

## Rapport final pour les opérations INTERREG IIC

<b>Index</b>	3S0148R
<b>Acronyme</b>	MARE
<b>Titre de l'Opération</b>	Mobilité et Accessibilité Métropolitaine aux Régions Européennes du Sud
<b>Chef de file</b>	Commission de Coordination et Développement Régionale Lisbonne et Vallée Tage
<b>Pays du chef de file</b>	PT
<b>Date de début</b>	01/05/2005
<b>Date de finalisation</b>	30/06/2008

### **1. Résumé des activités de l'opération**

1.1 Veuillez rapporter sur les activités principales développées pendant le déroulement de votre opération. La description doit détailler l'information déjà contenue dans le dernier rapport d'avancement. Elle doit également aborder la gestion et la coordination, ainsi que la diffusion. (maximum 3000 caractères)

Références:

Dernier rapport d'avancement, II. Rapport d'activité 1. Résumé des activités de l'opération jusqu'à ce jour.

Les activités les plus importantes développées dans le cadre de MARE ont été les activités des sous-projets et dissémination des résultats. Tous les sous-projets ont été engagés dans un vrai sens de coopération, et les actions pratiques prévues ont été conclues avec un très grand succès. En considérant les problèmes rencontrés par les participantes de Valence due l'abandon du Partenaire de cette région, il faut souligner d'une façon très positive la participation et collaboration des entités provenant de Valence, spécialement en ce qui concerne les activités de clôture des sous-projets.

De la part des structures de gestion de l'OCR à Lisbonne et à Gênes, avec l'appui des experts de ces deux Partenaires, on a observée un continuo suivi et appui aux participants, en l'aidant à développer les actions prévues. Quelques exemples d'actions expérimentales conclues avec succès:

**TRAMO** – Ce projet a produit, entre autres, un outil qui permet augmenter la connaissance de la mobilité et accessibilité pas seulement pour les participants dans ce sous-projet, mais aussi pour d'autres régions européennes: un Manuel de bonnes pratiques pour l'élaboration des plans de mobilité.

**ACFER** – En visant améliorer l'accessibilité aux stations ferroviaires et de stimuler l'utilisation des transports en commun, ont été implémentés des nouveaux services d'autobus. Dans certains cas, ces actions on fonctionnée comme promoteurs de la récupération urbaine en vue le renforcement des modes doux de déplacement.

**MOBQUA** – En visant réduire l'utilisation des moyens de transport privés et améliorer l'environnement de la ville, dans les trois régions ont été développées des actions de promotion de la mobilité douce tels que le pedibus, le bikebus, le pedishopping et le parking gratuit pour les bikes.

**FLEXIS** – Dans le cadre de la flexibilisation des moyens de transport et de la stimulation de la demande de nouveaux services, ont été implémentées diverses services alternatives au transport individuel, comme le *carpooling* et des services flexible d'autobus.

**E-MOBILITY** – Le développement des services informatifs multimodaux pour la mobilité dans les trois régions a été l'objectif central de ce sous-projet, qui a enveloppée la réalisation des expériences pilotes avec divers applications des TIC (web, mobile, PDA, etc).

Il faut aussi souligner dans le cadre de la composante 5 l'implémentation à Gênes du Laboratoire de Mobilité Soutenable (**Mobi**) et de L'Observatoire de la Mobilité.

Dans la phase finale les activités de divulgation ont été intensifiées : tous les sous-projets ont fait des événements finals de présentation des résultats (parfois dans les 3 régions), le Partenaire de Gênes a fait le workshop final de divulgation dans la région, et CCDRLVT, en tant que Chef de File (CF), a organisé le Séminaire Finale de clôture de l'OCR.

1.2 Veuillez décrire les modifications/problèmes rencontrées lors de la mise en oeuvre des activités de l'opération, ainsi que les raisons/solutions/impacts de ces modifications/problèmes. (maximum 2000 caractères)

Références:

Rapports d'avancement, II. Rapport d'activité 7. Problèmes rencontrés et solutions envisagées/proposées.

Le retard de l'implémentation - L'OCR MARE registre un retard cumulée qui se doit essentiellement au retard de l'implémentation des structures de gestion et donc par conséquence dans le lancement de l'OCR sur le terrain. Le décalage enregistré a été impossible de contourner.

L'actuation du Partenaire de Valence – ce problème, mentionné dans le point suivante, a été le plus important et avec des conséquences les plus négatives : à cause de l'absence de coordination à Valence, les participants en sous-projets n'ont pas eu d'appui pendant quelque temps, et les actions de divulgation dans la région n'ont pas été implémentées, seulement celles des sous-projets. Le CF a demandé au Comité de Programmation (CP) l'autorisation de verser directement aux exécuteurs Valenciens des sous-projets le FEDER respectif. Le CP a acceptée cette demande.

Les circuits financiers – L'absence de paiements par avance et le délai des remboursements. Ça c'est un problème commun aux actions des Programmes INTERREG qui promeuvent la participation des petites organisations locales dans le procès de coopération territoriale. Mais ces petites organisations (et pas seulement) ont des difficultés budgétaires car il faut payer les dépenses en 100% avec son propre

budget et attendre des mois pour le remboursement FEDER. Pour MARE ces problèmes ont été très intensifiées à cause du procès d'audit de l'Autorité de Paiement au 4<sup>ème</sup> Rapport d'Avancement : ce contrôle s'ait prolongé beaucoup, tous les remboursements ont été bloqués, et les participants de l'OCR ont été presque 2 ans (du 17 Août 2007 jusqu'au 18 May 2009) sans recevoir aucune participation FEDER. À ce propos il faut dire que, dans notre avis, la coordination entre BDO Audiberia, BDO Portugal et même AP n'as pas été efficace dans ce procès, ce qui a contribué sans doute pour son prolongement. À cause de ce retard dans les remboursements, il y a des actions que n'ont pas été implémentées.

1.3. Veuillez évaluer la participation de tous les partenaires de l'opération. Veuillez décrire les modifications/problèmes plus importants qui ont eu lieu pendant la mise en oeuvre de votre opération, ainsi que les raisons/solutions/impacts de ces modifications/problèmes. Vos partenaires, étaient-ils actifs ? Ont-ils attiré d'autres acteurs régionaux aux évènements de l'opération ? (maximum 2000 caractères)

Références:

Rapport d'avancement, II. Rapport d'activité 6. Participation des partenaires.

En ce qui concerne la participation des partenaires de l'OCR, il faut souligner l'actuation négative du partenaire de Valence, qui à May 2007 a abandonné sa participation. Nonobstant toutes les diligences faites par le CF pour résoudre cette situation, et même après la réunion du 23 Octobre 2007 à Valence, dans laquelle Conselleria s'est engagé à récupérer le délai et assurer ses obligations, la situation n'ait pas modifiée. C'est le CF, avec la collaboration des experts de Lisbonne et Gênes, qui a donné l'appui aux participants Valenciens en sous-projets.

Cette situation a concernée beaucoup la gestion de MARE, et le CF a entendu qu'il n'était pas juste de préjudicier les exécuteurs des sous-projets à cause de l'absence totale de la Conselleria. Les exécuteurs valenciens des sous-projets ont été très dynamiques, et malgré l'absence de support de leur coordinateur régional, les actions ont été développées en accordance avec le prévue.

De cette façon le CF a demandé au Comité de Programmation (CP) l'autorisation de verser directement aux exécuteurs Valenciens des sous-projets le FEDER respectif. Le CP a acceptée cette demande.

Le 10 septembre 2008 la Conselleria a abandonné officiellement ses responsabilités de l'OCR.

Nonobstant tous ces problèmes, les partenaires de Lisbonne et Gênes ont été toujours fortement engagés dans le succès de MARE et il faut souligner un aspect très important qui vient de contribuer d'une façon décisive pour le succès de MARE : malgré tous ces problèmes les participants en sous-projets ont été tout-jours compréhensives et ont collaboré en tous les activités. Une note spéciale pour les participants de Valence qui, nonobstant les problèmes rencontrés due l'absence d'un coordinateur, ils aient une participation très positive et sa collaboration a été fondamentale pour les objectifs des sous-projets dans lesquels ont participé.

## 2. Résumé des résultats de l'opération.

2.1 Veuillez décrire les principaux résultats de votre opération. Veuillez expliquer à quel point l'objectif principal et les sous-objectifs ont été atteints. (maximum 3000 caractères)

### Références:

Dossier de candidature, 1.3 Objectifs de l'opération,

Rapports d'avancement, II. Rapport d'activité 2. Avancement général de l'opération vers les objectifs et les sous-objectifs.

Bien qu'en termes quantitatifs les résultats globales prévues pour l'OCR n'ont pas été attendues à 100%, les résultats des sous-projets ont représenté les éléments fondamentaux pour atteindre l'objectif général de MARE : améliorer l'efficacité des politiques et les instruments de développement régional par mis l'Exchange d'information et partage d'expériences autour de la Mobilité e de l'Accessibilité Métropolitaine, en vue le développement, au niveau de chaque région participante, d'une stratégie intégrée et globale de mobilité métropolitaine qui assure la qualité de vie et contribue à un développement économique durable.

Les composantes opérationnelles définies pour cette OCR ont possibilité d'attendre les objectifs stratégiques spécifiques de: développer nouveaux critères et instruments de planification pour intégrer dans les procédures de l'aménagement du territoire urbain les besoins d'accessibilité/déplacement de l'espace métropolitain; augmenter l'efficacité des infrastructures de transport et, de façon soutenable, de l'espace public; améliorer la qualité du service, de l'efficacité et de la capacité du système et renforcement du rôle des transports publics; mettre l'innovation et technologie au service de la flexibilité, de la mobilité et de la sécurité des déplacements; augmenter l'expertise et les compétences en matière de planification urbaine et de la gestion de la mobilité et du système de transports collectifs.

En termes de l'apport des actions développées par les sous-projets pour l'accomplissement de ces objectifs stratégiques on détache:

- développer de nouveaux critères et instruments de planification pour intégrer dans les procédures de l'aménagement du territoire/développement urbain les besoins d'accessibilité/déplacement de l'espace métropolitain (**TRAMO**);
- expérimentations et mise en œuvre de projets-pilotes (**tous les sous-projets**);
- actions innovantes de promotion de formes alternatives (non motorisés) de déplacement (**MOBQUA**);
- augmenter l'efficacité des infrastructures de transport et gérer de façon soutenable l'espace public (**ACFER, MOBQUA, FLEXIS**);
- améliorer la qualité du service, augmenter l'efficacité et la capacité du système et renforcer le rôle des transports publics (**ACFER, FLEXIS, E-MOBILITY**);
- mettre de l'innovation et de la technologie au service de la flexibilité de la mobilité et de la sécurité des déplacements (**FLEXIS, E-MOBILITY, Mobi**);
- création de structures pour la promotion de la mobilité soutenable et de systèmes d'aide/information aux usagers des transports collectifs (**Observatoire de la Mobilité et Mobi**);
- actions de dissémination des bonnes pratiques (**tous les sous-projets**).

Nonobstant le retard que l'OCR a enregistré dès le début de son implémentation, et malgré l'abandon du partenaire de Valence, MARE a enregistré un très bon taux d'accomplissement des objectifs stratégiques définis, ce qui prouve le grand succès des sous-projets développés.

2.2 Comment la coopération interrégionale a-t-elle contribué à atteindre ces résultats? (maximum 2000 caractères)

Dans ce point il faut relever la dynamique inhérent à MARE que dès son début s'est engagé dans la partage et échange d'expériences comme un point fondamental du travail en partenariat : partager des problèmes et recherche de solutions, partager objectifs et résultats, dans un vrai sens de Coopération. Cela a permis de transférer, avec succès, d'une région à une autre les projets et les bonnes pratiques qui ont démontré leurs avantages dans les trois régions.

En fait, les régions métropolitaines de Lisbonne, Gênes et Valence partagent plusieurs caractéristiques communes qui posent les questions de mobilité de façon spécifique. La mobilité est, peut-être dans les trois régions, le principal conditionnant d'une stratégie de compétitivité et de développement durable. Des études sociales et analyses spécifiques dans le secteur des transports et de la mobilité ont mis en évidence que les habitudes de vie des populations du sud sont très différentes par rapport à celles d'autres régions. C'est pour ça que MARE s'est centrée dans les régions du sud d'Europe

Le partage de caractéristiques et problèmes et les différentes visions/expérience de chaque partenaire ont été fondamentaux pour atteindre les résultats de l'OCR: Lisbonne avec vision globale des problèmes d'accessibilité en relation avec l'organisation spatiale urbaine et expérience de quelques solutions récentes de gestion de l'espace et de l'organisation du système de transport, intégration des résultats d'autres programmes ; Gênes : la municipalité de Gênes est chargée du développement de tous les plans et les projets dans la zone métropolitaine de Gênes, et aussi d'expérience et l'expertise concernant tous les thèmes de l'OCR, notamment ceux de l'innovation ; Valence : vision globale du système de transport publique; expérience de création et fonctionnement de l'entité de coordination de tous les modes de transport – planification, exécution et exploitation du réseau intégré.

2.3 Avez-vous obtenu d'autres bénéfices/apprentissages/valeur ajoutée à partir de la coopération interrégionale ? (maximum 2000 caractères)

Au-delà des bénéfices énoncés dans les points antérieurs, on considère qu'un des principales valeurs ajoutées pour le grand parte des participants c'est l'expérience acquise en termes de participation en projets de coopération : partager des idées, partager des tâches et responsabilités, partager des bénéfices.

Pour les entités que MARE a été la première opportunité de travailler en coopération, ça c'est de loin le principal point fort. Le travail en coopération n'est pas facile, il faut être disponible pour partager. MARE a été fondamentale pour le développement d'une culture de coopération pour toutes les entités qui ont participé dans ce procès.

Aussi les bonnes pratiques en ce qui concerne la gestion et coordination seront très utiles pour des futures participations en projets de coopération. Il y a eu des problèmes soit au niveau OCR, soit au niveau des sous-projets, ce qui a contribué pour que les entités aient amélioré ses connaissances et expérience, en les donnant un excellent *know-how*.

MARE a aussi proporcioné le renforcement des relations entre les divers partenaires et participants, ce qui constitue une avantage pour la présentation de nouvelles propositions de projets à d'autres Programmes communautaires.



### 3. Finances

3.1 Veuillez évaluer le budget de l'opération. Veuillez décrire quels ont été les modifications/problèmes rencontrés pendant l'exécution du budget de l'opération. Votre prévision budgétaire, a-t-elle été adéquate aux activités planifiées? Avez-vous utilisé tous les fonds octroyés ? Dans le cas contraire, veuillez résumer les raisons.

(maximum 3000 caractères)

Références:

Dossier de candidature, AIV.0 – AIV.4

Rapports d'avancement, III. Rapport financier

Rapports d'avancement, III.0 Rapport financier par partenaire

Rapports d'avancement, AIII.1 – AIII.3

Le budget de MARE n'a pas été totalement utilisé à cause des problèmes déjà présentés dans le point 1.2 et dans le Rapport d'Avancement :

Le retard de l'implémentation - L'OCR MARE registre un retard cumulé qui se doit essentiellement au retard de l'implémentation des structures de gestion et donc par conséquent dans le lancement de l'OCR sur le terrain.

Ce retard a impliqué évidemment un retard dans l'implémentation des sous-projets : bien que dans le dossier de candidature présenté au CP il était déjà prévu pour 2005 et 2006 exécution au niveau des sous-projets, pour des raisons déjà expliquées les sous-projets ont démarré seulement Janvier 2007. Ce décalage enregistré a été impossible de contourner.

L'actuation du Partenaire de Valence – ce problème a été le plus important et avec des conséquences les plus négatives : à cause de l'absence de coordination à Valence, les participants en sous-projets n'ont pas eu d'appui pendant quelque temps, et les actions de divulgation dans la région n'ont pas été implémentées, seulement celles des sous-projets.

Les circuits financiers - l'absence de paiements par avance et le délai des remboursements, aggravé par la rétention des remboursements due le procès d'audit au 4<sup>ème</sup> Rapport d'Avancement : les participants de l'OCR ont été presque 2 ans (du 17 Août 2007 jusqu'au 18 May 2009) sans recevoir aucune participation FEDER. À ce propos il faut dire que, dans notre avis, la coordination entre BDO Audiberia, BDO Portugal et même AP n'as pas été efficace dans ce procès, ce qui a contribué sans doute pour son prolongement. À cause de ce retard dans les remboursements, il y a des actions que n'ont pas été implémentées à cause des difficultés financières que ces délais ont provoqué dans les finances des participants.

D'autre part, on peut conclure que la prévision budgétaire n'était pas adéquate aux activités planifiées, car le budget de MARE était très ambitieux dans son début. La phase d'implémentation d'une OCR dans le terrain est longue, en considérant pas seulement les aspects de fonctionnement des structures régionales et les procédures de gestion, mais aussi le lancement des appels à projets. De cette façon, une partie considérable du budget n'a pas été possible de récupérer.

Par proposition du Chef de File, ayant l'appui du Comité de Pilotage de l'OCR, on Septembre 2006 le Comité de Programmation a approuvé une ré-ventilation budgétaire entre rubriques et composantes, en vue une approximation aux prévisions d'exécution réel.

Nonobstant ces problèmes, dans un cadre globale MARE a atteint un taux de consommation de 72% et de 79% pour la rubrique sous-projets ce qui, en face des problèmes déjà identifiées, constitue une très bonne performance.

#### 4. Description détaillée des résultats de l'opération.

##### 4.1 Résumé des réalisations.

Veillez citer et décrire les réalisations principales de votre opération, conformément à la structure établie plus bas.

Références:

Dossier de candidature, 1.4 Réalisations, résultats et impacts prévus de l'opération,  
 Dossier de candidature, AIII.1 – AIII.5,  
 Rapport d'avancement, II.0 Indicateurs,  
 Rapports d'avancement, II.1 – II.5 Rapport d'activité

Réalisations	Numéro	Description
<b>Évènements interrégionaux pour l'échange et la diffusion d'expériences</b>		
<b>- Conférences</b>		En conjoint avec les Séminaires
<b>- Séminaires / ateliers/ réunions</b>	108	<p>(Incluant les Conférences et Visites d'étude)                      Il faut relever dans ce point la dynamique inhérent à MARE que dès son début s'est engagé dans le partage et échange d'expériences comme un point fondamental du travail en partenariat : partager des problèmes et recherche de solutions, partager objectifs et résultats. L'échange d'expériences dans le cadre de MARE a été un aspect constant de la relation entre les partenaires et se soit sustenté dans la réalisation de multiples actions conjointes.</p> <p>Les indicateurs illustrés dans le Rapport d'Avancement nous montrent que les participants de MARE ont été très dynamiques en ce qui concerne les visites d'étude et réunions techniques pour échanger d'expériences. Ont été réalisés aussi des débats avec politiques, workshops techniques avec des experts externes à l'OCR, etc.</p> <p>Dans le cadre de la dissémination des bonnes pratiques, ont été divers actions tels que séminaires, ateliers, etc. On ne peut pas mentionner ici toutes les actions, mais il faut une note spéciale pour le Rencontre Finale International, avec plus de 200 participants, entre techniciens, scolaires, politiciens.</p> <p>Les rapports finals des sous-projets, disponibles dans le website MARE, présentent d'information détaillée sur les indicateurs.</p>

- Échanges de personnel		
- Visites d'étude	36	En conjoint avec les Séminaires
- Autre		
<b>Identification de bonnes pratiques...</b>		
- ...relatives à la <b>gestion/coordination de l'opération</b>	2	<p>MARE est un projet dont un grand part des bonnes pratiques ont été identifiées par la « négative », c'est-à-dire, elles résultent des solutions (ou pas) pour les problèmes trouvés déjà mentionnés. En considérant les limitations de texte, on présente seulement une bonne pratique par catégorie. En ce qui concerne la <b>gestion financière</b>, MARE nous a enseigné que les projets ne doivent pas être très ambitieux dans son début. C'est-à-dire que le budget pour la 1ère année ne doit pas considérer des dépenses des sous-projets. La phase d'implémentation d'une OCR dans le terrain est longue, en considérant pas seulement les aspects de fonctionnement des structures régionales et les procédures de gestion, mais aussi le lancement des appels à projets.</p> <p>Pour la <b>coordination</b>, MARE nous a enseigné qu'il faut que tous les partenaires aient assimilé une culture de coopération et soient disponibles pour partager. Il faut aussi relever dans ce point la dynamique inhérent à MARE que dès sont début s'est engagé dans la partage et échange d'expériences comme un point fondamental du travail en partenariat : partager des problèmes et recherche de solutions, partager objectifs et résultats. La collaboration entre CCDRLVT et la Mairie de Gênes a été excellente, aussi bien pour la coordination que</p>

		pour la gestion technique, parce que ces deux partenaires ont démontré un vrai sens de coopération. Le problème du partenaire de Valence, on croit, c'est qu'il n'était pas engagé en apprenant avec les partenaires et à partager, c'est-à-dire pour coopérer.
<b>- ...relatives aux contenus/thèmes de la coopération</b>	<b>35</b>	<p>Les indicateurs illustrés dans le Rapport d'Avancement nous montrent que toutes les actions ont été orientées pour une stratégie de développement régionale : la préparation d'instruments de planification de la mobilité; des expérimentations et mise en œuvre de projets-pilotes; la préparation d'actions innovantes de promotion de formes alternatives (non motorisés) de déplacement; la dynamisation de la création de structures pour la promotion de la mobilité soutenable et de systèmes d'aide/information aux usagers des transports collectifs; des actions de dissémination des bonnes pratiques; la qualification des compétences en matière de gestion de la mobilité métropolitaine.</p> <p>Pour accéder à tous les bonnes pratiques identifiées, veuillez consulter les rapports finals des sous-projets, disponibles dans le site MARE, où vous pouvez trouver d'information détaillée sur les indicateurs.</p>
<b>- ...relatives à</b>		
<b>Résultats spécifiques du projet:</b>		
<b>- Séances de formation</b>		Des séances de formation dans le vrai sens n'ont pas été réalisées dans le cadre de MARE, sauf dans les cas qui ont développés des outils informatiques spécifiques, comme par exemple le site et l'outil informatique pour la gestion. Dans ces deux cas, les techniciens de l'équipe MARE à Lisbonne ont participé dans séances de formation. D'autre côté, on peut considérer aussi les visites d'étude et les réunions techniques pour échanger d'expériences comme des séances de formation, car elles ont stimulé le perfectionnement de connaissances des participants dans les matières centrales de MARE.

<b>- Guides de bonnes pratiques/manuels</b>	2	Manuel de bonnes pratiques pour l'élaboration des plans de mobilité (TRAMO) et guide pour l'implémentation du Pedibus (MobQua)
<b>- Politiques/documents stratégiques atteints</b>	4	<p>Entre les réalisations les plus importantes pour cette catégorie d'indicateurs ont peut souligner les études méthodologiques, études de planification de mobilité, promotion de la mobilité «douce», gestion de l'espace, nouvelles services d'info mobilité et des nouvelles services de transport en commun.</p> <p>On prévoit que, à long terme, l'impact de MARE sera l'amélioration de l'intervention sur la mobilité, la promotion de modes plus soutenables de déplacement et une contribution à la qualité de vie, à la compétitivité et à la cohésion des régions métropolitaines.</p>
<b>- Études / Enquêtes / Analyses</b>	5	1 étude sur les coûts de mobilité (TRAMO), 1 étude de planification de mobilité (TRAMO), 3 études pour intégrer les systèmes d'info mobilité pour les usagers (e-Mobility).
<b>- Web / outils IT</b>	34	Y compris, le website MARE, l'outil informatique pour la gestion, et aussi les websites directement liées aux sous-projets et des outils qui ont été développés dans le cadre des projets pilote.
<b>- Méthodologies</b>	3	Études méthodologiques (TRAMO) qui visent la production de méthodologies concernant les instruments de planification pour intégrer dans les procédures de l'aménagement du territoire/développement urbain les besoins d'accessibilité/déplacement de l'espace métropolitain.

<p><b>- Autre</b></p>	<p>40 Projets Pilote</p>	<p>4 projets pilote de dynamisation de la mobilité non motorisé (TRAMO); 14 projets pilote de dynamisation de la mobilité non motorisé et de modes doux de déplacement (MobQua); 2 projets pilote d'utilisation flexible de l'infrastructure et de l'espace publique (ACFER) ; 20 projets pilote de nouvelles solutions de transport en commun, de nouveaux services d'information aux usagers et solutions d'info mobilité pour des groupes spécifiques (FLEXIS et e-Mobility).</p>
-----------------------	----------------------------------	--

#### 4.2 Résumé des résultats et impacts par partenaire.

Pour chaque partenaire, veuillez rapporter sur les principaux résultats et impacts dérivés de l'opération InterregIIIC. Veuillez utiliser la structure établie plus bas pour répondre aux questions suivantes: les méthodes ou approches de la politique régionale ont-elles été améliorées? Des nouvelles méthodes ou approches de politique régionale ont-elles été introduites ? Les structures institutionnelles et politiques liées à la politique régionale ont-elles été modifiées? Ces résultats/impacts devraient être liés à l'amélioration de l'efficacité des politiques et des outils, à la diffusion des effets des interventions des Fonds Structurels, à la solution des problèmes rencontrés, à une meilleure valorisation des potentiels et compétences locales, etc.

Références:

Dossier de candidature, AI.2 Pertinence du partenariat

Partenaire	Résultats	Impacts
1	Études méthodologiques de planification de la mobilité; Actions d'échange d'expérience avec d'autres régions métropolitaines. projets pilote pour le développement de la mobilité non motorisée; Projets pilotes et études de viabilité sur des nouvelles formes d'organisation flexible des services publics de transports; divulgation du programme et de ses résultats, diffusion des «bonnes pratiques» et assurer les conditions de pérennité des résultats.	CCDRLVT s'est doté de nouveaux instruments pour les politiques futures visant l'innovation dans le champ de la mobilité métropolitaine. La vision globale des problèmes d'accessibilité en relation avec l'organisation spatiale urbaine et l'expérience de quelques solutions récentes de gestion de l'espace et de l'organisation du système de transport, permettront consolider l'important rôle que CCDRLVT a dans le cadre du développement régional soutenable. L'impact à long terme sera l'amélioration de l'intervention sur la mobilité, la promotion de modes plus soutenables de déplacement et une contribution à la qualité de vie, à la compétitivité et à la cohésion des régions métropolitaines.
2	À Gênes, au-delà de l'approfondissement des expériences et des innovations développées dans d'autres cadres de coopération, pour des formes non conventionnelles de transport public. Nouvelles opportunités obtenues avec la coopération interrégionale ; amélioration de la capacité des agents ayant pour but le développement de solutions innovantes dans le domaine de la mobilité ; lancement de solutions innovatrices comme point de départ pour de nouveaux projets européens; dynamisation d'initiatives locales ; participation des citoyens dans le procès d'innovation dans le secteur de la mobilité soutenable.	La municipalité de Gênes est chargée du développement de tous les plans et les projets dans la zone métropolitaine de Gênes. Elle vante également l'expérience et l'expertise concernant tous les thèmes de l'OCR. La Mairie de Gênes s'est doté de nouveaux instruments, des études et des projets qui iront permettre de promouvoir l'innovation dans le domaine des transports, en représentant un rôle important (leader) pour les autres villes de la Région Ligurie création des forums de mobilité et d'observatoires de mobilités. L'impact à long terme sera l'amélioration de l'intervention sur la mobilité, la promotion de modes plus soutenables de déplacement et une contribution à la qualité de vie, à la compétitivité et à la cohésion des régions métropolitaines.
3	Une fois que le Partenaire de Valence a abandonné l'OCR, on ne peut pas répondre à cette question	Une fois que le Partenaire de Valence a abandonné l'OCR, on ne peut pas répondre à cette question
4		
5		
6		
7		
8		

9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		
36		
37		
38		
39		
40		
41		
42		
43		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		

#### 4.3 Contribution à d'autres politiques de l'UE

Une fois votre opération clôturée, veuillez décrire comment votre opération a contribué aux politiques de l'UE sur l'égalité des chances, le développement durable et l'environnement.

Références:

Dossier de candidature, 2.3 Contribution à d'autres politiques de l'UE.

#### Effet sur l'égalité des chances entre hommes et femmes

- aura l'égalité comme idée centrale
- aura un effet positif sur l'égalité
- restera neutre en termes d'égalité

#### Effet sur le développement durable

- aura le développement durable comme idée centrale
- aura un effet positif sur le développement durable
- restera neutre en termes de développement durable

#### Effet sur l'environnement

- aura l'environnement comme idée centrale
- aura un effet positif sur l'environnement
- restera neutre en termes de protection de l'environnement

Veuillez justifier les choix sélectionnés et veuillez expliquer comment ces politiques ont été reflétées sur votre opération. (maximum 2000 caractères)

Les transports sont le principal responsable par la dégradation de l'environnement urbain. Les actions développées dans le cadre des sous-projets implémentés visent, directe ou indirectement, une plus grande cohérence du développement urbain pour un plus grand rôle des «modes doux» de déplacement, la réduction de la dépendance de la voiture individuelle, dont on peut affirmer que l'environnement a été un élément majeur de l'OCR. Comme exemple on réfère le sous-projet **MobQua** : actions innovantes de promotion de formes alternatives (non motorisés) de déplacement.

MARE touche un important facteur de développement en contribuant à la politique de cohésion économique et sociale. En particulier, elle s'insère dans l'orientation du SDEC de promouvoir le polycentrisme et de renforcer des nouvelles zones urbaines de projection internationale. Les trois objectifs du SDEC: développement durable, cohésion et polycentrisme et compétitivité des territoires sont présents dans le cadre de cette opération. Comme exemples on réfère les sous-projets : **TRAMO** – ont été développés de nouveaux critères et instruments de planification pour intégrer dans les procédures de l'aménagement du territoire/développement urbain les besoins d'accessibilité/déplacement de l'espace métropolitain; **ACFER**, **MOBQUA**, **FLEXIS** - augmentation l'efficiency des infrastructures de transport et gestion soutenable l'espace publique;

MARE a eu aussi un rôle important de solidarité, en tant qu'ayant des préoccupations de trouver des solutions adaptées aux besoins spécifiques des citoyens. L'égalité entre hommes et femmes n'a pas été une préoccupation centrale de cette opération, mais dans tous les actions développées les partenaires cet objectif d'égalité a été présent. Comme exemples on réfère les sous-projets **Observatoire de la Mobilité et Mobi**: dynamisation de structures pour la promotion de la mobilité soutenable et de systèmes d'aide/information aux usagers des transports collectifs.

## **5. Pérennité de l'opération et de ses résultats**

5.1 Que se passera-t-il avec le partenariat une fois l'opération clôturée ? Les partenaires continueront-ils à coopérer sur la thématique abordée? (maximum 2000 caractères)

Références:

Dossier de candidature, 1.8 Pérennité des résultats de l'opération.

En ce qui concerne le Partenariat de MARE, et en face de tous les problèmes gérés par Valence, Lisbonne et Gênes n'ont pas l'intention de participer dans futures projets avec Conselleria. Lisbonne et Gênes on travaillé très bien ensemble, et même que pour le moment il n'y a des perspectives solides, c'est possible que dans le futur CCDRLVT et Mairie de Gênes puissent coopérer de nouveau. Les deux régions n'avaient pas tradition de coopération ensemble sur ce sujet, mais la diversité d'expériences permet d'envisager une grande fertilité de la coopération conduisant à des solutions innovantes.

Concernant les participants en sou-projets, on sait qu'il y a déjà de nouveaux partenariats pour présenter des candidatures aux actuels Programmes de Coopération.

5.2 Que se passera-t-il avec les résultats de l'opération une fois les activités clôturées ? Avez-vous développé un plan d'action pour maintenir les résultats ? Y aura-t-il des structures pour maintenir et/ou disséminer les résultats de l'opération ? (maximum 2000 caractères)

Références:

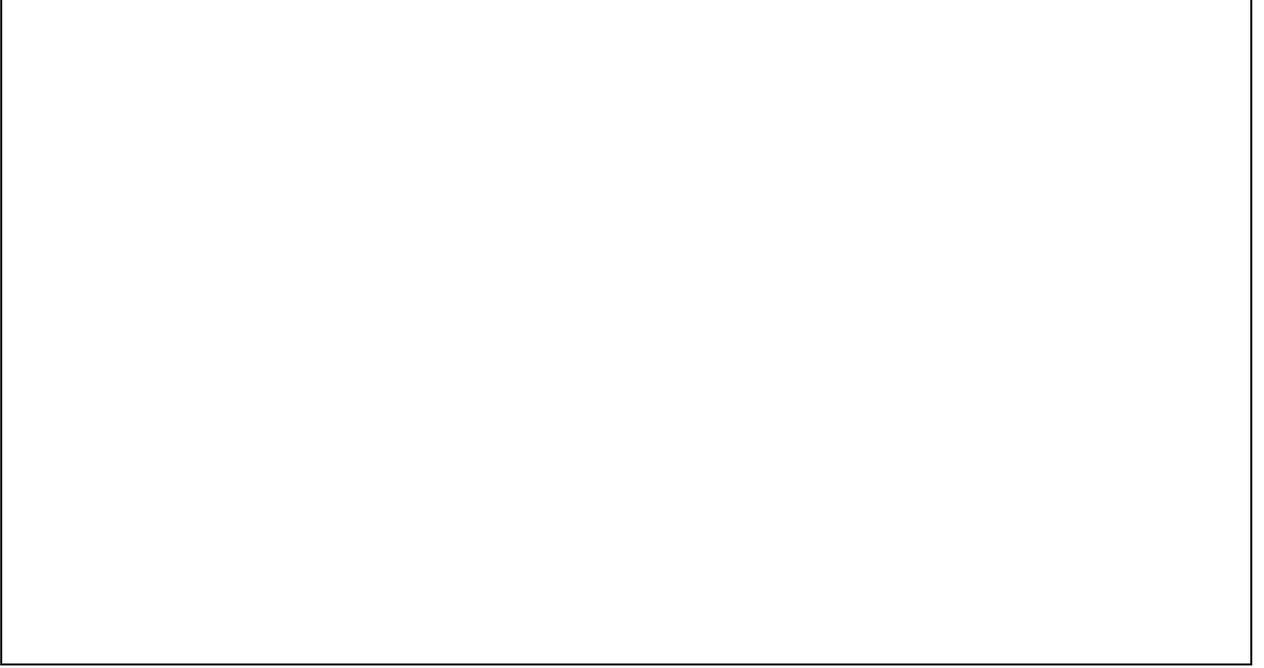
Dossier de candidature, 1.8 Pérennité des résultats de l'opération.

Les principales destinataires de MARE sont les autorités métropolitaines de transports, les opérateurs de transports collectifs, les collectivités locales, les services de l'administration ayant des compétences dans ce domaine, des centres de recherche universitaires et des entreprises intéressées à essayer des nouvelles solutions de mobilité : tous ces groupes on participé directe ou indirectement à MARE, et sont eux qui iront utiliser les résultats. La pérennité d'une partie majeure des résultats de l'opération sera incorporée dans le renforcement des connaissances et des compétences de ces acteurs de la mobilité urbaine.

La nature des résultats, centrés sur nouveaux instruments, a comme conséquence que leur pérennité est assurée en tant qu'ils démontrent être efficaces vis à vis l'objectif de mobilité, pouvant dans ce cas avoir des effets multiplicateurs par des financements à travers des fonds structurels. Un fort engagement des acteurs principaux au niveau de l'aménagement du territoire, de la gestion de l'espace public et des transports est condition de durabilité de l'impact de l'opération. La nature même des partenaires de l'OCR assure la pérennité des résultats par leur incorporation dans les instruments de politique de l'actuel période de programmation.

D'autre part, et en considérant les spécificités de quelques projets pilote, notamment ceux qui concernent les modes doux de déplacement, c'est aussi le citoyen commun que ira perpétuer les résultats de MARE.

Quelques actions développées dans le cadre des sous-projets restent actives et on prévoit avec pérennité. C'est par exemple le cas du Rodinhas (sous-projet ACFER à Lisbonne), le cas du « Prontobus » et « Escursionibus » (sous-projet FLEXIS à Ligúria). Aussi le « Mobi », Forum de Mobilité à Gênes, est une des actions que ira se maintenir au service des citoyens.



5.3 Avez-vous planifié des projets de continuité ? En cas positif, veuillez les nommer et les décrire brièvement. (maximum 2000 caractères)

Lisbonne et Gênes sont intéressés à continuer à travailler dans cette thématique, mais à ce moment la il n'y a pas des projets concrets.

En fait, Lisbonne et Ligurie sont des régions économiquement dynamiques qui aspirent à renforcer leur compétitivité internationale et qui ont des stratégies pour développer leurs infrastructures économiques et améliorer leur croissance soutenable. La mobilité métropolitaine est un facteur pour le développement durable, la compétitivité et la cohésion économique et sociale dans ces régions, pourtant la continuité des actions développés dans le cadre de MARE c'est un impératif pour atteindre ces objectifs.

## 6. Expérience acquise et suggestions pour l'avenir du programme

6.1. Veuillez rapporter sur l'expérience acquise pendant la mise en œuvre de votre opération. Si possible, veuillez faire des propositions sur la façon d'améliorer les procédures dans l'avenir. (maximum 2000 caractères chacun)

➤ Coordination et gestion du projet

Quand le projet prend la forme d'une OCR, on croit que un des aspects fondamentales d'une bonne coordination/gestion du projet est la Divulgarion/Sensibilization : il est fondamental que la mobilisation des potentiels agents ayant pour but le développement de sous-projets, soit déchainée dès le début de l'implémentation de l'OCR.

En fait, les sous-projets sont l'élément fondamental d'une OCR. Une fois que dans le cas de MARE l'implémentation du site web a connu un délai, on a contourné cette situation avec la création d'une bourse de partenaires, qui a fonctionné avec la divulgation/animation que les partenaires ont fait par email dans ses régions : chaque partenaire a divulgué aux agents de sa région les intentions de candidatures des agents des autres régions, on encourageant le contact direct entre eux. D'autre part, quand il y avait des intentions similaires, les partenaires ont essayée de les faire converger pour des propositions conjointes.

Cette formule alternative pour constitution de partenariats de sous-projets a fonctionné très bien, et elle doit son succès en part à l'intense divulgation que les partenaires on fait dans ses régions dès le début des travaux de l'OCR.

Un autre aspect que MARE nous a enseigné c'est qu'il est indispensable que les procédures soient très claires et entendus par tous les participants.

Les règles doivent être très claires et les documents internes comme manuels, guides de bonnes pratiques, formulaires, doivent être définies d'avance. La production de ces documents constitue un précieux appui à l'accomplissement des tâches de CF et ses Partenaires, et sa divulgation doit être réalisé dans sessions publiques, dans lesquelles doivent être clairement expliqués les procédures inhérentes à l'OCR, avec spécial détache pour les circuits de validation/certification des dépenses e paiements.

L'expérience de MARE nous a enseigné que le temps dépensée au début avec la préparation de ces documents est une importante plus-value pour une gestion efficace.

➤ Mise en œuvre des activités

À ce propos on détache 2 aspects fondamentaux :

Appel à sous-projets

Dans la 1<sup>ère</sup> réunion du CP le représentant du STC a alerté pour la nécessité de que l'appel à sous-projets ne soit pas ouverte sans avoir la structure de gestion de l'OCR parfaitement implémenté, en plein fonctionnement, avec tous les normes, circuits et procédures établies. Il était aussi fondamental d'avoir les thématiques prioritaires pour l'encadrement des candidatures clairement définies. Ce conseil s'est révélé inestimable.

Monitoring/Suivi

Au niveau de la gestion pratique des sous-projets, on croit que le CF ne doit pas s'introduire dans les affaires internes des sous-projets, mais il doit être toujours alerte. Essayer d'agir par anticipation c'est fondamental.

Parce que les sous-projets sont l'objectif maxime d'une OCR, avoir un système de monitoring est indispensable. De cette façon, le développement d'une batterie d'indicateurs claires et objectifs est vital pour le monitoring et conséquemment pour une gestion efficiente et qualité des actions implémentées.

Dans le cas de MARE on reconnaît que le numéro d'indicateurs établies au niveau des sous-projets était peut-être un peu exagéré (nonobstant clairement définies et facilement mesurables), en permettant une dispersion pour des aspects spécifiques de chaque thématique prioritaire, en détriment d'une vision globale des résultats générales de l'OCR. Il serait recommandable d'investir plus dans cette composante et définir un conjoint plus rescrit d'indicateurs.

➤ Coopération entre les partenaires

Dans l'OCR MARE cet aspect s'est manifesté de la façon la plus négative avec l'abandon du partenaire de Valence.

En fait, implémenter/participer dans un projet de coopération n'est pas facile. Ça exige beaucoup de temps, engagement et persistance. Les agents ne sont pas toujours conscients et réceptives au 4 principes de la coopération : développement conjoint du projet, implémentation conjointe, équipe technique conjointe et financement conjoint.

Plusieurs fois il y a des difficultés d'assimilation de changement d'habitudes, comme partager des responsabilités et changer des savoirs/expériences qui sont des aspects fondamentaux pour projets de coopération. Toutes les partenaires doivent avoir des objectifs communs et participer dès la phase de préparation de la candidature. L'intérêt collectif se doit superposer à la somme des intérêts individuels. Pour ça, la cohésion du partenariat est fondamentale.

Dans notre avis il faut développer une « culture de coopération », ayant pour base des partenariats forts et cohésifs pour que les projets de coopération s'intensifient et banalisent, et que la participation en projets de ce type ne soit pas vue comme une chose difficile d'obtenir.

C'est pour ça que le responsable pour le projet doit transmettre dès le début la nécessité de son vrai engagement en partager – partager des problèmes et recherche de solutions, objectifs et résultats, dépenses et profits. Ça, on croit, c'est le vrai sens de Coopérer.

➤ Gestion financière/budget/plan financier

L'expérience de MARE nous a aussi enseigné que le budget ne doit pas avoir une charge initiale très pesée. Dans le cas d'une OCR, avec une implémentation des structures très lente, il sera difficile d'approuver des sous-projets dans la première année d'exécution.

De cette façon, on croit qu'ils doivent être dessinés des projets innovateurs mais réalistes du point de vue financier, avec objectifs et buts très claires. Pour ça, la préparation du budget exige beaucoup d'attention : le budget doit être rigoureux, ambitieux, toutefois exécutable.

Il est aussi très importante la rigueur dans la définition du calendrier en articulation avec les actions et tâches et la capacité de trésorerie nécessaire pour faire face aux long temps d'attend des remboursements.

Dans un Programme qui ne prévoit pas des paiements par avance, il est très importante que les entités participantes aient de la notion que les délais pour remboursement sont longs, ce qui conduira à une nécessité de supporter les dépenses à 100% jusqu'au paiement du FEDER due.

De cette façon, il est vital que les organismes participants comprennent qu'il est nécessaire avoir des capacités de trésorerie pour faire face à ces situations.

6.2. Pouvez-vous citer un point faible et un point fort du programme INTERREG IIIC?

Point fort (maximum 1000 caractères):

Le modèle OCR en tant que stimulant de la participation des petits agents locaux dans le procès de Coopération est un des points les plus forts du Programme, dont MARE est un très bon exemple. Gérée par un partenariat d'entités régionales, que dès le début a stimulé l'engagement et la large participation d'une vaste gamme d'entités des divers niveaux du secteur public, MARE est devenue un vrai outil de coopération stratégique aux niveaux régional et local : à travers le partage de politiques et l'échange d'expériences innovatrices, MARE a proportionné que par exemple des petites municipalités (environ 10.000 habitants) aient participé dans le développement d'actions communes en renforçant la coopération interrégionale dans les 3 régions.

Le succès de MARE vient confirmer l'importance de ce modèle innovateur de coopération qui a permis une vaste participation d'entités au niveau local, en contribuant de façon claire à la réussite des objectifs de la Coopération Territoriale Européenne.

Point faible (maximum 1000 caractères):

Le circuit financier est peut-être le plus faible des caractéristiques du Programme. L'absence de paiements par avance et le délai des remboursements cause des problèmes financiers aux entités, spécialement les petits agents locaux, ce qui nous pose une contradiction : d'une part on stimule une large participation des agents locaux, mais d'autre part ils se départent avec constrictions financières très rigides. Et parfois les disponibilités financières de ces entités ne permettent pas d'avancer à 100% pour faire face aux dépenses, et recevoir la participation FEDER quelques mois après.

En face de cette réalité, le circuit financier fonctionne parfois comme facteur inhibiteur de la participation de petits agents locaux dans le procès de coopération.

6.3. Vous-même ou vos partenaires avez-vous considéré d'autres idées de projet pour la future période de programmation ? Sur quels sujets? (maximum 2000 caractères)

Tel que référé dans le point 5.3, Lisbonne et Gênes sont intéressés à continuer à travailler dans la thématique de la mobilité métropolitaine, mais à ce moment la il n'y a pas des projets concrets. En considérant que la coopération entre ces deux partenaires a été très positive, on pourra prévoir que des éventuels projets conjoints futures se pourront élargir à d'autres thématiques.

6.4. Comment évalueriez-vous la mise en œuvre du programme? Quels changements proposeriez-vous ? (maximum 2000 caractères)

On croit que la mise en œuvre du Programme serait bien différente, c'est-à-dire, les taux de consommation des fonds octroyés seraient plus élevés avec quelques changements :

Financiers : prévoir des paiements par avance ; de cette façon il n'y aurait pas de problèmes de trésorerie pour les agents et la probabilité de consommation à 100% du budget serait plus élevée ; d'autre côté, dans le cas des OCR le CF devrait payer directement aux participants en sous-projets, ça serait une façon de diminuer les longs délais pour le remboursement ;

Bureaucratiques : les circuits de certification des dépenses sont parfois très longs, comme par exemple en Italie. Ces circuits devraient être simplifiés.

Aussi le modèle rigide des rapports pose des difficultés, et ce cas du Rapport Final n'est pas l'idéal pour une OCR. On est d'accord que les rapports doivent être résumés, en visant les points clés des activités, mais pour les OCR, et la nécessité de décrire les actions, problèmes et résultats des sous-projets, parfois n'est pas facile en seulement 2000 ou même 3000 caractères.

6.4.1. Information sur le programme et dossier de candidature (événements d'information, dossier et formulaire de candidature, consultations, disponibilité du STC/AG, etc.)

(5 excellent, 4 bon, 3 adéquat, 2 pauvre, 1 très pauvre;)

5	4	3	2	1
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Commentaires/propositions (maximum 2000 caractères)

Rien à dire.

6.4.2. Approbation, signature du contrat, et début de l'opération (Conditions d'approbation, séminaires des chefs de file, contrat de subvention, consultations etc.)

(5 excellent, 4 bon, 3 adéquat, 2 pauvre, 1 très pauvre)

5      4      3      2      1  
               

Commentaires/propositions (maximum 2000 caractères)

Rien à dire.

6.4.3. Suivi, mise en œuvre et finalisation (remise des rapports, consultations, ateliers et séminaires, paiements, rapport final etc.)

(5 excellent, 4 bon, 3 adéquat, 2 pauvre, 1 très pauvre)

5      4      3      2      1  
               

Commentaires/propositions (maximum 2000 caractères)

La classification se doit surtout aux paiements, c'est-à-dire au long temps pour les remboursements. Et dans le cas de MARE aussi au procès d'audit que, dans notre avis, était excessivement long due, en part, à la coordination peut efficace des autorités compétentes, ce qui a contribué sans doute pour son prolongement.

Aussi en ce qui concerne la situation de la totale absence du partenaire de Valence, on croit que peut-être la situation se pourrait résoudre plus vite. On sait qu'il n'y avait pas des moyens pour « obliger » le partenaire à accomplir ses obligations, mais dans notre avis les structures de gestion du Programme n'étaient pas très efficaces pour contourner la situation.

6.5 Autres remarques / commentaires / suggestions? (maximum 2000 caractères)

Étant arrivés à la fin de l'OCR MARE, la Commission de Coordination et Développement Régional de Lisbonne et Vallée du Tage, en tant que Chef de File, ne pouvait laisser de souligner le succès atteint pendant cette expérience.

Depuis le début, l'OCR a été un projet qui s'est distingué par son caractère innovateur dans le domaine de la coopération. Ceci se doit au partage d'expériences et compétences entre les divers partenaires, mais aussi à la détermination dans l'étude de nouvelles stratégies pour les problèmes de la mobilité et accessibilité métropolitaine. Celles-ci regardent des solutions de petite et micro échelle et d'induction de comportements capables de promouvoir une plus grande utilisation des moyens de mobilité douce, incitant un environnement soutenable. L'OCR MARE a clairement démontré que des interventions complémentaires de cette nature peuvent effectivement faire la différence dans les territoires avec d'évidents problèmes d'étouffement de la mobilité.

Le succès de ce projet se doit à l'enthousiasme dans la recherche de solutions pour les problèmes de mobilité des populations, innovatrices et au même temps capables de créer un impact au niveau local. Plusieurs projets intéressants et encourageants ont été développés. Leur succès est un indicateur clair de la nécessité de trouver des alternatives urgentes en matière d'accessibilité et transports.

La plus grande difficulté rencontrée au long de ce parcours a été la résistance au changement des comportements liés à la mobilité. Ceci est, sans doute, un des plus grands défis pour le futur de la mobilité en Europe!

Le succès de MARE vient confirmer, entre autres, l'importance de ce modèle innovateur de coopération qui, malgré sa complexité, a permis une vaste participation d'entités au niveau régional et local, en contribuant de façon claire à la réussite des objectifs de la Coopération Territoriale Européenne.

## 7. Coordonnées

Veillez fournir vos coordonnées pour obtenir de l'information sur l'opération après la finalisation de celle-ci.

Institution: Commission de Coord. et Développement Régionale Lisbonne et Vallée Tage  
Adresse: Rua de Artilharia Um, 33  
Code postal: 1269-145  
Ville: Lisbonne  
Région : Lisbonne et Vallée Tage  
Pays : Portugal

Personne de contact: Alexandra Almeida  
Téléphone: +351 213 837 165 / Fax: +351 213 847 986  
Email: alexandra.almeida@ccdr-lvt.pt  
Site Internet: www.mare.ccdr-lvt.pt

Lieu, date: Lisbonne, le 9 Septembre 2009

Paula Cristina Cunha, Vice-Présidente de la  
Commission de Coordination et Développement  
Régionale Lisbonne et Vallée du Tage

.....  
Signature et sceau du Chef de File