

TRIPLO

“Trasports et connections Innovants et durables entre
les Ports et les plateformes Logistiques”



Plan de Gouvernance et Capitalisation

Edité par
Province de Lucca

Les partenaires suivants ont contribué à la rédaction du Plan de Gouvernance et de Capitalisation:

PROVINCE DE LUCCA:

M.me Monica Lazzaroni

CONFINDUSTRIA CENTRO NORD SARDEGNA:

M. Roberto Chironi

CHAMBRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE TERRITORIALE DU VAR:

M.me Elena TONON

AUTORITÉ DU SYSTÈME PORTUAIRE DE LA MER TYRRHÉNIENNE DU NORD:

M. Riccardo Di Meglio

INDEX

Préambule

LE MODÈLE DE GOUVERNANCE

1.1 Zone pilote de Toulon

1.2 Zone pilote Porto Torres - Sassari

1.3 Zone pilote Livorno – Lucca

1. LA CAPITALISATION

2.1 Définition

2.2 Le processus de capitalisation dans le programme Interreg Italie-France

2.3. L'événement de capitalisation "TRIPLO".

2.4 Projets en comparaison

PREAMBULE

Le plan de gouvernance et de capitalisation contient les résultats d'un double parcours entrepris par le projet "TRIPOLO" :

a) Une activité de sensibilisation réalisée dans les trois zones pilotes (Toscane : zone entre Livourne et Lucca; Sardaigne : zone entre Porto Torres et Sassari ; Département du Var : zone entre Toulon et le territoire voisin) et adressée aux organismes territoriaux compétents en matière d'environnement et de transport. L'objectif de cette activité était de diffuser et de partager le contenu du plan stratégique conjoint. Le parcours a conduit à la définition d'un modèle de gouvernance décliné dans les trois zones pilotes identifiées par le projet et construit avec les acteurs clés du territoire ;

b) La réalisation d'un événement de capitalisation auquel tous les partenaires ont contribué afin d'entamer, au niveau européen, une comparaison avec d'autres projets travaillant sur des thèmes similaires ou complémentaires à ceux traités par le projet TRIPOLO.

Ces deux parcours, placés dans la phase finale du projet, ont été fortement conditionnés par les mesures de distanciation imposées par la pandémie de Covid19. Cependant, bien que dans une mesure réduite, du moins en ce qui concerne le parcours de sensibilisation, il a été possible d'impliquer les acteurs institutionnels clés qui peuvent permettre la mise en œuvre des solutions d'atténuation du bruit contenues dans le plan stratégique.

L'impossibilité d'affiner les relations initiées n'a pas permis au projet de les formaliser dans un document d'intention tel qu'un protocole d'accord, les reportant à une phase ultérieure du développement. D'autre part, l'expérience de capitalisation a ouvert la voie à d'importantes collaborations futures avec d'autres partenaires européens et, dans le présent, a certainement contribué à enrichir le projet en termes de connaissances et de bonnes pratiques, permettant aux produits du projet de passer d'une dimension transfrontalière à une dimension européenne.

1. LE MODÈLE DE GOUVERNANCE

TRIPOLO, comme indiqué dans l'introduction, a identifié, dans le cadre du partenariat, trois zones pilotes dans lesquelles des enquêtes physiques et perceptives ont été réalisées pour mesurer l'impact produit par le bruit sur les citoyens ; suite aux résultats obtenus à partir de l'analyse des données collectées, des solutions diversifiées pour la réduction du bruit ont été identifiées.

Le projet prévoyait initialement, dans sa phase finale, une activité de sensibilisation destinée aux sujets qui, en raison de leurs compétences, peuvent adopter/mettre en œuvre de telles solutions pour améliorer la qualité de vie et la santé des citoyens (administrations publiques à différents niveaux ayant des compétences en matière d'environnement et de transport ; gestionnaires de ports et de plateformes logistiques ; entreprises de logistique).

Cependant, la pandémie de Covid19 a obligé à revoir les prévisions initiales, réduisant considérablement les possibilités de discussion avec les acteurs susmentionnés.

Toutefois, cela n'a pas empêché les partenaires de partager, au sein de leur propre zone pilote, avec les institutions en charge, les solutions d'atténuation du bruit identifiées avec le projet et rassemblées dans le principal résultat : le Plan stratégique.

De ces réunions, réalisées si possible en personne ou à distance, est née une comparaison sur les compétences des différents sujets impliqués et sur la manière d'interagir les uns avec les autres afin de rendre les solutions proposées applicables et efficaces.

1.1 ZONE PILOTE METROPOLE DE TOULON

La CCI VAR, en tant que partenaire référent de l'agglomération toulonnaise, a identifié, sur la base des compétences nécessaires à la mise en œuvre de solutions de réduction du bruit, quatre acteurs différents : la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM), la Direction départementale des territoires et de la mer du Var (DDTM), le Département du VAR et la Région Sud Paca avec lesquels trois réunions B2B ont été programmées afin d'examiner ensemble les actions déjà en place et celles qui peuvent être mises en œuvre à partir des indications contenues dans le Plan stratégique pour réduire les nuisances sonores dans les

environs du port de Toulon.

La première réunion B2B a eu lieu avec Metropolis le 20/02/2020 dans le but de présenter l'approche du projet TRIPLO et de recueillir des informations auprès de TPM sur les mesures en cours ou prévues pour réduire la pollution sonore.

TPM, à cette occasion, en cohérence avec sa mission, a confirmé ses objectifs de préservation de la qualité de vie, s'engageant à identifier toutes les mesures nécessaires pour lutter contre les nuisances sonores.

Pour aider à réduire la pollution sonore dans l'environnement urbain à proximité des grandes infrastructures de transport, deux outils ont déjà été développés par les organismes compétents :

- a) Cartes de bruit : ""cartes de classement des routes bruyantes", et "cartes de bruit stratégiques"
- b) Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPE).

Concernant les cartes de bruit :

Les "cartes de classification du bruit des routes bruyantes" classent le réseau de transport terrestre en cinq catégories de bruit. Ils délimitent les zones situées de part et d'autre des voies de transport, dites "affectées par le bruit", et définissent les performances minimales en matière de bruit que les futurs bâtiments sensibles doivent respecter.

Les "cartes de bruit stratégiques" évaluent l'exposition de la population au bruit ambiant. Ils prennent en compte les bruits émis par le trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que par l'industrie (catégorie A des ICPE). Bruit des activités militaires et domestiques,

Le bruit perçu sur le lieu de travail, le bruit intérieur des moyens de transport et le bruit de voisinage ne sont pas inclus dans ces cartes.

Concernant les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) :

Ces plans établissent un diagnostic, des objectifs et un programme d'action pour prévenir et réduire les niveaux sonores des infrastructures de transport terrestre et protéger la santé publique.

La MPT de Metropolis a élaboré le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

(PPBE/première échéance 2008-2013). Le document est disponible sur le lien suivant : www.var.gouv.fr/.

Les deuxième et troisième PPBE sont en cours d'achèvement ; par conséquent, les discussions avec ces entités ont permis à la CCI VAR de partager le plan stratégique TRIPL0 au moment même de l'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Après la présentation des produits développés avec le projet TRIPL0, la DDTM s'est montrée particulièrement intéressée par l'examen des nuisances sonores générées par les activités portuaires et le trafic maritime et terrestre induit. En effet, les infrastructures portuaires ne sont généralement pas prises en compte parmi les sources de bruit surveillées par le PPBE. Compte tenu de l'environnement urbain dans lequel se situent les terminaux commerciaux de Toulon et de La Seyne, la DDTM a exprimé son intérêt pour la démarche proposée par TRIPL0 et les solutions identifiées.

Les réunions ont révélé un modèle de gouvernance à plusieurs niveaux impliquant à la fois les acteurs locaux (la Chambre de Commerce et d'Industrie du VAR en tant qu'organisme gestionnaire du port de Toulon ; la Métropole Toulon Provence Méditerranée en tant que ville métropolitaine et donc habilitée à définir le Plan de Prévention, le Département du VAR en tant qu'organisme de niveau NUTS3, responsable de la planification territoriale et la Région Paca SUD en tant qu'organisme responsable des politiques d'environnement et de transport...) au niveau régional (NUTS2) et de la mise en œuvre des mesures liées à la politique européenne de cohésion.

1.2 ZONE PILOTE PORTO TORRES - SASSARI

Le partenaire Confindustria Centro Nord Sardegna a commencé les relations avec les institutions locales (organisme de gestion du port et municipalité de Porto Torres) à partir de la création du réseau de surveillance.

Dès le début, la Municipalité a manifesté son intérêt à partager le chemin parcouru avec TRIPL0, considérant la phase d'analyse comme une occasion d'acquérir des données actualisées, également en relation avec la définition du plan de classement acoustique communal prévu par la loi-cadre sur la pollution acoustique n° 447/95 et les intégrations

ultérieures avec le D.P.C.M. 14/11/97.

Dans ce cas, les relations établies ont vu l'implication de la Municipalité de Porto Torres, de l'Autorité du Système Portuaire et de la Région de Sardaigne, Département de Programmation, responsable de la gestion des mesures liées à la politique européenne de cohésion et de développement et Confindustria Centro Nord Sardegna en tant qu'entité privée représentant les opérateurs logistiques et les entreprises de transport maritime, partenaire de TRIPLLO.

Dans ce cas, le modèle est décrit comme une vaste gouvernance publique-privée à plusieurs niveaux, où le niveau municipal est le principal responsable de la mise en œuvre.

1.3 ZONE PILOTE LIVOURNE - LUCCA

La zone pilote Livourne-Lucca comprend les provinces de Livourne, Pise et Lucca : elle inclut le territoire qui va du port de Livourne au district papetier de Lucca, en passant par la province de Pise. Dans cette zone, il existe d'importants pôles productifs : papier et cellulose, pierre et nautisme dans la province de Lucca et agroalimentaire à côté de pôles touristiques et infrastructurels (outre le port, l'aéroport de Pise, le réseau autoroutier).

Les acteurs clés impliqués dans ce système articulé sont donc nombreux : les autorités locales (municipalités et provinces), les autorités portuaires, les opérateurs logistiques, les entreprises, la région de Toscane, tant en termes de transport que d'environnement.

L'analyse réalisée avec TRIPLLO et soutenue également par les évaluations exprimées par les citoyens résidents, a conduit à identifier comme acteurs clés pouvant permettre la mise en œuvre des solutions identifiées par le Plan Stratégique, les Communes de la plaine de Lucca intéressées par le passage de véhicules lourds pour le transport de marchandises (surtout la cellulose destinée au district papetier) et la Région Toscane.

Le trafic de marchandises du port de Livourne vers la plateforme logistique située dans la Commune de Capannori et au service du district papetier, en effet, se développe principalement par la route et seulement une petite partie par le rail.

Le bruit produit par le passage de véhicules lourds, même dans des zones fortement urbanisées, aussi bien à proximité du port de Livourne que du district papetier de la province

de Lucca, est une source de plaintes de la part des citoyens. La Province de Lucca, avec les municipalités de son territoire, a promu le Plan Urbain de Mobilité Durable (PUMS), comme prévu par l'art. 22 de la Loi 340/2000 ; parmi les objectifs du Plan figure celui de réduire les niveaux de pollution atmosphérique et acoustique.

Le modèle de gouvernance qui a été décrit dans cette zone pilote est, pour le moment, de type institutionnel et voit une complémentarité des compétences : la Région avec le Département des Transports et le Département de l'Environnement pour ce qui concerne les politiques, les réglementations, la gestion du transport ferroviaire et la fourniture de financement ; la Province en tant qu'organisme gestionnaire des tronçons routiers, de la planification territoriale et de la gestion des projets financés ; les Municipalités pour la compétence des réglementations locales, la réglementation de l'urbanisme, la gestion du trafic urbain et extra-urbain.

TRIPLLO a donc entamé un processus de construction d'un modèle de gouvernance qui peut être mis en œuvre avec l'entrée de nouveaux acteurs, non seulement publics mais aussi privés, afin de rendre possibles et efficaces les solutions identifiées par le projet pour améliorer, du point de vue de l'impact acoustique, la vie des citoyens.

2. LA CAPITALISATION

2.1 DÉFINITION

La capitalisation est une phase importante de chaque projet et de chaque programme.

L'expression "capitalisation" fait référence à un processus d'optimisation des parcours des projets, qui vise à favoriser la génération de connaissances thématiques avancées et de résultats de haute qualité, avec l'identification et le partage de "bonnes pratiques". Elle vise ainsi à promouvoir le transfert et le développement des modes d'exploitation des connaissances et des résultats, ainsi qu'à déterminer les possibilités de dialogue entre les projets.

2.2 LE PARCOURS DE LA CAPITALISATION DANS LE PROGRAMME INTERREG ITALIE-FRANCE

Le programme Interreg Maritime Italie-France a lancé un processus de capitalisation qui concerne tous les projets qui ont été financés.

Les objectifs de ce processus concernent :

- ✓ Favoriser la production de connaissances thématiques "avancées" et de résultats de "haute qualité" par les projets financés, grâce à l'identification de "bonnes pratiques".
- ✓ Promouvoir le transfert et le développement de la "réutilisation" des connaissances et des résultats.
- ✓ Déterminer les possibilités de dialogue des projets avec des communautés similaires au niveau transnational et interrégional, d'autres programmes de coopération territoriale, des programmes de mainstreaming.

Les projets financés ont été divisés en 6 pôles thématiques et quelques sous-pôles ("clusters") afin de faciliter l'identification de voies communes entre les projets.



1. Création de réseaux transfrontaliers de services



2. Promotion du tourisme durable



3. Gestion des risques liés au changement climatique



4. Promotion des ports durables



5. Conservation, protection et développement du patrimoine naturel et culturel



6. Promotion des connexions pour réduire les distances

Le projet TRIPLLO a été inclus dans le cluster thématique 4 "Promotion de la durabilité des ports" et en particulier dans le "Cluster" "Lutte contre la pollution sonore dans les ports" ; ce cluster comprend également les cinq autres projets (Decibel, Rumble, Mon Acumen, List Port et Report) qui ont été financés sur l'axe 3, priorité 7C.

Compte tenu du processus de capitalisation entamé par le Programme Maritime, de la mise à disposition d'une initiative de capitalisation déjà contenue dans le Plan d'Activité du Projet TRIPLLO, fonctionnelle à l'acquisition d'autres éléments de connaissance utiles à l'achèvement des informations du Plan Stratégique, un événement a été organisé, à distance, le 18 février 2021.

2.3 LE "TRIPLE" ÉVÉNEMENT DE CAPITALISATION

L'événement de capitalisation TRIPLLO intitulé : " Les nuisances sonores dans les ports : comparaison des territoires européens " a été précédé d'une activité préparatoire qui a vu l'implication de tous les partenaires et notamment du partenaire Confindustria Centro Nord

Sardegna qui, en tant que responsable de la communication, s'est occupé de l'organisation. Afin de préparer l'événement, les partenaires ont recherché une série de projets financés sur les différents programmes européens en gestion directe et indirecte, traitant de sujets proches ou complémentaires de ceux abordés par TRIPLLO.

Cette activité de recherche et de sélection a donné lieu à neuf projets financés par différents programmes européens :

"ANCRE" (VIE),

"COMODALCE" (INTERREG EUROPE CENTRALE)

"COUCHETTE PROPRE" (INTERREG ITALIE - SLOVÉNIE)

"DYNAMAP" (VIE+)

"INTERGREEN NODES" (INTERREG EUROPE CENTRALE)

"ISTEN" (ADRIATIQUE-IONIQUE ADRIATIQUE)

"NEMO" (HORIZON 2020)

"NÉRÉIDE" (VIE)

"SUMPORT" (INTERREG MED),

en plus des quatre projets susmentionnés financés par le programme Maritime Italie-France, pour un total de **treize projets européens** ; objectif : présenter et valoriser les expériences acquises, au cours de la dernière période de programmation, en matière de pollution sonore dans les ports et dans les zones arrière-portuaires de différents territoires européens.

Pour le projet TRIPLLO en particulier, l'objectif était de comparer avec les actions développées par d'autres projets européens qui pourraient être complémentaires à celles menées par le partenariat, ou constituer une valeur ajoutée, de manière à renforcer, également en termes de transférabilité et de répliquabilité, les mesures contenues dans le Plan stratégique conjoint, l'un des principaux produits de Triplo.

L'événement s'est déroulé sous la forme d'une table ronde à laquelle les neuf projets européens sélectionnés ont participé et se sont comparés à Triplo et aux cinq autres projets du programme italien. France Maritime financé sur la priorité habituelle de Triplo.

Tous les participants ont été invités à illustrer, au début, leur projet à l'aide de 5 mots-clés ;

ensuite, le modérateur a posé des questions qui ont servi à mettre l'accent sur les produits et les activités les plus importants du projet.

Les personnes suivantes sont intervenues :

Salutations d'ouverture :

Roberto Chironi - Confindustria Centro Nord Sardegna - IT

Myriam Lamela - Autorité de gestion - IT

Michele De Francesco - Région de la Sardaigne

Présentation de l'événement :

Monica Lazzaroni : Province de Lucca ;

Romain Goutalier : VAR CCI

Lucia Marconi : Paola Cutugno : CNR Gênes

Stefan Guerra : Lucense

Pour les projets invités :

ANCRE - Giuseppe Marsico

COMODALCE - Federica Montaresi

BERTH CLEAN - Alberto Cozzi

DYNAMAP - Luca Nencini

NODES INTERGREENS - Philip Michalk

ISTEN - Domenico Gattuso

NEMO - Bert Peeters

NEREIDE - Pietro Leandri

SUMPORT - Peter Canciani

RAPPORT - Corrado Schenone

RUMBLE - Paola Solari

MONACUMEN - Simone Pacciardi

Dans le cadre de la table ronde, les synergies entre les projets et programmes européens, et pas seulement ceux de la coopération territoriale, ont été envisagées et discutées dans la perspective de la période 2021-2027.

La réduction du bruit et la durabilité des opérations portuaires sont des objectifs qui nécessitent également une organisation plus efficace des services de transport, notamment en ce qui concerne les flux de circulation des véhicules à l'entrée et à la sortie des nœuds logistiques. L'accent, tel qu'identifié dans les priorités de la directive ITS n.2014/40/EU, est mis sur la continuité du service, l'utilisation optimale du réseau, la connexion infrastructure-véhicule et la sécurité des transports et des véhicules. La relation port-ville-hinterland ne pose pas seulement un défi en termes de technologie et d'applications, mais aussi et de plus en plus sur la coopération entre les acteurs au niveau du réseau de transport et de l'échange multimodal.

Ce sont les thèmes qui ont été au centre de la table ronde, à laquelle tous les projets qui ont participé à la réunion ont contribué, chacun apportant sa propre expérience par rapport au thème spécifique traité.

La perspective de gouvernance, l'intégration des ports dans les chaînes logistiques, a été abordée par le projet Interreg **MED SUMPORTS**, à travers des actions au niveau du bassin Méditerranéen qui ont impliqué des ports situés dans différents pays et ayant des caractéristiques différentes, mais avec un accent commun sur la transition écologique et numérique comme éléments clés de la durabilité de la chaîne logistique.

Le thème de la gouvernance a également été abordé par le projet **CLEAN BERTH**, financé par le Programme Italie-Slovénie, qui a défini des outils de planification énergétique et environnementale pour la réduction de l'impact des activités portuaires, avec l'élaboration d'un modèle commun pour les ports de la zone de coopération.

L'harmonisation de la planification des services a été un thème central du projet **INTER GREEN NODES**, un projet financé par le Programme Europe centrale, avec une attention particulière aux connexions intermodales entre les nœuds de transport portuaires et

interportuaires d'importance européenne. Dans ce cas, la suppression des "goulets d'étranglement" est cruciale pour la compétitivité de l'ensemble de la chaîne de transport et, grâce au transfert modal, le projet entend atténuer l'impact du secteur sur l'environnement.

Ces objectifs sont également partagés par le projet **COMODALCE**, financé lui-même par le Programme Europe centrale, qui est intervenu sur le thème de la transition numérique et de la collaboration, comme outil pour assurer une plus grande attractivité de la solution intermodale et donc une réduction de la pollution liée au transport routier, qui représente encore 75% du total des transports terrestres en Europe.

La perspective continentale, offerte par les projets Interreg Europe centrale, où l'accent est naturellement mis sur le transport intermodal, facilite la coopération entre les nœuds de transport terrestre et les systèmes d'interopérabilité pour améliorer le transfert modal.

Par rapport au cadre tracé par les projets européens financés par les programmes de coopération internationale ou en gestion directe, la voie de capitalisation proposée par le projet **TRIPL0** comprenait la comparaison entre les projets européens invités et les projets sur le bruit financés dans le cadre des programmes de coopération territoriale.

L'objectif principal du projet TRIPL0 est d'identifier des solutions durables pour réduire l'impact acoustique causé par le trafic lourd entre le port de Livourne et le quartier du papier où se trouve une plateforme logistique.

Le projet a défini des solutions pour améliorer les flux de trafic, en particulier le trafic lourd, impliquant les ports et les nœuds logistiques européens ; à cette fin, des actions spécifiques ont été retenues pour l'atténuation de l'environnement, avec une référence particulière à la pollution sonore.

Pour compléter le cadre, les projets IT-FR MARITIMO dédiés à la lutte contre le bruit tels que **REPORT**, coordonné par l'Université de Gênes, **RUMBLE**, coordonné par la Région Ligurie, **MON ACUMEN**, coordonné par l'Autorité du système portuaire de la mer Tyrrhénienne Nord et auquel le système de la mer Ligure Est a participé.

Les projets du Programme Italie-France, bien que de petite envergure, ont développé une série d'activités qui ont placé la zone de coopération au centre d'un regain d'intérêt et d'attention pour la question du bruit. Comme mentionné lors de la table ronde, les études et analyses sur le bruit portuaire, objet spécifique du projet REPORT, sont uniques au niveau international. Les réseaux de surveillance acoustique portuaire, que le programme a financé avec le projet MON ACUMEN, constituent également une référence internationale en termes d'interopérabilité et de comparabilité des données acoustiques, avec des mesures continues du bruit qui ouvrent un potentiel considérable en termes d'analyse et d'observation du phénomène dans le contexte portuaire. Avec des projets tels que RUMBLE, il a également été possible de tester des solutions d'atténuation acoustique, même à petite échelle, qui ont résolu des criticités ponctuellement définies selon les références internationales susmentionnées. Au cours de l'événement, la contribution du programme maritime Interreg a été grandement appréciée, car avec les six projets mentionnés, il a abordé toutes les questions liées à la gestion du bruit à 360° : de la planification à la surveillance, de l'analyse des données pour une meilleure compréhension de la dynamique liée au bruit aux interventions démonstratives pour vérifier l'adéquation des solutions proposées.

Dans les programmes à caractère maritime, comme le Programme Adriatique-Ionien, mais aussi le Programme Italie-France lui-même, les ports jouent un rôle central pour garantir la coopération entre les différents territoires, également du point de vue du développement économique.

En effet, dans de nombreux cas, la frontière maritime représente un obstacle à la continuité des services de transport et de logistique et les connections avec les plateformes logistiques à l'arrière pays ne sont pas toujours rapides et à faible impact environnemental.

En ce sens, le projet **ISTEN** a contribué, dans la région Adriatique-Ionienne, à la préparation de lignes directrices et d'outils politiques visant à renforcer la coopération entre les nœuds portuaires, en ce qui concerne les composantes TIC et durabilité, pour aboutir à un plan d'action transnational visant à assurer la continuité des chaînes logistiques, conformément

au concept des autoroutes de la mer.

Dans ce projet, comme dans TRIPL0, l'un des principaux résultats est représenté par le plan d'action qui, à partir des analyses préliminaires, identifie certaines solutions possibles en matière de durabilité.

La question du bruit portuaire et des activités liées au transport n'est évidemment pas une prérogative exclusive du programme Interreg IT-FR, mais concerne également d'autres programmes gérés indirectement.

La table ronde a impliqué les projets **LIFE ANCHOR**, **NEREIDE** et **DYNAMAP**, qui ont permis une amélioration décisive de l'état des connaissances et, dans le cas de NEREIDE, de l'atténuation de l'impact acoustique grâce à des interventions innovantes telles que l'asphaltage phonoabsorbant.

La cartographie acoustique comme outil préliminaire de connaissance pour les décideurs est au centre du projet DYNAMAP et du projet LIFE ANCHOR, tous deux financés par le programme Life. Dans le cas de LIFE ANCHOR, l'objectif principal est d'améliorer la planification des activités dans les zones portuaires, également en relation avec les nouveaux projets d'infrastructure. L'approche de DYNAMAP et de NEREIDE, qui partent tous deux de la recherche de solutions pour réduire le bruit du trafic routier, est combinée à des projets portuaires tels que LIFEANCHOR, complétant ainsi l'image de l'état de l'art du bruit et des projets européens pertinents. Le projet **NEMO**, financé dans le cadre du programme H2020, avec une approche plus technologique, a permis d'approfondir les opportunités offertes par l'implication des opérateurs de transport pour atteindre des comportements plus durables, sur la base d'un système de surveillance qui identifie les sources les plus pertinentes d'émissions sonores.

La table ronde a constitué un stimulus important en vue de la programmation 2021-2027, offrant des idées intéressantes qui ne peuvent être ignorées.

Il ressort du débat que la surveillance des émissions sonores est une question prioritaire, préparatoire à tout type d'action d'atténuation et incitant à des comportements plus vertueux en termes de durabilité.

Du point de vue de l'atténuation des impacts, les outils TIC ainsi que les interventions de

remédiation acoustique directe représentent des solutions de plus en plus interconnectées et font l'objet d'innovations et d'améliorations, analysées et proposées dans des projets européens. La coopération territoriale et la coopération entre des nœuds de transport appartenant à des régions et des pays différents représentent un défi encore plus grand dans les programmes à vocation maritime, où la frontière maritime est à la fois une barrière et une ouverture, à travers les ports. L'instrumentation de planification, technique et politique devra donc être affinée pour surmonter les criticités en matière d'infrastructures et de services encore présentes dans le contexte local et méditerranéen.

Prendre conscience de ces problèmes et des solutions partagées est, de ce point de vue, essentiel pour une bonne planification et pour progresser sur la voie de la transition numérique et écologique.