innovant pour une gestion optimisée des flux d'informations et procéduraux entre les opérateurs de la chaîne logistique portuaire transfrontalière. Le résultat est une amélioration de la mobilité des marchandises roulantes entre les régions transfrontalières en exploitant les technologies TIC pour augmenter les prestations de la chaîne de transport multimodal et la qualité globale des services portuaires fournis par les régions partenaires en vue d'accroître l'efficacité des connexions avec les réseaux RTE-T.

b) Les **actions de gouvernance commune** représentent l'approche nécessaire pour identifier des solutions efficaces et durables, compte tenu de l'ampleur des problèmes et de l'inefficacité des réponses locales en matière de mobilité intermodale et interrégionale. La compétitivité de la zone souffrirait également du manque d'intégration entre les systèmes de transport maritime et routier (qui présente de graves goulots d'étranglement du réseau à proximité des principaux nœuds).

c) Les outputs ont mobilisé des **acteurs majeurs** dans leur mise en œuvre avec une vision de système, apportant une contribution scientifique à leur validité et à leur capitalisation conséquente, particulièrement nécessaire dans la gestion des urgences. La zone d'action a concerné 18 ports, 8 aéroports et 2 plateformes rail-route (*rail-road terminals*)

### **Construire le catalogue des bonnes pratiques !**

Afin d'avoir un aperçu plus complet des bonnes pratiques de chaque cluster, nous vous demandons de bien vouloir remplir la fiche suivante pour chaque bonne pratique d'intérêt.

Dans ce contexte, les bonnes pratiques désignent tous les outputs de projet ou des projets pilotes susceptibles d'intéresser d'autres acteurs de la zone de coopération.

***Attention ! Notre première cartographie n'est pas exhaustive, c'est pourquoi d'autres bonnes pratiques qui n'auraient pas été mentionnées dans les tableaux et 2,3 de ce document sont également admises.***

## CAPITALISATION DE BONNES PRATIQUES

Pôle thématique « Promotion des connexions pour réduire les distances »

Identification des bonnes pratiques pour la construction d'un catalogue du Programme

### Remarque pour le renseignement de la fiche :

Utilisez un tableau pour chaque output.

Ce modèle doit être complété par le responsable de l'output décrit (ou, en tout cas, par le partenaire qui le connaît le mieux) et pas nécessairement par le Chef de file du projet.

Il est très important de fournir les données dans une optique de « bonne pratique pour les non-spécialistes », c'est-à-dire en ne tenant pour acquis aucun élément qui pourrait davantage décrire l'output en question.

Attention !

Les bonnes pratiques non transmises par l'intermédiaire de ces fiches ne seront pas ajoutées au Catalogue du Programme ni à la bibliothèque qui sera disponible sur le site web.

### Identification de la bonne pratique

<b>Intitulé du Projet</b>	
<b>Intitulé de l'output</b>	
<b>Cluster</b> (sélectionner)	1. Promotion des connexions pour réduire les distances 2. Modalité intermodale interrégionale
<b>Mots-clés</b> (veuillez indiquer 3 mots qui caractérisent l'output)	
<b>Typologie</b>	1. Action de gouvernance 2. Infrastructure numérique 3. Expérimentation/numérisation 4. Étude/Formation
<b>Description</b> (Max. 8 lignes)	
<b>Localisation de l'output</b>	
<b>Pourquoi l'output peut être intéressant pour d'autres acteurs ?</b> (Thème stratégique pour le territoire, thème prioritaire pour l'UE, réponse innovante, etc.)	
<b>Avez-vous des éléments externes de validation ?</b> (évaluation qui atteste de la qualité de l'output en termes d'impact ou de valeur ajoutée pour les groupes cibles ?)	
<b>Conditions pour la réutilisation de l'output</b> (compétences spécifiques, formation, etc.)	
<b>Accessibilité</b>	

(veuillez indiquer le lien exact où télécharger l'output)	
---	--