



MARITTIMO - IT FR - MARITIME  
TOSCANA - LIGURIA - SARDEGNA - CORSE

Allegato 3

TERMES DE REFERENCE  
POUR LE PROJET STRATEGIQUE  
RESEAU DE L'INFOMOBILITE

rev2\_0\_030810\_FR

## SOMMAIRE

A) DESCRIPTION ET JUSTIFICATION .....	3
A.1 Ce qui est prévu par le tableau logique du PO et les logiques d'analyse et objectifs du PO repris par le Projet Stratégique.....	3
Toscane .....	4
Ligurie.....	4
Sardaigne.....	4
A.2 Ce que prévoit l'analyse du contexte à propos du thème prioritaire du Projet Stratégique.....	5
A.3 Besoins et problèmes pour lesquels le Projet Stratégique offre des solutions ..	6
a. Points de force valorisés par le Projet Stratégique: .....	6
b. Points faibles sur lesquels le Projet Stratégique intervient:.....	7
c. Besoins sur lesquels intervient le Projet Stratégique:.....	7
B) OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS.....	8
B.1 Objectif général.....	8
B.2 Objectifs spécifiques.....	8
B.3 Résultats attendus .....	9
B. 5 Activités prévues.....	10
C) CARACTERISTIQUES DE DURABILITE DU PROJET .....	10
D) PARTENARIAT .....	11
D.1 Le Comité de Pilotage.....	11
D.2 Le Partenariat de Projet Élargi.....	11
D.3 Partenaires potentiels de projet .....	11
D.4 Partenariat Territorial Pertinent .....	12

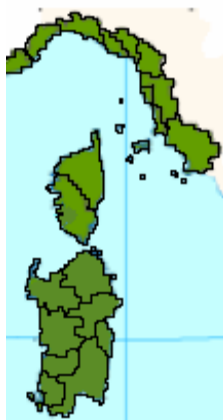
## A) DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

### A.1 Ce qui est prévu par le tableau logique du PO et les logiques d'analyse et objectifs du PO repris par le Projet Stratégique

La zone territoriale transfrontalière du "Programme de coopération territoriale transfrontalière Italie/France "Maritime" 2007-2013, a parmi ses objectifs le développement de réseaux entre les institutions et organismes appartenant au partenariat économique et social, dans le but d'améliorer la compétitivité du système et la coopération entre les différents acteurs de la zone transfrontière.

Les caractéristiques et le potentiel de la zone de coopération sont les suivants:

1. un espace maritime équipé en infrastructures importantes dans le secteur des transports,
2. un réseau de systèmes locaux d'entreprises parmi les plus dynamiques de l'Europe méridionale,
3. un environnement naturel d'intérêt mondial,
4. un secteur touristique qui représente une partie importante des économies régionales et qui est susceptible de développements importants.



Les ports et les aéroports de la zone transfrontalière attirent, outre le trafic des marchandises, aussi un flux touristique important lié à la présence de ressources culturelles et naturelles au long des côtes ainsi que dans les zones de l'arrière-pays.

La zone de coopération entière possède un patri moine naturel important, un système de parcs, zones protégées et réserves naturelles entraînant, notamment en ce qui concerne le trafic passagers maritime et aérien un caractère de fort saisonnalité pendant la saison estivale.

Le projet Stratégique s'encadre en particulier dans les contenus et les objectifs de l'Axe prioritaire 1 « Accessibilité et réseaux de communication » et est cohérent avec les priorités transversales « Environnement et Développement durable », « Egalité des chances » et « Emploi ».

Les projets stratégiques réalisés dans ce domaine devront également tenir compte des lignes de programmation formulées par les différentes Régions de la zone et faire en sorte que les interventions soient complémentaires ou additionnelles par rapport à ces lignes en évitant le double emploi.

#### Toscane

POR FESR Axe 4 «Accessibilité aux services de transport et de TLC» - «Réalisation d'une infrastructure d'information géographique pour l'accessibilité i-mobility»

PRS 2006-2010 PIR 1.7 «Accessibilité territoriale, mobilité intégrée» et leurs objectifs spécifiques et les instruments de mise en oeuvre au niveau régional.

#### Ligurie

POR FESR Axe 3 –«Développement urbain» – «Consolidation de l'accès aux services de transport».

DSR «Compétitivité du système économique» – «Compétitivité du système environnement et territoire» et leurs objectifs spécifiques.

#### Sardaigne

Le PO FEDER 2007-2013 Axe 5 – "Développement urbain" prévoit l'Objectif spécifique 5.1.1 Optimiser la mobilité durable, le réseau des liaisons et des services d'accès, en améliorant la mobilité urbaine durable, des réseaux d'accès aux nœuds portuaires et aéroportuaires et à la rationalisation des traites les plus congestionnées à haute niveau d'accident. Il est souhaitée également la promotion de l'intermodalité des passagers et des marchandises par le biais d'interventions coordonnées urbanistiques (création de parkings d'échange, pistes cyclables, infrastructures pour l'utilisation de carburants alternatifs et pour l'offre énergétique, etc.) la réalisation de lignes de transport et de gares ferroviaires "métropolitaines", l'adoption des plus récentes technologies de contrôle du trafic et l'optimisation des coïncidences entre systèmes de transport extra-urbain et systèmes de transports urbain et métropolitain. Les priorités d'intervention seront identifiées en cohérence avec les indications des plans de mobilité provinciale et urbaine, dans une optique de forte intégration des instruments de planification et des vecteurs de la mobilité et de synergie e complémentarité avec ce qui est prévu par le Pnm "Réseau et mobilité".

Ci de suite sont énumérées les lignes d'activités possibles:

A. Infrastructures de transport urbain durable, finalisée à améliorer soit la mobilité des passagers que des marchandises:

B. Adoption de modalités de transport alternatives (pistes cyclables, car sharing, taxi collectif, etc.);

C. Initiatives visées au renforcement de l'intégration entre les différents modalités de transport;

D. Adoption de systèmes de contrôle du trafic et de road pricing, d'intégration de tarifs et d'information :

E. Réalisation de services "innovants" à la personne (groupes particuliers d'utilisateurs en difficulté, personnes handicapées, personnes âgées non autosuffisantes)

F. Intégration des systèmes traditionnels de transport public local de ligne avec les appels système, à parcours variable et du type "porte à porte", garantissant des niveaux de service efficaces, efficaces et compétitifs.

G. Achèvement des infrastructures logistique-portuaires

Corse

PO FEDER Axe 3 – «Accessibilité des territoires et leur interconnexion».

PADUCC – «Amélioration de l'accessibilité à l'île et gestion efficace des transports y compris les transports combinés »

Il est en outre nécessaire d'intégrer les actions de manière cohérente avec la priorité 6 «Réseaux et liaisons pour la mobilité» du QSN.

Projets en cours de mise en œuvre

Dans le cadre du PO Maritime il est à signaler par contre les projets en cours de mise en œuvre: 3I (Framework cooperativo per l'infomobilità intermodale interregionale delle persone) finalisé au développement de modèles et systèmes de gouvernance visés à la mise en place d'une plateforme intégrée de services ITS pour la mobilité intermodale des personnes, PIMEX (Piattaforme logistiche integrate per lo sviluppo delle relazioni commerciali import - export nello spazio transfrontaliero) finalisé à la réduction des barrières matérielles et immatérielles à la coopération économique entre les territoires et NO FAR ACCESS (Sviluppo dell'accessibilità nelle aree disagiate dalla condizione insulare e periferica) finalisé à la réduction de la marginalisation des zones désavantagées et des personnes handicapées.

## A.2 Ce que prévoit l'analyse du contexte à propos du thème prioritaire du Projet Stratégique

Le thème de l'Infomobilité est strictement lié au concept plus général d'accessibilité territoriale, basé sur le rapport entre information géographique et systèmes de mobilité (inhérentes aux personnes et aux marchandises).

L'accessibilité d'une région est caractérisée par la connaissance des lieux des points d'intérêt du territoire et de l'offre de mobilité inhérente à la zone même.

Le contexte général concernant l'accessibilité territoriale de la zone de coopération montre de limites évidentes dans la gestion du système demande/offre de mobilité. Les conditions actuelles de l'accessibilité territoriale des Régions sont le résultat d'actions locales caractérisées par un niveau d'autonomie important (pas insérées dans un contexte de coopération et de coordination). A présent il n'y a pas de cadre unitaire qui, en mettant à système les ressources locales présentes dans les Régions

concernées, puisse produire des effets concrets sur les politiques de développement territorial de la zone de coopération entière.

L'effet primaire de la situation qui vient d'être illustrée est représenté par un niveau d'information insuffisant et très dishomogène en ce qui concerne le système demande/offre de mobilité. Cette condition empêche à la base la mise en œuvre de toute intervention qui puisse être définie comme systémique et donc stratégique.

En particulier la zone intéressée par le PO est dotée d'un potentiel d'infrastructures de transport significatif (ports d'importance internationale, aéroports de niveau régional et national, ports et aéroports mineurs) mais elle paraît encore peu intégrée.

Une intégration majeure entre les ports et les aéroports de la zone et entre ceux-ci et les directrices principales de transport communautaire (couloirs) ainsi qu'une efficacité majeure liée à la présence de pôles intermodaux entraîne un accroissement important de la compétitivité, du développement et de durabilité environnementale, favorisant l'attraction des investissements et une valorisation des ressources locales.

La situation des ports sur la zone côtière du territoire couvert par le Projet est multiforme. A côté des grands ports internationaux comme Gênes, Cagliari et Livourne, se trouvent des ports bien équipés même s'il ne s'agit pas de ports internationaux, comme Bastia et Olbia. Ces derniers sont servis par des bateaux ro-ro pour le transport des automobiles, passagers et marchandises sur camion destinées à servir les îles.

Pour ce qui concerne les flux touristiques, aussi bien ceux qui sont alimentés par la navigation de plaisance que par le transit des ferries, on observe un pic en été et un fléchissement pendant l'hiver.

Les ports et les aéroports possèdent des points critiques communs:

1. congestion du territoire où il y a des flux de transit alimentés par les débarquements et embarquements,
2. faible diffusion d'informations sur l'utilisation du territoire et sur la viabilité,

L'application généralisée de l'innovation au niveau territorial et sectoriel, notamment des outils informatiques, et l'élimination des points critiques grâce à l'adoption de solutions normalisées, sont les éléments essentiels pour la création de réseaux transfrontaliers de l'infomobilité, aptes à améliorer la qualité des services innovateurs communs et les compétences existantes.

### A.3 Besoins et problèmes pour lesquels le Projet Stratégique offre des solutions

#### a. Points de force valorisés par le Projet Stratégique:

1. flux touristique élevé pendant l'été,
2. richesse du patrimoine artistique et des ressources naturelles,
3. système d'accueil diffus,
4. vaste gamme d'évènements sur le territoire,

5. vaste réseau de transports par voie maritime et terrestre pour les marchandises et les passagers, notamment en ce qui concerne les infrastructures faisant partie des réseaux transeuropéens de transport (TENT)

b. Points faibles sur lesquels le Projet Stratégique intervient:

1. faiblesse du réseau de diffusion des informations,
2. peu de recours aux supports informatiques, notamment en ce qui concerne les systèmes et les services "mobile"
3. carence de services pour le transport intermodal,
4. carence de services destinés au tourisme durable,
5. carence de services destinés à trouver une solution pour la congestion du territoire intéressé par des flux de transit alimentés par les embarquements et débarquements,
6. diffusion insuffisante des informations concernant l'utilisation du territoire et la viabilité,
7. faiblesse du réseau TPL routier souvent dimensionnée pour la période d'hiver,
8. manque de services spécifiques pour les porteurs d'handicap
9. concentration du flux touristiques dans la période estivale,

c. Besoins sur lesquels intervient le Projet Stratégique:

1. demande d'informations pour la rationalisation du système de la mobilité des flux passagers et marchandises notamment en ce qui concerne les interconnexions terre-mer,
2. demande d'informations de la part des touristes pour une utilisation plus rationnelle et appropriée du territoire,
3. intégration et systématisation des ressources d'information concernant l'offre de mobilité,
4. demande d'information sur le système de transport public intégré (bateau, fer, pneu),
5. demande de services spécifiques utilisables en mobilité
6. augmentation de l'emploi et du revenu, amélioration de la qualité de vie, durabilité écologique du territoire,
7. nécessité de construire un réseau stable avec les acteurs publics et privés pour développer l'échange de bonnes pratiques,
8. création de conditions standard pour la coopération et l'intégration des politiques inhérentes à l'accessibilité territoriale,
9. décongestionnement du territoire dans les périodes de haut flux
10. réduction des barrières (manque de services et d'informations spécifiques) pour les porteurs d'handicap

## B) OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS

### B.1 Objectif général

Le Projet Stratégique a comme objectif d'améliorer les flux de transit des personnes et des marchandises, grâce à l'adoption de solutions informatiques et dans le plein respect de la durabilité et de l'éco-compatibilité des territoires.

### B.2 Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques que le Projet Stratégique doit proposer doivent être articulés selon les points suivants:

- élargissement et renforcement des réseaux de coopération entre les administrations publiques et les stakeholder du secteur,
- développement normalisé des systèmes informatiques pour faciliter la mobilité et contribuer à la sécurité des moyens de transports et des personnes, comme par exemple la création de portails, de sites "mobile", d'applications pour des portables et smartphone ainsi que pour des social networks, de lieux pour la consultation informatique, de systèmes d'interrogation interactifs,
- amélioration qualitative et quantitative de l'offre de services informatiques à forte valeur ajoutée pour les ports commerciaux,
- canalisation rationnelle des informations produites aux citoyens et aux entreprises, grâce à l'utilisation de « Systèmes de Transport Intelligents »
- amélioration de l'accès aux réseaux matériels et immatériels concernant les services de transport,
- amélioration de l'accessibilité des zones isolées des territoires
- promotion de services logistiques communs pour l'intégration et de transports publics multi-modaux,
- développement de services spécifiques pour les personnes handicapées.

Les objectifs doivent contenir les objectifs caractérisants suivants:

- l'importance du caractère transfrontalier du réseau grâce à la création d'opportunités spécifiques, synergies etc.,
- l'adoption et la diffusion de technologies innovatrices et durables pour la rationalisation du transport des marchandises et des passagers et pour la valorisation des territoires,
- la participation d'acteurs publics et privés,
- un degré élevé d'innovation des contenus, qui peut se mesurer à l'échelle européenne et mondiale,



- la nécessité de construire des réseaux stables et durables entre les acteurs concernés,
- la durabilité financière des modèles de gestion appliqués,
- la diffusion de bonnes pratiques.

Le Projet Stratégique doit construire:

- un modèle d'intervention qui reconnaisse la capacité innovatrice et d'agrégation des acteurs à condition qu'elle exprime l'excellence et la stabilité au cours du temps,
- un modèle suffisamment ouvert pour accueillir les projets du bas vers le haut, qui viennent des territoires et des réseaux existants ou en phase de réalisation.

### B.3 Résultats attendus

- Création de règles et de méthodes de gestion du système intégré de la mobilité,
- Modalité organique de fourniture de l'information concernant l'offre de mobilité,
- Augmentation de l'utilisation des territoires pour les porteurs d'handicaps,
- Amélioration des flux de trafic grâce à la création de portails normalisés pour l'information,
- Amélioration du système intermodale des transports notamment en ce qui concerne les marchandises ayant origine/destination des ports, grâce à l'adoption de système informatisés,
- Décongestionnement des réseaux de communication du territoire par le biais de l'amélioration de l'interconnexion terre-mer pour les passagers et les marchandises,
- Mise en réseau d'interports, ports et aéroports, auto-parking stratégiques, espaces dédiés ferroviaires et tout autre point nodal, afin d'améliorer le système portant sur le transport de container, des caisses mobiles et de tout autre type de marchandises. Cette mise en réseau devra bénéficier d'applications spécifiques quant à la gestion et au monitoring du transit des marchandises dangereuses ainsi que d'inputs spécifiques relatifs aux opérations d'entretien en cours des réseaux de communication, au tracking and tracing des marchandises le long de la chaîne logistique et à l'automation et informatisation des services de douane également par le biais de la création de portails normalisés construits sur des plateformes open source, des sites « mobile », des applications pour les portables et smartphone.

#### B.4 Modèle d'intervention

Afin de permettre une meilleure gestion des flux de transit des personnes et des marchandises le modèle d'intervention plus approprié est l'Opération Cadre, qui pourra être mis en œuvre par le biais de:

- A) Sous-projets, consistant d'une série complexe d'actions innovantes en matière de coopération transfrontalière relatives à une gamme restreinte de thèmes.
- B) Actions de système, consistant en des activités destinées à la cohésion institutionnelle de la zone transfrontalière comme par exemple: la communication, l'échange et l'application de bonnes pratiques, la divulgation, la sensibilisation et la capitalisation.
- C) Actions pilote, consistant en des actions ponctuelles et spécifiques à caractère exemplaire et expérimental ou de capitalisation.

#### B.5 Activités prévues

Les projets devront être déclinés en Sous-projets et/ou Actions de système et/ou Actions pilote, le nombre desquels sera défini par le partenariat directement sur la base des objectifs de projet.

Les Sous-Projets/Actions de Système/Actions Pilote devront être cohérents avec ce qui est indiqué au paragraphe B et avec les objectifs spécifiques choisis.

Chaque Sous-Projet /Action de Système/Action Pilote devra à son tour être décliné en composantes.

#### C) Caractéristiques de durabilité du Projet

Le Projet Stratégique devra produire des effets durables capables de se maintenir sur le territoire bien au-delà du terme des activités mises en œuvre par le Projet Stratégique lui-même.

Les objectifs de durabilité devront être atteints grâce à la continuation de la collaboration entre les institutions et les sujets impliqués dans la gestion du réseau créé.

## D) PARTENARIAT

### D.1 Le Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage est chargé de gérer et de mettre en œuvre le Projet par le biais d'actions de coordination et de gestion, suivi et évaluation et de raccord avec les Programmations générales et sectorielles (mainstreaming) des Régions de référence.

Le Chef de file du Projet devra être identifié parmi les membres du partenariat. La fonction de Chef de file est exclusivement réservée aux acteurs publics ou aux autres organismes publics, conformément à l'art. 1 (9) de la Directive CE/2004/18/EC.

### D.2 Le Partenariat de Projet Élargi

Le Partenariat de Projet Élargi est composé de partenaires des Sous projets/Actions de système/Actions pilote et coopère à la mise en œuvre du Projet en forme coordonnée avec le Comité de Pilotage.

Chaque partenariat de Sous projet/Action de système/Action pilote pourra être composé normalement d'un minimum de 4 partenaires jusqu'à un maximum de 8.

Dans au moins un des Sous-projets et/ou des Actions de système et/ou des Actions pilote le Partenariat devra être représentatif des deux Etats Membres.

Pour chaque Sous projet/Action de système/Action pilote le Partenariat de Projet devra identifier parmi ses membres un Responsable ayant la tâche de coordination et de gestion des activités de projet, en liaison avec le Chef de file.

Afin d'assurer une coordination opérationnelle et plus adhérente à ce qui est mis en place au niveau de Sous-projet/Action de Système/Action Pilote, il est considéré convenable que les Responsables de Sous-projet/Action de système/Action pilote soient également membres du Comité de Pilotage.

### D.3 Partenaires potentiels de projet

A titre d'exemple les sujets qui peuvent intervenir dans la réalisation du Projet soit dans le cadre du Comité de Pilotage soit dans le partenariat de Projet Élargi sont énumérés ci-dessous:

- Régions,
- Provinces/Départements,
- Communes
- Organismes économiques
- Agences publiques pour la Promotion du Tourisme
- Administrations publiques
- Universités et instituts de recherche

- Centres pour l'innovation et le transfert technologique
- Sociétés d'ingénierie et entreprises de construction
- Agences pour le développement local
- Entreprises et consortiums
- Chambres de commerce
- Associations touristiques

#### D.4 Partenariat Territorial Pertinent

Il s'agit du partenariat représentatif de tous les sujets du territoire ayant un intérêt direct ou indirect par rapport aux objectifs et aux activités du Projet Stratégique.

Le Partenariat Territorial Pertinent n'est pas directement concerné par la mise en œuvre du Projet, mais il est le destinataire des actions de Communication et d'Animation du Projet Stratégique.