

*La Cooperazione al cuore
del Mediterraneo*



*La Coopération au coeur
de la Méditerranée*

Capitalisation des résultats du Programme Opérationnel Italie-France 2007-2013

Cluster Accessibilité

Livourne, 25 juin 2013

Compte-rendu de l'animateur Federico Bussi
avec les contributions de l'expert Sara Nourbakhsh



Le séminaire de capitalisation du cluster « accessibilité » du Programme Italie/France Maritime 2007-2013 s'est déroulé selon le programme ci-dessous :

09h30- 10h00	Accueil des participants
10h00- 10h30	Introduction Présentation du processus de capitalisation -AGU Présentation du travail mené et de la journée de travail- AGU Présentation du groupe de travail -Expert méthodologue, Lemana Srl
10h30- 13h00	Capitaliser nos expériences : les bonnes pratiques du PO Maritime 2007-2013 Présentation de la session- Animateur Federico Bussi Photographie du cluster : présentation et discussion- Expert Sara Nourbakhsh L'identification des bonnes pratiques : session participative
14h00- 16h00	Capitaliser pour le futur : première consultation sur Maritime 2014-2020 Récapitulation du travail effectué et présentation des activités de la session- Animateur Federico Bussi Les défis de la programmation 2014-2020 et anticipation des objectifs du futur programme- AGU Contributions aux travaux de la <i>Task Force</i> Maritime 2014-2020 : session participative
16h00- 16h30	Conclusions Récapitulation des outputs et confrontation sur les résultats de la journée <i>Prochaines étapes</i>

Ce compte-rendu constitue la synthèse de la discussion des deux sessions participatives menées par l'animateur: celle du matin intitulée « Capitaliser nos expériences: les bonnes pratiques du PO Maritime 2007-2013 » et celle de l'après-midi intitulée « Capitaliser pour le futur : première consultation sur Maritime 2014-2020 ».

Session 1 Capitaliser nos expériences: les bonnes pratiques du PO Maritime 2007-2013

Au cours de cette séance plénière, l'animateur a invité les porteurs des projets à indiquer les principaux facteurs de succès et les principaux points critiques par rapport à quatre « dimensions exemplaires » ou critères:

- implication des acteurs-clés du territoire,
- impact sur le territoire des actions des projets,
- pérennité, c'est-à-dire la prise en charge des actions du projet par les autorités locales ou par les acteurs privés,
- innovation.

Selon la méthode participative adoptée au cours du séminaire, les participants ont indiqué leurs réponses sur des fiches et les ont clarifiées à l'oral. Le résultat final du travail est reporté dans le tableau 1.

Ci-dessous vous trouverez une synthèse des idées fournies par les porteurs de projets.

Concernant la dimension liée à l'**implication des acteurs-clés**, le projet TPE (Tourisme Ports Environnement) cite parmi ses objectifs celui de renforcer la collaboration, par le biais de la création d'un réseau entre les gestionnaires des ports de plaisance de la même région et des différentes régions de l'espace de coopération dans le but de proposer et diffuser des pratiques durables de gestion des ports afin de maximiser le développement touristique.

L'expérience de ce projet démontre que la création d'un réseau est plus facile pour les ports de plaisance traditionnels (avec un seul gestionnaire pour tous les services) que dans les ports où le gestionnaire ne gère que le mouillage et les autres services sont assurés par d'autres opérateurs privés.

Grâce au projet TPE le réseau entre les gestionnaires des ports de plaisance au niveau régional a très bien fonctionné : les responsables des ports ont continué à se réunir même au delà des activités du projet.

Le projet a donc eu le mérite de parvenir à impliquer de nouveaux acteurs-clés du territoire, en plus des habituels. On note cependant la difficulté à faire participer des acteurs privés commerciaux.

Pour d'autres projets, l'implication des acteurs privés, comme dans le cadre du projet IN.PORTO, a conduit à de notables bénéfices, menant à la réalisation de nouvelles lignes de connexion entre le sud de la Corse et le nord de la Sardaigne.

En ce qui concerne le projet PIMEX, visant à favoriser les exportations des PME, les expériences les plus performantes ont eu lieu lorsque les élus consulaires (Chambre de Commerce) ont été impliqués activement dans le projet (http://www.pimex-2013.eu/index.php?option=com_docman&Itemid=3&lang=fr). Dans ce cas précis, les mêmes entrepreneurs ont été objet d'actions de sensibilisation sur un aspect-clé du transport en Corse: l'actuelle prévalence du transport des marchandises vers le port de Marseille, lorsqu'il serait plus profitable de relier les ports corses à Livourne ou Gênes, par exemple.

Les porteurs de projets ont souligné qu'en général les acteurs publics et privés au niveau local n'ont pas conscience et ne disposent pas d'information sur les programmes communautaires. Il serait opportun de sensibiliser les administrateurs et le public en général sur les bénéfices que

ces programmes génèrent dans la vie quotidienne des citoyens. L'implication de personnes non-spécialistes dans le domaine des projets européens, tant dans les administrations que dans des organismes privés, est un point critique pour la conduction et la bonne réussite des projets.

Le projet NO FAR ACCESS à indiqué en tant que « bonne pratique » la réalisation des services de transport pour des catégories défavorisées, en impliquant les administrations locales et les entreprises de transport (http://www.nofaraccess.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=2&lang=fr);

dans ce contexte, la collaboration des associations de personnes handicapées et des services sociaux a été fondamentale pour effectuer une analyse soignée des besoins des bénéficiaires et donc pour la réussite du projet.

D'autres projets du PO Maritime, comme 3i et 3iPLUS, ont créé des bases de données qui, par la suite, ont été importées et utilisées par les moteurs de recherche les plus connus d'Internet (ex. Google) et ce, grâce à l'implication des entreprises de transport public qui ont fourni les données.

En général, les participants soulignent l'importance de renforcer la dimension de coopération transfrontalière dans le prochain programme. On constate, en fait, un déséquilibre dans le degré de coopération entre les acteurs publics et privés.

Par rapport à l'**impact sur le territoire**, les participants au séminaire ont indiqué deux éléments fondamentaux :

- la réalisation de produits/dispositifs physiques qui resteront au service des usagers (ex. panneau d'affichage communs avec symboles ISO pour réduire les risques de la baignade, avec l'implication des gestionnaires des aires balnéaires- PERLA www.progettoperla.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=71&Itemid=49&lang=fr);
- une meilleure diffusion de l'information liée au secteur des transports, plus pratique à utiliser pour les usagers locaux et les touristes.

Toutefois, il a été difficile, selon les porteurs, d'évaluer de manière efficace le véritable impact au niveau territorial: les effets finaux d'actions telles que la création de réseaux ou la recherche sont souvent difficiles à démontrer de façon claire. Il serait utile de mettre en place un dispositif structuré et concret pour expliciter les bénéfices générés sur le territoire.

Il apparaît difficile de mener des initiatives ayant un réel impact au niveau transfrontalier. Le projet en cours INNAUTIC essaie d'aller dans cette direction, mais les projets déjà menés ont principalement une visibilité locale, même s'ils sont localement présents dans plusieurs régions de l'espace concerné. Le défi est donc de parvenir à instaurer une sorte de « réseau » entre les différentes initiatives afin de faire émerger une valeur ajoutée transfrontalière pour chaque projet.

En ce qui concerne la **pérennité**, les « bonnes pratiques » indiquées par les participants ont été de trois sortes :

- le renforcement des partenariats (à la fois locaux et transfrontaliers) au-delà de la vie des projets : création de nouveaux échanges commerciaux et de nouvelles activités commerciales grâce aux contacts entre entreprises de différentes régions, conscience de l'impact des actions sur l'environnement ;
- la création de dispositifs et produits (recherches, études, bases de données) qui restent

disponibles pour le territoire : uniformisation de certaines procédures entre les différents sujets impliqués dans le projet, mise à jour permanente et diffusion des informations recueillies;

- l'insertion des résultats des projets dans la programmation régionale (« *mainstreaming* »).

Les principales « bonnes pratiques » mentionnées par les porteurs en termes d'innovation ont été les suivantes :

- l'expérimentation de nouvelles modalités de transport efficaces et insérées dans la programmation ;
- la réalisation de nouveaux services de transport, en particulier en faveur des groupes défavorisés ;
- la mise à jour et la création de systèmes d'infos pour supporter le secteur des transports.

→ pour aller plus loin...

www.pimex-2013.eu

www.nofaraccess.eu

www.progettoperla.eu

www.innautic.com/presentation

Dans le tableau suivant sont énumérés les éléments de succès et les faiblesses des projets, comme indiqués par les bénéficiaires pendant le séminaire. Les dimensions-clés intéressées sont quatre: la participation des stakeholders de référence, les effets sur le territoire, la pérennité des actions proposées (dans le sens d'une consolidation du réseau institutionnel) et l'approche innovante des initiatives.

Tableau 1 Facteurs de succès et points critiques du PO Maritime 2007-2013

FACTEURS DE SUCCES			
Acteurs-clé	Impact sur le territoire	Pérennité	Innovation
Développement du sentiment d'appartenance à l'UE et conscience des opportunités qui en découlent	Panneaux d'affichage communs avec symboles ISO pour réduire les risques de la baignade	Consolidation du partenariat PIMEX	Expérimentation et structuration de nouveaux modes de transport (PERLA)
Implication concrète des élus consulaires (TPE)	Meilleure diffusion de l'information liée au transport	Amélioration des échanges commerciaux PIMEX	Équipement des plages pour les groupes défavorisés (NO FAR ACCESS)

Implication des élus consulaires (PIMEX)		TPE: prise en compte durabilité plaisance, impulsion pour des nouveaux projets, connaissance acteurs	Transport à la demande
Création réseau solide de partenaires sur des idées concrètes		Création d'un nouvel instrument et de nouvelles études	Modernisation des supports d'information liés au transport
Implication des acteurs économiques (chefs d'entreprises) PIMEX		Projet inséré dans la programmation	Expérimentation de systèmes à la demande innovants
Accessibilité aux personnes défavorisées en périphérie grâce aux services de transport		Uniformité des procédures entre les ports	Amélioration de la perception de sécurité
Implication des acteurs locaux (p.ex. Agences de Transport et Communes)		Mise à jour des informations	
		Mise à jour et diffusion des informations au public	
POINTS CRITIQUES			
Acteurs-clés	Impact sur le territoire	Pérennité	Innovation
Implication de sujets inexpérimentés dans la gestion de projets communautaires (SIC)	Faible capacité d'évaluer les impacts concrets(TPE)	Projet terminé avec la fin du financement (manque de volonté politique)	Répliquabilité
Difficulté dans l'implication de la ville (PIMEX)	Vision limitée au milieu local	Non-connaissance et non-conscience des financements et du fonctionnement des projets communautaires de la part des administrations publiques	
Faible conscience au sein des organismes	Création d'initiatives avec un réel impact	Déséquilibre coopération (différent	

de la capacité innovante des projets européens	territorial (INNAUTIC)	potentiel) PIMEX	
Difficulté pour impliquer des acteurs privés commerciaux (TPE)			
Frontière avec d'autres projets, gouvernance transfrontalière, absence d'acteurs clefs du territoire			

Pour résumer, l'identification des bonnes pratiques au sein du PO Maritime repose sur:

- L'implication des acteurs privés intéressés au développement des projets, avant tout par l'intermédiaire des Chambres de Commerce; ceci est sans aucun doute un résultat notable puisque l'interaction entre les acteurs publics et privés permet d'orienter les actions du projet vers une application concrète;
- Les projets qui ont eu de bons résultats sont ceux où ont été impliqués les acteurs clés présents sur le territoire, les associations, les services sociaux, les entreprises de transport public ;
- L'intégration des activités du projet dans la programmation locale permet le renforcement et le maintien des actions, une fois le projet terminé.

Par ailleurs, les points critiques mentionnés suggèrent de :

- Créer un "réseau d'actions" sur le territoire qui implique toutes les régions du programme;
- Effectuer une analyse précise de la situation présente en ce qui concerne les produits réalisés, afin d'éviter les répétitions et permettre la création de valeur ajoutée.

Session 2 Capitaliser pour le futur: première consultation sur Maritime 2014-2020

Au cours de cette deuxième session, l'animateur a invité les porteurs de projets à suggérer - dans le cadre des deux priorités d'investissement liées au thème de l'accessibilité et à ce jour retenues par la *Task Force* du Programme Maritime 2014-2020, c'est-à-dire la priorité 7B « Renforcer la mobilité régionale à travers la connexion aux nœuds secondaires et tertiaires aux infrastructures TEN-T, y compris les nœuds intermodaux » et la 7C « Développement et amélioration des systèmes de transport durable à faible émission de charbon »- des exemples d'actions, de territoires et de bénéficiaires.

A ce sujet, les experts de l'AGU ont d'abord expliqué plus en détail les deux priorités d'investissement (7B centré sur la mobilité régionale et 7C sur la mobilité durable) et par la suite l'animateur a invité les participants à utiliser les fiches pour exprimer leurs considérations. Les propositions obtenues sont récapitulées dans les tableaux 2 et 3.

Ci-dessous vous trouverez une synthèse des contributions fournies à ce propos par les porteurs de projets.

Concernant la **priorité d'investissement 7B (Renforcer la mobilité régionale à travers la connexion aux nœuds secondaires et tertiaires aux infrastructures TEN-T, y compris les nœuds intermodaux)**, les typologies d'actions envisagées par les porteurs ont été de trois types :

- actions qui concernent les modalités de transport intermodal: dans ce groupe les propositions ont concerné, d'une part, l'optimisation des différentes solutions de transport (systèmes de cabotage, coordination des horaires des différents moyens de transport) et d'autre part l'adaptation des réseaux aux nœuds structurels pour réduire le gap entre le Nord et le Sud de l'Europe et augmenter la compétitivité du territoire;
- amélioration des connexions, surtout en ce qui concerne les liaisons entre les îles et à l'intérieur des îles, notamment par voie maritime, et l'optimisation du transport intermodal en particulier au niveau de l'interaction ports-villes ;
- application des TIC au secteur des transports: cette application peut créer une majeure fluidité et efficacité à la fois pour les entreprises et les usagers finaux.

Tableau 2 *Suggestions pour le futur Programme Maritime 2014-2020 sur la priorité d'investissement 7B*

Actions de transport intermodale	Amélioration des connexions	Application des TIC aux transports
Système de cabotage	Amélioration des liens entre les îles	Fluidité à travers l'introduction massive des TIC
Horaires intégrés entre les différents modes de transport	Liens maritimes entre les ports principaux de la Sardaigne	Création d'une plate-forme unique intégrée pour tous les modes de transport

Adaptation des nœuds structurels pour diminuer le gap entre Nord et Sud de l'Europe	Amélioration du transport multimodal et de l'interaction ports/villes	PORTEURS DE PROJETS : Régions
BENEFICIAIRES FINAUX: Citoyens, touristes, PME		
TERRITOIRES OU SECTEURS SPECIFIQUES: Transport maritime et multimodal		TERRITOIRES OU SECTEURS SPECIFIQUES : tous
PROMOTEURS DES PROJETS : Acteurs publics et privés (Provinces, Autorités portuaires, Capitaineries de ports, Compagnies de navigation, Entreprises TPL)		

Concernant la priorité d'investissement 7C (« Transport durable »), les participants ont indiqué les deux typologies d'actions suivantes :

- systèmes de transport durable (« doux ») : l'objectif de ces actions est de réduire l'impact environnemental des transports, par exemple la transférabilité de la terre à la mer des marchandises et des personnes (Autoroutes de la Mer) ;
- services de transport durable pour groupes spécifiques : par exemple l'amélioration de l'accessibilité piétonnière dans les ports et les villes ainsi que le développement des stations libre-service de vélos à assistance électrique ou le développement des moteurs à gaz ou de nouveaux matériaux pour les bateaux ; une idée à cet égard est la création d'un système de compétitivité entre les ports basé sur des critères environnementaux (« Labelling »).

Tableau 3 Suggestions pour le futur Programme Maritime 2014-2020 sur la priorité d'investissement 7C

Systèmes de transport durable	Services de transport durable pour des groupes spécifiques
Transférabilité de la terre à la mer des marchandises et des personnes (Autoroutes de la Mer)	Amélioration de l'accessibilité piétonnière
Transport multimodal en continuité terre/mer fer/gomme/avion	Développement stations libre-service vélos à assistance électrique dans le centre des villes pour développer zones piétonnes
	Compétitivité Ports de Plaisance grâce aux critères environnementaux
	Développement de l'utilisation des moteurs à gaz (bateaux)
	Benchmarking avec d'autres secteurs pour réduire le gap digital (es. matériaux)

L'indication générale pour la programmation future est celle d'éviter la multiplication des projets sur des thèmes et produits similaires. Il s'agira de penser à des projets qui proposent des politiques d'intégration et d'homogénéisation des niveaux d'information sur le territoire, organisant ainsi la grande quantité de données déjà actuellement disponibles.

Dans le domaine de la mobilité, il manque des politiques au niveau régional permettant l'utilisation des données récoltées dans les nombreuses banques de données, d'une part pour fournir aux différentes catégories d'utilisateurs une information homogène et non contradictoire sur l'ensemble du territoire par les services de transport et, d'autre part, pour réaliser une planification des services qui intègre et coordonne les services et les horaires présents sur le territoire.

Les actions pour la nouvelle programmation doivent donc conduire à l'implication active des administrations, surtout au niveau régional, pour proposer des politiques de gouvernance des systèmes de transport et des informations partagées sur l'ensemble du territoire, définissant les services, les horaires intégrés mais également les propriétaires des données.