



# BlueConnect

*Connecter les TPE-PME aux marchés maritimes à fort potentiel*

Projet no. 148

**CP T1 - Collecte et Analyse des données et construction de  
l'observatoire de l'économie maritime  
Livrable T1.3.9 - Plan d'actions conjoint**

**Date de livraison prévue : 31/01/2018**

**Date de livraison effective : 15/02/2018**

Organisation responsable : Pôle Mer Méditerranée (PMM)

Niveau de diffusion		
<b>PU</b>	Public	
<b>CO</b>	Confidentiel, seulement aux membres du consortium	<b>X</b>



<b>Numéro du livrable :</b>	T1.3.9
<b>Responsable du livrable :</b>	Pôle Mer Méditerranée
<b>Composante :</b>	T1

Auteur(s) – par ordre alphabétique		
Nom	Organisation	E-mail
ROGHE Rémi	Audit Accompagnement Compétitivité	<a href="mailto:aac.coaching@gmail.com">aac.coaching@gmail.com</a>

Révision du Document			
Version	Date	Modifications	
		Type de modifications	Modifié par
V1	15.01.18	Corrections et commentaires	Colin RUEL
V2	17.01.18	Commentaires	Christophe AVELLAN
V3	29.01.18	Corrections	Rémi ROGHE
V4	12.02.18	Commentaires	Cécile COMTE
V5	15.02.18	Version finalisée	Clémence LE CORFF
V6	28.02.18	Correzioni	Antonella Loriga, Luigi Chessa, Maria Vittoria Contini

Résumé
<p>Ce livrable présente le plan d'actions du projet BlueConnect, réunissant autour de trois axes principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Croisières – Ferries,</li> <li>- Logistique portuaire,</li> <li>- Plaisance- Yachting,</li> </ul> <p>Ce plan d'action reprendra tout d'abord le contexte et les grands objectifs du projet, puis à partir d'une synthèse des différents groupes de travail mettra en évidence les différents défis identifiés par l'ensemble des partenaires et fera ensuite une analyse des objectifs et challenges à mettre en œuvre pendant ce projet ou dans de futurs projets complémentaires.</p>

# Table des matières

<b>1</b>	<b>Contexte et objectifs du projet BlueConnect</b> .....	<b>4</b>
1.1	Contexte .....	4
1.2	Objectifs.....	4
<b>2</b>	<b>Synthèse groupes de travail</b> .....	<b>5</b>
2.1	Groupe de travail : Croisières – Ferries .....	5
2.2	Groupe de travail : Logistique .....	7
2.3	Groupe de travail : Plaisance & Yachting .....	9
<b>3</b>	<b>Plan d’actions</b> .....	<b>10</b>
3.1	Infrastructures portuaires .....	10
3.1.1	<i>Actions à Court terme</i> .....	10
3.1.2	<i>Actions à Moyen Terme</i> .....	10
3.1.3	<i>Actions à long terme</i> .....	11
3.2	Liens ports / villes.....	11
3.2.1	<i>Actions à court terme</i> .....	11
3.2.2	<i>Actions à moyen terme</i> .....	12
3.2.3	<i>Actions à Long Terme</i> .....	12
3.3	Nouveaux services.....	12
3.3.1	<i>Actions à court terme</i> .....	12
3.3.2	<i>Actions à moyen terme</i> .....	13
3.3.3	<i>Actions à long terme</i> .....	13
3.4	Simplification et standardisation légales et administratives .....	13
3.4.1	<i>Actions à court terme</i> .....	13
3.4.2	<i>Actions à moyen terme</i> .....	13
3.4.3	<i>Actions à long terme</i> .....	13
<b>4</b>	<b>Conclusion</b> .....	<b>15</b>

## Liste des abréviations

GT : Groupe de travail

GNL : Gaz Naturel Liquéfié

CT : Court Terme

MT : Moyen Terme

LT : Long Terme

# 1 Contexte et objectifs du projet BlueConnect

## 1.1 CONTEXTE

Le projet BlueConnect rassemble 6 territoires de l'espace de coopération franco-italien Interreg-MARITTIMO : les Alpes Maritimes, la Corse, le Var, la Ligurie, la Sardaigne et la Toscane.

Cet espace représente 4417.4 kilomètres de littoral, soit presque 7% du littoral européen et comporte 298 ports tant de transport de passagers, croisières, plaisance et yachting que de transport marchandise.

Ceux-ci se répartissent de manière équivalente sur l'ensemble des territoires du projet, 55% sur le territoire italien, 45% en France, cependant de grandes différences structurelles et de développement sont prégnantes.

Ce projet démarré début 2017, pour une période de 2 ans, a pour ambition de créer un véritable réseau de l'économie bleue, pour l'ensemble des territoires concernés, par la création d'un observatoire dynamique de l'économie portuaire transnational afin de permettre la participation active des entreprises, des institutions et des opérateurs des secteurs concourant au maintien et au développement des activités maritimes portuaires.

En effet, les ports, outre le fait qu'ils soient des traits d'union entre différents territoires, représentent de véritables moteurs de développement économique pour leurs territoires. Pour cela, ils doivent authentifier en amont les différents enjeux à venir, tant en termes de sécurité, de durabilité et d'efficacité territoriale, que d'innovation pour permettre aux acteurs économiques du monde portuaire d'avoir une vision pérenne de leur activité.

L'objectif des 7 partenaires impliqués est de participer au développement économique de ces territoires en facilitant l'accès des TPE-PME aux marchés liés aux activités portuaires suivantes :

1. La croisière et ferries ;
2. La logistique ;
3. La plaisance et le yachting.

Le projet se développe en trois phases principales :

- Développement de l'Observatoire de l'économie portuaire par la récolte de données économiques portuaires dans les ports des territoires participants ;
- Identification des besoins et des opportunités de marchés pour les TPE-PME, par la mise en œuvre de groupes de travail sur chacune des thématiques précédemment citées, permettant d'établir un plan d'actions ;
- Le soutien et développement des TPE-PME dans les marchés à fort potentiel de croissance au travers de la mise en œuvre de vouchers.

## 1.2 OBJECTIFS

Afin d'identifier, grâce aux données recueillies au sein de l'observatoire portuaire, les besoins du port du futur et d'en faire part aux TPE-PME des secteurs de la Croisières et des ferries, de la logistique et de la plaisance et du yachting, les partenaires du projet ont organisé six groupes de travail (GT).

L'objectif de ces GT qui se sont déroulés en présentiel et de manière virtuelle pour chaque thématique, était de définir les besoins des secteurs émergents, d'identifier les tendances actuelles, les nouvelles opportunités de marché et les lignes communes de collaboration.

L'objectif principal est l'analyse des enjeux portuaires de la zone transnationale afin de mettre en œuvre les dynamiques favorisant la mise en place de politiques de coopération pour dynamiser les PME et permettre un développement durable des infrastructures et des services portuaires.

Ces objectifs devront permettre, à terme, un développement de l'emploi et une croissance économique durable. Pour favoriser la réalisation de cet objectif, il a été décidé d'intégrer au projet l'ensemble des professionnels liés au développement portuaire.

Les priorités et défis globaux recensés lors de l'enquête qualitative de l'observatoire sont par ordre d'importance :

- Adaptation et aménagement des ports ;
- Qualité des services / simplification des procédures ;
- Développement des activités portuaires ;
- Accessibilité des zones portuaires ;
- Gestion des conflits d'usages / Spécialisation des espaces ;
- Gestion soutenable des zones portuaires ;
- Connectivité des ports.

Des experts du secteur étaient présents pour enrichir les discussions.

## 2 Synthèse groupes de travail

L'objectif principal de ces GT est de finaliser un plan d'action conjoint qui définira comment structurer un port plus durable, plus intelligent et plus sûr.

En effet, l'acceptabilité des zones portuaires est de plus en plus souvent décriée par les riverains, alors que ce sont des outils historiques et essentiels au développement économique de leurs territoires.

### 2.1 GROUPE DE TRAVAIL : CROISIERES – FERRIES

Le premier Groupe de Travail : Ferries et Croisières, s'est réuni deux fois, tout d'abord à Bastia, le 7 novembre 2017, puis en téléconférence le 12 décembre 2017.

Après un bref tour d'horizon de chaque partenaire sur les potentialités territoriales dans ces deux secteurs maritimes, les échanges nourris ont conduit aux conclusions suivantes :

- **En ce qui concerne l'activité « Ferries »** : il a été souligné le manque de connexions maritimes entre le continent français et italien et le potentiel des connexions en triangulation avec les îles de Sardaigne et de Corse.

De plus, il s'est avéré que l'interconnexion maritime entre la Corse et la Sardaigne, pourtant éloignées que de 17 km entre Bonifacio et Santa Theresa di Gallura, est identifiée comme un point de faiblesse alors qu'elle pourrait être un potentiel de développement inter-continent.

Ont été identifiés les besoins de services suivants :

- Services aux navires : notamment le bunkering et le ravitaillement en combustibles alternatifs comme le GNL, ou la mise en place de scrubber (avec les services industriels, et les services conjoint de dépollution des résidus de process à terre) ;
- Services aux passagers : services liés au transfert et transit de la clientèle lors de son passage sur le nœud portuaire (point infos, dépôts bagages, services de la gare maritime) ;
- Services de promotion et création des itinéraires touristiques : par la création de produits permettant aux touristes et clients de connaître les potentialités du territoire (excursions, petites croisières, visites, etc.) ;

- Services de transport intra portuaire : par l'organisation du transfert passagers, location des voitures, connexions avec le transport public terrestre et aérien (HUB);
- Services publics, liés au rôle de l'Autorité publique concédante, pour une optimisation de l'efficacité de la gestion des infrastructures du transport (info mobilité, sûreté etc.).
- **En ce qui concerne l'activité « Croisière »** : le problème des infrastructures portuaires d'accueil des navires à quai est prépondérant, en effet, les navires ayant des dimensions de plus en plus importantes tant en dimensions qu'en nombre de croisiéristes transportés, leur possibilité d'accostage en toute sécurité est un des paramètres majeurs pour les tour-opérateurs.

Cela impose aux villes qui n'ont pas les infrastructures adaptées de rechercher des solutions de « niche » avec des unités compatibles avec leurs installations portuaires.

Au vu du contexte géopolitique international, tous les gestionnaires de ports actent la nécessité d'améliorer les contrôles aux passagers, tout en les informant sur l'existence et l'importance de ces contrôles. A ce titre, l'info-mobilité, comme service d'appui aux croisiéristes, montre encore un potentiel de croissance. Tous notent également le rapport avec les opérateurs internationaux, qui seuls détiennent le contrôle des flux croisiéristes en programmant tel ou tel port. Le projet BlueConnect pourra ainsi aider les PME à structurer une offre innovante sur le marché de la croisière, actuellement très concentré, en réfléchissant sur une planification conjointe des services à l'échelle franco-italienne. Ces services pourront concerner la promotion marketing, des visites et excursions conjointes dans les différentes escales des navires de croisière, les services d'accueil dans les gares maritimes, et cela en impliquant les PME sur une offre permanente.

Pour les entreprises, surtout les PME, il s'agit donc de structurer une offre des services tout au long de l'année, en surmontant la saisonnalité et la spécificité des services liés à ces périodes.

## 2.2 GROUPE DE TRAVAIL : LOGISTIQUE

Le groupe de travail Logistique, s'est réuni le 15 novembre à La Spezia (IT) et a eu une téléconférence le 14 décembre.

Après l'analyse des structurations tant spatiales que sociologiques de chaque port et les données sur base régionale, il est apparu des différences substantielles entre les différents ports et type de trafics existant.

En particulier, les transports de fret entre la Corse et le continent s'effectuant principalement par des cargos mixtes (passagers-fret), il a été noté des besoins spécifiques liés souvent plus au trafic passagers qu'à la logistique marchandise « standard ».

L'augmentation des trafics maritimes méditerranéens et la création « d'autoroutes maritimes » obligent les acteurs portuaires à diversifier et augmenter leurs services, voire « innover » pour la mise en œuvre de nouveaux services.

En effet, l'aspect environnemental avec l'impact des pollutions visuelles par les riverains, oblige à envisager l'utilisation de nouveaux carburants tel que le GNL, et donc de planifier le renouvellement ou l'adaptation des infrastructures comme l'adaptation de terminaux de regazéification et la construction de dépôts sur la côte dans des espaces contraints au vu de la géographie côtière de l'espace MARITTIMO.

La notion d'hinterland est apparue primordiale surtout pour les ports continentaux italiens et français, devant englober dans la zone portuaire des localisations géographiques plus étendues que les territoires de proximité immédiate (pour la zone portuaire de La Spezia, son Hinterland remonte jusqu'à Milan par l'intermédiaire des liaisons ferroviaires, quant à Toulon, celui-ci pourrait couvrir l'ensemble de la zone fluviale du Rhône). Concomitamment à la notion d'hinterland, la notion de « *sharing economy* » prend une importance de plus en plus grande du fait de l'augmentation des flux dans des espaces contraints.

La notion de cabotage et d'unité maritime de transport multi produits a aussi été évoquée pour les transports spécifiques de produits pulvérulents (ciment) qui ne sont pas affrètables en voyage retour.

D'autres thématiques ont été discutées, comme la viabilité urbaine et la gestion de flux des informations en entré et sortie des ports.

Pour cette raison, on pourra identifier les PME qui pourront développer les services informatifs sur les données avant un échange d'information des données entre Italie et France ainsi que la production d'un livre blanc. Celui-ci devant servir d'outil de réflexion global permettant d'informer les différentes instances compétentes, tant au niveau régional que transnational, des problématiques inhérentes au développement des structures portuaires, tout en leur apportant des pistes techniques et technologiques permettant de lever certains « verrous majeurs ».

Ont été identifiés les besoins de services suivants :

- Pour les infrastructures : adaptation des infrastructures portuaires, gestion environnementale des aires portuaires et intégration du GNL comme carburant, dragage. Décongestion des ports dans des environnements géographiques contraints. Etudes des différentes modes de connections avec l'hinterland ;
- Innovation : interopérabilité, info mobilité et digitalisation des procédures et informatique de processus logistique, sécurisation et traçabilité des marchandises. Mutation d'une activité "transporteur manutentionnaire" à "prestataire de services à valeur ajoutée". Réalisation d'un système open data pour mettre à disposition des données portuaires au service d'entreprises qui souhaiterait développer des services numériques permettant de plus le développement d'échanges entre l'Italie et la France ;

- Internationalisation : relations commerciales avec les principaux acteurs à niveau international du transport maritime.

### 2.3 GROUPE DE TRAVAIL : PLAISANCE & YACHTING

Le groupe de travail Plaisance & Yachting s'est réuni à Cannes le 28 novembre et a tenu une visioconférence le 19 décembre.

Ce secteur revêt une importance primordiale dans les activités maritimes de la zone MARITTIMO, qui compte 250 ports pour 100 521 postes

Comme pour les autres GT, les points majeurs abordés ont été tout d'abord :

- L'aménagement des espaces portuaires ;
- L'accessibilité des zones portuaires ;
- La simplification des procédures administratives et techniques d'accès aux différents services du port.

Chaque territoire, à travers l'intervention des partenaires et des experts invités, a ensuite précisé ses priorités et les services et innovations attendus. Les enjeux communs évoqués par les participants soulignent les priorités suivantes :

- Outils numériques : pour une offre touristique comprenant la zone portuaire et l'arrière-pays portuaire pour l'ensemble des utilisateurs. Un outil de gestion physique des ports pour alléger les actes administratifs et promouvoir l'animation en favorisant une uniformisation dans le tourisme nautique des exigences administratives dans tous les ports transfrontaliers. Cette amélioration comprend : une offre de services numériques mutualisée et adaptée à la diversité des ports ; la simplification et l'unification des procédures administratives pour les clients ; l'adaptation à l'évolution de la clientèle et aux nouveaux modes de consommation ; le renforcement de la sécurité ; la gestion environnementale. La qualité de l'accueil dans les ports doit concilier nouvelles technologies et contacts humains ;
- Coffre-fort numérique regroupant dans un espace sécurisé en ligne l'ensemble des documents importants ;
- Services connexes : gestion et animation territoriale ;
- Intégration du port dans les stratégies de développement des villes, par l'adaptation des infrastructures, équipements et services portuaires aux évolutions : optimisation des espaces, plans d'eaux, tirant d'eau ; organisation de la cohabitation des activités portuaires ; création de ports à sec pour les navires de petite taille ;
- Approfondissement des aspects juridiques de la propriété du bateau, compte tenu du fait qu'il y a moins d'acheteurs de navires, et donc moins de propriétaires ; le phénomène de la multipropriété de bateaux est très fréquent. Il existe une difficulté pour le succès de la multipropriété dans le secteur nautique car il y a souvent une relation émotionnelle entre l'armateur et son bateau, et cela constitue un obstacle pour en partager la propriété. L'alternative du charter pourrait être une des solutions ;
- Encouragement du tourisme portuaire : Le port touristique doit être considéré comme une porte d'accès du territoire et donc il faut améliorer les renseignements et les liaisons du port aux attraits du territoire même loin du port. Le plaisancier doit être stimulé à rester sur le territoire, sans être donc un navigateur de transit rapide.

Il a été noté par l'ensemble des participants au GT, le besoin d'une vision prospective de ces activités, qui différencie bien la plaisance, du yachting, car leurs besoins et impacts sur le territoire sont très différents. En effet, le yachting avec des tailles d'unité de plus en plus grande, et la fonction « charter » de plus en plus courante est plus proche de la « croisière de niche » que du yachting traditionnel.

### 3 Plan d'actions

Comme le démontre l'ensemble des GT les thèmes récurrents qui préoccupent l'ensemble des partenaires et gestionnaire des ports et zones portuaires du territoire couvert par le projet BlueConnect sont les suivants :

1. La modernisation des infrastructures portuaires ;
2. Les liens ports/villes ;
3. Les nouveaux services à mettre en œuvre au vu de l'évolution des navires (gabarit, carburant...) des normes environnementales, des changements géopolitiques (sécurité, traçabilité, immigration...) et pour favoriser l'acceptabilité par la population résidente ;
4. Simplification et standardisation des obligations administratives dans la zone de méditerranée occidentale.

Il est à noter, que cet item ressort principalement pour le yachting, mais qu'il est évoqué dans les réflexions du GT Logistique (en effet, le fret et le transport passagers sont intimement liés dans la zone MARITTIMO), en ce qui concerne la croisière, les procédures internationales sont d'ores et déjà très élaborées tant au niveau des tours opérateurs que des compagnies maritimes spécialisées.

Le programme BlueConnect ayant pour but d'aider les PME innovante à se développer dans l'économie « bleue » des ports et zones portuaires, nous orienterons ce plan d'actions en fonction des moyens à mettre en œuvre pour réaliser les projets et donc de leur pertinence opérationnelle dans le cadre temporel du projet.

#### 3.1 INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Bien qu'en fonction de l'attribution des espaces aux différentes filières portuaires, celles-ci n'ont pas les mêmes besoins, ni d'espaces ni de moyens, nous pouvons évaluer les actions prioritaires à court, moyen et long terme (CT, MT, LT)

##### 3.1.1 Actions à Court terme

Ces actions seront analysées par filières ainsi que les ont validés les différents GT.

###### 3.1.1.1 Ferries et croisières

- Mise à niveau des services WIFI ;
- Etude de flux des transports de passagers et des marchandises car les ferries sont mixtes ;
- Amélioration des services de sûreté portuaire ;
- Amélioration des conditions d'accessibilité pour les passagers à mobilité réduite.

###### 3.1.1.2 Logistique

- Partage d'expérience et de culture portuaire, de l'Italie vers la France, notamment à travers la production du Livre Blanc.

###### 3.1.1.3 Plaisance & Yachting

- Intégration du port dans les stratégies de développement des villes ;
- Analyse des différences de gestion des ports et des outils informatiques existants afin de valider ou d'optimiser, voire de suggérer la création d'un nouvel outil informatique conforme et communs aux ports de la zone transnationale.

##### 3.1.2 Actions à Moyen Terme

###### 3.1.2.1 Ferries et Croisières

- Mise en œuvre d'outils logiciels permettant la fluidification des flux entrants et sortants des ports ;
- Nouvelles connexions multimodales entre les sites (par ex. relation entre Corse et Sardaigne pour les échanges commerciaux) ;

- Réaliser des connexions Italie – France continentales ainsi qu’avec les îles (Corse, Elbe, Sardaigne) afin d’augmenter le potentiel du trafic ferry mixte passagers et fret ;
- Analyser les nouveaux services aux navires, notamment le bunker et le ravitaillement avec combustibles alternatifs, comme le GNL, voire l’hydrogène à LT ;

#### 3.1.2.2 *Logistique*

- Analyser les moyens structurels nécessaires pour équiper les terminaux logistiques d’équipements pour utiliser le GNL comme carburant alternatif ;
- Mettre en œuvre des outils informatiques permettant une interopérabilité entre les systèmes portuaires de la zone ;
- Mise en œuvre d’outils informatiques communs permettant la sécurisation, la traçabilité et la gestion optimale des flux tant pendant le transfert des marchandises que pendant le stockage.

#### 3.1.2.3 *Plaisance & Yachting*

- Facilitation de la gestion environnementale des ports : collecte des eaux usées via pompe mobile, mesure et monitoring commun de la qualité des eaux, nurseries à proximité des ports, accompagnement des navires en fin de vie ;
- Outil informatique permettant l’interopérabilité de la gestion des ports de plaisance de la zone transnationale ;
- Création de « routes d’excellence ».

### 3.1.3 *Actions à long terme*

#### 3.1.3.1 *Ferries et Croisières*

- Mise à niveau des infrastructures indispensables, par la mise en œuvre de structures conçues pour accueillir les nouveaux bâtiments tant pour les Ferries que pour les paquebots (quais, Digue, coffres...).

#### 3.1.3.2 *Logistique*

- Adaptation des infrastructures portuaires et amélioration des structures routières permettant une meilleure gestion des flux entrant et sortant des zones portuaires ;
- Création de véritables hubs multimodaux afin de diminuer l’impact routier ;
- Gestion des espaces et des zones de stockage dans un hinterland de non proximité immédiate des zones portuaires.

#### 3.1.3.3 *Plaisance & Yachting*

- Vision commune des évolutions à moyen terme en lien avec l’augmentation de la taille des navires et les nouvelles exigences sociétales et environnementales ;
- Création de « ports à sec » à l’intérieur des ports touristiques pour les unités de petites, voir moyenne taille, avec un accès direct à la mer.

## 3.2 LIENS PORTS / VILLES

### 3.2.1 *Actions à court terme*

#### 3.2.1.1 *Ferries et croisières*

- Services de promotion et création des itinéraires touristiques, c’est-à-dire services liés aux touristes et clients de l’offre du territoire (excursions, petites croisières, visites, etc.).

#### 3.2.1.2 *Logistique*

- Sensibilisation de la population aux avantages socio-économiques d’une industrie maritimo-portuaire ;
- Gestion environnementale dans les activités et les projets logistiques.

### 3.2.1.3 *Plaisance & Yachting*

- Mise en place d'un outil informatique interactif permettant aux plaisanciers de connaître les points d'intérêts de la ville et les moyens existant pour s'y rendre ;
- Création de services de promotion et conception d'itinéraires touristiques, c'est-à-dire des services dédiés aux touristes et aux clients du territoire (excursion, mini-croisières, visite, etc.) ;
- Connections avec le monde des professionnels de la mer (pêcheurs) pour analyser les interfaces de synergies à mettre en œuvre pour augmenter l'attractivité des ports de plaisance de la zone.

## 3.2.2 *Actions à moyen terme*

### 3.2.2.1 *Ferries et Croisières*

- Incitation et mise en œuvre avec les professionnels du tourisme de « mini-croisières » thématiques permettant tant aux croisiéristes qu'aux passagers ferries d'avoir l'opportunité de mieux connaître l'hinterland.

### 3.2.2.2 *Logistique*

- Organisation/fluidification des trafics ;
- Décongestion des ports dans des environnements géographiques contraints : Expérimentation de tram-fret, développement de la logistique urbaine.

### 3.2.2.3 *Plaisance & Yachting*

- Mise en œuvre d'infrastructures permettant le lien ville port sans impact sur le trafic routier (pistes cyclables, voies pédestres...).

## 3.2.3 *Actions à Long Terme*

### 3.2.3.1 *Ferries et Croisières*

- Création de ports spécifiques aux ferries et croisières en capacité de créer un hub multimodal avec l'ensemble des structures de communication, permettant une gestion fluide des passagers sans impacts potentiels sur la structuration urbaine (interconnexions train-avion-tram-bus-vélo).

### 3.2.3.2 *Plaisance & Yachting*

- Structuration des ports de plaisance comme partie intégrante des points d'intérêts touristique de la ville.

## 3.3 NOUVEAUX SERVICES

### 3.3.1 *Actions à court terme*

#### 3.3.1.1 *Ferries et Croisières*

- Numérisation des services aux passagers, c'est-à-dire les personnes étant clients des services liés au transfert et transit à travers le nœud portuaire (point infos, dépôts bagages, services de la gare maritime) ;
- Développement de « croisière de niche » et de services d'appui aux passagers dans les ports et les villes portuaires ;
- Mise en œuvre de formations qualifiantes pour les personnes dévolues à l'accueil et l'accompagnement des croisiéristes ;
- Développement d'évènements « *incentive* » embarqués.

#### 3.3.1.2 *Logistique*

- Identification et mesure des flux potentiels au sein de la zone de coopération, et entre les Partenaires ;
- Renforcement des systèmes de sûreté (gestion des risques intentionnels) et de sécurité (gestion des risques accidentels).

### 3.3.1.3 *Plaisance & yachting*

- Services adaptés à l'évolution du yachting en méditerranée, qui concentre la moitié de la flotte mondiale ;
- Formation des équipes portuaires à l'accueil client.

### 3.3.2 *Actions à moyen terme*

#### 3.3.2.1 *Ferries et Croisières*

- Développement du cabotage souhaité ;
- Services mixtes transport et logistique qui pourront être améliorés par les PME du secteur en exploitant les connexions existantes et les nouvelles lignes maritimes.

#### 3.3.2.2 *Logistique*

- Possibilité de créer un marché au sein de la zone de coopération pour connaître l'offre et la demande (optimisation des retours de flux) ;
- Mutation d'une activité "transporteur manutentionnaire" à "prestataire de services à valeur ajoutée" ;
- Recensement des points de repère efficaces sur les activités logistique (mise en place d'un benchmarking Europe et Monde).

#### 3.3.2.3 *Plaisance & Yachting*

- Mise en œuvre d'outils et services permettant un accueil « premium » ou « 5 étoiles » dans les ports de la zone transnationale, avec de plus des services « environnementaux » permettant d'avoir des ports « zéro déchets ».

### 3.3.3 *Actions à long terme*

Pour l'ensemble des secteurs mise en œuvre de carburants et d'énergies décarbonées pour l'ensemble des activités portuaires.

## 3.4 SIMPLIFICATION ET STANDARDISATION LEGALES ET ADMINISTRATIVES

### 3.4.1 *Actions à court terme*

#### 3.4.1.1 *Logistiques*

- Analyse des paramètres différentiels de traitement des flux ;
- Renforcement des systèmes de sûreté (gestion des risques intentionnels) et de sécurité (gestion des risques accidentels) des marchandises et de leurs flux.

#### 3.4.1.2 *Plaisance & Yachting*

- Analyse des différences de procédures des ports de la zone ;
- Contrôle et sécurisation des (petits) navires de plaisance.

### 3.4.2 *Actions à moyen terme*

#### 3.4.2.1 *Logistique*

- Interopérabilité entre les systèmes portuaires.

#### 3.4.2.2 *Plaisance & Yachting*

- Digitalisation et interopérabilités des procédures et services.

### 3.4.3 *Actions à long terme*

#### 3.4.3.1 *Logistique*

- Harmonisation des procédures administratives pour l'ensemble de la zone méditerranéenne.

#### 3.4.3.2 *Plaisance & Yachting*

- Simplification et unification des procédures administratives pour les clients ;

- Etudier une fiscalité européenne afin d'éviter une concurrence déloyale entre les ports de la zone méditerranéenne.

**Un tableau récapitulatif reprenant l'ensemble des objectifs du plan d'action est joint en annexe.**

## 4 Conclusion

L'analyse globale des défis et besoins démontre que pour la zone transnationale du projet BlueConnect, les problèmes majeurs sont de deux ordres principaux :

- ✓ **La structuration des ports et zones portuaires**, qui impacte directement leur territoire (aménagement quais, plateformes...) déjà très contraint et convoité au vu de la géomorphologie de la zone. Afin de palier provisoirement cette « impasse technique », de nouveaux outils informatiques devront être mis en œuvre pour fluidifier l'ensemble des échanges, et améliorer l'interopérabilité des différentes procédures. L'harmonisation globale des différentes procédures dans le cadre de chaque secteur, est l'un des objectifs qui à terme permettrait une intermodularité des ports de la zone transnationale, créant ainsi les synergies territoriales à un développement globale des activités portuaires de manière pérenne et durable ;
- ✓ **L'interconnexion des ports avec les villes réceptacles**, doit être renforcée, en prenant plus largement en compte l'acceptabilité des populations résidentes, en intégrant ceux-ci dans les villes et leur territoire par un développement durable et respectueux de l'environnement.

Il faudra donc dans un premier temps réaliser les études de faisabilité des différents outils à mettre en œuvre, sans omettre une veille économique et technologique afin d'identifier et qualifier les logiciels et progiciels informatiques existant déjà sur le marché.

Puis, mettre en œuvre les nouveaux services de proximité permettant aux PME de bénéficier de l'économie portuaire, par des projets « simples et directs ».

Et enfin, permettre à terme d'avoir des ports en « osmose » avec leur territoire, tout en assurant la sécurité des différents flux.

## **ANNEXE**

	Court terme	Moyen terme	Long terme
INFRASTRUCTURES PORTUAIRES	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à niveau des services WIFI ;</li> <li>Etude de flux des transports de passagers et des marchandises car les ferries sont mixtes ;</li> <li>Amélioration des services de sûreté portuaire ;</li> <li>Amélioration des conditions d'accessibilité pour les passagers à mobilité réduite.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre d'outils logiciels permettant la fluidification des flux entrants et sortants des ports ;</li> <li>Nouvelles connexions multimodales entre les sites (par ex. relation entre Corse et Sardaigne pour les échanges commerciaux) ;</li> <li>Réaliser des connexions Italie – France continentales ainsi qu'avec les îles (Corse, Elbe, Sardaigne) afin d'augmenter le potentiel du trafic ferry mixte passagers et fret ;</li> <li>Analyser les nouveaux services aux navires, notamment le bunker et le ravitaillement avec combustibles alternatifs, comme le GNL, voire l'hydrogène dans un LT ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à niveau des infrastructures indispensables, par la mise en œuvre de structures conçues pour accueillir les nouveaux bâtiments tant pour les Ferries que pour les paquebots (quais, Digue, coffres...).</li> </ul>
LIENS PORT / VILLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Services de promotion et création des itinéraires touristiques, c'est-à-dire services liés aux touristes et clients de l'offre du territoire (excursions, petites croisières, visites, etc.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incitation et mise en œuvre avec les professionnels du tourisme de « mini-croisières » thématiques permettant tant aux croisiéristes qu'aux passagers ferries d'avoir l'opportunité de mieux connaître l'hinterland.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de ports spécifiques aux ferries et croisières en capacité de créer un hub multimodal avec l'ensemble des structures de communication, permettant une gestion fluide des passagers sans impacts potentiels sur la structuration urbaine (interconnexions train-avion-tram-bus-vélo).</li> </ul>
NOUVEAUX SERVICES	<ul style="list-style-type: none"> <li>Numérisation des services aux passagers, c'est-à-dire les personnes étant clients des services liés au transfert et transit à travers le nœud portuaire (point infos, dépôts bagages, services de la gare maritime) ;</li> <li>Développement de « croisière de niche » et développement de services d'appui aux passagers dans les ports et les villes portuaires ;</li> <li>Mise en œuvre de formations qualifiantes pour les personnes dévolues à l'accueil et l'accompagnement des croisiéristes ;</li> <li>Développement d'événements « incentive » embarqués.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développement du cabotage souhaité ;</li> <li>Services mixtes transport et logistique qui pourront être améliorés par les PME du secteur en exploitant les connexions existantes et les nouvelles lignes maritimes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pour l'ensemble des secteurs mise en œuvre de carburants et d'énergies décarbonées pour l'ensemble des activités portuaires.</li> </ul>

## Croisières et Ferries

	Court terme	Moyen terme	Long terme
<b>INFRASTRUCTURES PORTUAIRES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partage d'expérience et de culture portuaire, de l'Italie vers la France, notamment à travers la production du Livre Blanc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyser les moyens structurels nécessaires pour équiper les terminaux logistiques d'équipements pour utiliser le GNL comme carburant alternatif ;</li> <li>Mettre en œuvre des outils informatiques permettant une interopérabilité entre les systèmes portuaires de la zone ;</li> <li>Mise en œuvre d'outils informatiques communs permettant la sécurisation, la traçabilité et la gestion optimale des flux tant pendant le transfert des marchandises que pendant le stockage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adaptation des infrastructures portuaires et amélioration des structures routières permettant une meilleure gestion des flux entrant et sortant des zones portuaires ;</li> <li>Création de véritables hubs multimodaux afin de diminuer l'impact routier ;</li> <li>Gestion des espaces et des zones de stockage dans un hinterland de non proximité immédiate des zones portuaires (lien avec projet précédent)</li> </ul>
<b>LIENS PORT / VILLE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibilisation de la population aux avantages socio-économiques d'une industrie maritimo-portuaire ;</li> <li>Gestion environnementale dans les activités et les projets logistiques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Organisation/fluidification des trafics ;</li> <li>Décongestion des ports dans des environnements géographiques contraints : Expérimentation de tram-fret, développement de la logistique urbaine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de zones logistiques spécifiques n'impactant pas la ville</li> </ul>
<b>NOUVEAUX SERVICES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identification et mesure des flux potentiels au sein de la zone de coopération, et entre les Partenaires ;</li> <li>Renforcement des systèmes de sûreté (gestion des risques intentionnels) et de sécurité (gestion des risques accidentels).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilité de créer un marché au sein de la zone de coopération pour connaître l'offre et la demande (optimisation des retours de flux) ;</li> <li>Mutation d'une activité "transporteur manutentionnaire" à "prestataire de services à valeur ajoutée" ;</li> <li>Recensement des points de repère efficaces sur les activités logistique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mise en œuvre de carburants et d'énergies décarbonées</li> </ul>
<b>SIMPLIFICATION &amp; STANDARDISATION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse des paramètres différentiels de traitement des flux ;</li> <li>Renforcement des systèmes de sûreté (gestion des risques intentionnels) et de sécurité (gestion des risques accidentels) des marchandises et de leurs flux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interopérabilité entre les systèmes portuaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Harmonisation des procédures administratives pour l'ensemble de la zone méditerranéenne.</li> </ul>

## Logistique

	Court terme	Moyen terme	Long terme
<b>INFRASTRUCTURES PORTUAIRES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégration du port dans les stratégies de développement des villes ;</li> <li>Analyse des différences de gestion des ports et des outils informatiques existants afin de valider ou d'optimiser, voire de suggérer la création d'un nouvel outil informatique conforme et communs aux ports de la zone transnationale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitation de la gestion environnementale des ports : collecte des eaux usées via pompe mobile, mesure et monitoring commun de la qualité des eaux, nurseries à proximité des ports, accompagnement des navires en fin de vie ;</li> <li>Outil informatique permettant l'interopérabilité de la gestion des ports de plaisance de la zone transnationale ;</li> <li>Création de « routes d'excellence ».</li> </ul>	<p>Vision commune des évolutions à moyen terme en lien avec l'augmentation de la taille des navires et les nouvelles exigences sociétales et environnementales ;</p> <p>Création de « ports à sec » éloignés des côtes pour les unités de petites, voir moyenne taille.</p>
<b>LIENS PORT / VILLE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place d'un outil informatique interactif au bénéfice des plaisanciers ;</li> <li>Création de services permettant l'accès à la ville sans impact sur le réseau routier (location de vélo, vélo électrique...);</li> <li>Connections avec le monde des professionnels de la mer (pêcheurs) zone.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre de structures physique permettant le lien ville port sans impact sur le trafic routier (pistes cyclables, voies pédestres...).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Structuration des ports de plaisance comme partie intégrante des points d'intérêts touristique de la ville, en créant des « liens vertueux » ville-ports (éco-construction...).</li> </ul>
<b>NOUVEAUX SERVICES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Services adaptés à l'évolution du yachting en méditerranée, qui concentre la moitié de la flotte mondiale ;</li> <li>Formation des équipes portuaires à l'accueil client.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre d'outils et services permettant un accueil « premium » ou « 5 étoiles » dans les ports de la zone transnationale, avec de plus des services « environnementaux » permettant d'avoir des ports « zéro déchets ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mise en œuvre de carburants et d'énergies décarbonées</li> </ul>
<b>SIMPLIFICATION &amp; STANDARDISATION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse des différences de procédures des ports de la zone ;</li> <li>Contrôle et sécurisation des (petits) navires de plaisance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Digitalisation et interopérabilités des procédures et services.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Simplification et unification des procédures administratives pour les clients ;</li> </ul>

## Plaisance & Yachting