

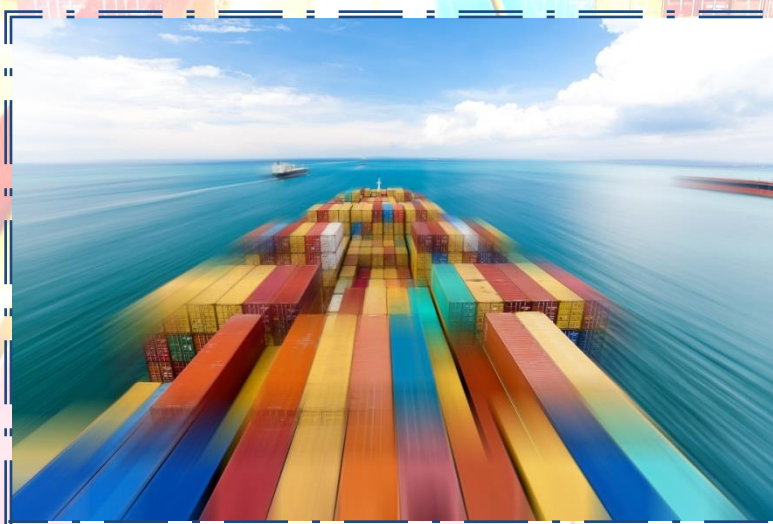
Projet “CIRCUMVECTIO - CIRColazione di qUalità delle Merci su VETtori nella CaTena logIstica del prOgramma”  
Axe Prioritaire 3, Objective Spécifique de la Priorité d’Investissement 7B1  
financé dans le cadre du premier avis du Programme Interreg IT-F Maritime 2014-2020

## COMPOSANTE DE MISE EN OEUVRE T1

Mappage des projets cofinancés de l’UE avec buts similaires à  
CIRCUMVECTIO et capitalisation des résultats des meilleures  
pratiques identifiées

### Activité T1.1 – Produit T1.1.2

## DOCUMENT D’ETUDE



## **INTRODUCTION**

Les territoires du Programme Italie-France Maritime se trouvent depuis plusieurs siècles au croisement d'anciennes routes maritimes qui alimentaient les échanges avec tous les ports de la Méditerranée. Le trafic maritime de marchandises entre la France et l'Italie représente près de 6 millions de tonnes (chiffres ISTAT, 2014): celui-ci enregistre toutefois une baisse continue depuis 2011 (Eurostat, 2013). Le transport maritime constitue de nos jours un pilier essentiel de l'activité économique et de la mobilité pour tout l'espace de coopération, toutefois, malgré un riche passé, de nombreuses zones souffrent d'un isolement relatif. Il manque des infrastructures de liaison efficaces ainsi que les liaisons avec les principaux axes de communication internationaux. La zone de coopération est traversée par trois corridors centraux du réseau transeuropéen des transports: Marseille et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont traversées par le corridor méditerranéen, qui relie les ports d'Algésiras, de Valence et de Barcelone à la Hongrie ainsi qu'à frontière ukrainienne; La Spezia et Livourne sont situées sur le corridor scandinave-méditerranéen qui part de la frontière russe-finnoise puis descend jusqu'à Tarente, Palerme et Malte; enfin, le port de Gênes est le terminus du corridor Rhin-Alpes qui, depuis la mer du Nord descend vers la Ligurie, en passant par la vallée du Rhin, Bâle et Milan. À l'heure actuelle, la Corse et la Sardaigne ne font pas partie de ce réseau multimodal de transport. Les interventions du Programme Italie-France Maritime jouent un rôle crucial pour favoriser la connexion des îles majeures au réseau international et pour améliorer la mobilité des marchandises et des passagers, y compris sur la terre ferme<sup>1</sup>.

Le projet CIRCUMVECTIO, de la durée de 24 mois et approuvé le 27 juillet 2016, intervient dans ce cadre spécifique en étudiant la structure et le fonctionnement d'une Cross-boarding Area Management Platform (CAMP) qui peut aussi opérer comme Logistics Single Window pour une chaîne logistique intégrée et sans papier. Le CAMP intègre un réseau de plateformes interopérables au service des expéditeurs et des acteurs de la chaîne logistique pour les filières sélectionnées comme instrument permettant aux PME d'internationaliser le produit transfrontalier et de le rendre plus compétitif dans les transports.

Ce document représente l'étude développée dans le cadre de la Composante T1 – Activité T1.1 de CIRCUMVECTIO à travers la rédaction de fiches projet pour d'identification et de capitalisation de meilleures pratiques, cas d'étude et résultats émergés de la mise en œuvre de projets ICT-based e Process-based cofinancés par l'Union Européenne au cours de la précédente période de programmation 2007-2013 avec des objectifs similaires à CIRCUMVECTIO. Le mappage et l'analyse de cette étude visent à identifier meilleures pratiques et cas d'études (aussi en termes de cas d'insuccès) de projets européens et leurs réalisations qui présentent des éléments importants pour la mise en œuvre des composantes ultérieures du projet lui-même, en constituant la base de référence. Afin d'assurer une collecte efficace et ordonnée des informations, chaque partenaire impliqué a produit le matériel recueilli sous forme de fiches descriptives montrant résultats, outputs, meilleures pratiques et criticités, selon le schéma partagé en annexe au document méthodologique. Les conclusions du document décrivent un résumé des principaux résultats, des meilleures pratiques et des problèmes / criticités émergés dans les projets analysés, qui fournissent la base de réflexion pour la dernière réalisation (T1.2.3) de la composant T1, le document de la stratégie de capitalisation.

---

<sup>1</sup> Source: site web Programme Italie-France Maritime 2014-2020, <http://interreg-maritime.eu/fr/-/migliori-conessioni-per-merci-e-passeggeri>

## INDEX DES PROJETS ÉTUDIÉS

iFreightMED-DC .....	4
TIGER DEMO .....	6
WIDERMOS .....	9
OPTIMIZEDMED .....	11
BACKGROUNDS .....	14
INTE-TRANSIT .....	16
FREIGHT 4 ALL .....	19
IN.PORT.O .....	22
LOSE .....	24
P.IM.EX .....	26
3iPLUS .....	28
PLISS.....	31
MED.I.T.A. ....	33
TRANSIT .....	35
APC .....	38
ARTEMIS.....	41
MoS 24.....	44
SMART TUNNEL.....	48
FUTUREMED .....	51
MOS4MOS.....	55
OPTIMED .....	59
PORTI.....	62
MARINA-MED.....	65
MEDNET .....	67
PORT INTEGRATION .....	69
TERCONMED.....	71
PORTA .....	73
ANNEXE.....	77
WEST-MOS .....	77

Fiches élaborées de la Région Ligurie (PP1)

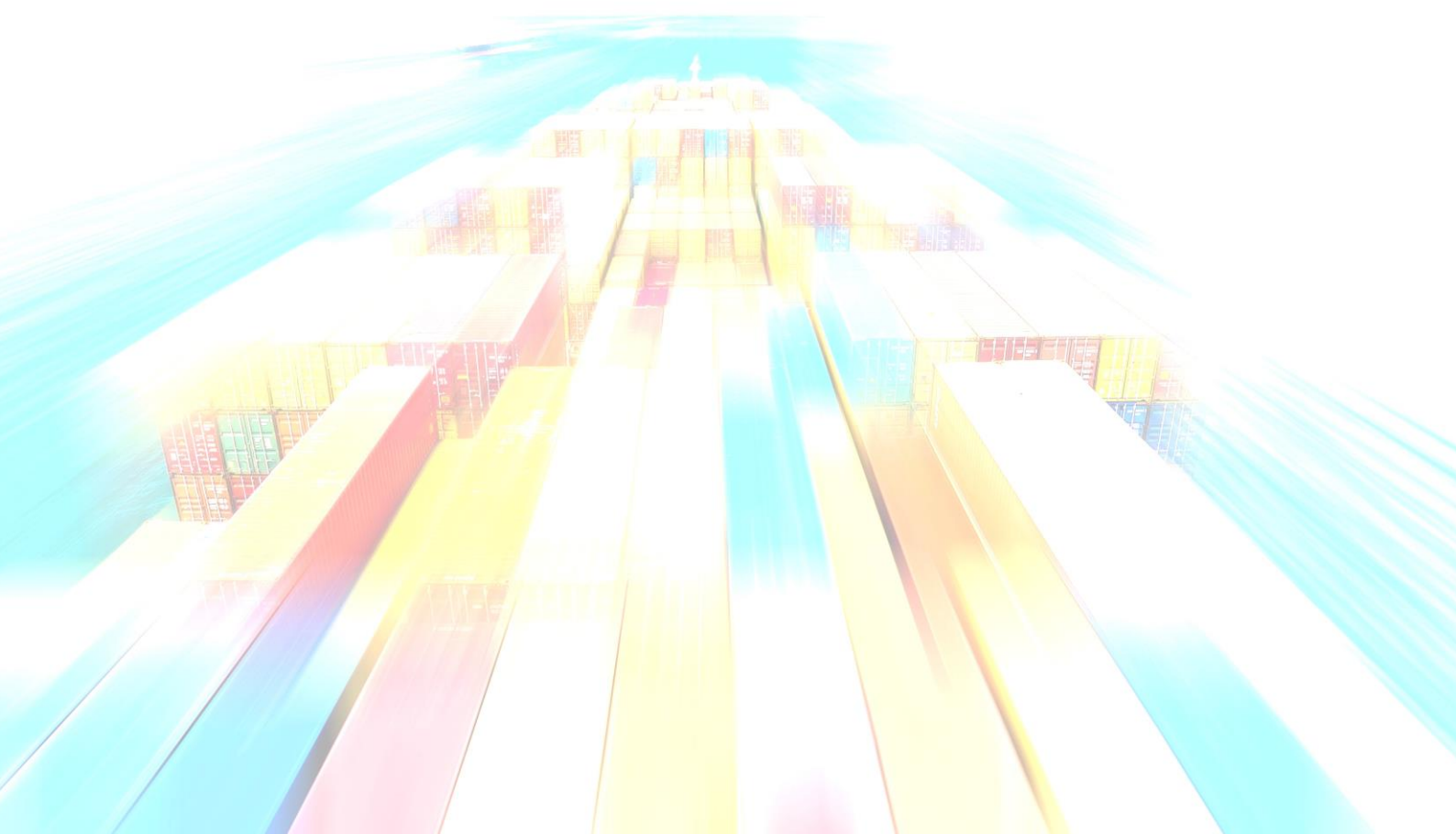
Acronyme de projet	<b>iFreightMED-DC</b>
Titre du projet	<b>Intermodal Freight Services Development Committees</b>
Programme / Instrument de financement	Programme MED
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	Ne plus disponible
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	Improvement of maritime accessibility and of transport capacities through multimodality and intermodality (Amélioration de l'accessibilité maritime et des capacités de transport à travers la multimodalité et l'intermodalité)
Budget total du projet en €	1.961.412
Date de début et de fin du projet	1/1/2013 – 30/6/2015
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Generalitat de Catalunya, Espana
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	<a href="mailto:albert.palomo@gencat.cat">albert.palomo@gencat.cat</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya;</li> <li>2) Conseil Général des Chambres de Catalunya;</li> <li>3) CIMALSA;</li> <li>4) CCI Languedoc-Roussillon;</li> <li>5) Port de Koper;</li> <li>6) Autorité du port de La Spezia;</li> <li>7) Chambre de Commerce de Slovénie;</li> <li>8) Chambre de Commerce de Croatie;</li> <li>9) Communauté d'Agglomération Perpignan Méditerranée;</li> <li>10) Pôle Economique St. Charles (PESC).</li> </ol>
Objective général du projet	Le projet visait à promouvoir des services durables de transport de marchandises intermodal et ferroviaire afin d'utiliser de manière optimale les structures existantes et d'améliorer les niveaux de service existants dans les principaux corridors infrastructurels. La création de comités régionaux pour le développement des services de transport de marchandises aurait pu incrémenter le potentiel logistique de la région méditerranéenne. Ce processus visait à améliorer la compétitivité régionale en offrant des services multimodaux de transport de marchandises efficients en soulignant de nouvelles opportunités d'investissement industriel.

<p>Objectives spécifiques du projet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Créer des comités régionaux (« Regional Committee » dans le sens plus large du terme) pour le développement de services intermodaux de transport de marchandises par une approche partagée de tous les partenaires impliqués dans le projet, l'échange de meilleures pratiques, en définissant de procédures administratives et individuant d'autres sujets intéressés et leur rôle spécifique au sein des comités;</li> <li>➤ Identifier et promouvoir de nouveaux services de transport orientés à la demande et / ou aux infrastructures opérationnelles nécessaires à l'analyse de faisabilité à effectuer avec les entreprises concernées;</li> <li>➤ Promouvoir un ou deux projets pilotes par région qui seront utilisés comme business case dans le but d'établir une méthodologie commune pour la diffusion des services futurs;</li> <li>➤ Supporter des réunions opérationnelles entre les parties intéressées, des événements promotionnels et nouvelles campagnes de communication concernant les services commerciaux;</li> <li>➤ Développer un réseau MedNET des comités régionaux pour résoudre problèmes communs, renforcer une coopération permanente et capitaliser des stratégies pour mobiliser l'investissement privé dans la logistique.</li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<p>De coté italienne les activités de promotion de deux services intermodals ont été financés: La Spezia - Verona - Monaco (Cemat) e La Spezia - Melzo - Frenkendorf (Hannibal).</p>
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>Pas relevés</p>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<p>Approche demand-oriented</p>
<p>Criticités / Point faibles individués</p>	<p>Chevauchement d'activités de projet avec d'activités institutionnelles</p>
<p>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</p>	<p>CCIRCUMVECTIO devra constamment considérer de ne pas dupliquer les activités des partenaires dans leurs activités naturelles, en particulier en ce qui concerne les institutions régionales, en optimisant les relations entre les «comités régionaux» existants (compris comme différents lieux institutionnels, groupes, tables, etc. ou habituellement les autorités sont confrontées avec la politique des transports et la stratégie logistique) avec les activités de projet.</p>
<p>Sitographie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="https://www.keep.eu/keep/project-ext/39885/iFreightMED-DC">https://www.keep.eu/keep/project-ext/39885/iFreightMED-DC</a></li> <li>➤ <a href="http://ifreightmed.com6-interactive.fr/news/partnership-ifreightmed-dc-project-presented-brussels-manifesto-improve-competitiveness">http://ifreightmed.com6-interactive.fr/news/partnership-ifreightmed-dc-project-presented-brussels-manifesto-improve-competitiveness</a></li> </ul>
<p>Bibliographie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="http://www.cambrescat.es/media/docs/perfil-contractant/annex1_applicationform_ifreightmed.pdf">http://www.cambrescat.es/media/docs/perfil-contractant/annex1_applicationform_ifreightmed.pdf</a></li> </ul>

Acronyme de projet	<b>TIGER DEMO</b>
Titre du projet	<b>Trans-Rail Integrated Goods European-Express Routes DEMONstrators</b>
Programme / Instrument de financement	VII Programme Cadre
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	N'est plus disponible
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	Cooperation – Transport (Coopération – Transport)
Budget total du projet en €	5.924.115
Date de début et de fin du projet	1/4/2011 – 31/12/2013
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Consorzio TRAIN, Italia <a href="http://www.consorziotrain.com">www.consorziotrain.com</a> +39 0835 974537
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Leader scientifico / Leader scientifique: Franco Castagnetti <a href="http://www.newopera.org">www.newopera.org</a> + 32 2 626 12 60
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) CONSORZIO PER LA RICERCA E LO SVILUPPO DI TECNOLOGIE PER IL TRASPORTO INNOVATIVO;</li> <li>2) ALLROUND CONTAINER SERVICE HELMUT FRANK GMBH;</li> <li>3) AUTORITA PORTUALE DI GENOVA;</li> <li>4) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Strasse mbH ;</li> <li>5) EUROGATE GmbH &amp; Co. KGaA, KG;</li> <li>6) FS LOGISTICA SPA - ITALCONTAINER SPA;</li> <li>7) Hacon Ingenieurgesellschaft mbH;</li> <li>8) HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.;</li> <li>9) Interporto Bologna Spa;</li> <li>10) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft fur kombinierten Guterkehr mbH &amp; Co KG;</li> <li>11) NEWOPERA Aisbl;</li> <li>12) REGIONE LIGURIA;</li> <li>13) RETE FERROVIARIA ITALIANA;</li> <li>14) Rivalta Terminal Europa SPA;</li> <li>15) SO.GE.MAR. SOCIETA GENERALE MAGAZZINI RACCORDATI INTERPORTO SPA;</li> <li>16) TERMINAL SAN GIORGIO SRL;</li> <li>17) TRENITALIA CARGO SPA;</li> <li>18) UNION DES INDUSTRIES FERROVIAIRES EUROPEENNES – UNIFE.</li> </ol>

<p>Objective général du projet</p>	<p>Dans le cadre des fonds communautaires disponibles dans le cadre du 7ème Programme Cadre, finalisé à l'innovation et le développement de la recherche scientifique et technologique, l'Autorité du Système portuaire de la mer ouest de Ligurie, port de Gênes, a été financée par le projet TIGER visant à favoriser les liens ferroviaires et intermodaux entre les ports maritimes partenaires du projet et leur « hinterlands » respectifs grâce à la création de quatre « démonstrateurs » innovants du point de vue de la technologie utilisée. Par exemple, le démonstrateur développé au port de Gênes s'appelait le «Corridor rapide de Gênes» et impliquait la mise en œuvre et l'essai de technologies, de normes techniques et de procédures qui rendraient la logistique portuaire plus efficace et efficace. Le travail s'est concentré sur la route Gênes - Rivalta et en particulier sur l'échange d'informations et les technologies de signalisation ferroviaire. Les activités et les résultats du projet TIGER se sont poursuivis dans le cadre du projet TIGER DEMO, qui est également cofinancé par des fonds provenant du 7ème Programme Cadre. L'objectif de TIGER DEMO était de consolider les procédures, les bonnes pratiques, les normes technologiques et opérationnelles, les systèmes d'interopérabilité à appliquer à d'autres terminaux et autres ports, afin de faciliter l'avancement / réception des flux de trafic par rail et ainsi promouvoir une répartition modale plus durable.</p>
<p>Objectives spécifiques du projet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Activités de transition des projets pilotes initiaux à la mise en œuvre de TIGER DEMO;</li> <li>➤ Planification du processus de diffusion des projets pilotes pour faciliter cette transition;</li> <li>➤ Démonstration à grande échelle des quatre projets TIGER originaux identifiés comme suivant: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Couloir rapide de Gênes, MARIPLAT, opération innovante pour le port et l'intérieur, réseau intermodal 2015;</li> <li>▪ Évaluation des impacts de démonstration;</li> <li>▪ Internationalisation des solutions démontrées.</li> </ul> </li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Corridor Rapide Gênes-GFC - 500 trains-navettes ont été exploités pendant le cycle de vie du projet portant un volume de trafic CT d'environ 15.000 TEU qui a continué ensuite;</li> <li>✓ Ports innovants et opérations de l'«hinterland» - iPort - ont géré plus de 400 trains via le système de hub Nienburg pendant la durée de vie du projet transportant au moins 32.000 TEU, tandis que par Brême, plus de 150 trains ont été exploités avec plus de 10.000 TEU et ont continué ensuite;</li> <li>✓ Réseau Intermodal 2015+ - MEGA HUB – a réalisé par Munich Riem une augmentation de trafic du 17% pendant la durée de vie du projet, tandis que le service TRIESTE - FRANKFURT a débuté en octobre 2013 et a atteint une fréquence de 3 départs par semaine dans les deux sens en continuant ensuite.</li> </ul>
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>CIRCUMVECTIO doit tenir dûment compte du niveau de satisfaction des opérateurs par les projets européens. La participation des opérateurs doit évidemment résulter du fait que des projets tels que TIGER DEMO répondent au mieux aux besoins relevés.</p>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Réalisation de services efficaces et quantification des avantages économiques</li> </ul>
<p>Criticités / Point faibles individués</p>	<p>Inhomogénéité des pilotes</p>
<p>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</p>	<p>CIRCUMVECTIO n'actualisera de projets pilotes</p>

Sitographie	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ <a href="http://www.hacon.de/consulting-en/forschungsprojekte-1/tiger-tiger-demo">http://www.hacon.de/consulting-en/forschungsprojekte-1/tiger-tiger-demo</a></li></ul>
Bibliographie	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ <a href="http://www.shippingtech.it/wp-content/uploads/Luca-Abatello.pdf">http://www.shippingtech.it/wp-content/uploads/Luca-Abatello.pdf</a></li><li>➤ <a href="http://www.newopera.org/publications-newsletters/all">http://www.newopera.org/publications-newsletters/all</a></li><li>➤ TD Final Demonstrators Report</li></ul>





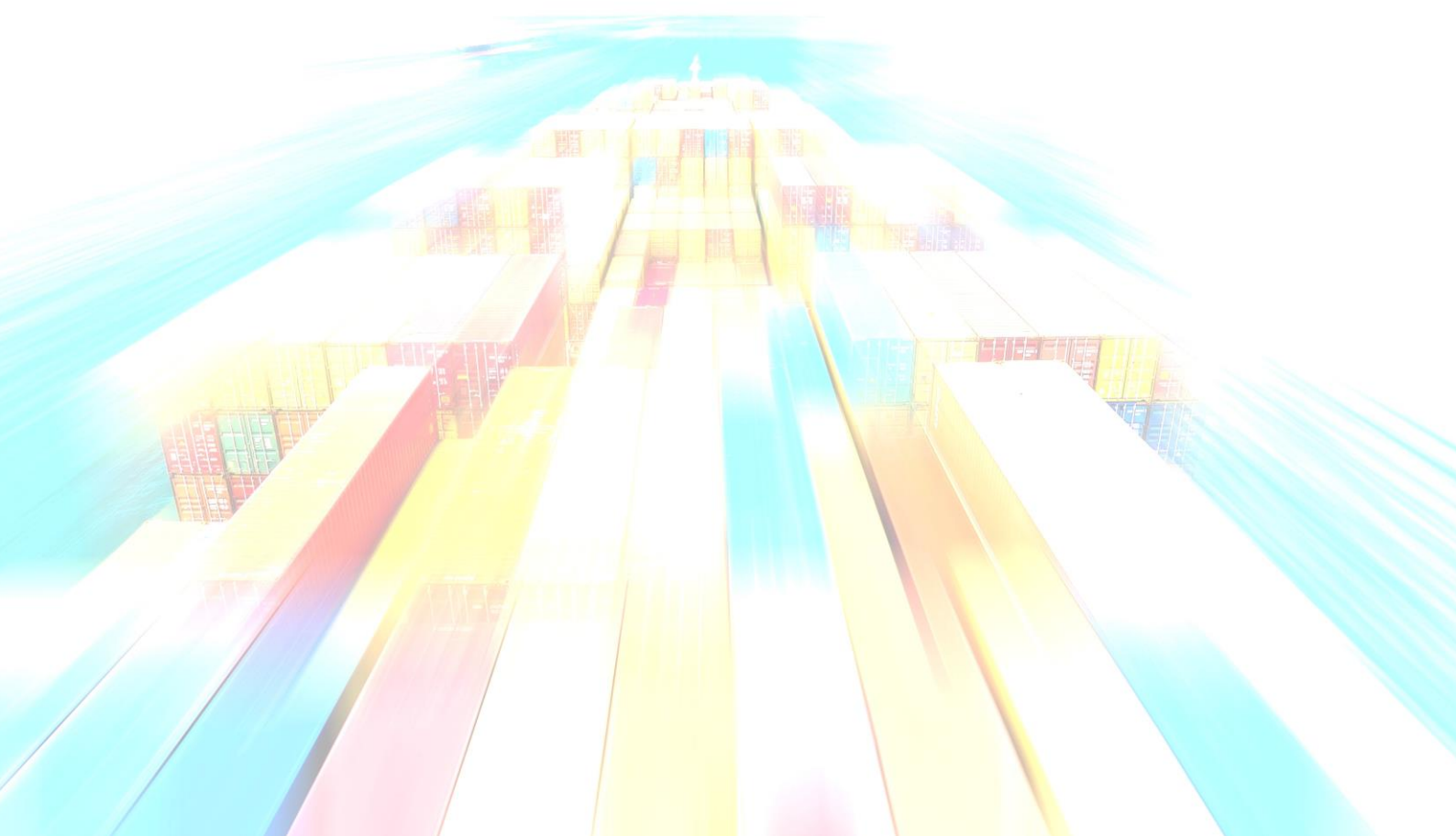
Acronyme de projet	<b>WIDERMOS</b>
Titre du projet	<i>Wide Interoperability and new Governance moDEls for freight Exchange linking Regions through Multimodal maritime based cORridorS</i>
Programme / Instrument de financement	Programme Multi-annuel TEN-T 2013
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.widermos.eu">http://www.widermos.eu</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	Autoroutes de la Mer
Budget total du projet en €	2.970.000
Date de début et de fin du projet	1/6/2013 – 31/12/2015
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Autorità Portuale della Spezia, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Federica Montaresi, WiderMos Project Manager Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale Porti di La Spezia e Carrara via del Molo, 1 - 19126 La Spezia (Italy) tel: +39 0187 546368, mobile: +39 331 6079291
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) So.ge.mar. Spa;</li> <li>2) La Spezia Container Terminal S.p.A.;</li> <li>3) Interporto Padova Spa;</li> <li>4) Circle Srl;</li> <li>5) Agenzia delle Dogane e dei Monopoli;</li> <li>6) Università degli Studi di Genova;</li> <li>7) Regione Liguria;</li> <li>8) Centre Internacional De Metodes Numerics En Enginyeria – CIMNE;</li> <li>9) Instituto Tecnológico de Aragón;</li> <li>10) Corporación Marítima;</li> <li>11) A.S.T.A. Logistik, S.L.;</li> <li>12) Seehafen Kiel GmbH &amp; Co. KG;</li> <li>13) Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH;</li> <li>14) Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH &amp; Co KG;</li> <li>15) APDL - Administração dos Portos do Douro e Leixões.</li> </ol>
Objective général du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le but du projet était d'améliorer et d'efficier les connexions des sections maritimes et des autoroutes de la mer avec les corridors prioritaires Ten-T pour faciliter les connexions entre les régions et les territoires et améliorer les mouvements des personnes et des frets;</li> <li>➤ Le projet a inclus des actions pilotes pour le développement du concept « Corridor » en tant que plate-forme de gestion des corridors et, par conséquence, l'accent a été mis sur la mise en œuvre de la directive 2010/65 /</li> </ul>

	<p>UE sur la fenêtre unique logistique (la seule interface d'information de vecteurs et biens), orientant le projet vers l'utilisation qualitative des ICTs;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ WIDERMOS a envisagé un niveau de gouvernance pour la comparaison de toutes les parties prenantes sur les modèles commerciaux actuels afin de stimuler l'intégration des processus;</li> <li>➤ Du point de vue opérationnel, WiderMos a fourni des actions pilotes visant à améliorer les connexions entre dimension maritime, portuaire et retro-portuaire, en favorisant l'intermodalité et l'interopérabilité, en simplifiant les procédures de contrôle des biens afin de rendre les processus logistiques plus efficaces.</li> </ul>
Objectives spécifiques du projet	<p><u>Activité 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ WiderMoS a développé 5 pilotes concentrés dans les ports de La Spezia, de Barcelone, de Leixoes, de Rostock et de Kiel, en développant une plate-forme logistique de gestion d'une seule fenêtre capable de gérer les envois continus et de permettre la communication long la chaîne d'approvisionnement. Les études pilotes, dont la priorité est l'intégration des chemins de fer avec les terminaux portuaires et arrières, visent à éliminer spécifiques goulots en mettant l'accent sur les procédures douanières informatisées et les services logistiques en papier, y compris les scellés électroniques;</li> <li>➤ Pour phases: définition des besoins des utilisateurs et échange d'expériences, architecture et développement de pilotes, démonstration, évaluation d'impact économique et financier;</li> </ul> <p><u>Activité 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Étude prospective sur les autoroutes de la mer et les aspects de la gestion des corridors: aspects douaniers, aspects de gouvernance, processus, couloirs verts multimodaux.</li> </ul>
Résultats principaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Étude MoS;</li> <li>✓ Plateforme d'information;</li> <li>✓ Corridor douanier contrôlé Padoue - La Spezia;</li> <li>✓ Ouverture du CEF au comprehensive network.</li> </ul>
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<p>L'organisation donné par le leader de CIRCUMVECTIO est lié à son expérience de partenaire WIDERMOS, en particulier en ce qui concerne la participation des opérateurs. WIDERMOS a eu son aspect neuronal dans les relations port-intérieur, tandis que CIRCUMVECTIO est situé dans une zone plus maritime ou côtière. CIRCUMVECTIO peut emprunter les résultats du corridor vert, la méthodologie de travail des partenariats et les études spéciales de UNIGE et de la Région Ligurie sur les Autoroutes de la Mer.</p>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Partenariat représentatif d'organismes publics et d'opérateurs privés;</li> <li>✓ Haute qualité de la coordination scientifique;</li> <li>✓ Terms of reference intérieurs extrêmement ponctuels;</li> <li>✓ Vaste campagne de communication;</li> <li>✓ Relations de haut niveau avec la Commission Européenne;</li> <li>✓ Qualité des événements du projet;</li> <li>✓ Ventes commerciales (p. ex. contrats La Spezia - Panama);</li> <li>✓ Utilisation réelle du modèle par l'Agence des Douanes italienne.</li> </ul>
Criticités / Point faibles individués	Aucun
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	Not applicable
Sitographie	Confronter le site du projet

Bibliographie	➤ <a href="https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/ficheneu_2012-eu-21021-s_final.pdf">https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/ficheneu_2012-eu-21021-s_final.pdf</a>
Acronyme de projet	<b>OPTIMIZEMED</b>
Titre du projet	<i>Optimizing and profiting best practices in the med area on foreign trade, intermodal transport and maritime safety</i>
Programme / Instrument de financement	Programme MED, Call 2012 Capitalisation
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.optimizemed.eu">http://www.optimizemed.eu</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	Priorité-Objectif 3-1, Axe 3 Amélioration de la mobilité et de l'accessibilité territoriale, Objectif 3.1 Amélioration de l'accessibilité maritime et des capacités de transit par multimodalité et intermodalité
Budget total du projet en €	1.114.000
Date de début et de fin du projet	1/7/2013 – 31/12/2014
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	FEPORIS, Port Institute for Studies and Co-operation in the Valencian Region, Espana
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	FEPORIS a été supprimé
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Regione Liguria;</li> <li>2) Centre of Research and Technology Hellas/Hellenic Institute of Transport;</li> <li>3) University of the Aegean – Research Unit;</li> <li>4) Council of Chambers of Commerce, Industry and Navigation of the Valencia Region;</li> <li>5) Regional Development Centre Koper;</li> <li>6) Provincia di Novara;</li> <li>7) Chamber of Commerce &amp; Industry of Marseille Provence;</li> <li>8) Piraeus Port Authority SA;</li> <li>9) Autorità Portuale di Catania;</li> <li>10) Prometni Institut Ljubljana d.o.o. - Institute of Traffic and Transport Ljubljana I.I.c..</li> </ol>
Objective général du projet	La base de OPTIMIZEMED était la création d'une plateforme multiplateforme accessible à un large éventail d'acteurs publics et privés, en fonction des résultats de sept projets de capitalisation, qui ont mis en place divers instruments, bonnes pratiques et actions pilotes visant à améliorer les applications de la chaîne d'approvisionnement, l'amélioration des activités économiques et portuaires en termes de connaissances actuelles, de perspective et d'optimisation des mesures de prévention des risques maritimes. Grâce à la plateforme, le projet voulait capitaliser les résultats clés des différents projets en s'adressant à un large groupe d'acteurs clés au niveau européen avec le but de faciliter l'intégration des meilleures pratiques et instruments au sein des politiques de référence et des différents niveaux de

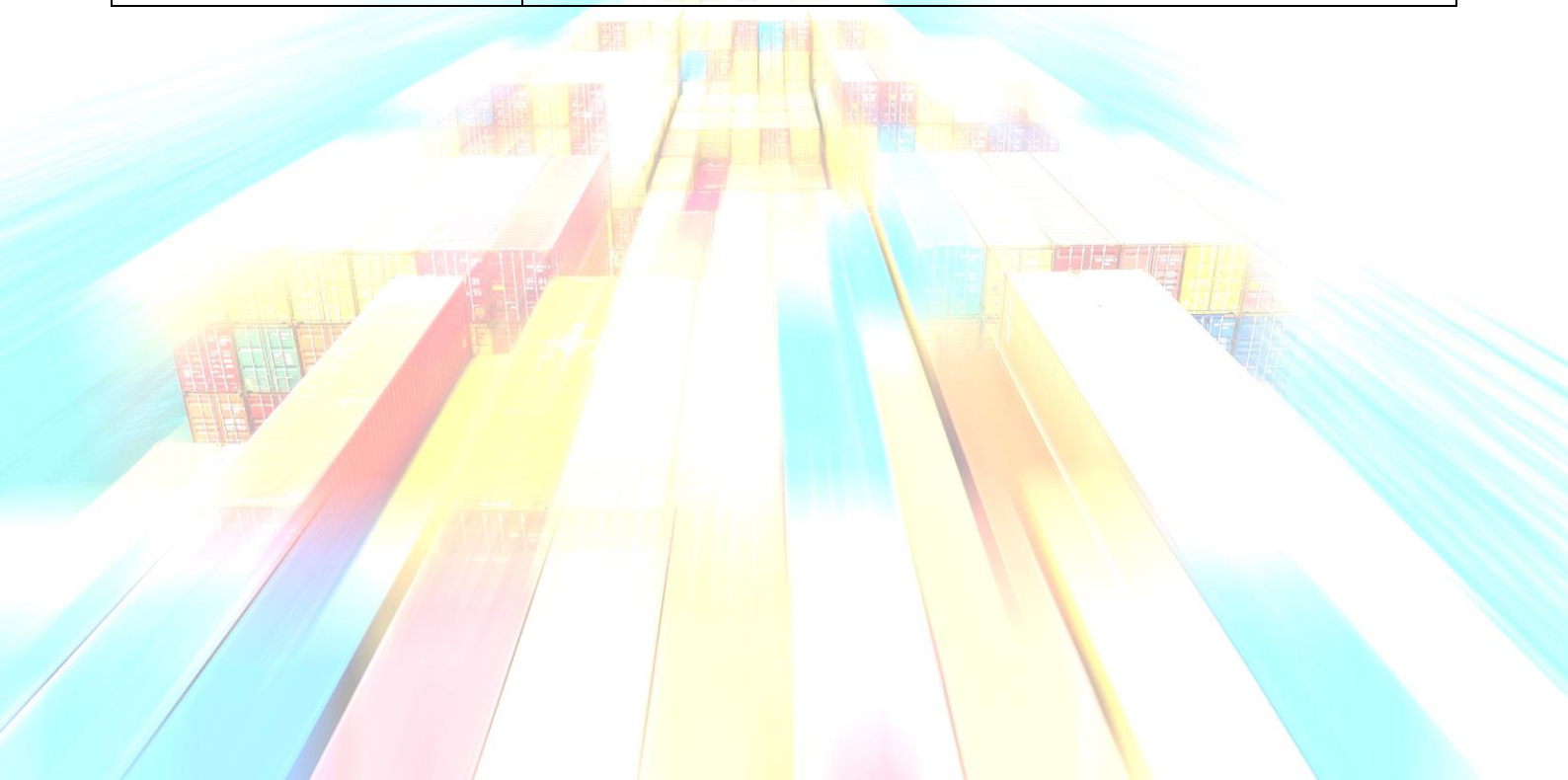
	gouvernance.
Objectives spécifiques du projet	<p>Les WP opératifs du projet étaient les suivants:</p> <p><u>Work package 2:</u> information, accroissements de la sensibilisation et capitalisation</p> <p>2.1 Stratégie de capitalisation;</p> <p>2.2 Matériel de diffusion;</p> <p>2.3 Sensibilisation;</p> <p>2.4 Recommandations politiques et actions conséquentes.</p> <p><u>Work package 3:</u> Améliorer les résultats du projet et meilleures pratiques en utilisant des outils informatiques innovants et en partageant l'expérience</p> <p>3.1 Identification du projet et analyse des instruments existants;</p> <p>3.2 Établissement et développement de la plateforme électronique OPTIMIZEMED;</p> <p>3.3 Élaboration d'améliorations futures de la plateforme OPTIMIZEMED.</p>
Résultats principaux	<p>OPTIMIZEMED a été un projet ambitieux parce qu'il a examiné plusieurs des domaines thématiques de l'appel sur la capitalisation. En fait, il a visé à offrir des opportunités pour le développement d'une gouvernance méditerranéenne plus « proche », « intelligente » et « verte » en introduisant des systèmes innovants dans les opérations des opérateurs clés de transport et de la chaîne d'approvisionnement pour favoriser l'émergence d'un cercle vertueux en mettant en place une plateforme basée sur le web avec des services et des instruments dédiés. Le projet a étudié les scénarios normatifs et les instruments qui peuvent affecter de manière significative:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité du service;</li> <li>• Gestion de la mobilité;</li> <li>• Sécurité et performance (risque réduit d'accidents, réduction des coûts de sécurité);</li> <li>• Durabilité de l'environnement (réduction du bruit et de la pollution atmosphérique).</li> </ul> <p>La phase 3.2, «Établissement et le développement de la plateforme électronique OPTIMIZEMED», prévoyait la création d'un site multi-source accessible à une grande variété d'acteurs publics et privés, permettant l'accès aux principaux projets / résultats (applications spécifiques et limitées) impliqués. La plateforme <a href="https://optimizemed.info/">https://optimizemed.info/</a> contient une corrélation "intelligente" des services existants et le développement d'une plateforme multi-système et multi-langue avec un accès à interface unique.</p>
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	Le composant CIRCUMVECTIO T1, dans la partie de capitalisation, répond à l'hypothèse OPTIMIZEMED, ce qui constitue une capitalisation "améliorée".
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stratégie de communication extrêmement articulée;</li> <li>✓ Bonne mise en œuvre des données concernant les connexions maritimes.</li> </ul>
Criticités / Point faibles individués	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'interfaçage avec les opérateurs a été fragmenté;</li> <li>• La plate-forme n'a pas été alimentée à la fin du projet sans la présence d'un gestionnaire pré-identifié;</li> <li>• Les plates-formes mises en œuvre par les projets capitalisés étaient partiellement disponibles et souvent dépassées;</li> <li>• Insuffisance mise en œuvre des données économiques.</li> </ul>
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Participation des opérateurs dans les phases de input et output;</li> <li>▪ Vérification de l'identification du potentiel responsable de la plate-forme au stade de réalisation;</li> <li>▪ L'accent de CIRCUMVECTIO sur les segments de marchandises ou les modes de</li> </ul>

	<p><i>transport, le nombre de ports impliqués, les thèmes permettent une moindre dispersion de l'information.</i></p>
Sitographie	<p>➤ <a href="http://www.programmamed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=108">http://www.programmamed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=108</a></p>
Bibliographie	<p>➤ <a href="http://www.programmamed.eu/en/library/deliverables-detail.html?tx_ausyibliomed_pi1%5Blivable%5D=1055#.WakJMvNJaJA">http://www.programmamed.eu/en/library/deliverables-detail.html?tx_ausyibliomed_pi1%5Blivable%5D=1055#.WakJMvNJaJA</a></p>



Acronyme de projet	<b>BACKGROUNDS</b>
Titre du projet	<i>Improving Productive Clusters Accessibility to Global Market</i>
Programme / Instrument de financement	Programme MED
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	Ne plus disponible
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	<i>Amélioration de l'accessibilité maritime et des capacités de transit en favorisant la multimodalité et l'intermodalité</i>
Budget total du projet en €	1.076.000
Date de début et de fin du projet	6/1/2009 – 30/3/2012
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Regione Siciliana, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Département régional Infrastructures, Mobilité et Transports <a href="mailto:dipartimento.infrastrutture@regione.sicilia.it">dipartimento.infrastrutture@regione.sicilia.it</a> (le référent de projet a changé de rôle)
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Regione Liguria;</li> <li>2) Istituto degli studi portuali e di cooperazione della comunita' Valenciana "FEPORTS";</li> <li>3) Autorità portuale di Koper;</li> <li>4) Autorità portuale di Patrasso;</li> <li>5) Autorità portuale di Marsiglia;</li> <li>6) Centro di ricerca e di tecnologia Hellas - Istituto dei trasporti.</li> </ol>
Objective général du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le but du projet était de développer un modèle de gouvernance impliquant les ports et les infrastructures portuaires de la Méditerranée, en vue d'une meilleure intégration des pôles existants avec leurs territoires et les plus importants groupes de production afin d'évaluer les particularités locales dans le cadre général du marché mondial;</li> <li>➤ Le but du projet était également de fournir des instruments efficaces pour résoudre les problèmes fonctionnels, opérationnels et organisationnels liés au fret et au trafic passagers dans les régions portuaires. Ces outils visent à réduire les phénomènes de congestion routière grâce à la mise en place d'un protocole de communication commun.</li> </ul>
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Analyse des criticités portuaires et évaluation des indicateurs d'efficacité dans les systèmes portuaires impliqués dans le projet;</li> <li>➤ Construction du modèle de réseau de voies navales et d'interconnexions intermodales avec les territoires affectés selon les systèmes de production locaux;</li> <li>➤ Définition dans chaque territoire d'éventuels scénarios futurs du système de réseau intermodal qui réduit le coût potentiel de l'inefficacité pour le système de production local.</li> </ul>

Résultats principaux	✓ En raison de la forte différence territoriale du partenariat, le projet a essentiellement produit une méthodologie pour écouter le territoire
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	✓ La plate-forme CIRCUMVECTIO pourra emprunter à l'outil BACKGROUNDS la méthodologie d'identification des zones de marché des ports analysés
Meilleures pratiques individualisées / Points forts individualisés	✓ Individuation des « catchment areas » portuelles
Criticités / Point faibles individualisés	• Inhomogénéité des niveaux économiques et infrastructurels et de la taille et vocation des ports
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	▪ Considérer le mineur périmètre du France Italie Maritime un système homogène
Sitographie	➤ <a href="http://backgrounds.imet.gr">http://backgrounds.imet.gr</a>
Bibliographie	➤ <a href="http://www.programmamed.eu/en/library/">http://www.programmamed.eu/en/library/</a> ➤ Handbook, ed. Gulotta, Palermo 2012



Acronyme de projet	<b>INTE-TRANSIT</b>
Titre du projet	<b><i>Integrated and Interoperable Maritime Transit Management System</i></b>
Programme / Instrument de financement	Programme MED
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.inte-transit.eu">http://www.inte-transit.eu</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	3.1 Improvement of maritime accessibility and of transport capacities through multimodality and intermodality (3.1 Amélioration de l'accessibilité maritime et des capacités de transport à travers la multimodalité et l'intermodalité)
Budget total du projet en €	1.834.201,98
Date de début et de fin du projet	1/1/2013 – 30/6/2015
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	ICCS, Greece
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Dr. Angelos Amditis Institute of Communication and Computer Systems (ICCS) E-mail: <a href="mailto:a.amditis@iccs.gr">a.amditis@iccs.gr</a> , Phone: +30 210 7722398
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Piraeus Container Terminal;</li> <li>2) CO.NA.TE.CO SpA;</li> <li>3) Porto di Luka Koper;</li> <li>4) Valencia Port Foundation;</li> <li>5) SEAbility Ltd;</li> <li>6) Istituto Andaluso per la tecnologia (IAT);</li> <li>7) Autorità Portuale dell'Andalusia.</li> </ol>
Objective général du projet	<p>Les technologies TIC (y compris les plateformes web interopérables et les technologies émergentes, telles que les RFID, se sont révélées d'une grande importance pour relever les défis des systèmes de communication et de logistique des ports MED / EU et développer un cadre de communication entre les ports, les administrations, les domaines de la logistique, les opérateurs pertinents et les entités commerciales. À cet égard, le consortium INTE-TRANSIT propose une approche innovante pour surmonter la fragmentation des connaissances et des approches pour la promotion d'un nouveau système de gestion de l'information pour les ports, qui pourra améliorer les opérations logistiques et surveiller le charge. Un solide cadre de coopération sera établi entre les parties intéressées dans les pays MED, pour l'échange de bonnes pratiques, la coopération et la formation du personnel.</p>
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Renforcer les connexions de communication entre i) les ports et les autorités compétentes dans le Bassin MED, ii) tous les acteurs concernés dans les transferts maritimes et iii) les ports et leurs domaines d'activité logistique, grâce à l'utilisation des technologies TIC pour améliorer les systèmes de gestion de</li> </ul>



	<p><i>l'information;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Définir un modèle de gestion intégré impliquant des organisations publiques et privées (dans les ports et leurs zones d'activités logistiques) et concevoir une carte et des indicateurs communs et harmonisés des processus MED. Cela conduira à une interopérabilité des ports plus efficace et à une amélioration pertinente des fluxes des marchandises, de la traçabilité du cargo, de la visibilité et de la transparence;</li> <li>➤ Fournir un cadre de formation pour les ports et le personnel des logistiques (personnel administratif / de direction et travailleurs). Des sessions de formation seront adressées aux autorités portuaires, administrations portuaires, gestionnaires de zones d'activités logistiques et aux partenaires logistiques, en mettant l'accent sur les cadres logistiques / de sécurité, les mécanismes de suivi des transports, les infrastructures télématiques portuaires ainsi que les technologies TIC modernes pour améliorer les communications / la coopération;</li> <li>➤ Exécuter 5 projets pilotes pour démontrer l'amélioration des systèmes logistiques et des opérations portuaires en utilisant les nouvelles technologies INTE-TRANSIT proposées. Deux ensembles de pilotes différents seront exécutés sur les ports impliqués: 1. Application des technologies TIC sur le suivi / suivi des conteneurs / fret ; 2. Outil / plateforme électronique pour mettre en œuvre le modèle de gestion conçu incluant le tableau de bord associé;</li> <li>➤ Élaborer et exécuter un cadre d'échange de meilleures pratiques pour l'échange d'expériences dans le cadre du projet en tant que moyen de communication durable au-delà du projet. Les visites d'échange porteront sur le développement de la connaissance et la sensibilisation sur les modules portuaires (organisation logistique, traçabilité améliorée des produits, amélioration de l'assurance de la qualité).</li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<p>Au port du Pirée, le 25 juin 2015, le Consortium INTE-TRANSIT a annoncé les résultats de deux ans et demi de projet. L'objectif principal du projet INTE-TRANSIT était de réaliser une meilleure organisation logistique des ports MED et de leurs zones logistiques en utilisant les technologies TIC modernes et le renforcement de la coopération et des liens réseau entre les ports MED, les autorités compétent et tous les transporteurs. Pour atteindre ces objectifs, le consortium INTE-Transit a mis au point un système automatisé de gestion des conteneurs en utilisant les technologies de l'information et de communication modernes tels que les récepteurs DGPS différentiels, les lecteurs RFID, serveur de localisation GEO, pour obtenir la bonne gestion du processus de stocker le conteneur à l'intérieur du terminal à un coût minimum et conserver un inventaire à jour des conteneurs stockés. En particulier, dans les ports du Pirée (Grèce), Valencia (Espagne) et Koper (Slovénie), nous avons proposé des systèmes de surveillance automatique, la surveillance et la localisation, mis en œuvre tant pour les gestionnaires de conteneurs (par exemple les camions, les gerbeurs) tout au long de leur séjour dans la zone portuaire. Ces systèmes utilisent les technologies de communication sans fil et sont pris en charge par la gestion du logiciel de suivi des véhicules et des conteneurs correspondants. Les données de positionnement et de surveillance de ces systèmes sont collectées, filtrées et traitées via la plate-forme INTE-TRANSIT. La fonctionnalité de cette plate-forme est de surveiller en permanence de manière interactive le processus de stockage du conteneur à l'intérieur du terminal afin d'informer l'empileur d'arrivée et / ou le conducteur de camion en cas de stockage inapproprié. Ces fonctionnalités sont combinées avec un outil de visualisation facile à utiliser qui offre une variété de fonctionnalités de cartographie, une fonction de recherche de conteneur et un accès à distance en temps réel. En outre, dans les cas de Naples (Italie) et Algeciras Bay Logistic Area (Espagne), un système de surveillance du flux de marchandises entre les ports et leur a été développé zone logistique située à une certaine distance du port. En particulier, le système permet la notification de la plate-forme centrale dans le cas où un camion est hors de son itinéraire prédéterminé, se déplace à des vitesses très faibles, il</p>

	<p>est arrêté sans avertissement ou manque un signal GPS sur quelque part dans le chemin. Ces systèmes ont été testés et évalués dans des conditions réelles, grâce à des applications pilotes menées dans cinq ports méditerranéens (Piraeus, Koper, Naples, Algeciras Bay, Valence). En même temps, une série de visites de formation et d'échange ont été organisées au niveau des terminaux à conteneurs et des zones logistiques des ports participants, afin de faire respecter la coopération entre les parties, l'échange de bonnes pratiques et la formation des personnel.</p>
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Confrontez les fiches des projets WIDERMOS et TIGER-DEMO svp;</li> <li>✓ L'aspect de la formation et de l'adoption d'un instrument simplifié (qui est également aligné avec la haute technologie du modèle UIRNET pour le cas italiens) se ajoute.</li> </ul>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Excellente efficacité communicative;</li> <li>✓ Utilisation des conférences comme moment incisif de diffusion.</li> </ul>
Criticités / Point faibles individués	Aucune criticité particulière
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	Pas applicable
Sitographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="http://www.med-pcs.eu/news-actually/76-the-med-pcs-project-in-the-international-conference">http://www.med-pcs.eu/news-actually/76-the-med-pcs-project-in-the-international-conference</a></li> </ul>
Bibliographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="http://www.programmemed.eu/fileadmin/PROG_MED/Actualites_projets/INTE-TRANSIT_Newsletter_M18_V1.pdf">http://www.programmemed.eu/fileadmin/PROG_MED/Actualites_projets/INTE-TRANSIT_Newsletter_M18_V1.pdf</a></li> </ul>

Acronyme de projet	<b>FREIGHT 4 ALL</b>
Titre du projet	<b><i>A distributed and open FREIGHT transport ICT solution 4 ALL stakeholders in the Mediterranean area</i></b>
Programme / Instrument de financement	Programme MED, Call 2009
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	Ne plus disponible
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	Objective prioritaire 3-2, Axe 3
Budget total du projet en €	1.287.000
Date de début et de fin du projet	Juin 2010 – Novembre 2012
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Administration Décentralisée de Crète, Grèce
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	KONSTANTINOS STRATARIDAKIS Indirizzo / Adresse: KOUNTOURIOTOU SQUARE 71202 HERAKLION Tel: 0030 2810278111, Email: <a href="mailto:kstr@crete-region.gr">kstr@crete-region.gr</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) ITL Emilia Romagna;</li> <li>2) Associazione per lo Sviluppo della formazione professionale dei Trasporti – Ile de France;</li> <li>3) Interporto di Bologna;</li> <li>4) Autorità Portuale di Valencia;</li> <li>5) Università Politecnica di Valencia;</li> <li>6) Porto di Luka Koper;</li> <li>7) Logica scarl (Campania);</li> <li>8) Valencia Port Foundation.</li> </ol>
Objective général du projet	<p>La situation fragmentée des longues chaînes transnationales de transport de fret conjuguées à l'implication d'une grande variété d'acteurs devrait être surmontée par des systèmes intégrés de TIC. Pour assurer l'intégrité du marché unique, il est important que les solutions nationales fermées ne deviennent pas des barrières (p. Ex. Pour les PME), mais qu'elles soient développées dans une approche synergique transnationale. Les acteurs de la chaîne d'approvisionnement devraient avoir un accès facile à l'information et aux services grâce à des solutions TIC ouvertes, tout en accordant une attention particulière à l'incorporation à distance (par exemple, les îles) dans les principaux corridors de transport. Ces exigences du réseau TIC doivent être respectées sur la base de trois principes: a) transactions électroniques homogènes avec un modèle d'harmonisation mondial; (b) une interface intelligente pour minimiser les adaptations nécessaires des systèmes TIC disponibles, et (c) des mécanismes intelligents pour les services avancés de valeur ajoutée pour tous les transports communautaires. L'objectif principal de FREIGHT4ALL est de concevoir et</p>

	<p>développer une plate-forme distribuée en tant que médiateur pour une interaction efficace des parties prenantes, à la fin de la gestion de la chaîne d'approvisionnement et de la visibilité continue des opérations. La fonctionnalité innovante de F4ALL repose sur le nouveau concept d'outils avancés d'interopérabilité et d'interopérabilité qui permettent une plus grande accessibilité virtuelle aux services logistiques collaboratifs 4ALL. La solution finale sera basée sur un cadre opérationnel et organisationnel harmonisé et une architecture complète du système pour décomposer les barrières de fragmentation et développer la complémentarité pour les utilisateurs et les systèmes dispersés. Une passerelle unique permettra aux parties d'utiliser de manière sûre et à distance une gamme d'applications complémentaires et distantes. De plus, une plus grande confidentialité sera obtenue grâce à une administration autonome pour les opérations et les données. Les services de logistique électronique et les enregistrements de données communs permettront une exploitation conjointe des fonctionnalités dans la coordination d'une fonction de gestion du flux de travail bien consolidée. Les outils d'interfaçage intelligents assureront l'interopérabilité et l'intégration parfaite des systèmes distants, tandis qu'une interconnexion soutiendra l'échange de documents électroniques pour tout protocole d'information et de communication. Enfin, les services à valeur ajoutée seront fournis à l'aide d'un outil d'évaluation de performance et d'un outil de benchmarking pour exploiter les profils de données disponibles pour une prise de décision efficace par les acteurs concernés. La solution finale sera mise en œuvre dans des cas de transport réels et validée pour son applicabilité et son potentiel opérationnel étendu. Sur la base des résultats de FREIGHT4ALL, des recommandations pour un nouveau cadre opérationnel, corporatif et réglementaire seront fournies. Pour l'adoption plus large du système, une stratégie de capitalisation consolidée, un plan de diffusion et un programme de formation seront implémentés impliquant des entités politiques et commerciales. Dans ce contexte, le groupe d'utilisateurs déjà établi sera étendu à la communauté F4ALL (F4ALLC), qui prend également en charge la continuité du projet.</p>
<b>Objectives spécifiques du projet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le démonstrateur Italie-Espagne est la mise en œuvre, le test et la validation de la solution finale de freight4All dans l'état réel de la chaîne de transport qui relie tous les acteurs impliqués dans un problème, interopérable, localisé, validé à la fois en conditions de fonctionnement et rentabilité.</li> </ul>
<b>Résultats principaux</b>	<p>Les quatre composants de la plate-forme Freight4all ont été développés et complétés par des flux de travail complémentaires offrant un accès sécurisé à la plate-forme et ses données, permettant des flux de travail qui reflètent divers scénarios opérationnels, limitent les communications dans les échanges électroniques de documents et soutiennent l'évaluation et l'analyse comparative des processus de la chaîne de transport. Une démonstration en direct de l'exploitation de la plateforme, en utilisant comme banc d'essai, un casse-tête de transport multimodal transnational typique avec les systèmes de back-end IPBO et VPF a été présenté avec succès à tous les partenaires. En outre, les six manifestants se dirigent progressivement vers les phases de mise en œuvre / démonstration. La solution Freight 4 All end a été mise en œuvre dans six cas de transport du monde réel, en validant son applicabilité et son potentiel opérationnel étendu.</p>
<b>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Comme pour d'autres projets de réalisation de plateformes, les démonstrateurs de Freight 4 all sont un modèle de référence pour le layout économique et d'ingénierie de CIRCUMVECTIO</li> </ul>
<b>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Établissement d'une communauté de stakeholder;</li> <li>✓ Les autorités régionales ont soutenu la communauté locale des transports;</li> <li>✓ Le mélange des décideurs et des acteurs commerciaux a assuré la participation d'un nombre significatif d'utilisateurs pertinents;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Les acteurs de la chaîne d'approvisionnement ont un accès facile à l'information et aux services;</li> <li>✓ Solution basée sur un cadre organisationnel harmonisé.</li> </ul>
Criticités / Point faibles individuels	On n'a pas relevé de criticités particulières
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	Pas applicable
Sitographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2014/02/Bestfact_Quick-info_efreight_3-122_FREIGHT4ALL.pdf">http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2014/02/Bestfact_Quick-info_efreight_3-122_FREIGHT4ALL.pdf</a></li> </ul>
Bibliographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="http://www.programmamed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=118">http://www.programmamed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=118</a></li> </ul>

Au cours de la période 2007-2013, la région de Ligurie, qui héberge un système portuaire important à son niveau national et européen sur son territoire, a abordé le phénomène du logistique et des portefeuilles de plusieurs façons pour améliorer le flux de marchandises et réduire les phénomènes de congestion des infrastructures terrestres, en particulier en ce qui concerne le réseau autoroutier, et visent à identifier les solutions de rééquilibrage modal, grâce à une exploitation plus efficace du système ferroviaire vers le nord de l'Europe et à l'amélioration des liaisons maritimes entre les ports méditerranéens.

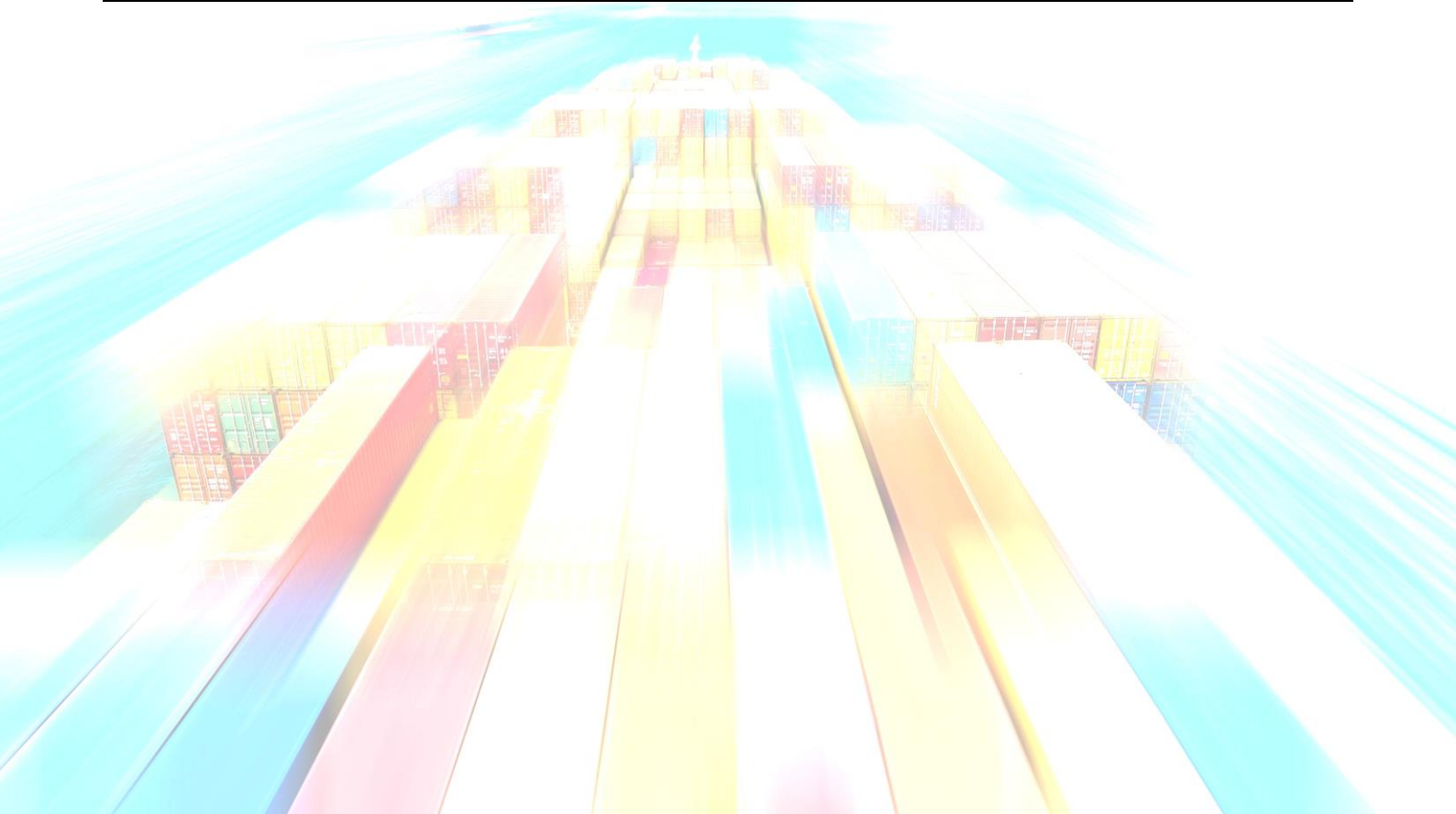
Dans tous les cas, les TIC ont joué un rôle fondamental et transversal dans les différents projets, car il a tenté de surmonter les principales contraintes existant sur le territoire de la Ligurie, en particulier sous les profils orographiques et par conséquent infrastructurels, avec des solutions technologiques avancé et étalonné sur les caractéristiques du territoire et coule (principalement) des marchandises pour faciliter le dépassement de ces contraintes.

Tout cela a encouragé le développement de connaissances multiples, non seulement liées au territoire de référence, mais aussi à des réalités très diverses, grâce à la variété des partenariats de projets. Une telle connaissance est une valeur ajoutée importante pour la zone de coopération et le projet, en tant que partie majeure de la connexion de l'île au réseau RTE-T, passe également par le système d'infrastructure de la Ligurie.

*Fiches élaborées de la Région Autonome de Sardaigne (PP2) en collaboration avec la province de LI (PP7)*

Acronyme de projet	<b>IN.PORT.O</b>
Titre du projet	<b>INtegrazione delle PORTE di accesso del corridoio marittimo Occidentale dell'area di cooperazione sardo-corsa</b>
Programme / Instrument de financement	Italie-France Maritime 2007 - 2013
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.maritimeit-fr.net">www.maritimeit-fr.net</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	Améliorer l'accès aux réseaux matériels et immatériels et aux services de transport afin de développer l'intégration de ces réseaux et de les rendre compétitifs en particulier dans le développement des TEN et du système des Autoroutes de la Mer
Budget total du projet en €	1.262.396
Date de début et de fin du projet	30/03/2010 – 29/09/2012
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Comune di Porto Torres, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	<a href="mailto:vinci@comune.porto-torres.ss.it">vinci@comune.porto-torres.ss.it</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Provincia di Sassari, Settore IX Programmazione e Pianificazione (<a href="mailto:patto.no@provincia.sassari.it">patto.no@provincia.sassari.it</a>);</li> <li>2) Office des Transports de la Corse (<a href="mailto:otc.corse@wanadoo.fr">otc.corse@wanadoo.fr</a>).</li> </ol>
Objective général du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Amélioration du transport intégré RO / PAX (marchandises et passagers) entre le nord-ouest de la Sardaigne et le sud-ouest de la Corse pour un développement durable et une intégration complète des zones caractérisées par une accessibilité « complexe »</li> </ul>
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Renforcer les connexions maritimes et activer des formes durables de mobilité basées sur la notion d'intermodalité;</li> <li>➤ Renforcer la collaboration commerciale entre les deux systèmes territoriaux grâce à des activités de promotion et de marketing territorial;</li> <li>➤ Qualifier le système de mobilité locale par l'utilisation de technologies de pointe (ITC).</li> </ul>
Résultats principaux et output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<p>Renforcement de la mobilité transfrontalière des marchandises et des passagers grâce à:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Augmentation du nombre de connexions mensuelles de Porto Torres à Propriano;</li> <li>✓ Activation d'une nouvelle voie rapide avec connexion deux fois par semaine;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Activation d'un métro de la mer;</li> <li>✓ Accessibilité des classes sociales «faibles» au système de transport transfrontalier;</li> <li>✓ Promotion de la compétitivité économique des systèmes insulaires.</li> </ul>
Meilleures pratiques individualisées / Points forts individualisés	-
Criticités / Point faibles individualisés	-
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	-
Sitographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="https://www.keep.eu/keep/project-ext/24328/IN.PORT.O.?ss=c96ffd2903c9bbf9ed6e5dc720c6fd13&amp;espon=">https://www.keep.eu/keep/project-ext/24328/IN.PORT.O.?ss=c96ffd2903c9bbf9ed6e5dc720c6fd13&amp;espon=</a></li> </ul>
Bibliographie	-



Acronyme de projet	<b>LOSE</b>
Titre du projet	<b><i>LOGistica e Sicurezza del trasporto merci</i></b>
Programme / Instrument de financement	<i>Italie-France Maritimee 2007 - 2013</i>
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.maritimeit-fr.net/">http://www.maritimeit-fr.net/</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	
Budget total du projet en €	1.790.000
Date de début et de fin du projet	15/06/2012- 15/6/2015
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Provincia di Lucca, Servizio Pianificazione territoriale e mobilità, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	<a href="mailto:f.lazzari@provincia.lucca.it">f.lazzari@provincia.lucca.it</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Provincia di Pisa, Ufficio Politiche Comunitarie e Relazioni Internazionali;</li> <li>2) Provincia di Livorno, Porti, logistica ed area vasta;</li> <li>3) Provincia di Sassari, Programmazione e pianificazione;</li> <li>4) Comune di Genova, Direzione Mobilità – Settore Pianificazione.</li> </ol>
Objective général du projet	Réduire le risque lié aux mouvements de marchandises et de transport dangereux et l'impact de leur circulation sur les systèmes routiers et environnementaux de la zone transfrontalière en utilisant les TIC
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Étudier les principaux problèmes liés à la cargaison et analyser les zones les plus vulnérables de la zone de coopération;</li> <li>➤ Mettre en œuvre des solutions technologiques visant à améliorer la sécurité des services et des infrastructures de transport;</li> <li>➤ Promouvoir les activités d'engagement et de gouvernance visant à définir des normes communes pour la planification du trafic de marchandises et la gestion des situations d'urgence.</li> </ul>
Résultats principaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Expérimentation d'un système de détection de flux de marchandises et calcul de la vulnérabilité de l'infrastructure de transport;</li> <li>✓ Expérimentation de systèmes de surveillance des marchandises dangereuses dans les ports;</li> <li>✓ Expérimentation de solutions informatives pour surveiller le flux de marchandises en transit et la gestion des urgences;</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Expérimenter un système d'information pour améliorer les interconnexions ville-port;</li> <li>✓ Expérimentation d'une architecture TIC permettant l'interaction du trafic de marchandises entre le port et le réseau fluvial;</li> <li>✓ Réalisation de tables locales et / ou d'accords / protocoles / standards de collaboration entre les différents acteurs impliqués dans la gestion des urgences;</li> <li>✓ Partage des expériences et établissement de liens avec les initiatives et les politiques existantes;</li> <li>✓ Création de recommandations communes dans le domaine de la coopération pour gérer la mobilité des marchandises dangereuses et adapter les règles de mobilité et les outils de programmation.</li> </ul>
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Mise en place d'un système de détection des plaques et des marchandises dangereuses dans les zones à haut risque;</li> <li>✓ Capteurs pour la détection des plaques et des biens communiquant avec les centres de contrôle de la circulation déjà présents sur le territoire et accessibles aux acteurs externes grâce à un portail de gestion des urgences;</li> <li>✓ Installation d'une architecture Wi-Fi dans la zone du circuit maritime-fluvial de Pise pour améliorer l'échange d'informations entre les personnes passant par le transport de marchandises dangereuses et le développement de systèmes de surveillance pour la détection des marchandises en transit, pour la surveillance de la pollution et systèmes RFID pour le contrôle de l'accès.</li> </ul>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	
Criticités / Point faibles individués	
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	
Sitographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="https://www.keep.eu/keep/project-ext/24350/LOSE?ss=04fedd3cdf6185013abec9780c4cf778&amp;espon=">https://www.keep.eu/keep/project-ext/24350/LOSE?ss=04fedd3cdf6185013abec9780c4cf778&amp;espon=</a></li> <li>➤ <a href="http://www.maritimeit-fr.net">www.maritimeit-fr.net</a></li> <li>➤ <a href="http://www.lose-2013.eu">www.lose-2013.eu</a></li> </ul>
Bibliographie	Formulaire de projet

Acronyme de projet	<b>P.IM.EX</b>
Titre du projet	<b>Piattaforme logistiche integrate per lo sviluppo delle relazioni commerciali IMport-EXport nello spazio transfrontaliero</b>
Programme / Instrument de financement	<i>Italie-France Maritime 2007 - 2013</i>
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.maritimeit-fr.net">www.maritimeit-fr.net</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	<i>Transport, mobilité et transport multimodal</i>
Budget total du projet en €	2.496.500
Date de début et de fin du projet	14/04/2009 – 04/04/2012
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Provincia di Livorno, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	<a href="mailto:e.carnieri@provincia.livorno.it">e.carnieri@provincia.livorno.it</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE BASTIA ;</li> <li>2) COMUNE DI SAVONA;</li> <li>3) COMUNE DI OLBIA;</li> <li>4) PROVINCIA DI CAGLIARI;</li> <li>5) PROVINCIA DI LUCCA;</li> <li>6) PROVINCIA DI MASSA-CARRARA.</li> </ol>
Objective général du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer des relations et des échanges et optimiser les flux existants entre les territoires du réseau de partenariat de Ligurie, Toscane, Sardaigne et Corse</li> </ul>
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer la connaissance de l'offre et de la demande de services logistiques intermodaux existante dans les domaines de la coopération;</li> <li>➤ Améliorer l'évaluation du rendement du système logistique;</li> <li>➤ Augmenter la capacité et la durabilité des services logistiques intermodaux;</li> <li>➤ Développer la demande de services logistiques et de commerce dans le domaine de la coopération.</li> </ul>
Résultats principaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Un observatoire territorial transfrontalier (OTT) a été mis en place qui, grâce au control des flux des marchandises sur le réseau intermodal Italie - France, collecte et met à disposition les données pertinents dans un système d'information territorial;</li> <li>✓ Un modèle de simulation a été proposé comme outil expérimental pour identifier et analyser pas seulement les indicateurs socio-économiques mais aussi ceux énergétiques et environnementaux;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Un nombre significatif d'études sur les plateformes logistiques et les centres de distribution ont été réalisées pour renforcer leur rôle en tant que promoteurs de la distribution et des activités commerciales et renforcer leurs relations commerciales entre les opérateurs de distribution alimentaire et les entreprises agroalimentaires;</li> <li>✓ Développement d'une offre de support spécialisée et professionnalisée aux entreprises pour les encourager à s'ouvrir à de nouveaux marchés.</li> </ul>
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ OTT;</li> <li>✓ Études sur les plateformes logistiques et les centres de distribution.</li> </ul>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	Les résultats de P.Im.Ex ont contribué au développement de processus culturels innovants tant sur la méthode (conception participative) que sur le contenu (accessibilité répartis sur le territoire) dans différents groupes d'acteurs: administrateurs, techniciens, associations locales, citoyens, écoles etc..
Criticités / Point faibles individués	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aucune connexion entre la programmation territoriale locale et la programmation au niveau européen</li> </ul>
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Action de coordination du programmeur régional opérant avec une logique de développement stratégique qui vise à surmonter le territoire single pour regarder plutôt à une zone plus grande qui correspond à logiques européennes (Alto Tirreno)</li> </ul>
Sitographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="https://www.keep.eu/keep/project-ext/24308/P.IM.EX?ss=419091c9b816e0a2cdb27c5ad4f81238&amp;espon=">https://www.keep.eu/keep/project-ext/24308/P.IM.EX?ss=419091c9b816e0a2cdb27c5ad4f81238&amp;espon=</a></li> <li>➤ <a href="http://www.progettopliss.eu/it/content/progetto-pimex">www.progettopliss.eu/it/content/progetto-pimex</a></li> </ul>
Bibliographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Formulaire de projet</li> <li>➤ Rapport final</li> </ul>

Acronyme de projet	<b>3iPLUS</b>
Titre du projet	<b><i>Piattaforma ITS per l'infomobilità intermodale interregionale</i></b>
Programme / Instrument de financement	<i>Italie-France Maritime 2007 - 2013</i>
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://plus.3i-it-fr.eu">http://plus.3i-it-fr.eu</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	<i>Transport et mobilité, transport multimodale</i>
Budget total du projet en €	6.000.000
Date de début et de fin du projet	31/03/2011 – 31/03/2014
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	REGIONE TOSCANA, DG Politiche Territoriali e Ambientali / Settore Pianificazione del Sistema Integrato della Mobilità e della Logistica, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	<a href="mailto:enrico.becattini@regione.toscana.it">enrico.becattini@regione.toscana.it</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Collectivité Territoriale de Corse OTC - Office des Transports de la Corse;</li> <li>2) Comune di Genova Direzione Mobilità/Settore Pianificazione / Ufficio Progetti Speciali;</li> <li>3) Confservizi Cispel Liguria;</li> <li>4) Confservizi Cispel Toscana;</li> <li>5) Mairie de Bastia, Direction du Développement économique et des affaires européennes;</li> <li>6) Mairie de Bonifacio – Direction générale des services;</li> <li>7) Provincia di Livorno U.O. Programmazione Trasporti, Servizi TPL, Albo autotrasportatori;</li> <li>8) Provincia di Lucca Servizio Pianificazione territoriale e mobilità e Servizio Tecnico e Polizia Provinciale;</li> <li>9) Provincia di Massa-Carrara Settore Programmazione Politiche Territoriali ed Ambientali - VAS-TPL;</li> <li>10) Provincia di Pisa Dipartimento del Territorio – Servizio Trasporti Presidenza-Ufficio Politiche Comunitarie;</li> <li>11) Provincia di Sassari Settore IX Programmazione e pianificazione</li> <li>12) Regione Autonoma della Sardegna, Direzione Generale dei Trasporti- Servizio della pianificazione e programmazione dei sistemi di trasporto;</li> <li>13) Regione Liguria Dipartimento Programmi Regionali, Porti, Trasporti, Lavori Pubblici ed Edilizia.</li> </ol>

<p>Objective général du projet</p>	<p>Développement d'une infrastructure d'information sur la mobilité qui facilite la mobilité des personnes dans une forte logique d'intégration et l'intermodalité. Le projet visait à créer une infrastructure d'information pour la mobilité dans le domaine de la coopération, en facilitant la mobilité des personnes dans une logique solide d'intégration et d'intermodalité; l'utilisateur qui a l'intention de déménager dans la zone de coopération est assisté:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dans la phase de planification du voyage grâce au développement d'un planificateur de voyage qui peut être utilisé en modalité multi-device,</li> <li>• pendant le voyage, obtenant des informations en temps réel sur le trafic et la circulation de la ville;</li> <li>• Une fois arrivé à destination, utilisant les informations fournies par les services de localisation, ce qui permet d'atteindre des points stratégiques (parkings, hubs d'échange, etc.).</li> </ul> <p>L'utilisateur peut donc se déplacer dans la zone de coopération en réduisant le temps de déplacement et les déplacements inutiles.</p>
<p>Objectives spécifiques du projet</p>	<p>A. Mise en œuvre du modèle organisationnel et d'infrastructure de coopération et d'interopérabilité;          B. Conception et mise en œuvre d'une planification de déplacements multi-device;          C. Conception et mise en œuvre de services basés sur la localisation territoriale;          D. Informations en temps réel sur les services de mobilité;          E. Gestion intégrée du trafic urbain en temps réel.</p> <p>Le projet a plus été articulé dans quatre sous-projets et une action pilote. Chaque sous-projet et action pilote ont été consacrés à la réalisation d'un objectif spécifique. Le premier sous-projet, c'est-à-dire la mise en œuvre du modèle organisationnel et l'infrastructure de coopération et d'interopérabilité, visait à créer une infrastructure transversale pour les autres sous-projets / actions pilotes. Les trois autres sous-projets ont pour but de fournir des services à l'utilisateur qui se déplace dans la zone de coopération à toutes les étapes de son parcours (avant, pendant et une fois que la destination est atteinte). L'action pilote a dû expérimenter sur une zone restreinte, celle corse, un système intégré de surveillance et de gestion du trafic urbain, étant ce domaine particulièrement sensible aux problèmes inhérents à la congestion du territoire ou les flux de transit sont alimentés par les embarquement / débarquements.</p>
<p>Résultats et output principaux</p>	<p>Les principaux résultats / outputs pour chaque objectif et sous-projet étaient les suivants.</p> <p>Objectif spécifique A / Sous-projet A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Modèle organisationnel (acteurs, accords et baselines de fonctionnement);</li> <li>✓ Architecture de l'infrastructure technologique;</li> <li>✓ N. 4 centres de service pour l'interopérabilité et l'intégration (un pour chaque région partenaire).</li> </ul> <p>Objectif spécifique B / Sous-projet B</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Développement d'un planificateur de voyage fédéré couvrant toutes les régions partenaires;</li> <li>✓ Disponibilité du service de planification de voyage sur le site web et les applications mobiles.</li> </ul> <p>Objectif spécifique C / Sous-projet C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Base de données sur les points d'intérêts (parkings, arrêts de bus, stations d'échange modal, etc.) en communication avec la</li> </ul>

	<p>plateforme technologique;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ N. 2 app pour la recherche des points d'intérêt avec des services basés sur l'emplacement.</li> </ul> <p>Objectif spécifique D / Sous-projet D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ N. 1 application mobile pour obtenir des informations sur l'état d'occupation des parkings dans la ville de Gênes;</li> <li>✓ N. 15 capteurs de détection de trafic pour la surveillance routière dans les provinces de Livourne, Lucques et Massa Carrara;</li> <li>✓ N. 9 panneaux de messages variables pour les informations d'état en temps réel.</li> </ul> <p>Objectif spécifique E / Pilot Action E</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ N. 1 étude pour la mise en place d'un système technologique pour surveiller le trafic près du port de Bastia;</li> <li>✓ N. 8 panneaux de messages variables pour les informations en temps réel sur les postes vacants / espaces de stationnement occupés à Propriano et Bonifacio.</li> </ul>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<p>Le principal élément qui a caractérisé le projet a été l'approche de sa gestion, basée sur la méthodologie de gestion des projet PRINCE2, qui a permis un suivi constant du progrès (procédural, financier, physique) du projet et l'identification à l'avance de des problèmes critiques afin que les mesures correctives soient prises dans la juste manière e dans le temps approprié. En ce qui concerne l'aspect technique, un point fort a été le choix d'adopter une logique fédérée pour le développement de systèmes et de services en intégrant les systèmes et infrastructures existants dans le territoire et sauvegardant ainsi les investissements déjà réalisés par les partenaires au début du projet.</p>
<p>Criticités / Point faibles individués</p>	<p>En considérant que le projet a été mis en œuvre dans le cadre d'un programme de coopération et qu'il était donc nécessaire de prévoir des réalisations communes entre les différents participants, on constate que les principaux problèmes ont surgi précisément pour la mise en œuvre de systèmes technologiques et de développement commun du software. En effet, les différences considérables dans les compétences et la capacité technologique entre les différents partenaires ont causé des difficultés à adopter des normes communes et à la mise en œuvre de systèmes interopérables et intégrés. Un autre point de faiblesse est la durabilité des services fournis, ce qui n'était possible que dans les institutions qui ont dans leurs plans et programmes institutionnels le développement de ces produits indépendamment du projet. Les entités qui disposent du seul financement des ressources du projet et en tant que perspective du temps, la durée du projet, à la fin du projet lui-même, ne peuvent pas supporter à la fois les aspects économiques et organisationnels de ce qui a été réalisé.</p>
<p>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</p>	<p>-</p>
<p>Sitographie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="https://www.keep.eu/keep/project-ext/24349/3iPLUS?ss=0238af0663b8dfobead84ee8f4b170d3&amp;esp_on=">https://www.keep.eu/keep/project-ext/24349/3iPLUS?ss=0238af0663b8dfobead84ee8f4b170d3&amp;esp_on=</a></li> </ul>
<p>Bibliographie</p>	<p>Formulaire de projet</p>

Acronyme de projet	<b>PLISS</b>
Titre du projet	<b><i>Piattaforme Logistiche per lo Sviluppo Sostenibile</i></b>
Programme / Instrument de financement	<i>Italie - France Maritime 2007 - 2013</i>
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.maritimeit-fr.net/">http://www.maritimeit-fr.net/</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	<i>Logistique et transport de marchandises, amélioration des connexions de transport, TIC et société globale</i>
Budget total du projet en €	696.503
Date de début et de fin du projet	01/04/13 - 30/09/15
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Provincia di Livorno, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	<a href="mailto:g.kutufa@provincia.livorno.it">g.kutufa@provincia.livorno.it</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de La Haute-Corse;</li> <li>2) Provincia di Lucca;</li> <li>3) Comune di Savona;</li> <li>4) Comune di Olbia;</li> <li>5) Ires Toscana.</li> </ol>
Objective général du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter le niveau de compétitivité et la durabilité économique des territoires de la zone transfrontalière en créant un réseau de relations commerciales consolidé reposant sur un système logistique-portuaire commun et des relations institutionnelles formalisées</li> </ul>
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ renforcer le système logistique infrastructurel de la zone transfrontalière, en particulier en ce qui concerne le transport multimodal et la logistique dans le secteur agroalimentaire et manufacturier grâce à des investissements dans la zone de fret de Frizzone (Province de Lucques) et à Interporto Toscano A. Vespucci (Province de Livourne);</li> <li>➤ mise en place de tables techniques pour la mise en réseau des nœuds logistiques de la zone de fret de Frizzone, l'Interporto Toscano A. Vespucci et les ports de Livourne, Savona, Olbia et Bastia;</li> <li>➤ optimisation des flux de fret / passagers dans les zones portuaires, urbaines et retro-portuaires grâce au control et aux activités d'information en temps réel;</li> <li>➤ mise en place de tableaux techniques pour l'intégration des</li> </ul>

	<p>projets PLISS et SIC;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ augmentation des relations commerciales par des échanges de bonnes pratiques en matière d'importation-exportation, en accordant une attention particulière à la sécurité.</li> </ul>
Résultats et output principaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Site web de l'OTT (Observatoire des Transports Territoriaux);</li> <li>✓ Banque de données des entreprises (BDI) de l'OTT;</li> <li>✓ Application WebGIS de l'OTT;</li> <li>✓ Représentation des infrastructures physiques;</li> <li>✓ GATEPORT réalisé par la Chambre de Commerce, institution de gestion du port commercial de Bastia, est un système de surveillance du flux de véhicules utilitaires;</li> <li>✓ Série de rencontres / échanges entre sujets d'entreprise, en particulier dans le secteur agroalimentaire;</li> <li>✓ Analyse des flux de transport de marchandises;</li> <li>✓ Intervention infrastructurelle dans le Interporto Toscano A. Vespucci;</li> <li>✓ Événement gastronomique "Les produits de la mer à table";</li> <li>✓ Gestion informatisée du transit des produits en entrée et sorti du fret Capannori - Porcari;</li> <li>✓ Système de control, de vérification et de communication des flux de mobilité des véhicules dans les nœuds logistiques, mis en œuvre par la Municipalité de Olbia;</li> <li>✓ Recherche pour la création d'un modèle de sécurité participé.</li> </ul>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	-
Criticités / Point faibles individués	-
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	-
Sitographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="https://www.keep.eu/keep/project-ext/39582/PLISS?ss=0238af0663b8dfobead84ee8f4b170d3&amp;espon=">https://www.keep.eu/keep/project-ext/39582/PLISS?ss=0238af0663b8dfobead84ee8f4b170d3&amp;espon=</a></li> <li>➤ <a href="http://www.progettopliss.eu">www.progettopliss.eu</a></li> </ul>
Bibliographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Formulaire de projet</li> <li>➤ Rapport final</li> </ul>



Acronyme de projet	<b>MED.I.T.A.</b>
Titre du projet	<b><i>Mediterranean Information Traffic Application</i></b>
Programme / Instrument de financement	Programme MED
Période de programmation UE	2007-2013 et 2014-2020
Site du projet	<a href="http://www.meditaproject.eu">www.meditaproject.eu</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	MED PROGRAMME Target Call 2012 Objectif 3.1 Augmenter l'accessibilité maritime et la capacité de transit par la multi- et intermodalité
Budget total du projet en €	1.966.413
Date de début et de fin du projet	01/02/2013 – 15/06/2015
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Interporto Toscano Amerigo Vespucci, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Claudio Bertini Phone: +39 0586984459 Email: bertini@interportotoscano.com
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Interporto Toscano – Livorno, Italia</li> <li>2) Regione Toscana – Firenze – Italia</li> <li>3) Autorità Portuale Di Livorno – Livorno, Italia</li> <li>4) Autorità Portuale Di Ancona – Ancona, Italia</li> <li>5) C.F.L.I. - Consorzio Di Formazione Logistica Intermodale – Venezia, Italia</li> <li>6) Interporto Marche Spa – Jesi (An), Italia</li> <li>7) Porto Di Valencia – Valencia, Spagna</li> <li>8) Porto Di Patrasso – Patrasso, Grecia</li> <li>9) CTGC - Container Terminal e General Cargo – Montenegro</li> <li>10) Università Del Piraeus – Grecia</li> </ol>
Objective général du projet	MED.I.T.A propose, en tant que objectif général, la création d'un «corridor de fret intelligent» entre Valence, Livourne, Jesi / Ancona, Bar et Patras (et Tripoli en tant que partie prenante), assurant ainsi la traçabilité des biens et des informations tout au long du parcours. Ceci est possible grâce à l'intégration des technologies RFID avec les différents systèmes informatiques utilisés dans chaque port impliqué.
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réduction des temps d'attente nécessaires pour l'enregistrement, cause actuelle des longues files d'attente aux gate;</li> <li>➤ Réduction de la pollution causée par les véhicules en transit et les itinéraires pas planifiés;</li> <li>➤ Création d'un réseau virtuel basé sur les infrastructures existantes à travers la mise en place de contrôles de flotte de véhicules et la lecture d'informations sur les itinéraires empruntés, en accordant une attention particulière aux biens avec un meilleur contrôle et une plus</li> </ul>

	<p>haute protection;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Création de processus d'exploration de données ad hoc capables de fournir des informations statistiques sur les routes empruntées pour le transit des marchandises et leur classification;</li> <li>➤ Mise en place une plateforme unique pour assurer le partage de l'information entre les partenaires du projet ou d'autres tiers intéressés.</li> </ul> <p>Les objectifs cités sont poursuivis à travers:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ la formation initiale (de tous les partenaires);</li> <li>➤ infrastructures dans tous les ports partenaires du projet (RFID au gate);</li> <li>➤ développement d'algorithmes d'analyse de données (Université du Pirée et Région Toscane);</li> <li>➤ réalisation d'une plateforme web intégrée pour la gestion des données (Interporto avec la collaboration de tous les partenaires techniques).</li> </ul>
Résultats principaux et output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Amélioration de l'infrastructure technologique;</li> <li>✓ Partager l'information logistique grâce à l'utilisation de la technologie RFID;</li> <li>✓ Réduction des temps d'attente nécessaires pour effectuer l'enregistrement au gate;</li> <li>✓ Identification automatique des véhicules aux entrées des trous interurbains;</li> <li>✓ Création du site web.</li> </ul>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	Optimiser le processus de traçabilité au niveau international en utilisant une technologie économique
Criticités / Point faibles individués	Tags RFID facilement amovibles et transportables d'un moyen à l'autre, avec de problèmes de sécurité relatifs
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	Étude et mise en œuvre des tags RFID anti-fraude efficaces, qui ne peuvent pas être retirées sans compromettre leur fonctionnement
Sitographie	<a href="http://www.meditaproject.eu">www.meditaproject.eu</a>
Bibliographie	

Acronyme de projet	<b>TRANSIT</b>
Titre du projet	<b><i>Mediterranean Intermodal Transit</i></b>
Programme / Instrument de financement	Interreg MED
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=112">http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=112</a> (Le site web "officiel" du projet n'est plus actif: <a href="http://www.transitproject.eu/">http://www.transitproject.eu/</a> )
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	1st call - classical projects, 2008, priorité d'investissement 3, objective spécifique 3.1
Budget total du projet en €	1.299.992 €
Date de début et de fin du projet	01/05/2009 – 30/09/2011
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Decentralized Administration Authority of Aegean, Attiki (Attique), Grèce
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Eirini Petraki Indirizzo: Eptanisou Str., 35 84100 Syros Tél.: 0030 2131618141 Email: <a href="mailto:e.petraki@apdaigaiou.gov.gr">e.petraki@apdaigaiou.gov.gr</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) University of the Aegean (Grèce)</li> <li>2) Temi Zammit Foundation (Malta)</li> <li>3) I.S.I.S. (Duca degli Abruzzi) di Catania – Politecnico del Mare, Sicile</li> <li>4) Port Institute of Studies and Cooperation of the Valencian Community (Espagne)</li> <li>5) South Aegean Region / Notio Aigaio (Grèce)</li> <li>6) Institute of Traffic and Transport Ljubljana (Slovénie)</li> </ol>
Objective général du projet	Le projet TRANSit encourage l'utilisation de services intermodaux et multimodaux afin d'accroître la productivité, l'efficacité et la capacité de transport. L'approche du projet encourage le développement régional et la coopération interrégionale, transfrontalière et transnationale en favorisant l'utilisation des services TIC pour les biens et en réduisant les impacts environnementaux. L'initiative du projet a également diffusé ses résultats et ses meilleures pratiques en matière de politique publique.
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développement de la plateforme web TRANSIT pour fournir de nouveaux services pour le transport multimodal de marchandises;</li> <li>➤ Rapport de synthèse soulignant les principales conclusions et la mise en œuvre pratique résultant de la mise en œuvre des recommandations pilotes;</li> <li>➤ Feuille de route pour la logistique du transport afin d'identifier les interventions et les politiques dans le transport multimodal;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Plateforme opérationnelle et plan de capitalisation pour les résultats de nouveaux projets;</li> <li>➤ Mise en œuvre du site web du projet pour diffuser les résultats du projet aux parties prenantes;</li> <li>➤ Présentation de l'approche du projet aux journées de portes ouvertes régionales;</li> <li>➤ Rapports synthétiques qui rassemblent des expériences partagées lors des ateliers organisés pendant le projet et lors des actions pilotes.</li> </ul>
<p>Résultats principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>L'objectif principal du projet est d'établir les bases pour le développement, l'exploitation et la promotion d'un réseau unifié, intégré et innovant pour le transport intermodal et multimodal dans le MED: afin d'améliorer la qualité, la mobilité, l'efficacité et les coûts et réduire comment aussi les impacts environnementaux des services de fret. Le développement du réseau du projet produira de multiples impacts. Premièrement, il renforcera les actions coordonnées transnationales entre les autorités locales, les institutions et les entreprises impliquées dans le développement des corridors maritimes méditerranéens, en particulier dans la mer. D'autre part, le réseau de projet favorisera une stratégie coordonnée entre les ports pour renforcer leur capacité à faire face à la concurrence internationale, améliorer les services de développement des autoroutes et le transport maritime à courte distance et améliorer l'accessibilité des îles. Enfin, la mise en place d'une plateforme régionale multimodale sera encouragée. La plateforme proposée sera basée sur l'état des services TIC pour les biens et des données et sera intégrée dans les sites web de tous les participants afin de parvenir à une communication « pilote » entre eux et toutes les interfaces nécessaires pour les opérateurs logistiques.</p>
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>Le projet a vu le développement d'une plateforme web innovante pour l'utiliser comme un outil de base qui surveille et gère les flux de transport et fournisse tous les données nécessaires de / pour les opérateurs de transport (maritime, routier, ferroviaire) et des expérimentations pilotes avec les partenaires impliqués. La plateforme proposée est structurée sur les besoins logistiques actuels des opérateurs de fret, ce qui se traduit après la mise en œuvre de l'analyse, afin de répondre au plus haut niveau possible les spécificités des différents modes de transport. La plateforme web développée produit un flux d'informations à toutes les parties concernées, tout en offrant la possibilité d'être inclus dans tout utilisateur final futur possible, afin de promouvoir le transport intermodal, le développement urbain et l'accessibilité. Les informations fournies permettent aux entreprises de transport de sélectionner de manière dynamique les meilleurs modes de transport pour les livraisons, d'utiliser efficacement les ressources et infrastructures de transport disponibles et de minimiser les impacts environnementaux. Enfin, le projet vise à lancer et consolider l'idée d'intégrateur de fret, l'utilisation de l'e-fret pour la région MED et à établir une meilleure accessibilité et cohésion territoriale entre les centres et les régions, développer les systèmes de transport intégrés et multimodal et diffuser les résultats pour les stratégies de transport nationales et interrégionales.</p>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<p>Le projet TRANSIT a procédé à une analyse minutieuse des besoins des opérateurs de transport dans les différents domaines concernés par le projet. Ces analyses sont disponibles en téléchargement sur le site web</p>

	du projet hébergé par le site du programme MED. Cette recherche est sûrement d'aide pour CIRCUMVECTIO parce qu'elle a un but similaire au même.
<i>Criticités / Point faibles individués</i>	Le principal point de faiblesse concerne la diffusion du projet. En effet, le site web du projet n'est plus actif et même sur la page du projet hébergé par le site du programme MED, il n'y a pas de lien vers la plateforme TRANSIT. En bref: aucun lien vers la plateforme TRANSIT ne peut être tracé, tant qu'il est encore sur le web. En outre, de nombreux produits livrables sont disponibles mais aucun décrit la plateforme développée.
<i>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</i>	Dans CIRCUMVECTIO, la plateforme ne sera pas développée mais sera conçue. En tout cas, une diffusion adéquate devrait être donnée au travail réalisé, par exemple, sur les plateformes MOS24 et Meditracknet (projet MEDITA), montrant clairement, avec des graphiques et des images de la future interface, comment la plateforme devra être en termes d'interface et de services fournis.
<i>Sitographie</i>	Page web du projet hébergé par le site web du Programma Interreg MED: <a href="http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=112">http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=112</a> Brochure sur les résultats du projet: <a href="http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2015/05/Bestfact_Quick-info_efreight_3-149_TRANSit.pdf">http://www.bestfact.net/wp-content/uploads/2015/05/Bestfact_Quick-info_efreight_3-149_TRANSit.pdf</a>
<i>Bibliographie</i>	Réalisations disponibles sur le site web: <a href="http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=112">http://www.programmemed.eu/en/the-projects/project-database/results/view/single.html?no_cache=1&amp;idProject=112</a>

Acronyme de projet	<b>APC</b>
Titre du projet	<b>Adriatic Port Community</b>
Programme / Instrument de financement	Adriatic IPA CBC 2007-2013
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.apcwindow.eu">http://www.apcwindow.eu</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	3.2 Sustainable mobility systems
Budget total du projet en €	2.557.000
Date de début et de fin du projet	01/03/2011 - 30/06/2013
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Autorità Portuale di Venezia, Italie
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Santa Marta, Fabbricato 13, 30123 Venezia - Italie Tél. +39 0415334111 Fax. +39 0415334254 <a href="mailto:apv@port.venice.it">apv@port.venice.it</a> <a href="http://www.port.venice.it">http://www.port.venice.it</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Autorità Portuale di Igoumenitsa (Grèce)</li> <li>2) Technological Educational Institute of Epirus (Grèce)</li> <li>3) National Technical University of Athens (Grèce)</li> <li>4) Autorità Portuale di Ploče (Croatie)</li> </ol>
Objective général du projet	Développer une plateforme TIC « Single Window » pour améliorer l'échange d'informations entre les ports impliqués dans l'initiative: Venise (IT), Igoumenitsa (GR) et Ploče (HR). Parmi les objectifs d'APC: optimiser les procédures administratives d'arrivée et de départ des navires notamment en termes de temps, gérer les flux de marchandises dans les zones portuaires et améliorer la gestion des parkings dans les ports. Ce système implique la création d'une interface unique pour améliorer l'échange d'informations collectées à travers les différents systèmes informatiques développés par chaque partenaire.
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ accélérer les procédures administratives liées à l'arrivée et au départ des navires;</li> <li>➤ gérer les flux de marchandises entrants et sortants;</li> <li>➤ optimiser la gestion des aires de stationnement en proximité des zones portuaires.</li> </ul>
Résultats principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	Le principal résultat du projet est la « APC Global single window », qui se compose de: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Une interface électronique unique qui harmonise les opérations entre le système communautaire portuaire (SCP) existant dans la région de l'Adriatique;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Un pas important vers le respect des orientations européennes et internationales pour le secteur du transport maritime;</li> <li>✓ Une plateforme web qui traduit les demandes des utilisateurs dans un langage commun et cherche à surmonter les différences fonctionnelles ou culturelles.</li> </ul> <p>Les réalisations principales de l'APC Single Window sont:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. General Declaration (IMO FAL Form 1);</li> <li>2. Cargo Declaration (IMO FAL Form 2);</li> <li>3. Ship's Stores Declaration (IMO FAL Form 3);</li> <li>4. Crew's Effects Declaration (IMO FAL Form 4);</li> <li>5. Crew List (IMO FAL Form 5);</li> <li>6. Passengers List (IMO FAL Form 6);</li> <li>7. Dangerous Goods Manifest (IMO FAL Form 7);</li> <li>8. Truck List;</li> <li>9. Container List;</li> <li>10. Vehicle List.</li> </ol> <p>Les avantages principaux de la plateforme APC sont:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Méthodes d'optimisation des procédures administratives qui actuellement nécessitent beaucoup de temps et de ressources: méthodes sans papier et sans erreurs;</li> <li>✓ Interface simple et sécurisée pour l'échange de données et de documents;</li> <li>✓ Effets positifs pour les opérations portuaires et pour la performance du réseau maritime et intermodal;</li> <li>✓ Avantages supplémentaires grâce à l'intégration et la coopération avec les systèmes informatiques nationaux et avec les plateformes des autres parties prenantes (chargeurs, agences maritimes, transporteurs etc.);</li> <li>✓ Amélioration de la coopération entre les ports de la macro-région adriatique-ionienne, dans la même manière de l'environnement méditerranéen et européen.</li> </ul>
<p><i>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</i></p>	<p>La réalisation principale du projet APC est le développement d'une plateforme intégrant l'information « Single Window » pour les ports concernés: Venise, Ploce et Igoumenitsa. Cette plateforme est en fait une interface unique qui améliore l'échange d'informations collectées à travers les différents systèmes informatiques développés par chaque partenaire du projet. En analysant les procédures et les processus de chaque port impliqué dans le projet, en particulier les flux de marchandises, le dédouanement et le transport routier, APC identifie les besoins des trois communautés portuaires di projet (Venise, Ploce et Igoumenitsa) et, donc, permet d'échanger des données pertinentes. Après avoir identifié les exigences du système informatique, chaque port créera quatre modules spécifiques (gestion des arrivées et départs des navires, application de gestion pour l'importation et l'exportation de produits, gestion des aires de stationnement), finalisés à l'échange d'informations parmi les partenaires à travers la plateforme-logicielle partagée. Le prototype développé dans le cadre du projet permet un meilleur partage de l'information entre les ports, améliorant ainsi leur efficacité et leur compétitivité.</p>
<p><i>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</i></p>	<p>Le projet APC a développé un système basé sur le principe de la « Single Window », qui permet aux parties prenantes impliquées dans le projet de disposer d'une plateforme unique qui gère toutes les activités d'importation, d'exportation et de transit: en particulier les procédures douanières. La plateforme comprend les modules suivants:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion des arrivées et des départs des navires;</li> <li>• Gestion des flux d'importation;</li> <li>• Gestion des flux de marchandises dans les exportations;</li> <li>• Amélioration de l'allocation de l'espace pour les biens.</li> </ul> <p>Cette plateforme est un excellent point de départ pour la conception de la plateforme CIRCUMVECTIO en matière de gestion des flux de documents.</p>
<i>Criticités / Point faibles individuels</i>	Aucun, à part le fait que cette plateforme n'est pas accessible en ligne (bien qu'il existe un lien pour y accéder).
<i>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</i>	Le problème ne concerne pas la plateforme mais CIRCUMVECTIO. Si à l'avenir tous les PCS se parlent, nous devons en tenir compte. Par conséquent, la plateforme CIRCUMVECTIO traitera principalement les flux physiques et interagira avec tous ces PCS du réseau en ce qui concerne la gestion des flux de documents.
<i>Sitographie</i>	Site web du projet: <a href="http://www.apcwindow.eu/">http://www.apcwindow.eu/</a> , tous les documents sont disponibles sur ce site web. Page web du projet dans le site de l'IPA Adriatique: <a href="http://www.ipadriaticbc.eu/progetto/the-adriatic-port-community-3/">http://www.ipadriaticbc.eu/progetto/the-adriatic-port-community-3/</a>
<i>Bibliographie</i>	Tous les documents sont disponibles dans le site web du projet: <a href="http://www.apcwindow.eu/">http://www.apcwindow.eu/</a>



Fiches élaborées de UNIGE (PP4)

Acronyme de projet	<b>ARTEMIS</b>
Titre du projet	<b>Advanced Rational Transport Evaluator and Multi-modal Information System</b>
Programme / Instrument de financement	MARCO POLO II
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.artemis-project.eu">www.artemis-project.eu</a> (ne plus opératif)
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	n.a.
Budget total du projet en €	2.344.650
Date de début et de fin du projet	01/04/2011 - 30/03/2013
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	NETHUN S.p.A., Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Elio Cereghino (Project manager) telefono: +39 335 398837 e-mail: elio.cereghino@gmail.com
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Istituto Internazionale delle Comunicazioni, Genova (I);</li> <li>2) I.Log Iniziative Logistiche S.r.l. (I.LOG), Genova (I);</li> <li>3) Optisoft Srl, Sarzana (I);</li> <li>4) Thetis S.p.A., Venezia (I);</li> <li>5) Cercle pour l'Optimodalité en Europe, Paris (F);</li> <li>6) Autoridad Portuaria De Tarragona, Tarragona (E);</li> <li>7) Teirlog Ingenieria, Madrid (E);</li> <li>8) GEFCO España S.A., Madrid (E);</li> <li>9) CADMO CONOCIMIENTO, S.L., Madrid (E);</li> <li>10) OMEGA consult, d.o.o., Ljubljana (SLO).</li> </ol>
Objective général du projet	L'utilisation prévalente de la modalité routière pour le transport de marchandises sur de longues distances et pour l'ensemble de l'itinéraire, détermine volumes de trafic sur le réseau routier en croissance continue, qui entraîne des coûts externes importants liés à la pollution, la congestion et les accidents. Le transport sur gomme est évidemment essentiel et irremplaçable pour le transport local / régional sur des distances courtes / moyennes, mais devient insoutenable lorsqu'il est utilisé pour le trafic interurbain. Le renversement de tendance est lié au développement de l'intermodalité, combinant sur de longues distances le transport sur gomme aux autres modalités, essentiellement le fer, le bateau et, dans une moindre mesure, l'avion. L'utilisation efficace et rentable de l'intermodalité

	<p>nécessite avant tout la mise en place d'infrastructures physiques (interphones, plateformes intermodales), mais aussi de l'informatique (outils de planification, d'optimisation et de gestion du transport intermodal en temps réel). L'objectif central de ARTEMIS est de créer un instrument pour la planification origine / destination de l'expédition de marchandises en perspective multimodale (route, chemin de fer, mer, fleuve), offrira le chemin optimal et les différentes offres de transport en cours d'exécution de paramètres tels que le temps de déplacement, le coût du voyage et les émissions polluantes.</p>
<p>Objectives spécifiques du projet</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Évaluation des contraintes logistiques réelles, telles que: offre de services de transport sur une origine / destination donnée, délais de voyage, plan de livraison des marchandises, exigences particulières pour le transport et la livraison;</li> <li>➤ Possibilité de choisir l'itinéraire donnant différents "poids" d'importance aux paramètres de sélection: temps de déplacement, coût de voyage, impact environnemental;</li> <li>➤ Comparaison des différentes alternatives multimodales et identification de l'itinéraire optimal et de tout autre chemin moins concurrentiel, selon les paramètres de choix;</li> <li>➤ Calcul des paramètres de voyage pour chaque itinéraire de la route multimodale par unité de charge, poids et volume;</li> <li>➤ Support aux opérateurs de la chaîne logistique en termes de services disponibles, promotions et contraintes, grâce à la création d'une plateforme ouverte accessible via le web;</li> <li>➤ Support aux administrations dans la planification des infrastructures logistiques et des mesures pour supporter l'intermodalité.</li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Meilleure compréhension de l'intermodalité et des possibilités offertes aux opérateurs de la chaîne, en favorisant finalement leur utilisation;</li> <li>✓ En particulier, promotion du transfert modal de la route au fer / bateau;</li> <li>✓ Augmentation de la demande de transport «non routière»;</li> <li>✓ Identification des procédures de gestion des transports pour simplifier et faciliter ainsi l'utilisation de l'intermodalité.</li> </ul>
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>Création d'une plateforme « smart » pour la logistique intermodale visant à:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ sélectionner et définir les critères pour choisir et peser les différents paramètres;</li> <li>✓ identifier et proposer à l'opérateur les différentes alternatives de voyage de l'origine à destination en manière multimodale;</li> <li>✓ suggérer le chemin multimodal optimal en fonction des critères prédéfinis;</li> <li>✓ calculer le coût pour chaque segment du voyage;</li> <li>✓ automatiser la production des rapports de voyage.</li> </ul>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<p>L'innovation introduite par Artemis est la création d'un portail web capable de démontrer comment améliorer, rationaliser et optimiser les méthodes de travail dans la chaîne logistique, promouvoir et faciliter une utilisation plus simple et plus efficace</p>

	<p>de l'intermodalité par les opérateurs. D'autres plateformes déjà sur le marché présentent les différentes alternatives possibles de déplacement intermodal, mais ne permettent pas d'analyser comparativement le coût des différentes solutions, en fonction des critères de priorité spécifiques choisis par l'opérateur.</p>
Criticités / Point faibles individuels	<p>Beaucoup de difficulté à obtenir les données des opérateurs de transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rarement ils sont publiés sur des sites ou d'autres sources qui peuvent être consultés;</li> <li>• lorsqu'ils sont trouvés, ils sont souvent partiels et ne sont pas mis à jour;</li> <li>• les opérateurs considèrent ces données «sensibles» en termes commerciaux et, par conséquent, il est peu probable qu'ils fournissent des informations sur la concurrence;</li> <li>• l'évolution du prototype ARTEMIS, valable uniquement en tant que démonstrateur, vers un système à échelle industrielle, en termes d'extension territoriale (Europe dans son ensemble ou zone significative) et la participation de tous les fournisseurs de transport, est très complexe, précisément pour mauvaise acceptation et parfois refus des opérateurs;</li> <li>• Cette dernière raison a provoqué la mort «en fait» du système une fois que le financement a été épuisé et que le projet est fini.</li> </ul>
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implication des opérateurs de la chaîne dans la mise en œuvre d'un projet de plateforme;</li> <li>▪ Effort maximal pour assurer la neutralité complète de la plateforme vis-à-vis des opérateurs individuels, une condition indispensable pour refuser, méfier et promouvoir une acceptation convaincante;</li> <li>▪ Coordination entre action privée (partenaires industriels et opérateurs de transport) et action publique, orientée vers une réglementation plus appropriée et plus stricte et pour la promotion d'incitations appropriées pour l'intermodalité.</li> </ul>
Sitographie	<p>➤ <a href="http://www.artemis-project.eu">www.artemis-project.eu</a></p>
Bibliographie	<p>➤ Workshops tenus entre la fin de 2012 e commencement de 2013 dans différentes villes: Turin, Gênes, Venise, Paris, Madrid, Tarragone et Ljubljana</p> <p>➤ Séminaires de formation tenus dans la même période: Milan, Bergame, Bari, Jesi, Rome, Orte, Nice, Rotterdam, Madrid, Tarragone, Ljubljana</p>

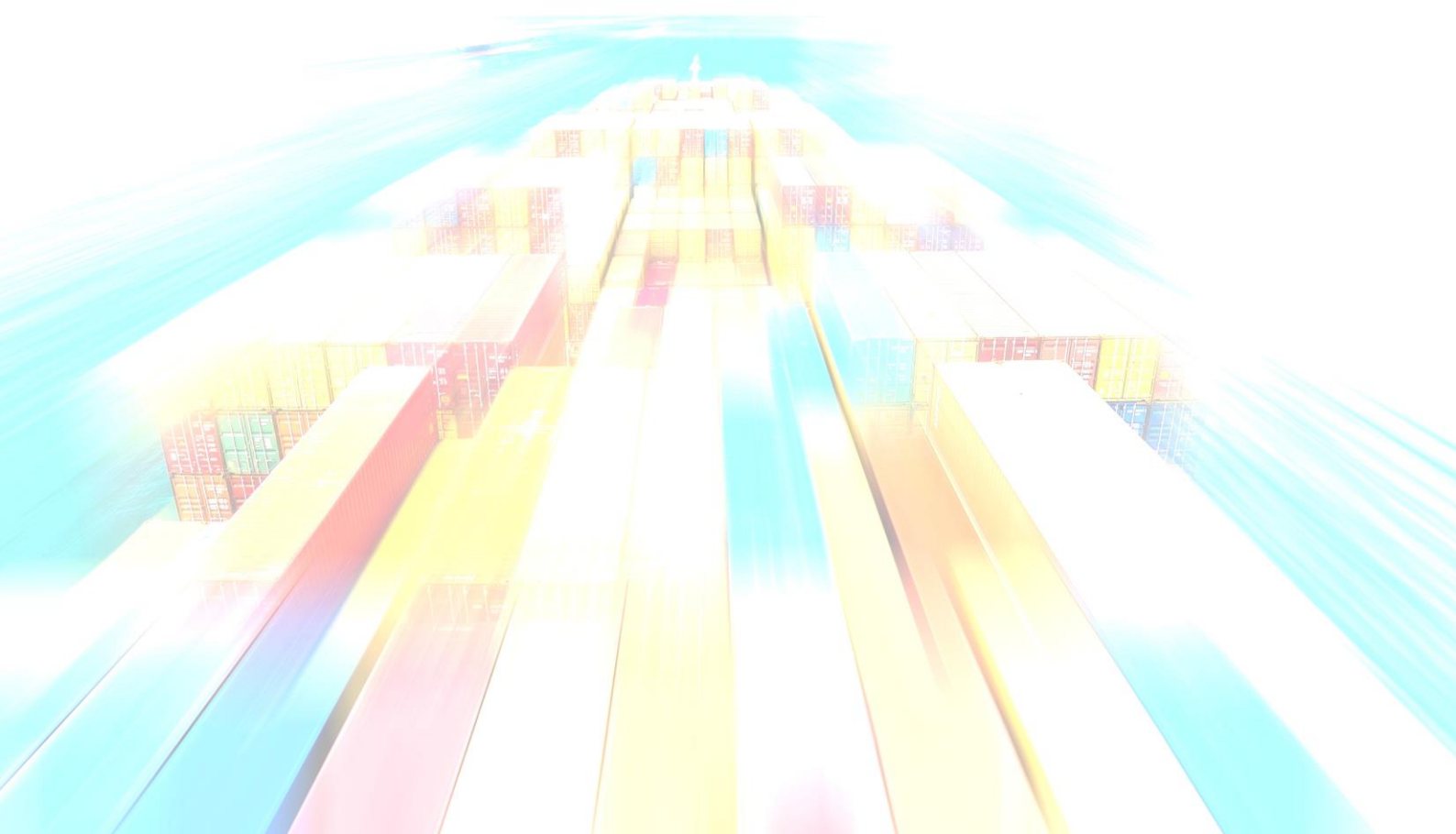
Acronyme de projet	<b>MoS 24</b>
Titre du projet	<i>ICT based Co-modality Promotion Center for integrating PP24 into Mediterranean MoS</i>
Programme / Instrument de financement	TEN-T Trans-European Transport Network
Période de programmation UE	Multiannual Work Programme 2007 - 2013 - MoS
Site du projet	<a href="http://www.mos-24.eu">www.mos-24.eu</a> (ne plus opératif) <a href="http://www2.nice.fr">http://www2.nice.fr</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	n.a.
Budget total du projet en €	4.905.000
Date de début et de fin du projet	février 2011 - décembre 2013
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Autorità Portuale di Genova, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du referent)	Francesca Moglia (Project Manager) F.Moglia@porto.genova.it +39010 241 2359 +39 338 633-8807
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Regione Liguria (I);</li> <li>2) Malta Freeport Terminals Ltd (M);</li> <li>3) Metropole Nice Cote d'Azur (F);</li> <li>4) Ram – Rete Autostrade Mediterranee (I);</li> <li>5) Elsag Datamat – gruppo Finmeccanica (I);</li> <li>6) UIRNeT S.p.A. (I);</li> <li>7) Fondazione SLALA (I);</li> <li>8) CIELI – Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica integrata (I);</li> <li>9) Captrain Italia (I);</li> <li>10) HUPAC S.p.A. (I);</li> <li>11) IIC, Istituto Internazionale delle Comunicazioni, subfornitore di CIELI e di Elsag Datamat.</li> </ol>
Objective général du projet	<p>MoS 24 est une action pilote.</p> <p>L'objectif principal est d'augmenter le rôle stratégique du Corridor 24 (axe ferroviaire Gênes-Bâle-Duisbourg-Rotterdam / Anversa) du réseau TEN-T comme entrée principale en Europe pour le transport de marchandises par les autoroutes de la mer Méditerranée, dont le nom MOS 24. Plus précisément, MoS24 vise à créer un seul corridor multimodal ICT entre l'Europe du Nord et du Sud en reliant virtuellement le Corridor 24 aux autoroutes méditerranéennes, en mettant l'accent sur le Sud. L'action pilote consiste dans le développement d'un démonstrateur d'une plateforme d'interopérabilité pour l'interconnexion des modules TIC existants qui permettait de fournir aux utilisateurs le centre virtuel</p>

	<p>de promotion de co-modal MoS24 (CPC) (sujet neutre). MOS24 vise à fournir un exemple significatif de services TIC multimodaux offerts à la communauté des transports, pour lesquels il ne soit pas nécessaire attendre le complètement de nouvelles infrastructures des Corridors.</p>
<p>Objectives spécifiques du projet</p>	<p><u>Objectifs généraux:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Assurer l'harmonie des opérations dans une zone géographiquement définie (PP01, PP24, PP06);</li> <li>✓ Développer un système informatique interopérable pour supporter les Autoroutes de la Mer (AdM);</li> <li>✓ Créer un démonstrateur à grande échelle capable d'atteindre les objectifs de l'action pilote;</li> <li>✓ Assurer la surveillance et le suivi (T&amp;T) grâce à l'utilisation d'applications TIC;</li> <li>✓ Les investissements dans l'infrastructure intermodale devrait contribuer à prévenir les obstructions au long des principaux corridors de transport en combinant différents modes de transport.</li> </ul> <p><u>Objectifs spécifiques du Centre de promotion de la co-modalité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Promouvoir l'intermodalité en peu temps (avant la construction des corridors européens) en utilisant des systèmes TIC qui peuvent éliminer les obstructions et combiner efficacement les différents modes (AdM, fer, route);</li> <li>✓ Transfert de marchandises et passagers de la route à d'autres modes où le cargo est prédominant (vers les AdM si possible) impliquant armateurs, transitaires et opérateurs multimodaux dans une chaîne logistique optimisée;</li> <li>✓ Intégrer, au niveau opérationnel et technologique, les ports avec leur hinterland (concept de régionalisation des ports);</li> <li>✓ Créer des contacts permanents entre les centres de promotion de la co-modalité (CPC) et les centres de promotion de la livraison de courte distance (SSPC) par la création d'un réseau;</li> <li>✓ Définir les politiques les plus efficaces pour réaliser des transferts intermodaux.</li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<p><u>Résultats Activité 1 - Analyse du contexte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Situation des services du marché opérationnel et analyse du contexte des infrastructures;</li> <li>✓ Enquête sur les systèmes TIC utilisés au long du corridor TEN-T et de ses zones gravitationnelles (PP24, PP06, PP01);</li> <li>✓ Rapport sur les expériences existantes des centres de promotion de la co-modalité (CPC) et des centres de promotion de la livraison maritime à courte distance (SSPC) et la sélection de la «meilleure approche».</li> </ul> <p><u>Résultats Activité 2 - Interopérabilité et conception de la plateforme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Plateforme MoS24 de conception générale;</li> <li>✓ Développement des services offerts;</li> <li>✓ Développement de l'interopérabilité et de la compatibilité entre différents systèmes;</li> <li>✓ Localisation et suivi;</li> <li>✓ SIG.</li> </ul> <p><u>Résultats Activité 3 - Mise en place du Centre de Promotion de la Co-Modalité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Scénario de référence et manuel de service;</li> <li>✓ Création de la plateforme 24;</li> <li>✓ Réalisation du site web MoS 24;</li> <li>✓ Application au littoral (Gênes-Savona-Nice - Marseille - Sete-Barcelone).</li> </ul> <p><u>Résultats Activité 4 - Validation, mesures politiques et "Preliminary Master Plan"</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Évaluation et validation du démonstrateur par les institutions;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Rapport sur l'évaluation d'impact et les mesures de support (eco-bonus, eurovignette, ...);</li> <li>✓ Plan général préliminaire (Preliminary Master Plan).</li> </ul> <p><u>Résultats Activité 5 - Diffusion et communication</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Matériel promotionnel pour les canaux de communication;</li> <li>✓ Organisation de quatre événements, deux pour la présentation du projet et les résultats obtenus et deux pour montrer le prototype et former les parties intéressées.</li> </ul>
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Méthodologie d'analyse des services intermodaux offerts par le marché et ses infrastructures connexes;</li> <li>✓ Analyse des centres de promotion de la co-modalité (CPC) existants et des centres de promotion de la livraison de courte distance maritime (CCPC) et sélection de la meilleure approche;</li> <li>✓ Critères de conception générale de la plateforme MoS24.</li> </ul>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	<p>Le projet a montré que le développement d'outils d'information qui favorisent et supportent le développement des Autoroutes de la Mer ne nécessite pas de gros investissements en termes technologiques, mais a besoin de l'interopérabilité entre les applications technologiques existantes; ce qui est nécessaire est une gestion plus efficace des processus de gestion intermodaux. La meilleure intégration des autres modes de transport peut être la bonne approche pour limiter la congestion des infrastructures, réduire les émissions nocives, des économies d'énergie et atteindre indirectement les objectifs du changement climatique. Les technologies d'information et de la communication jouent un rôle déterminant dans la gestion du trafic intermodal et l'utilisation des innovations technologiques, comme les TIC, offrent un support à l'efficacité des services de transport et la gestion des congestions. Dans un monde où la possibilité de construire des infrastructures devient moins possible, MoS24 montre comme le transport n'a pas besoin seulement d'innovations structurelles et physiques pour fonctionner, mais les processus d'innovation déjà testés dans d'autres domaines peuvent être utilisés (comme celui des passagers). L'action Mos24 est concentré sur PP21 et PP24, mais peut être appliquée à d'autres corridors dans le but de créer un système de transport mondial pour des marchandises similaire à celui pour le transport de passagers déjà existant.</p>
Criticités / Point faibles individués	<p>Certains acteurs de la chaîne logistique voient les outils tels que la plateforme développée dans MoS24 avec « pudeur », car les données qu'ils devraient fournir pour alimenter efficacement ces outils sont considérées comme commercialement sensibles et donc potentiellement capables de diminuer la compétitivité sur le marché. Ca malgré le principe de neutralité déclaré qui est à la base de ces réalisations. En plus, l'extrême hétérogénéité des sources d'information conduit souvent à des données et à des unités de mesure relatives inhomogènes, ce qui rend leur normalisation difficile.</p>
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	<p>Afin de surmonter les intérêts souvent divergents des divers opérateurs dans la chaîne logistique, une "approche systémique" est nécessaire pour résumer, de manière générale, tous les différents intérêts privés impliqués dans le processus, donnant extrême évidence au concept de neutralité.</p>
Sitographie	<p><a href="http://www.code-24.eu">www.code-24.eu</a></p>

*Bibliographie*

- Séminaire Malta – 26 octobre 2012
- Séminaire Rome – 30 octobre 2013



**Fiches élaborées de UNIPI (PP5)**

Acronyme de projet	<b>SMART TUNNEL</b>
Titre du projet	<b>Smart Tunnel</b>
Programme / Instrument de financement	Programme Opératif National Recherche et Compétitivité 2007-2013
Période de programmation UE	2007 – 2013
Site du projet	<a href="http://www.ponrec.it/open-data/risultati/smart-cities/pono4a2_g/">http://www.ponrec.it/open-data/risultati/smart-cities/pono4a2_g/</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	Axe II - Actions intégrées pour le développement durable et la diffusion de la société de l'information, Instrument de mise en œuvre - Villes et communautés intelligentes et Avis sur l'innovation sociale (D.D. 84 / Rev. 02/03/12) - Projets Smart Cities and Communities
Budget total du projet en €	10.122.827,52
Date de début et de fin du projet	8/10/2012 – 30/10/2016
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Università degli Studi di Salerno, Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione ed Elettrica e Matematica applicata/DIEM, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Prof. Marco Pellicano (Università di Salerno) Contatti disponibili presso il link: <a href="http://docenti.unisa.it/001601/en/research/projects?tip=2&amp;ruolo=responsabile">http://docenti.unisa.it/001601/en/research/projects?tip=2&amp;ruolo=responsabile</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Vitrociset S.p.A;</li> <li>2) Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A;</li> <li>3) Tecnosystem S.p.A.;</li> <li>4) Università degli Studi di Salerno;</li> <li>5) Consiglio Nazionale delle Ricerche.</li> </ol>
Objective général du projet	Le projet concerne le développement de technologies pour: le contrôle et la rationalisation du trafic des navires de marchandises et de passagers dans la zone portuaire, la manipulation et gestion des containers et des véhicules. Les villes portuaires italiennes se caractérisent pour des niveaux élevés de pollution de l'air, déterminés par les navires dans le quai et la congestion du trafic des moyens qui, en quittant la zone portuaire, traversent la route urbaine. La question de la logistique dans les zones portuaires italiennes est un thème central pour le développement durable des zones urbaines côtières.
Objectives spécifiques du projet	<p>Le projet Smart Tunnel est subdivisé en deux parties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La régionalisation des ports intelligents: développement et expérimentation d'un système modulaire visant à améliorer l'intégration du transport maritime dans les chaînes logistiques; optimisation de l'efficacité et de la sécurité dans le port - rétroport - corridors de terminaux intérieurs pour favoriser les processus de régionalisation portuaire et augmenter la compétitivité du système logistique et intermodal;</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Smart Urban Freight Transport: développement et expérimentation d'un système modulaire visant à améliorer la logistique des biens dans les zones urbaines, grâce à la mise en place de modèles opérationnels pour la conception de réseaux d'activités de transport terrestre; l'application d'outils de système de transport intelligent (STI) pour la gestion des flux des marchandises et des flottes de véhicules de fret, ainsi que pour la planification des itinéraires (routing optimal) pour les véhicules de fret.</i></li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<p>Le projet a étudié des technologies qui peuvent affecter de manière significative en termes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Qualité du service (amélioration de la gestion du trafic, attentes, rationalisation du mouvement des personnes et des biens);</li> <li>✓ Gestion de la mobilité;</li> <li>✓ Sécurité et performance (risque d'accidents réduit, réduction des coûts de sécurité);</li> <li>✓ Durabilité de l'environnement (réduction du bruit et de la pollution atmosphérique);</li> <li>✓ Efficacité énergétique (trouver des solutions innovantes dans la gestion des ports pour améliorer la planification du trafic et minimiser les temps d'attente).</li> </ul> <p>Les points clés des technologies développées concernées:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Optimisation de l'intermodalité du point de vue des flux physiques des marchandises;</li> <li>✓ Optimisation de l'intermodalité du point de vue des flux d'information.</li> </ul> <p>Le projet SMART TUNNEL a développé une plateforme technologique modulaire en support à la logistique portuaire et au transport routier de marchandises (principalement urbain), mettant en vedette l'intégration des technologies informatiques et des systèmes de communication innovants. Cette plateforme est composée de deux sous-modules mentionnés: la « Smart port regionalization » e le « Smart urban freight transport ».</p>
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>Le projet Smart Tunnel répond au besoin de coordination entre les informations trouvées au long des chemins physiques des marchandises et ceux transmis par les transactions. Le projet prévoyait le développement d'une plateforme logistique intelligente pour les villes portuaires destinée à maximiser la sécurité et l'efficacité des corridors portuaires et des retro-ports.</p> <p>La plateforme développée dans le projet comprend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ système d'information (plateforme interopérable) et système de gestion des flux de marchandises (plate-forme intermodulaire);</li> <li>✓ infrastructure pour la détection automatique d'informations sur le territoire;</li> <li>✓ infrastructure de réseautage;</li> <li>✓ plateforme d'affichage.</li> </ul> <p>La plateforme développée dans le cadre du projet SMART TUNNEL permet les opérations suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ gestion des terminaux interportaux et rétro-terminaux (carré, chemin de fer, douanes, réparations);</li> <li>✓ suivi et traçage des biens et des moyens de transport entre les terminaux, les rénovations et les échanges;</li> <li>✓ systèmes de suivi électronique RFID;</li> <li>✓ un système de gestion des opérations de chargement et de déchargement dans les ports;</li> <li>✓ gestion opérationnelle du terminal portuaire (place, navire, fer, douanes);</li> <li>✓ personnalisation des procédures douanières et intégration de l'AIDA;</li> <li>✓ outils pour optimiser et intégrer la chaîne logistique intermodale.</li> </ul>

<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<p>Le projet SMART TUNNEL vise à l'étude, l'analyse et le développement de prototypes d'un écosystème intelligent, ouvert et évolutif pour la gestion optimale des nœuds logistiques (des nœuds logistiques aux nœuds urbains) pour gouverner modalité, structure et calendrier du transport de marchandises dans les zones portuaires, rétro-urbaines et urbaines en supprimant l'interconnexion, les inefficiences bureaucratiques et structurelles et en améliorant l'efficacité et la durabilité du transport urbain de marchandises. Comme indiqué dans la section précédente, le projet SMART TUNNEL implique le développement d'une plateforme qui permette l'optimisation et la gestion des opérations portuaires. À nos avis, la plateforme qui sera développée dans CIRCUMVECTIO devrait être basée sur celle de SMART TUNNEL, avec les considérations décrites dans les points suivants.</p>
<p>Criticités / Point faibles individués</p>	<p>La principale criticité du projet SMART TUNNEL est le fait qu'il est principalement focalisé sur les aspects informatiques et qu'il ne dispose pas d'analyses de transport adéquates. Le problème de ce projet est donc l'approche: pas tant «transportistique» que «informatique». En outre, SMART TUNNEL n'a pas seulement mis l'accent sur l'optimisation du port, mais aussi sur l'optimisation de la logistique urbaine, mais il aurait été préférable de se concentrer uniquement sur le premier problème. Cela dit, le travail accompli dans le projet est absolument merveilleux.</p>
<p>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</p>	<p>Tout d'abord, dans la conception de la plateforme CIRCUMVECTIO, nous nous concentrerons uniquement sur l'un des deux thèmes proposés dans SMART TUNNEL: l'optimisation des opérations portuaires. En plus, une analyse approfondie des besoins logistiques sera effectuée par tous les acteurs concernés: les transitaires, les entreprises de transport, les opérateurs de transport multimodal (MTO), les autorités portuaires, les gestionnaires de plateformes logistiques: ceux seront quelques-uns des principaux utilisateurs de la plateforme. Avec cette analyse, il sera possible d'établir en détail quels services la plateforme devra offrir.</p>
<p>Sitographie</p>	<p><a href="http://www.ponrec.it/open-data/risultati/smart-cities/pono4a2_g">http://www.ponrec.it/open-data/risultati/smart-cities/pono4a2_g</a></p>
<p>Bibliographie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ SMART TUNNEL (Piattaforma intelligente di servizi logistici per le città portuali) – Presentation projet: <a href="http://www.ponrec.it/media/221339/presentazione_smart_tunnel.pdf">http://www.ponrec.it/media/221339/presentazione_smart_tunnel.pdf</a></li> <li>➤ Carli, Maria Rosaria, 2014. Il progetto Smart Tunnel. Presentazione. Napoli, 27 marzo 2014: <a href="https://www.slideshare.net/smartunnel/consiglio-nazionale-delle-ricerche-cnr-presentazione-progetto-smart-tunnel">https://www.slideshare.net/smartunnel/consiglio-nazionale-delle-ricerche-cnr-presentazione-progetto-smart-tunnel</a></li> </ul>

Acronyme de projet	<b>FUTUREMED</b>
Titre du projet	<b>Freight and passengers supporting infomobility systems for a sustainable improvement of the competitiveness of port-hinterland systems of the MED area</b>
Programme / Instrument de financement	Interreg MED 2007 – 2013
Période de programmation UE	2007 – 2013 (Programme TEN-T) et 2014 – 2020 (CEF pour les reseaux TEN-T)
Site du projet	<a href="http://www.futuremedproject.eu/project.html">www.futuremedproject.eu/project.html</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	4th call – strategic projects – 2011, priority axis 3, specific objective 3.1
Budget total du projet en €	5.234.050
Date de début et de fin du projet	01/06/2012 - 31/05/2015
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti Area Coordinamento Finanziario Via del Tintoretto, 432 – 00142 Roma <a href="mailto:secretary.futurmed@regione.lazio.it">secretary.futurmed@regione.lazio.it</a>
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Andrea Campagna <a href="mailto:coordinator.futurmed@regione.lazio.it">coordinator.futurmed@regione.lazio.it</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Autorità Portuale di Civitavecchia</li> <li>2) Regione autonoma Friuli – Venezia Giulia</li> <li>3) ITL – Istituto sui trasporti e la logistica</li> <li>4) Autorità portuale del nord Sardegna</li> <li>5) Hellenic Ministry of Infrastructure, Transport and Networks</li> <li>6) CERTH - Centre for Research and Technology Hellas</li> <li>7) Thessaloniki Port Authority S.A.</li> <li>8) TRAINOSE S.A. (Grecia)</li> <li>9) Fundaciòn Zaragoza Logistics Center</li> <li>10) Valencia Port Foundation</li> <li>11) AFT (Francia)</li> <li>12) University of Maribor (Slovenia)</li> <li>13) Business Support Centre, L.t.d., Kranj - Regional Development Agency of Gorenjska</li> <li>14) Cyprus Center for European and International Affairs</li> </ol>
Objective général du projet	<p>Le projet vise à améliorer la compétitivité des ports dans la zone MED en augmentant leur accessibilité grâce à des innovations technologiques et procédurales et en assurant la durabilité des transports. Le projet prévoyait la création de systèmes d'information interopérables et la réduction des externalités. Le projet vise à mettre en œuvre, par des actions territoriales et des projets pilotes, des stratégies de développement durable à moyen et long terme axées sur les thèmes suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• élimination des obstacles à l'accessibilité des ports maritimes et terrestres;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• processus d'intégration des zones portuaires avec les zones environnantes;</li> <li>• développement de activités logistiques et de transport intermodal liées aux zones portuaires;</li> <li>• développement de systèmes d'infomobilité pour augmenter l'attractivité et l'efficacité des systèmes portuaires;</li> <li>• Spécialisation des systèmes portuaires.</li> </ul>
<p>Objectives spécifiques du projet</p>	<p>Le projet s'adresse à trois secteurs stratégiques tels que le transport de marchandises, le transport de voyageurs et les flux touristiques, et vise à rationaliser les flux de fret et de passagers à travers des activités expérimentales et des projets pilotes sur des systèmes d'information interopérables qui intègrent le système de transport avec les infrastructures terrestres et les opérateurs de transport et de services. Ces systèmes d'information utilisent les plateformes TIC nationales existantes et ont pour objectif de définir le programme de réalisation d'un système intégré one-stop-shop qui peut être transféré dans l'ensemble de la zone Med, composé de deux systèmes de gestion, l'un consacré au transport de marchandises et un aux flux passagers et touristiques. Le système traite également de l'harmonisation des données dans la zone Med, en termes de structure, de collecte et d'interprétation.</p> <p>Les applications suivantes sont implémentées:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un système dynamique de gestion en temps réel des flux de fret et de passagers qui identifie des actions visant à réduire les phénomènes de congestion et les criticités dans la zone portuaire environnante;</li> <li>• des solutions pour numériser les communications administratives entre les ports européens et entre les ports et les opérateurs;</li> <li>• des solutions qui favorisent la visibilité le long de la chaîne de transport;</li> <li>• Solutions pour chaînes de production spécifiques (par ex. celle agro-alimentaire).</li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<p>En particulier, le projet FUTUREMED prévoyait la création de deux plateformes: la Visibility Platform, dont nous traiterons, qui concerne le transport de marchandises, et la Cruise Platform, pour le transport de passagers. En outre, FUTUREMED a mis en place un Observatoire dont la mission était de collecter et mettre à système les solutions et les initiatives existantes, de les comparer aux résultats des projets et d'améliorer la coopération à long terme et les processus de développement durable des résultats du projet. Enfin, FUTUREMED a atteint les résultats suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Outils TIC pour la traçabilité des chaînes logistiques de distribution;</li> <li>✓ Rationalisation des flux de fret et de passagers grâce à un système de communication efficace et interopérable;</li> <li>✓ Intégration d'informations fragmentées sur les caractéristiques, activités et spécialisations du port;</li> <li>✓ Une plus grande interaction entre les opérateurs portuaires, les clients et les stakeholders;</li> <li>✓ Accès des districts de production MED aux marchés de consommation continentaux accru;</li> <li>✓ Amélioration des connexions ports-hinterland et amélioration des chaînes logistiques en renforçant le transport intermodal dans la zone MED;</li> <li>✓ Développement de synergies entre les ports MED;</li> <li>✓ Promotion de projets d'infrastructure d'intérêt commun.</li> </ul> <p>En plus des deux plateformes, "Visibility Platform" et "Cruise Platform", les applications pilotes suivantes ont été développées:</p> <p>Pilote 1 (Espagne, zone catalane) - Système d'information intermodal portuaire et hinterland espagnol;</p> <p>Pilote 2 (mer, itinéraires entre l'Espagne et l'Adriatique Nord) - AdriaWestMed: connexions Est-Ouest;</p> <p>Pilote 3 (Nord de l'Adriatique: Trieste et Koper) - Renforcer la compétitivité mondiale du tourisme de croisière dans la zone MED;</p> <p>Pilote 4 (Émilie-Romagne) – chaîne d'approvisionnement agroalimentaire;</p>

	Pilote 5 (Latium - Sardaigne) - Infomobilité pour passagers et frets.
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>Le projet FutureMed a envisagé le développement de deux plateformes: la Cruise Platform e la Visibility Platform. La première plateforme est fondamentalement axée sur le transport de ligne de croisière. La plateforme est destinée à: passagers de croisière, opérateurs, décideurs politiques. Grâce à la plateforme de croisière, l'administration portuaire peut promouvoir son port comme port de départ ou de fin de croisière ou comme port de transit. Les opérateurs de lignes de croisière peuvent: promouvoir leurs services, avoir des informations détaillées sur tous les services de croisière en Méditerranée. Les décideurs politiques peuvent avoir des informations sur le développement de l'industrie des croisières, adaptées à leur intérêt et à leur intervention politique. En outre, les décideurs politiques peuvent avoir des informations sur l'importance de leur domaine d'activité par rapport à d'autres régions de la Méditerranée, du point de vue de l'attraction dans le secteur des croisières. Toutefois, pour le projet nous sommes intéressés à la Cruise Platform. La plateforme Visibility fournit des services pour les chaînes logistiques intermodales basées sur les ports. La plateforme est principalement destinée à être utilisée par les expéditeurs, les terminaux portuaires, les terminaux ferroviaires, les opérateurs de transport maritime, les entreprises ferroviaires, les décideurs politiques.</p> <p>Les expéditeurs peuvent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Avoir une vue des ports qui peuvent être utilisés comme passerelles intermodales pour l'hinterland européen; connaître les services de ligne et les services ferroviaires planifiés qui relient chaque port Med à chaque terminal intermodal;</li> <li>✓ Avoir un guide sur la combinaison des services de transport maritime et ferroviaire qu'ils peuvent utiliser pour expédier leurs marchandises de n'importe quel port majeur du monde entier vers n'importe quel port de la Méditerranée ou vice versa.</li> </ul> <p>Les opérateurs portuaires, les terminalistes portuaires ferroviaires, les opérateurs de transport maritime et les entreprises ferroviaires peuvent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ promouvoir le rôle des ports / terminaux ferroviaires en tant que nœuds de transport intermodaux;</li> <li>✓ promouvoir les services maritimes et ferroviaires;</li> <li>✓ connaître le développement des chaînes logistiques en Méditerranée et les ports sur lesquels elles se basent;</li> <li>✓ connaître la zone de trafic de chaque terminal portuaire;</li> <li>✓ recevoir des commentaires sur la qualité du service qu'ils offrent.</li> </ul>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<p>La plateforme Cruise n'est pas particulièrement intéressante pour le projet CIRCUMVECTIO. La plateforme Visibility est particulièrement intéressante pour CIRCUMVECTIO : elle est d'une grande aide, en particulier pour les expéditeurs, car ils peuvent connaître toutes les alternatives possibles intermodales pour le transport de marchandises. Cet aspect est très important, en particulier pour assurer une répartition modale élevée du transport maritime. En fait, les expéditeurs ne connaissent souvent pas toutes les alternatives de transport possibles, et beaucoup d'entre eux ne sont pas choisis, même si elles seraient moins chers en raison de la insuffisance d'informations. La plateforme de visibilité fournit des informations sur: les départs des services maritimes des ports, les départs des trains des terminaux intérieurs (inter-ports et centres intermodaux), informations sur ports, informations sur les terminaux in-land, connexions maritimes et ferroviaires. La plateforme permet également aux opérateurs de services ferroviaires et maritimes et aux opérateurs de terminaux de conserver de avoir les informations sur les services de transport à jour. Cette plateforme a un avantage sur les autres plateformes analysées: elle étudie pas seulement les connexions depuis et vers les ports « bord de mer », mais aussi de la côté «terre» et des services ferroviaires.</p>

<p>Criticités / Point faibles individuels</p>	<p>La principale faiblesse de la plateforme proposée est que pratiquement tous les services offerts sont limités aux utilisateurs enregistrés; tandis que, d'autre part, il est nécessaire, pour que la plateforme soit répartie de manière adéquate, que la plupart des services sont à disposition de tous: au moins des informations sur les connexions ferroviaires et maritimes. En outre, en ce qui concerne ce qui sera étudié dans CIRCUMVECTIO, la plateforme ne couvre pas la gestion des flux des documents dans les nœuds de la chaîne logistique.</p>
<p>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</p>	<p>Tout d'abord, la plupart des informations fournies par la plateforme sont open source: sinon, l'utilisation de la plateforme serait fortement découragé. Très positif est plutôt que la plateforme développée dans le projet Futuremed couvre également les services inland en provenance et vers les ports, car cela permet de suivre les marchandises le long de la chaîne d'approvisionnement. En particulier, pour la plateforme qui sera conçu dans le cadre de CIRCUMVECTIO il serait positif que l'accès aux informations soit garanti à tous, tant en termes de temps que de coût, des différentes chaînes possibles de mouvements pour chaque paire origine / destination, impliquant tous les modes de transport possibles, maritimes et terrestres. En outre, la plateforme FUTUREMED gère les seuls flux physiques des marchandises, et non les documentaires. La plateforme qui sera conçu dans CIRCUMVECTIO sera basé sur différentes plateformes, y compris la plateforme de visibilité de Futuremed, en ce qui concerne la gestion des flux physiques de marchandises, sur plusieurs plateformes, y compris celles développées dans MOS4MOS, en ce qui concerne la gestion des flux de documents logistiques.</p>
<p>Sitographie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Site web de projet: <a href="http://www.futuremedproject.eu/project.html">http://www.futuremedproject.eu/project.html</a></li> <li>➤ Site web de la "visibility platform": <a href="http://www.futuremed.imet.gr">www.futuremed.imet.gr</a></li> </ul>
<p>Bibliographie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ FUTUREMED project brochure: <a href="http://www.futuremedproject.eu/phocadownload/brochure%20inglese%202014.pdf">http://www.futuremedproject.eu/phocadownload/brochure%20inglese%202014.pdf</a></li> <li>➤ Campagna A., Halatsis, A. (editori), Perspectives and recommendations for the competitiveness of Mediterranean ports. Outcomes of the FUTUREMED strategic project of the EU MED Programme, Maggioli editore</li> </ul>

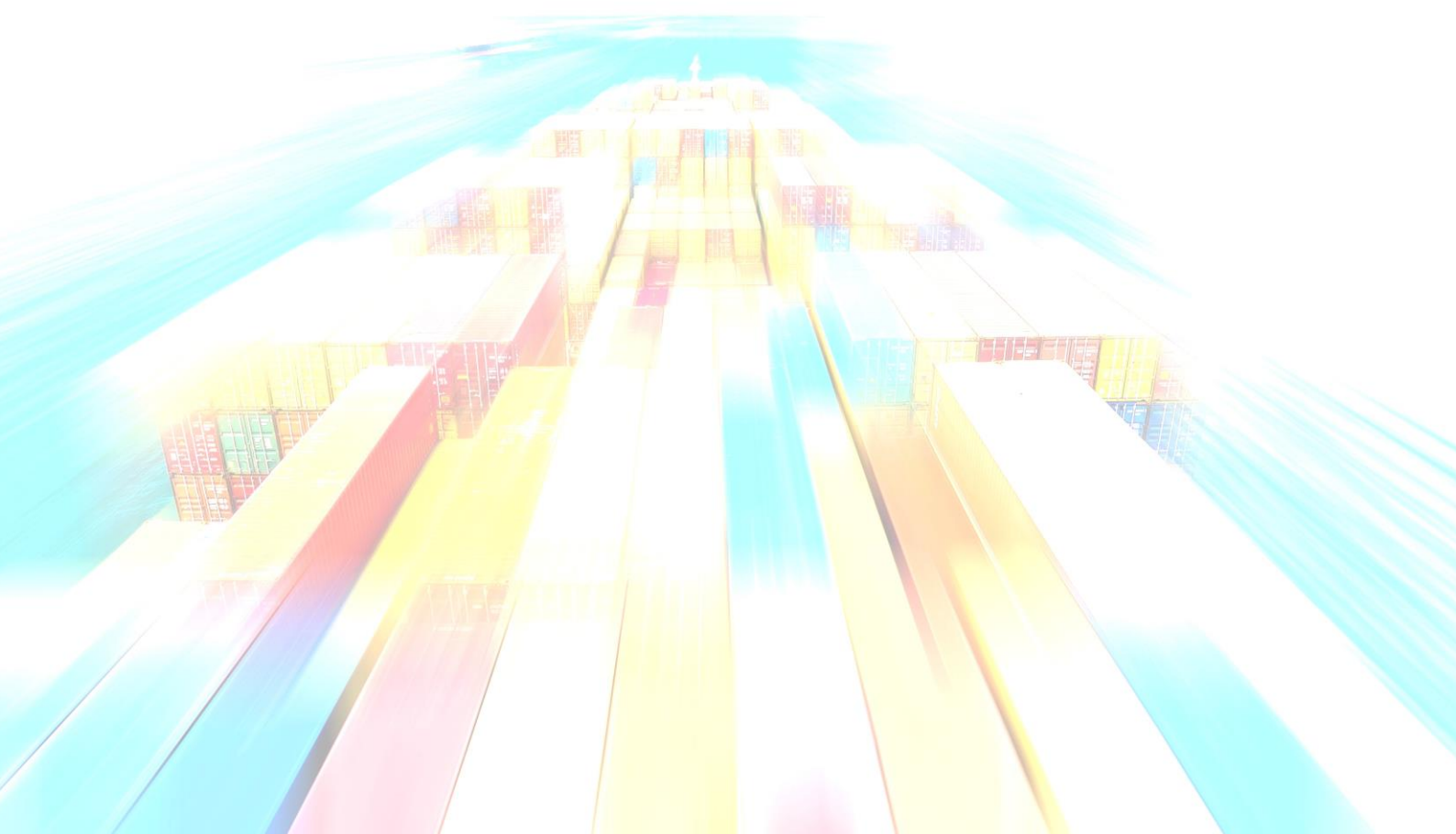
Acronyme de projet	<b>MOS4MOS</b>
Titre du projet	<b>Monitoring and Operation Services for the Motorways of the Sea.</b> <b>Project Code: 2010-EU-21102-S</b>
Programme / Instrument de financement	Trans-European Network for Transport, Motorways of the Sea Call 2010
Période de programmation UE	2007 – 2013 (Programme TEN-T) et 2014 – 2020 (CEF pour les reseaux TEN-T)
Site du projet	<a href="http://www.mos4mos.eu">www.mos4mos.eu</a> (Redirection vers le site B2MoS, suivi MoS4MoS: dans le site B2MoS, vous avez des informations sur MoS4MoS)
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	
Budget total du projet en €	Plus que 20,5 millions
Date de début et de fin du projet	21/03/2011 – 31/05/2012
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Fundación Valenciaport (Valenciaport Fundation) (MOS4MOS Coordinating Project Office), Espana
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Sede APV - Fase III, Avda. del Muelle del Turia, s/n 46024 Valencia (SPAIN) - Tel.: +34963939400 <a href="mailto:mos4mos@fundacion.valenciaport.com">mos4mos@fundacion.valenciaport.com</a> - <a href="http://www.fundacion.valenciaport.com">www.fundacion.valenciaport.com</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Escola Europea de Short Sea Shipping (responsable per la comunicazione)</li> <li>2) Port Authority of Valencia</li> <li>3) Fundación Valenciaport</li> <li>4) Port Authority of Barcelona</li> <li>5) Autoterminal</li> <li>6) Escola Europa del Short Sea Shipping</li> <li>7) Centre Internacional de Mètodes Numèrics en Enginyeria - CIMNE</li> <li>8) Renfe Operadora</li> <li>9) Compass</li> <li>10) Indra Sistemas S.A.</li> <li>11) Universitat Politècnica de Catalunya</li> <li>12) Asta Logistik S.L.</li> <li>13) International Forwarding, S.L. (IFS)</li> <li>14) Corporación Marítima</li> <li>15) Arkas Spain</li> <li>16) Continental Rail S.A.U.</li> <li>17) Italian Ministry of Transport and Infrastructure (implementing body: Rete Autostrate Mediterranee—RAM)</li> <li>18) Port Authority of Salerno</li> <li>19) Port Authority of Livorno</li> <li>20) Interporto Bologna</li> <li>21) Interporto Amerigo Vespucci SpA</li> <li>22) Global Maritime Agency S.A.</li> <li>23) Piraeus Port Authority S.A.</li> <li>24) Ocean Finance</li> </ol>

	<p>25) Neptune Shipping Agencies S.A.          26) University of Piraeus Re-search Centre          27) Altantica SpA di Navigazione (Gruppo Grimaldi)          28) Luka Koper d.d.          29) Intereuropa Global Logistics Service, Ltd.Co</p>
<p>Objective général du projet</p>	<p>Conception et démonstration d'un ensemble de prototypes capables de fournir un contrôle interopérable (de ports, hinterland et connexions entre ports) et certains services aux entreprises et qui intègrent les différents corridors des Autoroutes de la Mer (AdM). Les actions pilotes prévues dans le projet seront appliquées aux routes door-to-door existantes dans la Méditerranée, en particulier aux corridors Italie - Espagne, Espagne - Slovénie, Espagne - Grèce, Grèce - Slovénie et Italie - Grèce. Les actions pilotes visent à intégrer les modes de transport impliqués dans les chaînes logistiques porte-à-porte sur les AdM: modes routiers, ferroviaires et maritimes.</p>
<p>Objectives spécifiques du projet</p>	<p>Les quatre objectifs principaux du projet sont les suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Convertir les ports en passerelles efficaces;</li> <li>➤ Augmenter la capacité des services AdM;</li> <li>➤ Promouvoir les solutions de transport intermodal;</li> <li>➤ Développer des corridors "verts" basés sur le transport intermodal.</li> </ul> <p>En particulier, les objectifs du projet seront:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faciliter et simplifier la contribution des entreprises opérant dans le secteur des transports à l'intégration des chaînes d'approvisionnement;</li> <li>➤ Améliorer la coordination des organisations publiques et privées afin d'accroître l'efficacité des ports en tant que passerelles vers l'AdM;</li> <li>➤ Développement de nouvelles méthodes pour simplifier les contrôles douaniers dans les ports;</li> <li>➤ Amélioration de la coordination opérationnelle des différents modes de transport qui intègrent chaque cours AdM;</li> <li>➤ Promotion et développement de solutions de transport intermodal qui renforcent les réseaux TEN-T. À cette fin, diverses activités de communication, de formation et de démonstration seront organisées;</li> <li>➤ Services de surveillance pour les AdM. Tracement des marchandises transportées via les AdM.</li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<p>Au niveau des ports (gateway portuels):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Simplification des opérations et des contrôles douaniers;</li> <li>✓ Mise en œuvre de nouvelles règles qui concerne les douanes;</li> <li>✓ Solutions pour améliorer le contrôle et l'efficacité des procédures portuaires et douanières;</li> <li>✓ Documentation, en cas de transport de marchandises dangereuses et à l'arrivée et au départ des navires;</li> <li>✓ Traçage des marchandises par RFID.</li> </ul> <p>Au niveau de connexions entre les ports (capacité des services SSS):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Informations sur les relation entre les paires de ports servies par chaque connexion SSS;</li> <li>✓ Relations (notamment documentaires) entre les ports et les transporteurs maritimes;</li> <li>✓ Solutions potentielles aux nouvelles règles de sécurité douanière;</li> <li>✓ Traçage des marchandises en mer par la technologie RFID (Radio Frequency Identification).</li> </ul> <p>Entre Port et Hinterland (solutions de transport intermodal):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Informations sur les solutions de transport intermodal;</li> <li>✓ Informations sur les connexions ferroviaires;</li> <li>✓ Traçabilité des marchandises entre différents modes de transport par technologie RFID;</li> <li>✓ Amélioration de la répartition modale par rapport au transport maritime;</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Interfaces entre opérateurs de transport et opérateurs de terminaux.</li> </ul> <p>Au niveau de chaîne logistique porte-à-porte (corridors de fret):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Développement de centres de consolidation de transport Short Sea Shipping (SSS): Short Sea Consolidation Centres;</li> <li>✓ Surveillance et services d'exploitation communs pour les AdM;</li> <li>✓ Développement d'accords entre les différents acteurs impliqués afin d'obtenir un document de transport unique pour l'ensemble de la chaîne logistique;</li> <li>✓ Suivi des unités de chargement dans la chaîne logistique porte à porte;</li> <li>✓ Surveillance de la qualité.</li> </ul>
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>Les aspects les plus cohérents avec CIRCUMVECTIO concernent la plateforme e maritime, qui sera appliquée aux aspects suivants:</p> <p>1) Au niveau du transport porte-à-porte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseaux de transport intégrés et développement des Short Sea Consolidation Centres, afin d'intégrer les SSS dans des chaînes logistiques;</li> <li>- Gestion TIC de l'impact environnemental du transport maritime dans le transport intermodal clé;</li> </ul> <p>2) Entre le port et l'hinterland:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Systèmes de contrôle intégrés (RFID), suivi et gestion des flux de transport dans les ports et dans l'hinterland;</li> <li>- Intégration du transport maritime avec les modes de transport terrestre;</li> </ul> <p>3) Entre port et port:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Port Community Systems (PCS)</li> <li>- Collecte, gestion et reporting de statistiques sur le service de qualité;</li> <li>- Gestion des ressources, optimisation du transport de marchandises, conteneurs et passagers;</li> <li>- Intégration de systèmes intégrés pour la gestion de la sécurité dans les ports;</li> </ul> <p>4) Au niveau du port:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Automatisation de la documentation pour les navires;</li> <li>- Efficacité des opérations portuaires</li> <li>- Optimisation de la gestion des ressources;</li> <li>- Support aux procédures administratives;</li> <li>- Systèmes innovants pour le traçage des marchandises et des navires;</li> <li>- Systèmes intégrés de surveillance et de gestion.</li> </ul>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<p>Le projet MOS4MOS peut être un excellent point de départ pour le projet CIRCUMVECTIO. Dans le cadre du projet MOS4MOS, le Port Community System du port de Livourne a été développé, appelé TPCS (Tuscan Port Community System). Promu et géré par l'Autorité portuaire, TPCS s'intègre au système de douane électronique AIDA. La force principale du projet MOS4MOS est la capacité de fournir des services aux biens sur toute la chaîne logistique: donc pas seulement les services au niveau du port, mais aussi au niveau de pair de ports (et donc aussi de route maritime), au niveau de port et hinterland et au niveau de chaîne logistique porte à porte.</p>
<p>Criticités / Point faibles individués</p>	<p>Il n'y a pas de points de faiblesse importants. Tenu compte, toutefois, seulement ce qui est requis dans le projet CIRCUMVECTIO, il faut noter que les plateformes développées dans MOS4MOS concernent principalement les services portuaires: orientés à un seul port, les paires de ports ou à un single port et son retro-port ou à certaines chaînes logistiques. Ce qui manque dans MOS4MOS, pour CIRCUMVECTIO, est une "plateforme supérieure" qui interagit avec les plateformes existantes dans les différentes réalités portuaires et retro-portuaires.</p>
<p>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</p>	<p>Tout d'abord, pour ce qui est requis dans CIRCUMVECTIO, il faut que la plateforme qui sera conçue ne se limitera pas à un single paire de ports, à un port et un retro-port, ou à des chaînes logistiques individuelles, mais il devra couvrir une zone entière en dialoguant avec les plateformes TIC existantes. En outre, les plateformes MOS4MOS gèrent principalement les flux d'informations, tandis que la plateforme qui sera</p>

	<p>conçue dans CIRCUMVECTIO fournisse également au single utilisateur toute information sur les coûts et les temps de déplacement de toutes les alternatives de transport, de route et intermodales possibles.</p> <p>En tout cas,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La plateforme conçue dans CIRCUMVECTIO sera développée à partir de MOS4MOS en matière de gestion de flux de documents;</li> <li>▪ La plate forme conçue dans CIRCUMVECTIO dialoguera avec certaines plateformes développées dans MOS4MOS.</li> </ul>
Sitographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="http://www.b2mos.eu">http://www.b2mos.eu</a></li> </ul>
Bibliographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ MOS4MOS Executive summary - <a href="http://www.b2mos.eu/index.php/about-mos4mos">http://www.b2mos.eu/index.php/about-mos4mos</a></li> <li>➤ Présentation projet MOS4MOS: <a href="https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/download/MoS/events/genova2011/5_mos4mos.pdf">https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/download/MoS/events/genova2011/5_mos4mos.pdf</a></li> <li>➤ Official project presentation – MOS4MOS - Monitoring And Operation Services For Motorways Of The Sea. Aarhus, 11 April 2011</li> </ul>



Acronyme de projet	<b>OPTIMED</b>
Titre du projet	<b>OPTIMED - Rationalising Mediterranean Sea Ways: from Southern-Eastern to Northern-Western ports</b>
Programme / Instrument de financement	ENPI CBC MED 2007-2013
Période de programmation UE	2007 – 2013 (Programme TEN-T) et 2014 – 2020 (CEF pour les reseaux TEN-T)
Site du projet	<a href="http://www.optimed.imet.gr">www.optimed.imet.gr</a> (plateforme)
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	3 - Promotion des meilleures conditions et modalités pour assurer la mobilité des biens, des personnes et des capitaux, 3.2 - Amélioration des conditions et des modalités de circulation des biens et des capitaux entre les territoires
Budget total du projet en €	1.999.403,13
Date de début et de fin du projet	décembre 2013 – décembre 2015
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Regione Autonoma della Sardegna, Direzione Generale della Presidenza, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Massimiliano Cambuli Project coordinator Autonomous Region of Sardinia <a href="mailto:mcambuli@regione.sardegna.it">mcambuli@regione.sardegna.it</a> + 39 070 606 2301
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Università degli Studi di Cagliari (Italia), CIREM Centro Interuniversitario Ricerche Economiche e Mobilità del Dipartimento di Ingegneria del Territorio</li> <li>2) Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci (Italia)</li> <li>3) ASCAME - Associazione delle Camere di Commercio del Mediterraneo (Spagna)</li> <li>4) Escuela europea de Short Sea Shipping (Spagna)</li> <li>5) Chamber of Commerce, Industry and Agriculture of Beirut and Mount Lebanon (Libano)</li> <li>6) Ministry of Public Works and Transport (Libano), Direzione Generale dei Trasporti marittimi e terrestri</li> </ol>
Objective général du projet	Le projet OPTIMED est né dans le but de renforcer les connexions entre les ports méditerranéens grâce à la création d'une plateforme logistique virtuelle structurée sur un port à convertir en hub (Porto Torres), afin d'optimiser les temps et les coûts des flux de trafic maritime le long du Nord-Ouest – Sud-Est de la Méditerranée, en favorisant la coopération entre les territoires de l'Arc latin du nord-ouest de la Méditerranée (Espagne, France, Italie) et les pays du Sud (Liban, Egypte, Syrie, Jordanie).
Objectives spécifiques du projet	Le projet OPTIMED vise au développement d'un réseau d'infrastructure innovant basé sur deux ports hub: Porto Torres et Beirut; Porto Torres serait le hub pour haute Tyrrhénie et Beirut pour le proche Orient (Israël, Chypre, Egypte, Syrie). Les activités à cet égard sont les suivantes:

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Conception d'une nouvelle structure de hub pour les connexions entre la Nord Tyrrhénie Ligurien (italien, français et espagnol) et le sud-est de la Méditerranée;</li> <li>➤ Conception de nouveaux équipements portuaires à Beirut et à Porto Torres;</li> <li>➤ Conception, développement et mise en œuvre d'un software de gestion du trafic qui permet aux entreprises de planifier les envois et d'identifier la meilleure option d'expédition;</li> <li>➤ Mise en place de réunions destinées aux entreprises en France, Italie, Espagne et au Liban;</li> <li>➤ Training et formation des opérateurs publics et privés sur les avantages du transport maritime à courte distance, des autoroutes de la mer et des systèmes TIC pour la logistique.</li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Formation sur le transport maritime à courte distance (SSS), les autoroutes de la mer et le fret électronique;</li> <li>✓ Promotion d'un réseau de transport maritime euro-méditerranéen SSS;</li> <li>✓ Création et analyse de la base de données pour la création du réseau central;</li> <li>✓ Développement d'une structure de réseau innovante;</li> <li>✓ Identification des principaux facteurs de succès;</li> <li>✓ Planification préliminaire du nouveau layout des ports de Porto Torres et Beirut;</li> <li>✓ Conception, développement et mise en œuvre du système d'information pour les plateformes logistiques virtuelles; test du système informatif.</li> </ul>
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>Les output principaux du projet par rapport à CIRCUMVECTIO sont les suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Conception, développement et mise en œuvre d'une plateforme de gestion du trafic qui permet aux entreprises de planifier les envois et d'identifier la meilleure option de transport.</li> </ul> <p>Cette plateforme contient l'état actuel des offres de routes maritimes dans la Méditerranée et la situation proposée, avec Porto Torres et Beirut couvrant le rôle de ports hub.</p>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<p>L'aspect le plus important du projet OPTIMED, par rapport au projet CIRCUMVECTIO, est la mise en place de la plateforme de gestion des expéditions: cette plateforme permet aux entreprises d'expédition et de livraison de planifier les expéditions et de choisir la meilleure option d'expédition. Aujourd'hui, il y a en fait une pénurie d'informations, alors souvent les transitaires choisissent le transport routier car c'est la modalité qui fournit le plus d'informations. Connaître les dates et les heures de départ d'un service maritime, la durée de la navigation, les coûts et toutes les autres informations utiles est essentiel pour disposer d'un système de transport intermodal efficace. La plateforme est open source, accessible chez <a href="http://www.optimed.imet.gr">www.optimed.imet.gr</a> et est facile à utiliser. Grâce à la plateforme, on peut avoir accès aux informations sur les temps de déplacement dans les deux modes, route et mer. En outre, des données sur les services ro-ro polyvalents en Méditerranée sont disponibles. Cette dernière information est très importante parce que les transporteurs et les transitaires ne peuvent pas chercher tous les sites d'opérateurs chaque fois qu'ils veulent utiliser le transport maritime, car cela nécessite du temps et des coûts; une plateforme qui contient toutes les informations est donc importante pour pouvoir choisir le transport maritime.</p>
<p>Criticités / Point faibles individués</p>	<p>Le principal point de faiblesse semble être celui de réalisation de services SSS du type « hub and spoke », en utilisant des ports comme Porto Torres et Beirut, car cela pourrait représenter un forçage. En ce qui concerne la plateforme - ce qui nous intéresse le plus - il y a deux défauts fondamentaux. Première chose, certaines informations ne sont disponibles que pour les utilisateurs enregistrés:</p>

	<p>en particulier la fonction "réservation" et la fonction "suivi": entre autres choses, les coûts de déplacement ne sont pas disponibles dans la partie open source. Deuxièmement, l'information sur la route maritime n'est parfois pas à jour.</p>
<p>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</p>	<p>En ce qui concerne la plateforme, il faudrait augmenter le niveau d'information de la partie "open source": en particulier les informations sur les coûts connexés. La mise à jour des données est également importante, même si cela nécessite un haut niveau d'utilisation des ressources. À cet égard, une plateforme pourrait être créée pour «s'accrocher» aux plateformes des opérateurs maritimes afin qu'elles puissent toujours recevoir des informations mises à jour. Il faut toutefois que, même à la fin du projet, des personnes continuent à surveiller le niveau de mise à jour de la plateforme, car souvent certains opérateurs cessent d'exécuter leurs services et d'autres sont sur le marché: dans ce cas, il faut mettre à jour les plateformes auxquelles "s'accrocher". La plateforme qui sera conçue dans CIRCUMVECTIO sera basée sur plusieurs plateformes, y compris celle d'Optimed. La plateforme de Optimed, gère toutefois les seuls flux physiques de la marchandise, tandis que la plateforme conçue dans CIRCUMVECTIO va également gérer les flux logistiques des documents.</p>
<p>Sitographie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Site web plateforme: <a href="http://www.optimed.imet.gr">www.optimed.imet.gr</a>;</li> <li>➤ Site web projet: <a href="https://www.keep.eu/keep/project-ext/41561/OPTIMED?ss=584198a56b399d3799635fada1cc33cf&amp;espon=">https://www.keep.eu/keep/project-ext/41561/OPTIMED?ss=584198a56b399d3799635fada1cc33cf&amp;espon=</a></li> <li>➤ Link à quelque présentation sur le projet: <a href="https://www.slideshare.net/Ascameorg/presentacion-paolo-fadda-optimed">https://www.slideshare.net/Ascameorg/presentacion-paolo-fadda-optimed</a>;</li> <li>➤ <a href="http://www.slideplayer.com/slide/9189157">www.slideplayer.com/slide/9189157</a>.</li> </ul>
<p>Bibliographie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ OPTIMED brochure de projet: <a href="https://www.regione.sardegna.it/documenti/1_406_20140606124949.pdf">https://www.regione.sardegna.it/documenti/1_406_20140606124949.pdf</a></li> <li>➤ Présentation du projet OPTIMED: <a href="https://www.regione.sardegna.it/documenti/1_406_20140606125855.pdf">https://www.regione.sardegna.it/documenti/1_406_20140606125855.pdf</a></li> <li>➤ Fancello, G., 2014. The OPTIMED project. Rationalising Mediterranean Sea Ways, from Southern-Eastern to Northern- Western Ports. Presentazione presso SIL 2014, 16th International logistics and material handling exhibition, Barcellona, 3-5 giugno 2014</li> </ul>

Acronyme de projet	<b>PORTI</b>
Titre du projet	<b>Ports et Identité</b>
Programme / Instrument de financement	<i>Italie France Maritime</i>
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	<i>Axe 1: Accessibilité et réseaux, Objectif général: Promouvoir une stratégie commune sur les problèmes d'intégration ville-port pour un développement durable et compétitif des territoires transfrontaliers</i>
Budget total du projet en €	5.388.583
Date de début et de fin du projet	15/01/2013 – 15/01/2016
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Collectivité territoriale de Corse, Direction des Affaires Européennes et Internationales, France
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Monia Sanna, tel. +33.4.95.34.33.48, email: <a href="mailto:monia.sanna@ct-corse.fr">monia.sanna@ct-corse.fr</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Office des Transports de la Corse- Service des Liaisons Européennes</li> <li>2) Regione Liguria- Settore Relazioni Internazionali e Coordinamento Programmi Comunitari</li> <li>3) Comune di Genova- Direzione Città Sicura</li> <li>4) Regione Sardegna- Direzione Generale dei Trasporti - Servizio delle Infrastrutture di trasporto e della logistica</li> <li>5) ANCI Toscana</li> <li>6) Provincia di Livorno- U.O. Porti, logistica ed area vasta</li> <li>7) Regione Toscana- Settore Porti Commerciali, Interporti e porti e approdi turistici, Settore Programmazione ricerca e governo delle risorse</li> </ol>
Objective général du projet	<i>Promouvoir une stratégie commune sur les problèmes d'intégration Ville-Port pour un développement durable et compétitif des territoires transfrontaliers</i>
Objectives spécifiques du projet	<p><i>Le principal problème auquel d'adresse le projet auquel il veut d'être la solution: les villes portuaires manquent d'infrastructures et 'intégration entre l'arrière-pays et le port-ville.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Action de système: création d'un réseau de villes portuaires avec un programme institutionnel visant à expérimenter des stratégies et des politiques de développement urbain en ce qui concerne l'intégration portuaire et urbaine;</i></li> <li>➤ <i>Sous-projet A: développement équilibré entre les villes</i></li> </ul>

	<p>portuaires et leurs ports grâce à une valorisation des espaces de raccordement;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sous-projet B: Système intégré de marketing territorial et activités de communication pour permettre l'exploitation des ressources culturelles et la fourniture de produits / services locaux afin de fournir au territoire une importante différenciation concurrentielle internationale, en mettant particulièrement l'accent sur la dimension identitaire.</li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Partage des politiques urbaines visant à l'intégration des villes portuaires;</li> <li>✓ Réalisation d'un plan stratégique transfrontalier pour les villes portuaires de la haute mer de la Tyrrhénie et diffusion des modèles et pratiques;</li> <li>✓ Réalisation d'infrastructures visant à améliorer l'intégration de la ville grâce à la requalification et à la mise en sécurité des connexions entre la ville et le port;</li> <li>✓ Réalisation d'opérations visant à améliorer l'accueil, les services et le transport vers les passagers;</li> <li>✓ Amélioration de l'attraction touristique du système urbain – port – territoire concerné par la valorisation et la promotion des ressources naturelles, économiques et culturelles;</li> <li>✓ Amélioration des services d'accueil pour les touristes et accessibilité des services portuaires grâce à un système intégré d'information / valorisation de l'offre territoriale ville - port dans la zone transfrontalière;</li> <li>✓ Amélioration des niveaux d'intégration entre les initiatives et les activités pour améliorer les ressources naturelles, économiques et culturelles du site.</li> </ul>
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>Réalisation d'infrastructures visant à améliorer l'intégration ville – port grâce à la requalification et la mise en sécurité des connexions entre la ville et le port.</p> <p>Réalisation de nouveaux services portuaires, en particulier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ activation de la troisième croisière hebdomadaire (maritime) entre Porto Torres et Propriano;</li> <li>✓ système informatique en réseau entre les ports de Piombino, Livourne et Bastia;</li> <li>✓ système de mesure de vitesse du vent à court terme dans les ports portuaires transfrontières par des stations anémométriques;</li> <li>✓ système fly-ferry Porto-Torres-Alghero, signalisation pour faciliter l'accès aux plages;</li> <li>✓ services de transport pour les catégories «faibles» et les zones isolées;</li> <li>✓ observatoire logistique de la zone transfrontalière.</li> </ul>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<p>Le projet PORTI vise à assurer une intégration optimale entre la ville et le port. En outre, le projet vise à développer des services visant à améliorer l'attraction touristique de la zone arrière du port, avec un intérêt particulier pour les caractéristiques spécifiques du territoire. En ce qui concerne CIRCUMVECTIO, PORTI a développé un réseau de systèmes informatiques entre les ports de Piombino, Livourne et Bastia. Alors que les autres projets analysés sont principalement liés aux plateformes TIC, PORTI concerne également la conception physique des services de transport. Cet aspect est essentiel pour réduire l'insularité de la Sardaigne et de la Corse et avoir la possibilité</p>

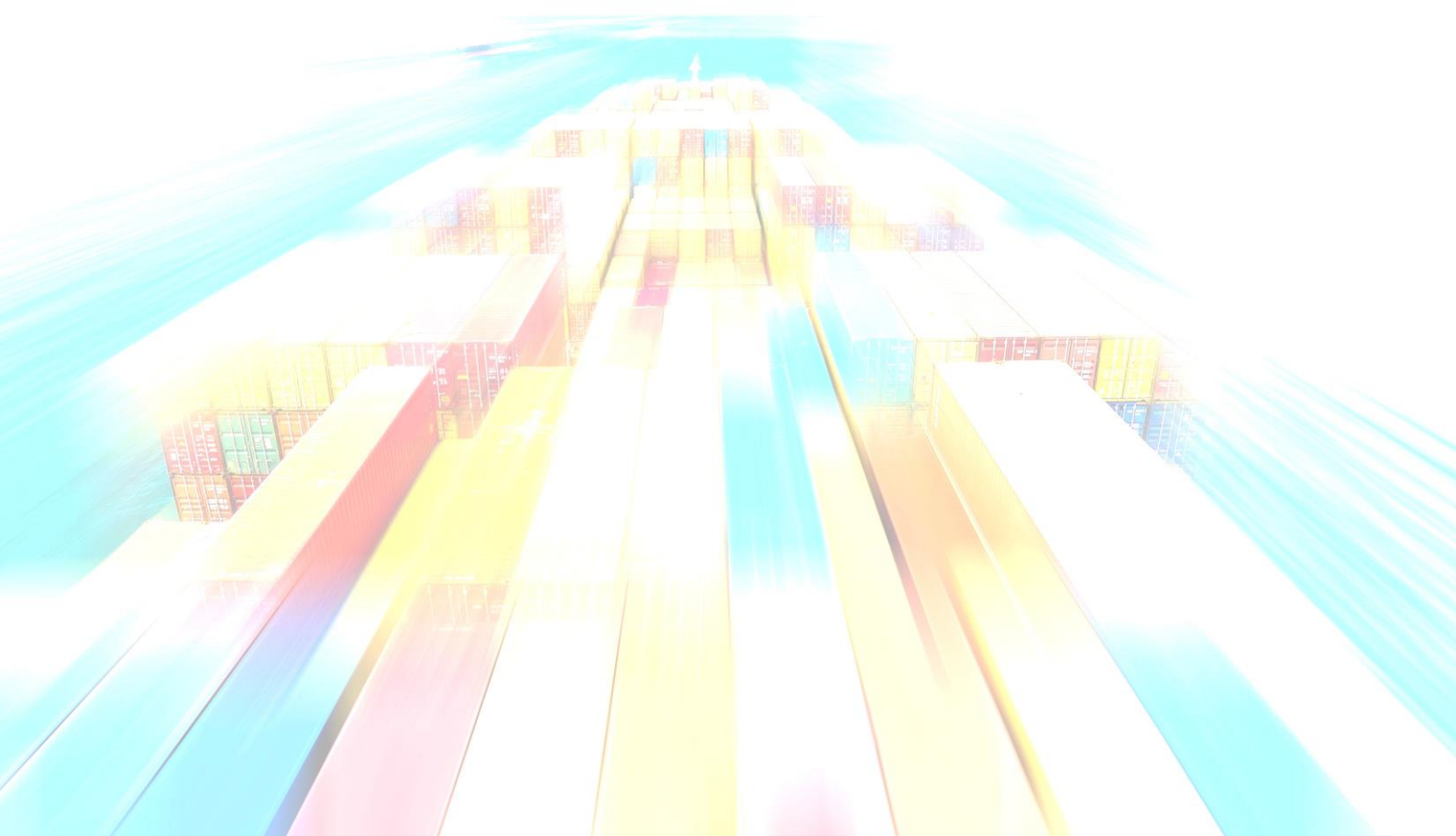
	<p>d'obtenir une répartition modale d'au moins une partie du transport de marchandises de la route au transport maritime. En fait, s'il n'y a pas de services de transport alternatifs sur la route, il n'y a pas besoin d'une plateforme à partir d'un planificateur de voyage, car il est utilisé dans tout le service. En outre, le projet PORTI vise à améliorer les connexions portuaires et arrière, en remettant des liens et en améliorant l'information via des panneaux d'affichage et des panneaux de messages variables. En pratique, CIRCUMVECTIO opère au niveau du port, principalement au niveau de la plateforme TIC, offrant ainsi des services virtuels; PORTI opère principalement sur le territoire, offrant des services physiques, qui sont également essentiels aux services virtuels pour le développement du transport maritime et de l'intermodalité.</p>
<p>Criticités / Point faibles individuels</p>	<p>Le projet PORTI n'a pas de points de faiblesse particuliers; En outre, traiter uniquement partiellement une plate-forme Web ne présente pas d'aspects substantiels à améliorer à la lumière de CIRCUMVECTIO.</p>
<p>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</p>	<p>Comment déjà mentionné, le projet PORTI ne présente aucune faiblesse substantielle. Un aspect qui peut être amélioré est le suivant. Alors que le projet PORTI vise essentiellement à réduire l'insularité des îles et à améliorer les connexions portuaires et de l'arrière, il est également nécessaire d'étudier la possibilité de faire des services de transport maritime alternatifs au transport «tout sur route», en particulier parce que l'arc de Ligurie, qui fait partie de la zone du programme, est fortement encombrée. UNIFI a envoyé il y a quelque temps une recherche comme publication qui avait par sujet des autoroutes de la mer comme potentielle alternative au transport routier. L'une des plus commodes est la route Civitavecchia - Gênes - Marseille, car elle relie des marchés importants entre eux (Civitavecchia est essentiellement le port de Rome, Gênes est la porte d'entrée de Milan et de Turin, Marseille est la porte d'entrée de Lyon et Paris), et permet également d'éviter les autoroutes A10 et A12 et la section Livourne-Civitavecchia, qui est, pour la plupart, une route nationale. Dans cette analyse, entre autres, l'accessibilité difficile du port de Gênes a été souligné, en particulier en raison de la forte congestion des autoroutes autour du port.</p>
<p>Sitographie</p>	<p><a href="http://www.ancisardegna.it/progetto-porti-ports-et-identite/">http://www.ancisardegna.it/progetto-porti-ports-et-identite/</a></p>
<p>Bibliographie</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Projet PORTI - Ports et Identité - Relation de Workshop du scenario planning - <a href="http://www.klink.it/klink/wp-content/uploads/2016/05/4_BastiaReport_IT_Low.pdf">http://www.klink.it/klink/wp-content/uploads/2016/05/4_BastiaReport_IT_Low.pdf</a></li> <li>➤ Projet PORTI - Ports et Identité – Action de Système - Plan Stratégique Transfrontalier: <a href="http://www.klink.it/klink/wp-content/uploads/2016/05/D2.1.7_Piano-Strategico-Trasfrontaliero-IT.pdf">http://www.klink.it/klink/wp-content/uploads/2016/05/D2.1.7_Piano-Strategico-Trasfrontaliero-IT.pdf</a></li> </ul>



*Fiches élaborées de Toulon Provence Méditerranée (PP6)*

Acronyme de projet	<b>MARINA-MED</b>
Titre du projet	<b>COMMunication and CAPitalization of Maritime Integrated Approach in the Mediterranean Area</b>
Programme / Instrument de financement	Programme MED
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	
Budget total du projet en €	666.000
Date de début et de fin du projet	15/06/14 - 14/06/15
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Generalitat de Catalunya, Espana
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) CRPM</li> <li>2) Regione Molise</li> <li>3) AViTeM</li> <li>4) Generalitat de Catalunya</li> </ol>
Objective général du projet	Communiquer et Capitaliser 13 projets du Programme MED sur des questions maritimes depuis une approche intégrée
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Construire une communauté de projets;</li> <li>➤ Communiquer les résultats des projets en interne et en externe;</li> <li>➤ Capitaliser les résultats des projets.</li> </ul>
Résultats principaux	
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	

Criticités / Point faibles individuels	
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	
Sitographie	<a href="#">20150615_Policy_Paper_final_version_checked.pdf</a>
Bibliographie	

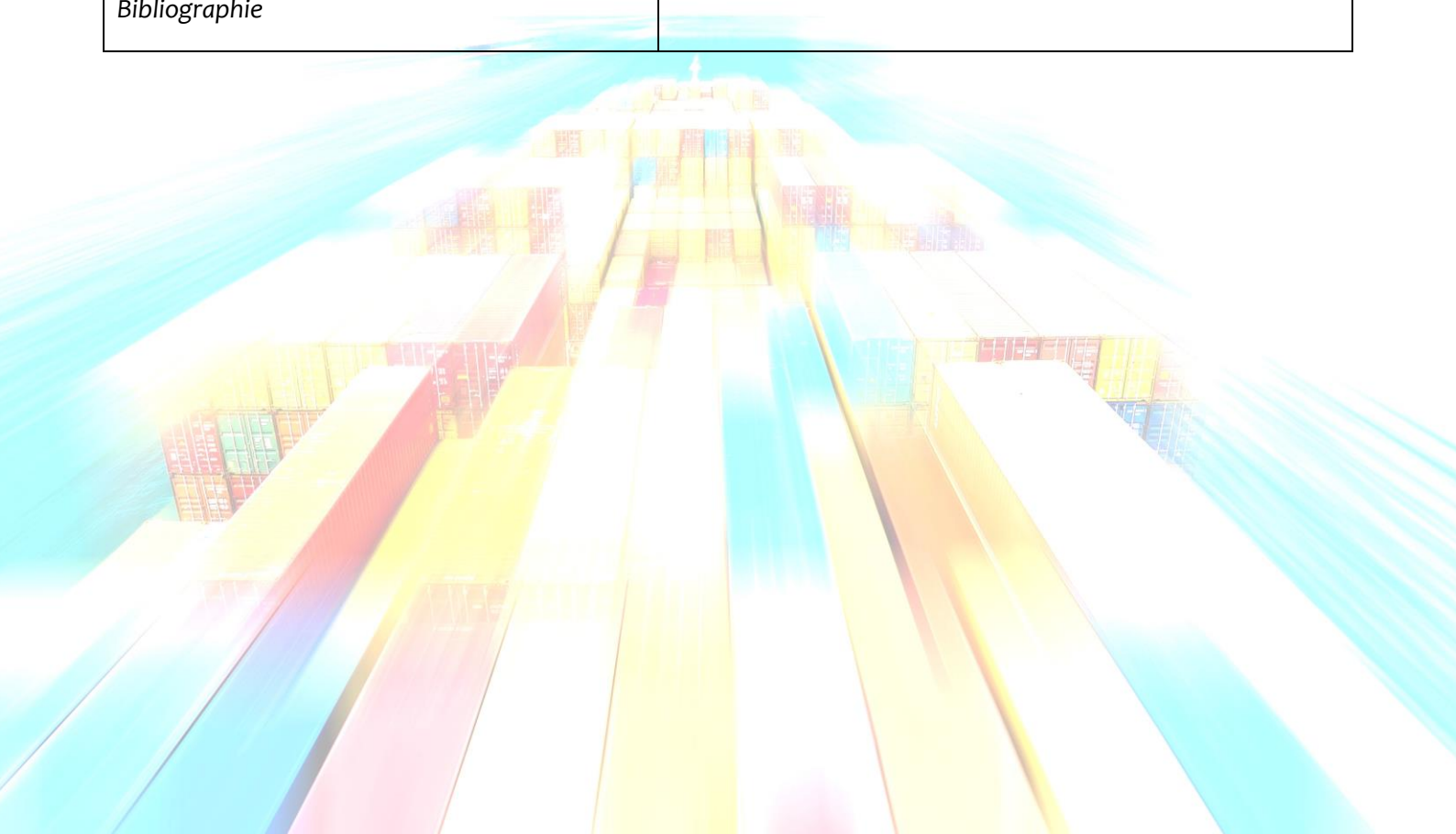


Acronyme de projet	<b>MEDNET</b>
Titre du projet	<i>Mediterranean Network for Custom Procedures and Simplification of Clearance in Ports</i>
Programme / Instrument de financement	Programme MED
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	<i>3.1 - Amélioration de l'accessibilité maritime et des capacités de transit grâce à la multimodalité et l'intermodalité</i>
Budget total du projet en €	4.982.400
Date de début et de fin du projet	
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	RAM - Rete Autostrade Mediterranee, Italia
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	<a href="mailto:info@ramspa.it">info@ramspa.it</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) NTUA - National Technical University of Athens</li> <li>2) KIP - Intermodal Transport Cluster</li> <li>3) AIT -Albanian Institute of Transport</li> <li>4) Igoumenitsa Port Authority S.A.</li> <li>5) Patras Port Authority S.A.</li> <li>6) Ancona Port Authority S.A.</li> <li>7) TARANTO PORT AUTHORITY</li> <li>8) Transport Malta</li> <li>9) Port of Rijeka Authority</li> <li>10) CENIT, Center for Innovation in Transport</li> <li>11) Valenciaport Foundation</li> <li>12) Cyprus University of Technology</li> <li>13) Maritime Institute of Eastern Mediterranean</li> <li>14) TIS - Consultores em Transportes Inovação e Sistemas</li> <li>15) CHAMBER OF COMMERCE &amp; INDUSTRY OF MARSEILLE PROVENCE</li> <li>16) PROMETNI INSTITUT LJUBLJANA d.o.o. - Institute of Traffic and Transport Ljubljana I.l.c.</li> <li>17) Zadar Port Authority</li> </ol>
Objective général du projet	<i>Simplification et harmonisation maritime et procédures portuaires</i>
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Création de la base de données "Observatoire des opérations portuaires dans la Méditerranée";</i></li> <li>➤ <i>Inventaire des procédures portuaires et des pratiques</i></li> </ul>

	<p>douanières;</p> <p>➤ Base de données sur les codes de classification des navires et des marchandises.</p>
Résultats principaux	
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<p>✓ Base de données pour les opérations portuaires, les flux de cargos, les lignes maritimes, la structure du réseau de l'hinterland</p>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	<p>✓ Identification des principaux indicateurs de performance (KPI) en 2 catégories: indicateurs financiers et indicateurs opérationnels</p>
Criticités / Point faibles individués	
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	
Sitographie	<p><a href="http://www.med-observatory.ntua.gr/index.html">http://www.med-observatory.ntua.gr/index.html</a></p>
Bibliographie	

Acronyme de projet	<b>PORT INTEGRATION</b>
Titre du projet	<b>Multi-modal Innovation for Sustainable Maritime &amp; Hinterland Transport Structures</b>
Programme / Instrument de financement	INTERREG IVC
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	2: Environnement et prévention du risque
Budget total du projet en €	1.452.250
Date de début et de fin du projet	01/01/10 – 31/03/13
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Free and Hanseatic City of Hamburg - Ministry of Economy, Transport and Innovation, Deutschland
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Tel : +49-40-428412234 Mail : <a href="mailto:michael.stange@bwvi.hamburg.de">michael.stange@bwvi.hamburg.de</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Hamburg Port Authority, Hamburg</li> <li>2) Essex County Council, Colchester</li> <li>3) Valencia Port Authority, Valencia</li> <li>4) Antwerp Port Authority, Antwerp</li> <li>5) Marseille Fos Port Authority, Marseille</li> <li>6) Port of HaminaKotka, Kotka</li> <li>7) Chamber of Commerce of Genoa, Genova</li> <li>8) Municipality of Ancona, Ancona</li> <li>9) Port of Tallinn, Tallinn</li> <li>10) Freeport of Riga Authority, Riga</li> <li>11) Klaipeda State Seaport Authority, Klaipeda</li> <li>12) ROSMORPORT, Kaliningrad</li> </ol>
Objective général du projet	Identifier, échanger et transférer les meilleures pratiques dans le secteur des transports dans le but d'une intégration globale des politiques connexées
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Identifications des meilleures pratiques;</li> <li>➤ Échange de bonnes pratiques;</li> <li>➤ Transfert des meilleures pratiques entre les partenaires au niveau politique.</li> </ul>
Résultats et Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dix séminaires thématiques (WS) et Best Practice Tours (BPT) dans les «Transports maritimes et interfaces portuaires» (Groupe de travail 1 / WG1) et «Transports internes - Passerelles, ports secs et concepts logistiques innovants» (GT 2);</li> <li>✓ Conférence commune «Transport maritime à courte</li> </ul>

	<p>distance et douanes dans l'Europe du Nord »;</p> <p>✓ Deux «documents de position» sur «e-maritime» et les problèmes environnementaux.</p>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontres de entente avec les acteurs portuaires (autorité portuaire, stevedores, agents maritimes, maître du port, administrations maritimes, garde côtière, douanes, Ministère des transports) pour une meilleure compréhension des opérations portuaires</li> </ul>
Criticités / Point faibles individués	
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	
Sitographie	<a href="http://www.portintegration.eu">www.portintegration.eu</a> – ne fonctionne pas
Bibliographie	



Acronyme de projet	<b>TERCONMED</b>
Titre du projet	<i>Container terminals as a key element in the Mediterranean short sea shipping</i>
Programme / Instrument de financement	Programme MED
Période de programmation UE	2007 – 2013
Site du projet	<a href="http://terconmed.info/">http://terconmed.info/</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	3.1 - Improvement of maritime accessibility and of transit capacities through multimodality and intermodality
Budget total du projet en €	1.531.834
Date de début et de fin du projet	30/04/2009 – 29/04/2012
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Foundation Port Institute of Studies and Cooperation of the Valencian Community (FEPORTS), Valence (Espagne)
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	E-mail: <a href="mailto:jmartinez@feports-cv.org">jmartinez@feports-cv.org</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) PORT OF MARSEILLE AUTHORITY, Provence-Alpes-Côte d'Azur (France)</li> <li>2) PIRAEUS PORT AUTHORITY S.A., Attiki (Attique) (Grèce)</li> <li>3) SICILIAN REGION - TRANSPORTS AND COMUNICATIONS DEPARTMENT, Sicile (Italie)</li> <li>4) Calabria Region, Calabre (Italie)</li> <li>5) KOPER DEVELOPMENT REGIONAL CENTRE, Slovenia: the entire country (Slovénie)</li> <li>6) Liguria Region, Ligurie (Italie)</li> </ol>
Objective général du projet	Vérifier si les terminaux de conteneurs maritimes modernes (MCT) sont des éléments clés du transport maritime à courte distance (SSS) dans la Méditerranée et dans les pays tiers de son bassin
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Déterminer quel est l'état actuel des terminaux de container et faire des propositions appropriées pour leur modification, notamment en ce qui concerne la manipulation des containers de 45 pieds;</li> <li>➤ Identifier les principaux itinéraires SSS qui opèrent en Méditerranée, étudier le modèle opérationnel et proposition des modifications possibles afin qu'ils puissent être adaptés aux dernières tendances dans le transport de container, en particulier en ce qui concerne les opérations de Lift On-Lift Off (Lo-Lo);</li> <li>➤ Améliorer la formation du personnel SSS en élaborant la documentation appropriée à cette fin;</li> <li>➤ Fournir aux autorités nationales, régionales et locales et</li> </ul>

	aux entreprises opérant dans le secteur les résultats du projet.
Résultats principaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Base de données web;</li> <li>➤ Etude comparative des systèmes Ro-Ro et Lo-Lo;</li> <li>➤ Analyse des conséquences des problèmes documentaires et douaniers sur les SSS européens;</li> <li>➤ Analyse de l'influence de l'organisation du travail portuaire dans le développement de SSS;</li> <li>➤ Etat de l'art des terminaux à conteneurs maritimes;</li> <li>➤ Manuel d'actions de formation sur SSS.</li> </ul>
Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Base de données web</li> </ul>
Meilleures pratiques individuées / Points forts individués	Identification of problems for the development of SSS
Criticités / Point faibles individués	
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	
Sitographie	
Bibliographie	



Acronyme de projet	<b>PORTA</b>
Titre du projet	<b>PORTs as a gateway for Access inner regions</b>
Programme / Instrument de financement	Programme MED
Période de programmation UE	2007 - 2013
Site du projet	<a href="http://www.myporta.info/">http://www.myporta.info/</a>
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	3.1 - Improvement of maritime accessibility and of transit capacities through multimodality and intermodality
Budget total du projet en €	1.457.005
Date de début et de fin du projet	31/05/2010 – 29/05/2013
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Foundation Port Institute of Studies and Cooperation of the Valencian Community (FEPORTS), Valence (Espagne)
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	E-mail: <a href="mailto:jmartinez@feports-cv.org">jmartinez@feports-cv.org</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) PORT AUTHORITY OF CATANIA</li> <li>2) Catania Studies University</li> <li>3) Luka Koper</li> <li>4) PIRAEUS PORT AUTHORITY, S.A.</li> <li>5) CHAMBER OF COMMERCE &amp; INDUSTRY OF MARSEILLE PROVENCE</li> </ol>
Objective général du projet	Améliorer l'accessibilité des systèmes portuaires vers les régions intérieures environnantes, promouvoir le commerce maritime méditerranéen et réduire les impacts environnementaux des transports dans les zones urbaines côtières
Objectives spécifiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Décrocher le goulot d'étranglement du système maritime en coordonnant les politiques de transfert modal du transport;</li> <li>➤ Intégrer les politiques maritimes dans les systèmes portuaires avec les processus d'aménagement du territoire / planification des transports dans les régions côtières;</li> <li>➤ Développer des approches intégrées communes et des outils de planification / régulation à mettre en œuvre dans le réseau portuaire euro-méditerranéen.</li> </ul>
Résultats principaux	Chartes ou protocoles d'accord entre les autorités régionales et les partenaires portuaires pour le développement de connexions de transport spécifiques

<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Base de données PORTA d'indicateurs concernant l'état actuel des ports dans le projet PORTA en termes de fret et de passagers dans la zone régionale concernée (infrastructure, volume annuel de marchandises, passagers et navires);</li> <li>✓ Cartographie des réseaux régionaux et nationaux de transport (fer et route) liés aux ports dans le domaine de la coopération dans le rapport final de projet;</li> <li>✓ Analyse des règlements administratifs concernant le transport multimodal (porte-à-porte) dans chacun des pays représentés par les partenaires du Programme.</li> </ul>																			
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création de la base de données des ports en fonction des données fournies par les partenaires;</li> <li>• Implication des parties prenantes à chaque étape:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• identification des parties prenantes, au stade précoce de l'évaluation du contexte décisionnel;</li> <li>• écoute, lors de l'analyse de la situation actuelle et de l'identification des objectifs du plan;</li> </ul> </li> <li>• Fourniture et consultation d'informations, en formulant et en évaluant les projets des systèmes alternatifs;</li> <li>• participation au choix final.</li> </ul> <p>Identification précoce des parties prenantes pour interrogations par les partenaires:</p> <table border="1" data-bbox="799 1088 1406 1458"> <thead> <tr> <th>Role in relation to the port</th> <th>Type of stakeholder</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5"> <b>Stakeholders operating outside port areas</b>            External actors influencing and interacting reciprocally with port system         </td> <td>Municipalities</td> </tr> <tr> <td>Local governments</td> </tr> <tr> <td>Regional governments</td> </tr> <tr> <td>Chambers of Commerce</td> </tr> <tr> <td>Local associations</td> </tr> <tr> <td rowspan="10"> <b>Stakeholders operating inside port areas</b>            Direct users of port terminals and its facilities         </td> <td>Port Authorities</td> </tr> <tr> <td>Maritime Authorities</td> </tr> <tr> <td>Port operators</td> </tr> <tr> <td>Customs</td> </tr> <tr> <td>Forwarding agents</td> </tr> <tr> <td>Shipping agency</td> </tr> <tr> <td>Shipowner</td> </tr> <tr> <td>Hauliers - road haulage associations</td> </tr> <tr> <td>Travel/Tour Operators</td> </tr> <tr> <td>...</td> </tr> </tbody> </table>	Role in relation to the port	Type of stakeholder	<b>Stakeholders operating outside port areas</b> External actors influencing and interacting reciprocally with port system	Municipalities	Local governments	Regional governments	Chambers of Commerce	Local associations	<b>Stakeholders operating inside port areas</b> Direct users of port terminals and its facilities	Port Authorities	Maritime Authorities	Port operators	Customs	Forwarding agents	Shipping agency	Shipowner	Hauliers - road haulage associations	Travel/Tour Operators	...
Role in relation to the port	Type of stakeholder																			
<b>Stakeholders operating outside port areas</b> External actors influencing and interacting reciprocally with port system	Municipalities																			
	Local governments																			
	Regional governments																			
	Chambers of Commerce																			
	Local associations																			
<b>Stakeholders operating inside port areas</b> Direct users of port terminals and its facilities	Port Authorities																			
	Maritime Authorities																			
	Port operators																			
	Customs																			
	Forwarding agents																			
	Shipping agency																			
	Shipowner																			
	Hauliers - road haulage associations																			
	Travel/Tour Operators																			
	...																			
<p>Criticités / Point faibles individués</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La base de données n'est pas facile à utiliser: les données sont triées par des numéros de référence qui ne permettent pas à l'utilisateur de comprendre les données et le fonctionnement des ports</li> </ul>																			
<p>Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus</p>																				
<p>Sitographie</p>																				
<p>Bibliographie</p>	<p><a href="http://www.programmamed.eu/en/library/deliverables-detail.html?tx_ausybibliomed_pi1%5Blivvable%5D=443">http://www.programmamed.eu/en/library/deliverables-detail.html?tx_ausybibliomed_pi1%5Blivvable%5D=443</a></p>																			



## CONCLUSIONS

La présente étude qui réfère à la capitalisation des meilleures pratiques, cas d'études et résultats issus de la mise en œuvre de projets cofinancés par l'Union Européenne basés sur les processus et les TIC dans la précédente période de programmation 2007-2013 ayant des objectifs similaires à CIRCUMVECTIO, a produit une solide base de départ pour la conception ainsi que le développement de la plateforme web CIRCUMVECTIO menant à un certain nombre de considérations qui sont décrites ci-dessous. L'analyse, finalisée par les partenaires du projet, a mis en évidence les meilleures pratiques et cas d'études (également en termes de cas d'insuccès) de projets européens, ainsi que des résultats respectifs obtenus, qui présentent des éléments significatifs pour la mise en œuvre des composants CIRCUMVECTIO successifs en constituant la base, dont un résumé est proposé ci-dessous. Parmi les principaux éléments constitutifs et essentiels émergés, nécessaires pour le développement d'une plateforme logistique automatisée appropriée et adaptée, il y a certainement une **approche orientée à la demande** qui tient compte des besoins et des exigences et de la satisfaction des opérateurs et des parties prenantes, comment souligné dans presque tous les projets analysés et en particulier dans les projets iFreightMED-DC, FREIGHT4ALL, TIGER DEMO et autres. Sur le plan conceptuel, et donc du concept de plateforme en relation avec ses fonctionnalités, des projets comme INTETRANSIT ont favorisé la création d'un **système automatisé** de gestion du trafic de marchandises par mer de **facile utilisation et accès** pour la communauté des parties prenantes dans le sens le plus large en utilisant les informations et la communication des technologies modernes (par exemple les récepteurs différentiels DGPS, les lecteurs RFID, le serveur de localisation GEO etc.), qui garantissent l'obtention d'une bonne gestion du processus de transport dans son ensemble, y compris le stockage des marchandises à l'intérieur des terminaux en maintenant un inventaire toujours à jour. Comme intégration des caractéristiques de simplicité d'utilisation et d'accès, ARTEMIS souligne la nécessité de **neutralité** complète de la plateforme en regard des opérateurs individuels. En outre, un grand nombre de projets étudiés, y compris FRET 4 ALL, soulignent également la fonctionnalité de **simplification** des plateformes logistiques par rapport aux opérations administratives, en commençant par l'échange électronique de documents informatisés introduisant des flux de travail qui reflètent différents scénarios d'exploitation, la capacité de évaluation et de benchmarking des processus des chaînes de transport et la réalisation de démonstrateurs. La recherche a mis en évidence des éléments aussi importants tels que la garantie de la **continuité** dans le temps, la **durabilité environnementale** et la **qualité des services**, caractéristiques sur lesquelles s'est focalisé le projet OPTIMIZEMED. D'autres indicateurs ainsi que éléments importants à considérer dans le développement de la plateforme CIRCUMVECTIO sont représentés par la possibilité de **suiti** et **tracement** des marchandises en général, ainsi que de celles dangereuses dans les ports, à mettre en œuvre grâce à l'aide d'un système de détection des plaques et des marchandises dangereuses dans les zones à haut risque mis en évidence par le projet LOSE, qui y a également lié la **gestion des urgences** avec l'aide de la plateforme. Encore, les bonnes pratiques telles que celles qui ont émergé du projet P.IM.EX, introduisent une intégration / extension des fonctions de base de la plateforme par la création d'**Observateurs Locaux Transfrontaliers (OTT)** qui collectent et fournissent les données pertinentes dans les un système informatif territorial, en intégrant un modèle de simulation

comme outil pour l'identification et l'analyse des indicateurs socio-économiques, ainsi que énergétiques et environnementaux. Egalement d'intérêt aussi le projet 3iPLUS, qui se focalise plutôt sur une **analyse** minutieuse et consciencieuse **du contexte, tenu compte de la capitalisation des ressources existantes** avec une approche logique fédérée au développement des systèmes et des services, l'intégration des outils et de l'infrastructure déjà existant sur le territoire et la sauvegarde des investissements déjà réalisés par les partenaires d'abord le début du projet. Un autre aspect important à considérer dans la conception de la plateforme de gestion de la logistique des marchandises en transit par voie maritime (et pas seulement) est exprimé dans le projet ARTEMIS, qui vise à promouvoir l'**intermodalité**, en améliorant, rationalisant et optimisant les méthodes de travail au sein de la chaîne logistique et en favorisant une utilisation plus simple et plus efficace par les opérateurs. SMART TUNNEL rappelle, plutôt, l'importance de la **sécurité** et des **prestations** (définis comme la réduction des risques d'accidents et la réduction des coûts pour la sécurité), de la **durabilité de l'environnement** (réduction du bruit et de la pollution atmosphérique) et de l'**efficacité énergétique** (recherche de solutions innovantes dans la gestion des ports pour améliorer la planification du trafic et minimiser les temps d'attente) en tant que points clés des technologies à développer pour optimiser l'intermodalité du point de vue des flux physiques de marchandises et des flux d'information. FUTUREMED fait de sa « plateforme de visibilité » qui permet de connaître toutes les **alternatives intermodales** possibles pour le transport des marchandises son point fort, alors que APC se concentre sur un design d'interface électronique unique capable de **harmoniser** les opérations entre les PCS (Port Community Systems) existants, promouvant des **méthodes sans papier** et **sans erreur**. La **planification** ainsi que l'**optimisation économique et opérationnelle** des expéditions sont également à la base du projet OPTIMED, financé dans le cadre du programme ENI CBC MED 2007-2013.


En plus de la capitalisation des meilleures pratiques, cette étude a permis d'analyser quelles ont été les principales criticités émergées dans la mise en œuvre des projets de la précédente programmation UE analysés. Dans ce sens, les difficultés récurrentes sont résultées être l'**obtention des données de coté des opérateurs** de transport, du moment que les opérateurs considèrent ces données « sensibles » en termes commerciaux et démontrant leur mêmes réticents à fournir certaines informations (réf. ARTEMIS.); l'excessive **focalisation sur les aspects informatiques** au détriment d'une analyse de transport adéquate dans le développement des plateformes du cas (et donc l'approche pas vraiment « transportistique » mais « informatique », Réf. SMART TUNNEL); l'**accessibilité aux informations** qui souvent n'étaient pas « open source », mais uniquement disponibles pour les utilisateurs enregistrés (par exemple les frais de déplacement) ou pour certaines catégories d'utilisateurs et, enfin, l'**absence de mise à jour des informations** référant aux routes maritimes et aux systèmes / flux de transport maritime en général qui ne résultaient pas toujours adaptées à éventuels changements intervenus (Réf. OPTIMED).



## **ANNEXE: Fiche projet WEST-MOS**

Tenu compte de la pertinence particulière des résultats et des réalisations du projet "WEST-MOS", financé dans le cadre de l'instrument de financement TEN-T pour la période 2005-2008, pour l'activité T1.1 de la composante T1 du projet CIRCUMVECTIO, on a retenu utile d'élaborer une fiche et donc d'analyser les résultats aussi de ce projet, même s'il n'est pas compris dans les projets financés au cours de la période de programmation de l'UE 2007-2013, comment spécifié par les critères définis dans le document méthodologique.

Acronyme de projet	<b>WEST-MOS</b>
Titre du projet	<b>Western Europe Sea Transport and Motorways of the Sea Trasporto marittimo nell'Europa Occidentale e Autostrade del Mare</b>
Programme / Instrument de financement	TEN-T
Période de programmation UE	2005 - 2008
Site du projet	<a href="http://www.westmos.eu">www.westmos.eu</a> (ne plus opératif)
Objective Thématique / Priorité d'Investissement	n.a.
Budget total du projet en €	3.000.000
Date de début et de fin du projet	Septembre 2005 – Juin 2008
Partenariat: Chef de file (nom et nation de provenance)	Puertos del Estado, Espana
Contacts du Chef de File (téléphone et e-mail du référent)	Álvaro Rodríguez Telefono + 34 91 524 55 67 e-mail: <a href="mailto:arodriguez@puertos.es">arodriguez@puertos.es</a>
Partenariat: Partenaires	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ministerio de Fomento e Puertos del Estado (E);</li> <li>2) Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (F);</li> <li>3) Department of Transport (IR);</li> <li>4) Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (I);</li> <li>5) IIC, Istituto Internazionale delle Comunicazioni (I), subcontractor del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.</li> </ol>
Objective général du projet	Les pays méditerranéens ont la possibilité d'utiliser l'infrastructure «maritime» pour soutenir l'architecture infrastructurelle terrestre (ferroviaire et routière), offrant une bonne alternative et un support précieux, en particulier au-delà de celle autoroutière. Le développement

	<p>de l'alternative maritime, ou existante, est une opportunité qui, en plus d'être immédiatement disponible, est potentiellement efficace pour un pourcentage important de biens et plus respectueuse de l'environnement, avec une plus grande certitude des temps de voyage et avec moins d'accidents. Le projet vise à développer la préparation et la mise en place des corridors des autoroutes de la mer dans la région de l'Europe occidentale (régions maritimes de l'Europe occidentale et sud-occidentale) et de définir une plateforme pour la coordination du développement des corridors des autoroutes de la mer dans ces domaines, impliquant les principales acteurs intéressés à ces corridors. Le projet, grâce à une série d'études de contenu général et spécifique, vise à préparer, identifier, analyser et supporter la sélection des connexions des Autoroutes de la Mer dans ces corridors.</p>
	<p>Le projet est divisé en 3 WP:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• WP1 - Autoroutes françaises et espagnoles de la mer;</li> <li>• WP2-WEST-MOS Studies;</li> <li>• WP3 - Base pour un Master Plan.</li> </ul> <p>Les objectifs spécifiques de chaque WP sont les suivants:</p> <p>(WP1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Supporter, du point de vue technique, juridique et économique, l'appel d'offres pour la sélection des services maritimes, AdM, entre l'Espagne et la France;</li> <li>➤ Fournir des lignes directrices pour le développement des AdM en Europe, sur la base d'une comparaison entre les AdM espagnoles-françaises et celles d'autres régions européennes.</li> </ul> <p>(WP2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Analyser et prévoir l'offre et la demande d'AdM dans les corridors de l'Atlantique et de la Méditerranée;</li> <li>➤ Décrire les exigences pour le système de gestion AdM pour les flux de marchandises, bateaux et cargos. Décrire un système end-to-end de communication, transaction et transport entre les acheteurs qui prend en compte les exigences en matière de sécurité et d'environnement aussi bien que l'infrastructure interne;</li> <li>➤ Connaître le marché local de différents ports / lignes et des fonctionnalités d'infrastructure détaillées (terminaux, connexions ...) et des services, ainsi que des options pour les AdM existants et potentiels et pour traiter une analyse coûts-avantages des AdM possibles avec des estimations de l'aide publique pour l'activation et la durabilité de ces services.</li> </ul> <p>(WP3)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Intégrer tous les résultats des différentes activités et tâches de WEST-MOS en décrivant la méthodologie et les scénarios alternatifs pour le déploiement des AdM jusqu'au 2013, y compris les prévisions de la demande et les besoins en ressources financières et infrastructurelles, et en fournissant un calendrier pour leur mise en œuvre;</li> <li>➤ Assurer l'échange d'informations et la coordination des activités à réaliser pour développer des AdM, permettant la validation d'un plan d'action capable de continuer l'efficacité du projet et ses activités, générant des utilisateurs publics et potentiels du nouveau service.</li> </ul>
<p>Objectives spécifiques du projet</p>	<p>WP1:</p>

	<p>Documents d'appel d'offres relatifs à l'AdM Espagne-France:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Analyse comparative entre les différentes propositions de projet;</li> <li>✓ Documents techniques;</li> <li>✓ Documents juridiques;</li> <li>✓ Documents financiers.</li> </ul> <p>WP2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Rapport contenant l'analyse des principaux domaines de production et de consommation des principales chaînes d'approvisionnement, analyse et prévisions des flux de charge pour les AdM;</li> <li>✓ Identification des facteurs clés pour différents groupes de demande de transport;</li> <li>✓ Définition des exigences de base pour les services de terre en termes de coût et de qualité des services (délais de livraison, fréquence de départ, fiabilité ...) et qualité de l'infrastructure dans les ports et à l'intérieur;</li> <li>✓ Étude de marché des transports entre l'Espagne et les deux régions de l'AdM, de l'Europe occidentale et de l'Europe sud-occidentale (Atlantique et Méditerranée occidentale);</li> <li>✓ Etudes techniques visant à identifier les solutions et les exigences pour les systèmes de gestion intégrée (MoS Integrated Management System), qui rendent l'utilisation de la route maritime plus facile et plus attractive du point de vue des coûts de gestion et de l'efficacité et de la fiabilité de la chaîne logistique;</li> <li>✓ Rapport contenant des études de marché et une analyse coût / bénéfice au niveau micro des lignes potentielles spécifiques.</li> </ul> <p>WP3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Définition des lignes directrices pour les méthodologies, l'échange d'informations, les scénarios alternatifs pour la mise en œuvre des AdM (jusqu'au 2013);</li> <li>✓ Exigences relatives aux ressources financières, à l'infrastructure et au plan d'action pour leur mise en œuvre;</li> <li>✓ Organisation de séminaires pour la diffusion des résultats du projet;</li> <li>✓ Création du site web.</li> </ul>
<p>Résultats principaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Lignes directrices pour la mise en œuvre et l'activation des services AdM;</li> <li>✓ Dépôt pour supporter la coordination pour le développement des corridors européens de l'Europe occidentale et méridionale des AdM;</li> <li>✓ Site web.</li> </ul>
<p>Output principaux en relation aux buts de CIRCUMVECTIO (plateformes / systèmes de gestion)</p>	<p>Le projet a mis en évidence comment le développement des instruments d'information capables de promouvoir et supporter le développement des autoroutes de la mer ne nécessite pas d'investissements majeurs en technologie que l'application de technologies existantes pour une gestion plus efficace des processus de gestion intermodale.</p>
<p>Meilleures pratiques individuées / Points forts individués</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans la recherche d'informations, certains propriétaires ont pu fournir certaines informations pertinentes sur les trafics réalisés. Les données obtenues étaient souvent obsolètes ou partielles. La perception est qu'il y a une crainte parmi les entreprises de connaître exactement le volume de trafic effectivement transporté. On croit que les données peuvent tomber entre les mains de concurrents actuels ou potentiels;</li> <li>• Les systèmes de collecte et de récupération de données étaient</li> </ul>

	<p>souvent extrêmement hétérogènes, pas seulement par rapport à chaque pays, mais souvent aussi pour chaque port (même dans le même pays);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Souvent, les données étaient inégales en termes d'unités de mesure;</li> <li>• Le site, après avoir trouvé son emplacement commercial après la fin du projet, a été fermé jusqu'à la fin du projet et l'épuisement du financement.</li> </ul>
Criticités / Point faibles individuels	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Une méthodologie d'analyse et de retour des données a été développée pour permettre la comparaison des informations directement collectées auprès des opérateurs avec celles disponibles (toutefois souvent sous forme agrégée par les autorités portuaires ou les ports concernés par l'analyse ou pas mis à jour régulièrement);</li> <li>▪ L'inefficacité des données obtenues a nécessité les coefficients de conversion et de reparamétrisation.</li> </ul>
Eventuelles solutions aux criticités décrites au dessus	-
Sitographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="http://www.westmedmos.com">www.westmedmos.com</a> (maintenant inactif) développé dans le cadre du projet MoS24 (voir la fiche correspondante)</li> <li>➤ <a href="http://www.access-mos.eu">www.access-mos.eu</a> (maintenant inactif), développé dans le cadre du programme ACCESS (centre de contact avancé pour l'amélioration du transport maritime à courte distance) - Programme Marco Polo 2005. ACCESS a été un système de référence pour la gestion de l'information à support des autoroutes de la mer dans toute la Méditerranée, l'Ouest et l'Est, fournissant au monde des opérateurs automobiles et logistiques une architecture ouverte et homogène qui peut fournir des informations en temps réel à partir d'une pleine opérativité (de la réservation du voyage via mer jusqu'à l'imprimer de l'assurance sur le charge)</li> </ul>
Bibliographie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Seminar: "Motorways of the Sea Promotion", Barcellona e Civitavecchia, 17-20 November 2007</li> <li>➤ WESTMOS final seminar, Madrid, 26/6/2008</li> </ul>