

**PHASE 2. ÉVALUATION
INTERREG V-A ESPAGNE-
FRANCE-ANDORRE
POCTEFA 2014-2020**

**E7. Mobilité et accès aux
services
(Axe 4, PI 7c, OS 8 et Axe 5,
PI 9a, OS 10)**

RAPPORT FINAL D'ÉVALUATION
DÉCEMBRE 2022

Direction :

Communauté de Travail des Pyrénées. Autorité de Gestion du Programme Opérationnel Interreg V-A Espagne-France-Andorre 2014-2020.

Réalisé par :

CONSIDERA 

Équipe technique :

Considera Group, S.L. : Eva Herrera
Ana Cirera
Beatriz Azanza
Mercedes Aguilar
C Consulting / Prisme: Nuno Vaz Silva
Daniel Poulénard

Conception et mise en page de la couverture :

Grupo Considera, S.L.

(image de couverture : Freepik)

TABLE DES MATIÈRES

1. Présentation	7
2. L'évaluation E7 « Mobilité et accès aux services »	9
2.1 Objectif et portée de l'évaluation	9
2.2. Approche d'évaluation	11
2.3 Limites de l'évaluation	14
3. Aperçu de l'intervention	16
3.1 Le programme POCTEFA 2014-2020	16
3.2 Objectif et approche de l'analyse de l'intervention	20
3.3 Caractéristiques de l'intervention	21
3.4 Caractéristiques des partenaires dans les projets	33
4. Efficacité et impact du Programme sur la mobilité et l'accès aux services	41
4.1 Objectif et approche de l'analyse de l'efficacité et de l'impact	41
4.2 Réalisation des résultats des projets améliorant l'offre publique de transports transfrontaliers durables (OS 8)	44
4.3 Réalisation des résultats et impact des projets visant à améliorer l'accès aux services (OS 10)	64
4.4 Analyse des effets sur l'égalité des sexes	78
4.5 Impact environnemental des projets de mobilité et d'accès aux services	80
5. Complémentarité et synergies entre les projets	85
5.1 Complémentarité entre les OE sur l'accès aux services et la mobilité	85
5.2 Synergies entre les projets visant à améliorer l'offre de transport et la mobilité	87
6. Conclusions	90
6.1. Réponse aux questions d'évaluation	90
6.2. Bonnes pratiques	98
7. Recommandations	104
ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE	109
Résumé des tâches d'évaluation	109
Données et sources d'information	110
Outils pour générer des informations primaires	111

INDEX DES FIGURES

Figure 1. Portée de l'évaluation E7	10
Figure 2. Portée programmatique de l'évaluation E7	11
Figure 3. Schéma de l'évaluation E7 "Mobilité et accès aux services"	12
Figure 4. Zone de coopération POCTEFA 2014-2020	16
Figure 5. Répartition du budget par Axe	16
Figure 6. Logique d'intervention sur la mobilité et l'accès aux services (Axe 4-OS 8 et Axe 5-OS 10)	20
Figure 7. Analyse schématique de l'intervention de l'Axe 4 - OS 8 et de l'Axe 5 - OS 10.....	21
Figure 8. Distribution territoriale des projets de mobilité et d'accès aux services (NUTS 3)	23
Figure 9. Dimension territoriale des projets de l'Axe 4, de la PI 7c et de l'OS 8	25
Figure 10. Années de début et de fin des projets de l'Axe 4, PI 7c, OS 8	26
Figure 11. Degré d'avancement de la mise en œuvre physique des projets de l'Axe 4, PI 7c, OS 8	27
Figure 12. Dimension territoriale des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10	30
Figure 13. Années de début et de fin des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10	31
Figure 14. Degré d'avancement de la mise en œuvre physique des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10	32
Figure 15. Typologies des porteurs de projets de l'Axe 4, PI 7c, OS 8	34
Figure 16. Distribution territoriale des partenaires des projets de l'Axe 4, PI 7c, OS 8 (NUTS 3).....	35
Figure 17. Profil des partenaires et des chefs de file, Axe 4, PI 7c, OS 8.....	36
Figure 18. Typologies des porteurs de projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10	37
Figure 19. Distribution territoriale des partenaires des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10 (NUTS 3).....	39
Figure 20. Profil des partenaires et des chefs de file, Axe 5, PI 9a, OS 10	40
Figure 21. Schéma de l'analyse de l'efficacité et de l'impact de l'Axe 4 - OS 8 et de l'Axe 5 - OS 10	42
Figure 22. Perception des partenaires sur la complémentarité des solutions de mobilité développées	47
Figure 23. Perception des partenaires sur les changements générés par les projets.....	49
Figure 24. Perception des partenaires sur la principale contribution de leurs projets à l'amélioration de la mobilité transfrontalière.....	52
Figure 25. Perception des partenaires sur l'utilisation et l'utilité des solutions de mobilité mises en œuvre.....	54
Figure 26. Évolution de l'intensité journalière moyenne annuelle des véhicules légers dans l'ensemble des Pyrénées, 2005-2018 (V. L. /jour).....	58
Figure 27. Évolution du DMI annuel des véhicules lourds aux points frontaliers les plus fréquentés entre l'Espagne et la France, 2001-2018 (V.L./jour)	58
Figure 28. Localisation des solutions de voyage en réseau récemment mises en œuvre.....	60
Figure 29. Évolution de la répartition modale du transport de marchandises en Espagne et en France, 2015-2020 (% Tkm).....	61
Figure 30. Évolution du transport de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE15, 2001-2018 (millions de Tn).....	62
Figure 31. Perception des partenaires sur l'utilité et la pertinence des services développés de l'Axe 5, PI 9a, OS 10.....	69

Figure 32. Perception des partenaires sur la contribution des projets de l'Axe 5, de la PI 9a et de l'OS 10.....	70
Figure 33. Variation relative de la population dans l'espace de coopération 2011-2019, NUTS 3 (%).....	73
Figure 34. Perception des partenaires sur la contribution des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10 à l'amélioration de l'inclusion sociale	75
Figure 35. Perception des partenaires sur les bénéfices pour la population vulnérable des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10.....	76
Figure 36. Perception de la contribution aux progrès en matière d'égalité des sexes dans l'Axe 4 OS 8 et l'Axe 5 OS 10	79
Figure 37. Incidence environnementale des projets de l'Axe 4, de la PI 7c et de l'OS 8	81
Figure 38. Incidence environnementale des projets de l'Axe 5, de la PI 9a et de l'OS 10.....	83
Figure 39. Schéma de l'analyse de la complémentarité et des synergies.....	85
Figure 40. Perception des partenaires des projets sur la contribution des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10 à la réduction des déplacements.....	86
Figure 41. Perception des partenaires des projets sur la contribution des projets de l'Axe 4 -EO 8 pour faciliter la mobilité de la main-d'œuvre et des touristes.....	88

INDEX DES TABLEAUX

Tableau 1. Matrice d'évaluation E7 « Mobilité et accès aux services » (E7)	13
Tableau 2. Structure de programmation et enveloppe financière des axes 4 et 5	17
Tableau 3. Résumé de la mise en œuvre des projets de mobilité (Axe 4-OS 8) et d'accès aux services (Axe 5-OS 10) du Programme	21
Tableau 4. Dimension financière des projets analysés	22
Tableau 5. Liste des projets approuvés dans l'Axe 4, PI 7c, OS 8	24
Tableau 6. Dimension financière et de partenariat des projets de l'Axe 4, de la PI 7c et de l'OS 8	25
Tableau 7. Taux d'exécution financière global de l'Axe 4, de la PI 7c et de l'OS 8	28
Tableau 8. Liste des projets programmés dans l'Axe 5, PI 9a, OS 10	29
Tableau 9. Dimension financière et de partenariat projets Axe 5, PI 9a, OS 10	30
Tableau 10. Taux global d'exécution financière de l'Axe 5, PI 9a, OS 10	33
Tableau 11. Entités bénéficiaires par pays d'origine, Axe 4, PI 7c, OS 8	35
Tableau 12. Entités bénéficiaires par pays d'origine, Axe 5, PI 9a, OS 10	38
Tableau 13. Indicateurs de performance et de résultats du Programme, Axe 4 - OS 8 et Axe 5 - OS 10	43
Tableau 14. Types d'actions réalisées et moyens de transport promus	45
Tableau 15. Synthèse de l'état d'avancement des indicateurs 4P1, 4P2, 4P3 et 4R2 de l'Axe 4, PI 7c, OS 8	46
Tableau 16. Liste des études réalisées dans le cadre des projets, Axe 4, PI 7c, OS 8	48
Tableau 17. Performance environnementale des solutions de mobilité développées	51
Tableau 18. Synthèse de l'état d'avancement de l'indicateur de résultat 4R1 de l'Axe 4, PI 7c, OS 8	53
Tableau 19. Fiche de synthèse des visites de terrain, projet ConnECT	55
Tableau 20. Fiche de synthèse des visites de terrain, projet E-MOBASK	56
Tableau 21. Types d'actions menées, Axe 5, PI 9a, projets OS 10	65
Tableau 22. Synthèse de l'état d'avancement des indicateurs de productivité et de performance pour l'Axe 5, PI 9a, OS 10	68
Tableau 23. Fiche de synthèse des visites de terrain, projet PPC	71
Tableau 24. Fiche de synthèse des visites de terrain, projet EGAL-URG	72
Tableau 25. Évolution du taux AROPE dans la zone de coopération (%), 2018-2020	74
Tableau 26. Couverture des groupes de population, Axe 5, PI 9a, OS 10	77
Tableau 27. Contribution des projets de la PI 9a, OS 10 aux résultats attendus de la PI 7c, OS 8	86
Tableau 28. Relation des impacts croisés des projets soutenus dans l'Axe 4, PI 7c, OS 8	87
Tableau 29. Synthèse des réponses aux questions d'évaluation, E7	92
Tableau 30. Liste des projets sélectionnés comme bonnes pratiques, E7	98
Tableau 31. Fiche d'information sur l'enquête	112
Tableau 32. Fiche technique des entretiens	112
Tableau 33. Fiche d'information sur le groupe de discussion	114
Tableau 34. Fiche d'information sur la visite sur le terrain	116

1. Présentation

Ce document, appelé « Rapport final d'évaluation », présente les résultats de l'évaluation E7 « Mobilité et accès aux services » incluse dans la phase II du plan d'évaluation du Programme INTERREG V A Espagne-France-Andorre.

L'évaluation a été réalisée entre les mois de mars et décembre de 2022 par Grupo Considera, S.L., sous la direction de la Communauté de Travail des Pyrénées (CTP), autorité de gestion du Programme et responsable de la mise en œuvre du plan d'évaluation POCTEFA 2014-2020.

Le rapport est divisé en sept chapitres et une annexe méthodologique. Les deux premiers chapitres sont de nature introductive, suivis d'un troisième chapitre contextualisant l'intervention dans laquelle les projets analysés sont intégrés. Le quatrième chapitre est consacré à l'analyse de l'efficacité des projets de l'objectif spécifique 8 (OS 8) « Améliorer l'offre de transport transfrontalier durable pour promouvoir la circulation transfrontalière et la mobilité des personnes et des biens », sous l'Axe prioritaire 4 du Programme « Promouvoir la mobilité des biens et des personnes » et à l'analyse de l'efficacité et de l'impact des projets de l'objectif spécifique 10 (OS 10) « Améliorer l'accès aux services », sous l'Axe prioritaire 5 « Renforcer les compétences et l'inclusion dans les territoires ». Le cinquième chapitre traite de l'analyse de la complémentarité et des synergies entre les projets analysés dans cette évaluation et ceux relevant d'autres objectifs spécifiques du Programme.

Le rapport se termine par les conclusions du processus d'évaluation et une série de recommandations d'amélioration. Le document est accompagné d'une annexe méthodologique.

1. Présentation

Brève introduction au document, détaillant son contenu et sa structure.

2. L'évaluation « Mobilité et accès aux services »

Il se concentre sur une description de l'objectif de l'évaluation et de sa portée, ainsi que sur l'approche du processus d'évaluation. Il contient la matrice d'évaluation qui résume les critères, les questions, les indicateurs et les sources d'information.

3. Aperçu de l'intervention

L'objet de l'évaluation est contextualisé, avec une description du POCTEFA 2014-2020 en général et des projets évalués en particulier. Il comprend une analyse de la mise en œuvre de l'OS 8 et de l'OS 10 des axes 4 et 5 du Programme.

4. Efficacité et impact du Programme sur la mobilité et l'accès aux services

Il comprend les résultats de l'évaluation de l'efficacité des actions développées dans le domaine de la mobilité (Axe 4 OS 8) et de l'accès aux services (Axe 5 OS 10), ainsi que leur impact sur l'égalité des sexes et une analyse de l'impact environnemental de ces projets.

5. Complémentarité et synergies entre les projets

Il comprend l'analyse réalisée sur la contribution des projets d'amélioration de l'accès aux services de mobilité au développement intégral de la zone de coopération, ainsi que sur la contribution des projets d'amélioration de l'offre de transport durable à la mobilité des touristes et des professionnels.

6. Conclusions

Il apporte une réponse synthétique et concluante aux questions d'évaluation prioritaires, secondaires et complémentaires. Il comprend également une sélection de bonnes pratiques identifiées tout au long du processus d'évaluation.

7. Recommandations

Les recommandations de l'exercice d'évaluation sont incluses, dans le but de contribuer à améliorer l'efficacité et l'impact des actions sur la mobilité durable et l'accès aux services.

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE

Il comprend des informations détaillées sur des aspects spécifiques de la méthodologie appliquée au processus d'évaluation, tels que les sources et les données consultées, les fiches techniques des outils de génération d'informations utilisés, etc.

2. L'évaluation E7 « Mobilité et accès aux services »

2.1 Objectif et portée de l'évaluation

Dans la période de programmation 2014-2020, la Commission européenne a renforcé la logique de résultats dans la politique de cohésion en donnant à l'évaluation une importance stratégique, en se concentrant sur la mesure de l'efficacité et de l'impact des programmes opérationnels, contrairement aux périodes précédentes où les évaluations étaient davantage axées sur la mise en œuvre.

Le règlement (UE) n° 1303/2013 portant dispositions communes sur les Fonds européens structurels et d'investissement (Fonds ESI) détermine que des évaluations doivent être réalisées " pour améliorer la qualité de la conception et de la mise en œuvre des programmes, ainsi que pour évaluer leur efficacité, leur efficience et leur impact " ¹ .

Conformément aux dispositions du règlement susmentionné, la Communauté de travail des Pyrénées (CTP), en tant qu'autorité de gestion du Programme opérationnel INTERREG V A Espagne-France-Andorre 2014-2020 (ci-après, POCTEFA 2014-2020 ou le Programme), a identifié les évaluations pertinentes pour cette période, qui sont présentées de manière structurée dans le plan d'évaluation du Programme, couvrant les 5 axes d'intervention du POCTEFA, ainsi que l'axe d'assistance technique.

Le plan d'évaluation est divisé en deux phases, l'une jusqu'en 2020 et l'autre jusqu'en 2024, et contient 12 évaluations, chacune avec un but différent, ainsi que des objectifs spécifiques et des questions évaluatives par rapport à son objet d'évaluation.

La phase II du plan d'évaluation POCTEFA 2014-2020 est en cours d'élaboration, dans laquelle deux types d'évaluations sont distingués :

- 4 évaluations thématiques, dont l'objet d'évaluation correspond à 1 ou 2 objectifs spécifiques intégrés dans les axes 2, 3, 4 et 5 (évaluations E5, E6, E7 et E8).
- 2 évaluations transversales intégrant l'ensemble de la structure programmatique du POCTEFA 2014-2020 (évaluations E9 et S3).

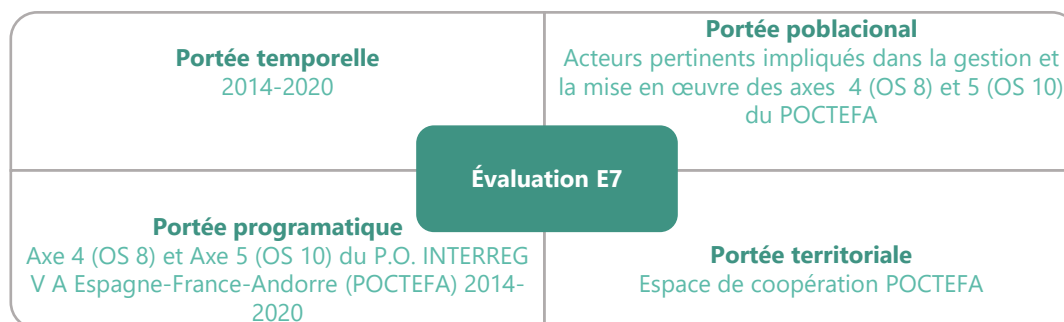
C'est dans ce contexte qu'est développée cette **évaluation thématique « Mobilité et accès aux services »** (codée E7 dans le plan d'évaluation du Programme), avec un double **objectif** :

- *Déterminer l'efficacité du Programme en termes d'amélioration de l'offre publique de transport durable et de l'intermodalité, ainsi que sa contribution à la facilitation de la mobilité des résidents dans tout l'espace transfrontalier.*
- *Déterminer la contribution du Programme à la facilitation de l'accès aux services, au développement intégré des zones transfrontalières et à la limitation des déplacements.*

¹ Titre V, chapitre II, section II, article 54.

Compte tenu de l'objectif final de l'évaluation, et conformément aux dispositions du plan d'évaluation du POCTEFA et des spécifications techniques régissant la passation de marchés d'assistance technique externe pour le développement de cette évaluation, l'exercice d'évaluation a porté sur l'étude des effets et impacts du Programme sur l'amélioration de l'offre publique existante de transport durable et d'intermodalité (OS 8) et l'accès aux autres services essentiels dans le cadre du territoire transfrontalier (OS 10), en tenant compte de la complémentarité entre les OS 8, OS 9 et OS 10 des Axes 4 et 5 du Programme.

Figure 1. Portée de l'évaluation E7



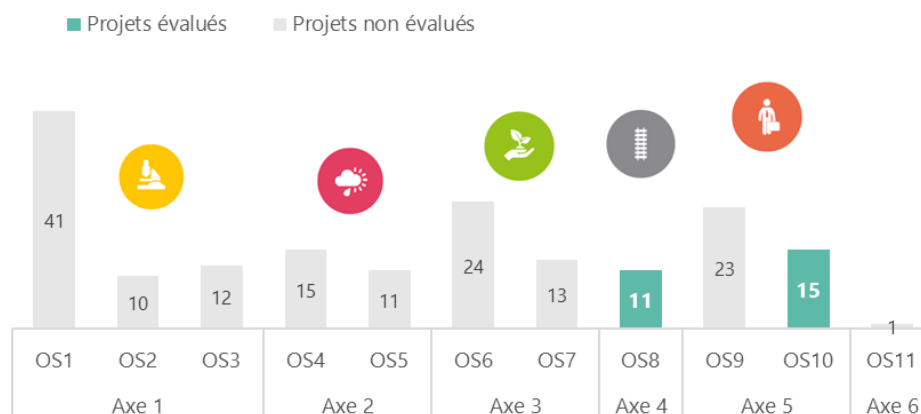
Source : Élaboration interne.

L'évaluation ne couvre donc que les projets qui ont été soutenus dans le cadre des axes, priorités d'investissement et OS suivants :

- Axe 4 « Favoriser la mobilité des biens et des personnes », priorité d'investissement 7c « Développement et amélioration de systèmes de transport respectueux de l'environnement (y compris la réduction du bruit) et à faible émission de carbone, y compris les voies navigables intérieures et le transport maritime, les ports, les liaisons multimodales et les infrastructures aéroportuaires, afin de promouvoir une mobilité locale et régionale durable », OS 8.
- Axe 5 « Renforcement des compétences territoriales et inclusion », Priorité d'investissement 9a « Investissement dans les infrastructures sociales et de santé contribuant au développement national, régional et local et réduisant les inégalités en matière de santé, et promotion de l'inclusion sociale en améliorant l'accès aux services sociaux, culturels et récréatifs et la transition des services institutionnels aux services locaux », OS 10.

Au total, 26 projets ont été analysés, ce qui représente 14,8% du nombre total de projets soutenus (176) et 18,9% de l'investissement FEDER programmé (35,8 millions d'euros sur 188,9 millions d'euros).

Figure 2. Portée programmatique de l'évaluation E7



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (mars 2022).

2.2. Approche d'évaluation

L'**approche évaluative** appliquée est mixte (combinant des aspects quantitatifs et qualitatifs), globale et systémique, multidimensionnelle (incluant des variables qui affectent différents domaines d'action), participative, et intègre la perspective de genre et le principe d'égalité de traitement et de non-discrimination.

Elle a été basée sur des critères qui sont le fruit de bonnes pratiques d'évaluation et des exigences spécifiques de ce processus d'évaluation. Cette approche fournit des réponses aux questions évaluatives liées aux critères d'évaluation suivants :

- **La mise en œuvre**, qui évalue la manière dont la stratégie d'intervention du Programme s'est concrétisée.
- **L'efficacité**, qui consiste à évaluer dans quelle mesure les objectifs prévus ont été atteints grâce aux résultats obtenus lors de la mise en œuvre.
- **La complémentarité**, évaluant les synergies internes entre certains objectifs spécifiques du POCTEFA 2014-2020.

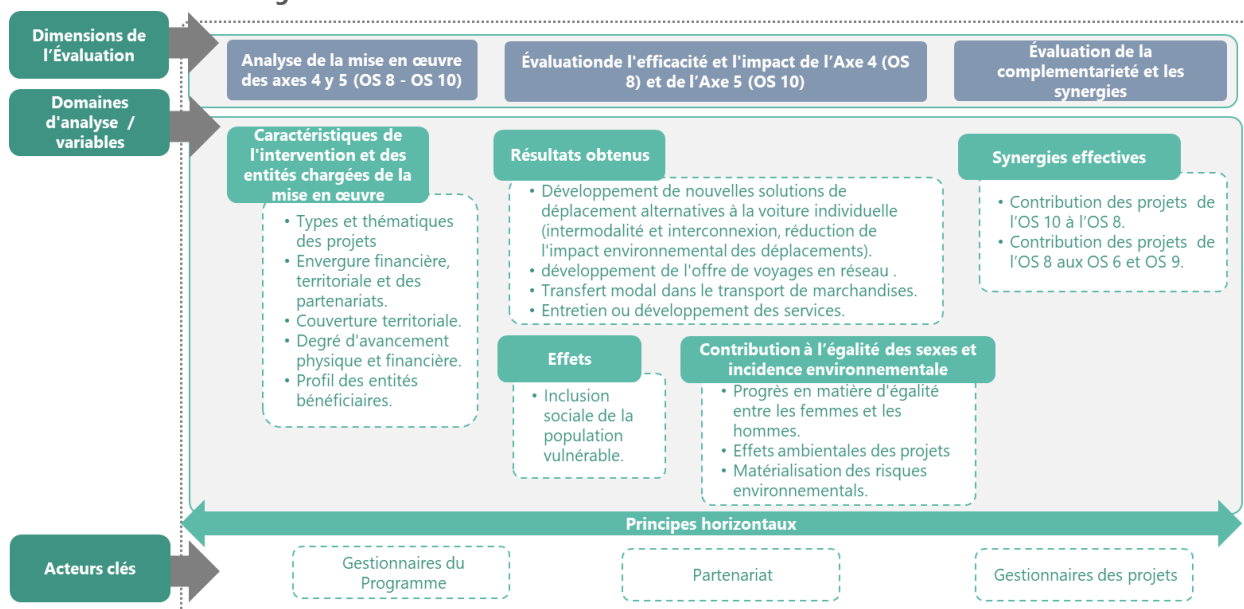
La conception méthodologique a été basée sur les indications établies dans le Plan d'évaluation pour l'évaluation thématique E7, avec l'analyse de 4 dimensions :

- **La mise en œuvre des axes 4 (OS 8) et 5 (OS 10)**, en tant qu'élément clé du processus global d'évaluation pour obtenir la connaissance de ce qui a été effectivement réalisé, cette connaissance étant nécessaire pour l'évaluation ultérieure du reste des dimensions abordées.
- **L'efficacité et l'impact des axes 4 (OS 8) et 5 (OS 10)**, y compris une analyse des résultats obtenus dans l'OS 8, des résultats et effets générés par les projets de l'OS 10 et de l'impact environnemental des deux OS.
- **La complémentarité et les synergies** effectives entre les projets en cours d'évaluation et ceux relevant d'autres OS du Programme.

L'évaluation de chacune des dimensions a été abordée en considérant une série de domaines ou de variables d'analyse spécifiques, qui répondent à ce qui est établi dans le plan d'évaluation. La participation des acteurs clés est déterminée par les profils qui ont été directement impliqués dans la conception, la mise en œuvre, la gestion et l'évaluation du POCTEFA 2014-2020 :

- **Les gestionnaires du Programme**, y compris le personnel technique du Secrétariat conjoint, pour leur expertise technique, administrative et financière associée à la gestion du Programme.
- **Le partenariat**, y compris les membres institutionnels du Programme tels que les autorités nationales, les régions, les communautés autonomes et les départements.
- **Les gestionnaires de projet**, en tant qu'entités responsables de la mise en œuvre des projets et de l'obtention des résultats.

Figure 3 Schéma de l'évaluation E7 "Mobilité et accès aux services"

















Source : Élaboration interne.

L'application de l'approche décrite a permis de répondre aux questions d'évaluation prévues, tant de nature prioritaire que secondaire, ainsi qu'à d'autres questions supplémentaires pertinentes pour leur contribution aux objectifs de l'évaluation, convenues entre l'équipe d'évaluation et le Secrétariat conjoint du POCTEFA 2014-2020.

La matrice d'évaluation (Tableau 1) présente toutes les questions d'évaluation, classées selon les critères d'évaluation appliqués, et indiquant les sources de vérification utilisées pour y répondre (informations secondaires ou informations primaires générées lors du travail de terrain). Les questions sont accompagnées d'un code graphique permettant d'identifier s'il s'agit de questions prioritaires, secondaires ou supplémentaires.

L'annexe méthodologique contient une description détaillée de tous les aspects qui composent la méthodologie et les outils appliqués pour obtenir et analyser les informations nécessaires à la réalisation de l'évaluation.

Tableau 1. Matrice d'évaluation E7 « Mobilité et accès aux services » (E7)

Critère	Questions d'évaluation		Sources de vérification	
			Infos secondaires	Travail de terrain
Mise en œuvre		AD-1 Comment et dans quelle mesure l'intervention du Programme dans le domaine de la mobilité est-elle mise en œuvre ? (OS 8)	Docs. POCTEFA Autre	Enquêtes Entretiens
		AD-2 Comment et dans quelle mesure l'intervention du Programme dans le domaine de l'accès aux services est-elle mise en œuvre ? (OS 10)	Docs. POCTEFA Autre	Enquêtes Entretiens
Efficacité		7.1 Le Programme (OS 8) a-t-il amélioré l'offre publique de transport durable par le développement d'alternatives à la voiture individuelle, l'interconnexion et l'intermodalité, l'offre de déplacements transfrontaliers en réseau territorial, le transfert modal pour le transport de marchandises ?	Docs. POCTEFA	Enquêtes / Entretiens / <i>Focus group</i> / Visites sur le terrain
		7.2.1. Les projets soutenus dans le cadre de l'OS 10 ont-ils permis la mise en place d'un système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives ?	Docs. POCTEFA	Enquêtes / Entretiens / <i>Focus group</i> / Visites sur le terrain
		7.2.2. Le Programme a-t-il contribué au maintien et/ou au développement des services et à l'équilibre de l'offre de services dans l'espace transfrontalier ?	Docs. POCTEFA	Enquêtes / Entretiens / <i>Focus group</i>
		AD-3 Dans quelle mesure le POCTEFA 2014-2020 a-t-il contribué à faire progresser l'égalité des chances entre les femmes et les hommes sur le territoire transfrontalier ?	Docs. POCTEFA	Enquêtes
Impact		Les projets soutenus dans le cadre de l'OS 10 ont-ils bénéficié aux populations les plus vulnérables (isolées, défavorisées, sans emploi) et contribué à leur inclusion sociale ?	Docs. POCTEFA Autre	Enquêtes / Entretiens / <i>Focus group</i> / Visites sur le terrain
		AD-4 Dans quelle mesure les effets potentiels sur l'environnement identifiés dans l'évaluation environnementale stratégique du POCTEFA 2014-2020 se sont-ils matérialisés suite au développement des projets soutenus par l'OS 8 ?	Docs. POCTEFA	Enquêtes
		AD-5 Dans quelle mesure les effets potentiels sur l'environnement identifiés dans l'évaluation environnementale stratégique du POCTEFA 2014-2020 se sont-ils matérialisés suite au développement des projets soutenus par l'OS 10 ?	Docs. POCTEFA	Enquêtes
Complémentarité		7.4 Le Programme a-t-il contribué, par le maintien et la création de services (commerciaux ou non) dans les vallées (OS 10), au développement intégré des zones transfrontalières et donc à la réduction des déplacements ?	Docs. POCTEFA	Enquêtes / Entretiens / <i>Focus group</i>
		7.5 Dans quelle mesure l'amélioration de l'offre de transports publics durables (OS8) facilite-t-elle la mobilité touristique entre les deux côtés de la frontière (OS6) et la mobilité des actifs transfrontaliers (OS9) ?	Docs. POCTEFA	Enquêtes / Entretiens / <i>Focus group</i>
 Questions d'évaluation prioritaires  Questions d'évaluation supplémentaires  Questions d'évaluation secondaires				

Source : Élaboration interne.

2.3 Limites de l'évaluation

Le développement de ce processus d'évaluation a été marqué par une série de circonstances qui ont conditionné et limité les résultats de l'évaluation.

L'approche méthodologique mixte appliquée implique que l'analyse des informations documentaires générées par le système de suivi et de gestion du Programme est combinée, dans la mesure du possible, avec des informations obtenues par le biais d'entretiens, d'enquêtes et d'un groupe de discussion, bien que l'évaluation de certaines questions, telles que l'utilité des services améliorés ou mis en œuvre, soit basée uniquement sur l'analyse des perceptions recueillies par le biais d'enquêtes et d'entretiens.

Deuxièmement, l'évaluation a été affectée par une série d'éléments qui ont conditionné la qualité des informations disponibles pour réaliser les différentes analyses prévues.

L'équipe d'évaluation a rencontré d'importantes difficultés pour obtenir les informations primaires nécessaires par le biais d'enquêtes auprès des entités partenaires et des chefs de file (CF) des projets analysés. Cela s'est traduit par un faible taux de réponse global² (encore plus faible parmi les entités partenaires), malgré de nombreux rappels et les efforts de soutien déployés par le Secrétariat conjoint du Programme. Néanmoins, le niveau de représentativité de l'échantillon obtenu est considéré comme acceptable, avec une marge d'erreur globale de 13,14%³ pour un niveau de confiance de 95%, $p=q=50$, et qui comprend une représentation adéquate des projets qui font l'objet de cette évaluation⁴.

En ce qui concerne les informations secondaires auxquelles l'équipe d'évaluation a eu accès, il convient de noter l'existence de certaines faiblesses qui affectent la profondeur et la portée des analyses qui peuvent être effectuées sur la base de ces informations.

La principale faiblesse est liée à la disponibilité et à la qualité des informations fournies par les projets eux-mêmes dans le processus de suivi, de clôture et de justification des actions.

Les rapports intermédiaires et finaux, qui sont produits par les CF et qui accompagnent les déclarations de dépenses, sont un outil à fort potentiel pour fournir des connaissances sur des questions telles que les résultats, l'impact ou la durabilité des projets finalisés, mais ils ne sont pas disponibles pour tous les projets analysés. Alors que la plupart des projets évalués disposaient de rapports disponibles⁵, l'équipe d'évaluation n'a pas été en mesure d'analyser ces informations pour 5 des 26 projets considérés⁶.

² Un total de 40 réponses a été reçu de 140 contacts dans les partenaires des projets dans l'OS 8 et l'OS 10, ce qui représente un taux de réponse global de 28,6%.

³ La marge d'erreur augmente pour les analyses ventilées par objectifs spécifiques.

⁴ Des contributions ont été reçues de 23 des 26 projets couverts par l'évaluation.

⁵ A partir de juillet 2022, en considérant les rapports déposés dans SIGEFA.

⁶ BICIMUGI (EFA359/19), TRANSFERMUGA-RREKIN (EFA314/19) et TRANS-GARONA (EFA127/16) dans l'OS 8 et ARTIS (EFA358/19) et EGAL-URG (EFA305/19) dans l'OS 10.

En outre, un très petit nombre de rapports finaux étaient disponibles (2 sur les 21 projets qui avaient soumis des rapports⁷⁷), ce qui implique que les informations contenues dans la plupart des rapports analysés ne couvrent pas la totalité de la mise en œuvre des projets et se réfèrent à des périodes limitées et non à la totalité de leurs périodes de mise en œuvre respectives.

En outre, le manque d'homogénéité en termes de profondeur, de spécificité ou de détails fournis par les chefs de file des projets dans ces rapports doit également être noté comme une autre faiblesse des informations utilisées.

⁷⁷ ANETO (EFA272/16) et Limitis Forum (EFA034/15).

3. Aperçu de l'intervention

3.1 Le programme POCTEFA 2014-2020

POCTEFA 2014-2020 est la cinquième génération de soutien financier de l'UE visant à renforcer l'intégration économique et sociale du territoire frontalier de l'Espagne, de la France et d'Andorre. Il cofinance des projets qui favorisent le développement durable de la zone par le biais de la coopération transfrontalière, en contribuant à réduire les écarts de développement du territoire et à unir les forces pour parvenir au développement durable de la région et à la cohésion des régions qui la composent (Nouvelle-Aquitaine et Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, en France, Euskadi, Navarre, La Rioja, Aragon et Catalogne, en Espagne, et la Principauté d'Andorre).

Figure 4. Zone de coopération POCTEFA 2014-2020

L'allocation de l'Union Européenne (UE) par le biais du Fonds européen de développement régional (FEDER) accordée à POCTEFA 2014-2020 est de 177,9 millions d'euros⁸. Le taux de cofinancement FEDER géré par POCTEFA est de 65% du financement, sauf en cas d'aide d'Etat. Le budget POCTEFA 2014-2020 se traduit donc par environ 274 millions d'euros d'investissement total.

A ce jour, le POCTEFA 2014-2020 a programmé la totalité du FEDER disponible pour cette période de programmation dans 176 projets répartis en 3 appels.

Ces projets sont répartis dans les 5 axes d'intervention du Programme, plus 1 Axe d'assistance technique, 9 priorités d'investissement et 10 objectifs spécifiques, selon la version 3.0 du Programme approuvée en avril 2020 :

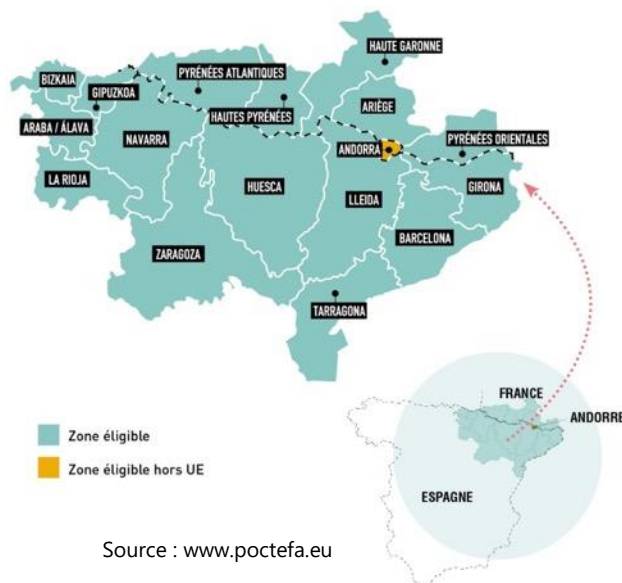
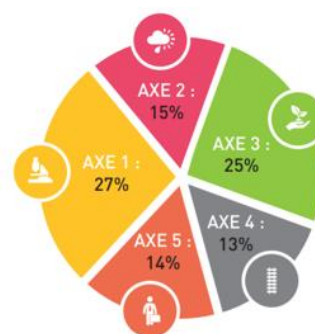


Figure 5 Répartition du budget par Axe

- Axe 1.** Stimuler l'innovation et la compétitivité.
- Axe 2.** Promouvoir l'adaptation au changement climatique ainsi que la prévention et la gestion des risques.
- Axe 3.** Promouvoir la protection, la valorisation et l'utilisation durable des ressources locales.
- Axe 4. Promouvoir la mobilité des biens et des personnes.**
- Axe 5. Renforcement des compétences et inclusion dans les territoires.**





⁸ 189,3 millions d'euros si l'on inclut le montant du FEDER pour l'axe 6 Assistance technique du Programme.

L'Axe prioritaire 4 du POCTEFA est structuré en une seule priorité d'investissement (PI) qui est directement liée à un objectif spécifique (OS).

L'Axe prioritaire 5 est structuré en deux priorités d'investissement (PI), chacune directement liée à un seul objectif spécifique (OS). Les résultats de l'évaluation présentés dans ce rapport se concentrent sur le deuxième de ces objectifs, l'objectif stratégique n° 10, relatif à l'amélioration de l'accès aux services.

Tableau 2. Structure de programmation et enveloppe financière des axes 4 et 5

Axe prioritaire	Objectif thématique (OT)	Priorité d'investissement (PI)	Objectif spécifique (OS)	Dotations financière (M€)
 <p>Axe 4 : Promouvoir la mobilité des biens et des personnes</p>	OT 7. Promouvoir le transport durable et supprimer les obstacles dans les infrastructures de réseau clés	PI 7c. Développement et amélioration de systèmes de transport respectueux de l'environnement (y compris la réduction du bruit) et à faible émission de carbone, y compris les voies navigables intérieures et le transport maritime, les ports, les liaisons multimodales et les infrastructures aéroportuaires, afin de promouvoir une mobilité locale et régionale durable.	OS 8 : améliorer l'offre de transports transfrontaliers durables afin de faciliter les déplacements transfrontaliers et la mobilité des personnes et des biens.	22,2 M€ (11,8 % du FEDER alloué au Programme)
 <p>Axe 5 : Renforcement des compétences et inclusion dans les territoires</p>	OT 8. Promouvoir la durabilité et la qualité de l'emploi et encourager la mobilité de la main-d'œuvre	PI 8 ETC. Promouvoir un emploi durable et de qualité et soutenir la mobilité de la main-d'œuvre par l'intégration des marchés du travail transfrontaliers, y compris la mobilité transfrontalière, les initiatives locales conjointes en matière d'emploi, les services d'information et de conseil et la formation conjointe.	OS 9 : Promouvoir le potentiel endogène, le développement des systèmes de formation et des compétences des personnes du territoire transfrontalier afin d'améliorer l'accès à l'emploi.	13,9 M€ (7,5% du FEDER alloué au Programme)
	OT 9. Promouvoir l'inclusion sociale et lutter contre la pauvreté et toute discrimination.	PI 9a. Investir dans des infrastructures sociales et sanitaires qui contribuent au développement national, régional et local et réduisent les inégalités en matière de santé, et promouvoir l'inclusion sociale en améliorant l'accès aux services sociaux, culturels et récréatifs et en passant des services institutionnels aux services locaux.	OS 10 : Améliorer l'accès aux services	13,5 M€ (7,2% du FEDER alloué au Programme)

Source : POCTEFA 2014-2020 (V3 approuvée le 03.04.2020) et SIGEFA (juillet 2022).

Les deux axes dans lesquels s'inscrivent les projets qui font l'objet de cet exercice d'évaluation sont les deux moins importants en termes d'enveloppe financière du Programme.

L'Axe prioritaire 4 concentre un peu plus d'un dixième des ressources FEDER allouées (11,8%), tandis que l'Axe prioritaire 5 dans son ensemble concentre 14,5% de l'aide FEDER. La pertinence de l'OS 10, compte tenu de son allocation financière, est faible, concentrant un peu plus de 7% de l'aide FEDER pour l'ensemble du Programme (7,52%).

● **Objectif Spécifique 8 : Améliorer l'offre de transports transfrontaliers durables pour faciliter les déplacements transfrontaliers et la mobilité des personnes et des biens.**

La frontière espagnole de libre-échange est une plaque tournante majeure pour le transport de marchandises au niveau européen. En raison de sa situation géographique, 85% des transports sont concentrés autour des couloirs côtiers, tandis que le reste des zones connaît un déséquilibre en termes de réseaux de communication et de transport transfrontalier et leur insécurité. En outre, l'offre de transports publics est limitée et pratiquement inadaptée aux besoins de mobilité transfrontalière de la population du territoire. Il y a également peu d'intégration transfrontalière des différents systèmes de transport.

L'existence et le développement de liaisons ferroviaires et de plates-formes logistiques et intermodales, ainsi que le maillage des réseaux terrestres de transports publics de voyageurs dans une logique de complémentarité, représentent une opportunité pour l'espace de coopération comme alternative au réseau routier et pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Il représentera également un élan économique pour le territoire en termes de gain de temps et de fluidité du trafic, qui devient de plus en plus intense.

Le développement des transports publics transfrontaliers et l'amélioration des interconnexions entre les systèmes de transport les rendront plus compréhensibles et donc plus faciles à utiliser en répondant aux besoins de mobilité de la population du territoire. En développant cette offre par la coopération, les usagers auront un meilleur accès aux services publics essentiels (santé, éducation, social, culture, etc.) et à l'emploi en facilitant leurs déplacements.

Grâce à cet OS 8, le Programme vise à atteindre les résultats suivants :

- Décongestionner les deux principaux postes frontières entre la France et l'Espagne utilisés pour le transport de marchandises.
- Améliorer l'offre aux usagers des transports publics au niveau transfrontalier.
- Améliorer l'environnement en promouvant des moyens de transport plus respectueux de l'environnement dans les zones urbaines et rurales.
- Expérimenter en matière de transport durable.

● **Objectif Spécifique 10 : Améliorer l'accès aux services**

L'objectif spécifique se concentre sur l'amélioration de la cohésion des zones transfrontalières par le biais d'actions conjointes visant à développer et à maintenir les infrastructures et les services clés, à favoriser l'inclusion sociale et à permettre le développement intégré de la zone.

Le territoire éligible présente un degré élevé de vulnérabilité, notamment dans certaines zones frontalières, plus isolées et dépeuplées et affectées par l'"effet frontière". Il s'agit de zones où l'offre d'infrastructures et de services publics locaux est plus faible et, par conséquent, plus difficile d'accès pour la population. Cette situation les pousse à quitter la région ou à y rester, mais dans une situation défavorisée.

En outre, certaines parties du territoire transfrontalier sont caractérisées par une forte exposition à des risques sanitaires et sociaux spécifiques.

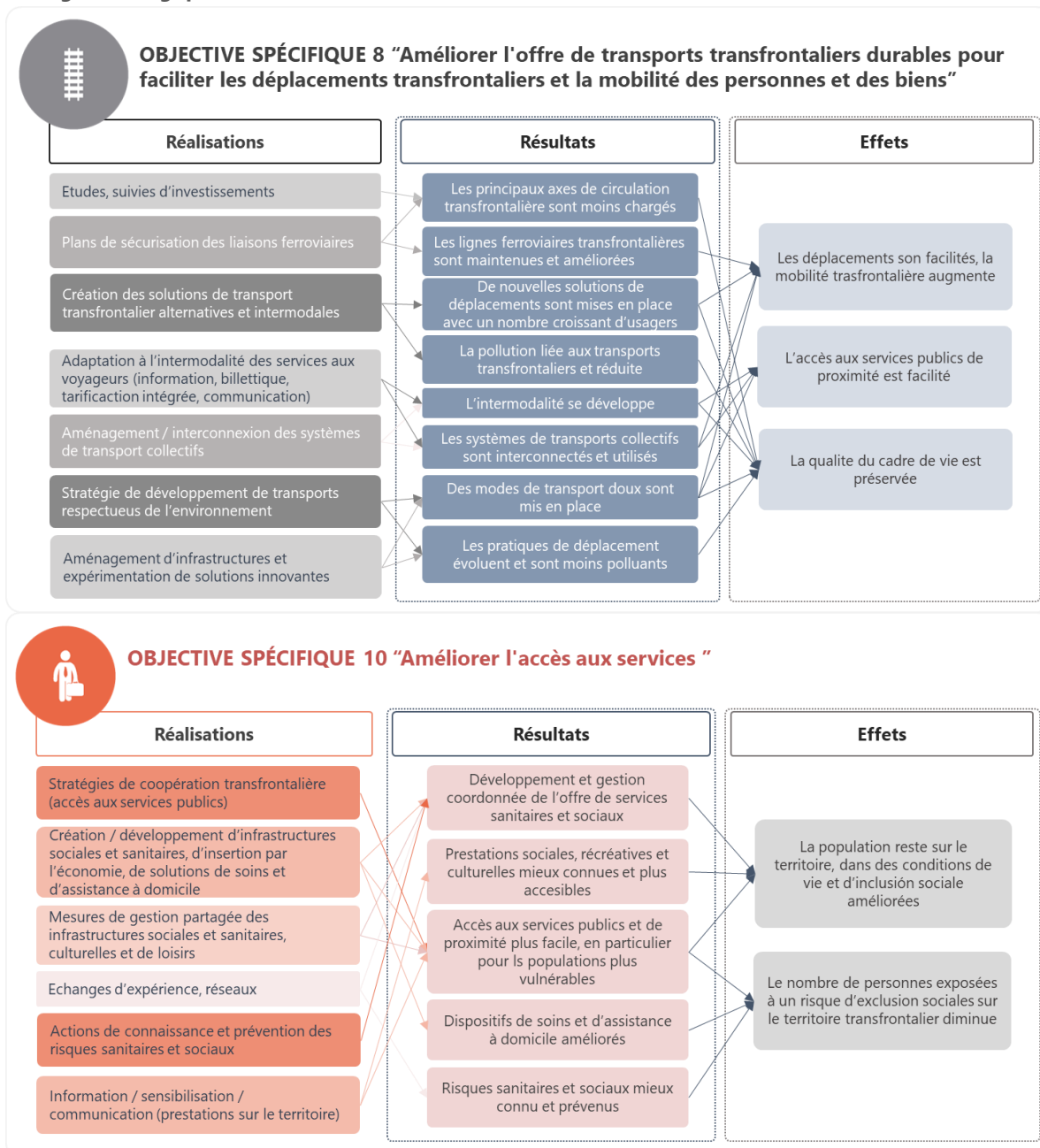
Grâce à cet OS 10, le Programme vise à atteindre les résultats suivants :

- Améliorer l'offre d'infrastructures sociales et sanitaires dans l'espace transfrontalier.
- Utilisation et gestion partagées des infrastructures sociales et sanitaires dans l'espace transfrontalier.
- Amélioration des conditions d'accès de la population du territoire transfrontalier, principalement les groupes les plus vulnérables des zones rurales isolées, aux services et prestations publiques à caractère social, culturel et récréatif, qui favorisent leur inclusion sociale dans la zone.
- Des actions favorisant l'inclusion sociale des populations les plus vulnérables ainsi que des stratégies de connaissance et de prévention des risques sanitaires et sociaux, notamment ceux liés à l'effet frontière.
- Amélioration des mécanismes d'inclusion sociale qui permettent à la population de rester dans la région : amélioration des mécanismes de soins et de soins à domicile.
- Actions visant l'information, la sensibilisation et la diffusion des services sociaux, récréatifs et culturels dans l'espace transfrontalier.
- Améliorer la gestion partagée des infrastructures et des services culturels et récréatifs.
- Améliorer la connaissance et la prévention des risques sanitaires et sociaux, en particulier ceux liés à « l'effet frontière », notamment dans le domaine des addictions et de la sexualité.
- Diffusion, promotion, information et sensibilisation sur les prestations sociales, récréatives et culturelles du territoire transfrontalier.

Il s'agit des grandes lignes de la situation initiale dans le domaine de la mobilité et de l'accès aux services dans l'espace de coopération transfrontalière POCTEFA, qui oriente l'intervention du Programme dans le cadre de l'OS 8 « Améliorer l'offre de transports transfrontaliers durables pour promouvoir la circulation transfrontalière et la mobilité des personnes et des biens » et de l'OS 10 « Améliorer l'accès aux services ».

Le schéma suivant résume la manière dont le Programme entend agir pour répondre à ces défis sur le territoire transfrontalier.

Figure 6. Logique d'intervention sur la mobilité et l'accès aux services (Axe 4-OS 8 et Axe 5-OS 10)



Source : Élaboration interne basée sur le plan d'évaluation POCTEFA 2014-2020.

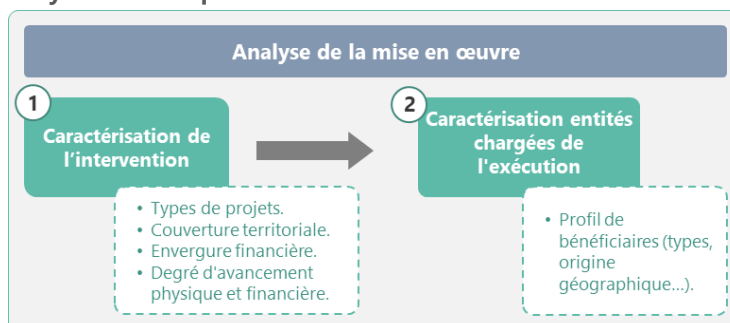
3.2 Objectif et approche de l'analyse de l'intervention

L'analyse de l'intervention est orientée vers l'évaluation des réalisations à ce jour, en examinant l'état d'avancement (physique et financier) de la mise en œuvre des projets de mobilité et d'accès aux services, inclus dans l'OS 8 « Améliorer l'offre de transports transfrontaliers durables pour promouvoir les déplacements transfrontaliers et la mobilité des personnes et des biens » et l'OS 10 « Améliorer l'accès aux services », au sein de l'Axe 4 « Promouvoir la mobilité des biens et des personnes » et de l'Axe 5 « Renforcer les compétences et l'inclusion dans les territoires », respectivement, du Programme POCTEFA.

Cette analyse se fonde sur l'approche méthodologique de la Théorie de la mise en œuvre, qui consiste à examiner les activités réalisées en partant du principe que, si elles sont menées comme prévu, les résultats escomptés seront obtenus.

Il s'agit d'un élément clé du processus d'évaluation global, car il permet de comprendre de manière exhaustive ce qui a été effectivement réalisé, et cette connaissance est nécessaire pour l'évaluation ultérieure de l'efficacité de l'intervention.

Figure 7. Analyse schématique de l'intervention de l'Axe 4 - OS 8 et de l'Axe 5 - OS 10



Source : Élaboration interne.

3.3 Caractéristiques de l'intervention

Pour mettre en œuvre la stratégie envisagée dans le POCTEFA 2014-2020 dans le domaine de la mobilité et de l'accès aux services, un total de 26 projets a été approuvé dans les trois appels lancés⁹ avec un soutien financier global de plus de 35 millions d'euros mobilisant un budget total de plus de 55 millions d'euros.

Tableau 3. Résumé de la mise en œuvre des projets de mobilité (Axe 4-OS 8) et d'accès aux services (Axe 5-OS 10) du Programme

Indicateur	Unité	Valeur atteinte
Projets POCTEFA	Numéro	26
Partenaires	Numéro	150
Montant FEDER programmé	Euros	35.807.128,36 €
Budget total mobilisé ¹⁰	Euros	55.148.231,63 €
Total des dépenses déclarées ¹¹	Euros	39.183.397,13 €

Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

Ces projets s'inscrivent dans les axes 4 et 5 du Programme, les deux pour lesquels la dotation financière du FEDER est la plus faible dans les trois appels mentionnés ci-dessus (35,8 millions d'euros sur les 188,9 millions d'euros programmés).

⁹ Avec des dates de résolution du 11 mai 2016 (1^{er} appel), du 31 janvier 2018 (2^{ème} appel), et des 15 octobre 2019 et 22 juin 2020 (3^{ème} appel).

¹⁰ Coût total des projets approuvés.

¹¹ Somme des montants enregistrés dans SIGEFA comme "Dépenses déclarées", "Dépenses validées par le contrôleur", "Dépenses consolidées" et "Dépenses validées AG".

Les projets soutenus par le Programme qui font l'objet de cette évaluation, tels que définis dans la section 2.1. du présent rapport, visent, d'une part, à promouvoir la mobilité des biens et des personnes en améliorant l'offre de transport transfrontalier (OS 8) et, d'autre part, à améliorer l'accès de la population aux services sociaux, sanitaires et/ou culturels (OS 10).

Dans l'ensemble, ils ont une taille financière moyenne un peu plus élevée que celle des projets du Programme en général, notamment en raison de la forte dotation budgétaire des projets de mobilité durable soutenus par l'OS8, qui dépassent les 2 millions d'euros de soutien FEDER par projet et mobilisent un investissement moyen de plus de 3 millions d'euros.

Cependant, la taille financière moyenne des projets dans le domaine de l'accès aux services (OS 10) est faible par rapport aux projets de mobilité durable et à l'ensemble des projets de tous les axes du Programme. Le montant moyen du soutien FEDER alloué n'atteint pas 1 million d'euros.

Tableau 4. Dimension financière des projets analysés

Projets	Budget total moyen par projet	Montant moyen du FEDER par projet
Projets de mobilité (Axe 4 - OS 8)	3.110.241,27	2.021.656,66
Projets d'accès aux services (Axe 5 - OS 10)	1.395.705,18	904.593,68
Projets de mobilité et d'accès aux services (OS 8 + OS 10)	2.121.085,83	1.377.197,24
Projets POCTEFA 2014-2020	1.651.217,54 €	1.073.756,78 €

Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

Le nombre de partenaires dans les projets approuvés dans le domaine de la mobilité et de l'accès aux services varie d'un minimum de 1 à un maximum de 14, 4 partenaires étant la taille la plus fréquente. En général, il s'agit de projets mis en œuvre par des partenariats de taille similaire à la taille moyenne des partenariats développant des projets soutenus par POCTEFA, un peu plus petite dans le cas des projets de mobilité durable (OS 8).

Les périodes de mise en œuvre des projets évalués sont longues, allant de 2,5 à 6 ans¹², avec une durée moyenne de plus de 3,5 ans. Pour une part importante (16 projets, 61,5% du total), la période de mise en œuvre approuvée dépasse 3 ans en raison de l'octroi de prorogations. Les autres projets (10 au total) ont une période de mise en œuvre de moins de 3 ans. À la date de préparation du présent rapport, tous les projets analysés avaient fini leur période de mise en œuvre.

En ce qui concerne la couverture territoriale de l'intervention du Programme pour l'amélioration de la mobilité et de l'accès aux services (OS 8 et OS 10), des différences peuvent être observées en fonction du domaine thématique.

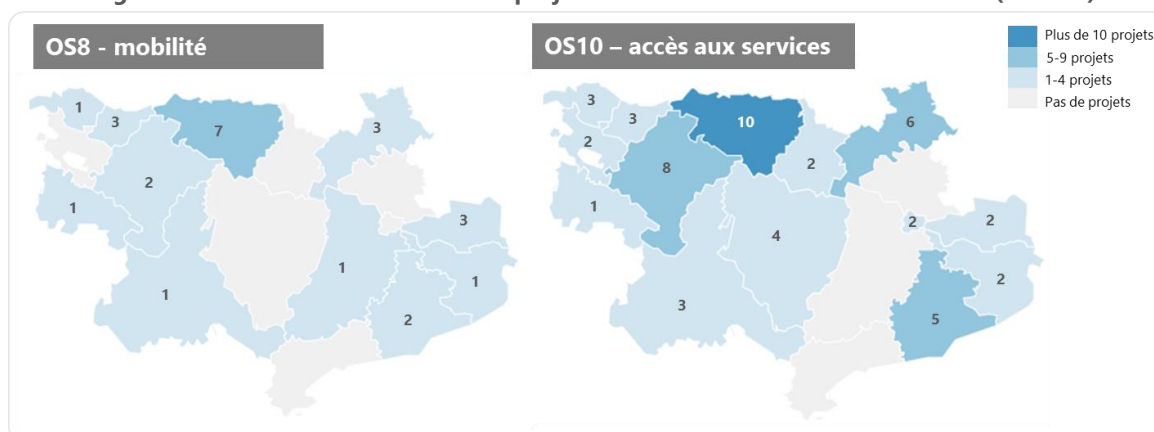
Les projets de mobilité durable sont principalement développés dans les territoires situés à l'ouest et à l'est de l'espace transfrontalier, laissant la zone centrale pratiquement à l'écart. Il y a une concentration importante de projets dans les Pyrénées Atlantiques.

¹² Alors que la période de mise en œuvre approuvée peut être prolongée au-delà de 3 ans en raison de l'octroi de prolongations, dans certains cas extraordinaires.

Dans le cas des initiatives visant à améliorer l'accès aux services et l'inclusion, la couverture territoriale est plus importante, bien qu'il existe des zones dans l'est de l'espace POCTEFA où aucun projet n'est développé (Tarragone, Lleida et Ariège). La concentration de projets dans des territoires tels que les Pyrénées Atlantiques, la Navarre, la Haute-Garonne et Barcelone est également à noter.

L'intervention en matière de mobilité et d'accès aux services ne couvre pas certains territoires de la zone POCTEFA, comme Tarragone, en Espagne, et l'Ariège, en France, où aucune action soutenue par le Programme n'a été mise en œuvre dans l'un des deux domaines thématiques analysés.

Figure 8. Distribution territoriale des projets de mobilité et d'accès aux services (NUTS 3)



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

- **Priorité d'investissement 7c / Objectif spécifique 8 « Améliorer l'offre de transports transfrontaliers durables pour promouvoir les déplacements transfrontaliers et la mobilité des personnes et des biens ».**

Les 11 projets approuvés dans le cadre de l'**OS 8** encouragent les initiatives de coopération transfrontalière visant à développer et à améliorer les systèmes de transport respectueux de l'environnement et à faible émission de carbone, afin de promouvoir une mobilité locale et régionale durable, par le biais de trois principaux types d'actions, comme le prévoit le texte du Programme :

- Actions visant à décongestionner les principaux axes de circulation transfrontaliers.
- Actions visant à améliorer l'offre de transport transfrontalier grâce à l'intermodalité des systèmes de transport public.
- Actions visant à promouvoir l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement et de nouvelles pratiques de déplacement transfrontalier, y compris la mobilité touristique.

En ce qui concerne le principal type d'action développé par chaque projet, on constate que l'intervention soutenue par POCTEFA vise fondamentalement et clairement à promouvoir le développement d'actions visant à encourager l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement et les déplacements durables (8 projets sur 11).

Les actions visant à décongestionner les principaux axes de circulation transfrontaliers et celles visant à développer l'offre de transport transfrontalier sont traitées dans une moindre mesure de manière centrale par les projets soutenus par POCTEFA dans le cadre de cet OS (seulement par 3 des 11 projets).

Tableau 5. Liste des projets approuvés dans l'Axe 4, PI 7c, OS 8

Acronyme	Numéro	Titre du projet	Principal type d'action
BICIMUGI	EPT359/19	Une mobilité à vélo accessible à tous, un élan de solidarité dans les territoires	Mobilité durable
BiciTransCat	EFA156/16	Développement de nouvelles pistes cyclables et de liaisons multimodales transfrontalières pour la promotion de la mobilité durable.	Mobilité durable
Canfraneus II	EFA083/15	Canfraneus II - Pour la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Zaragoza	Décongestion des axes principaux
ConnECT	EFA261/16	Favoriser la mobilité des habitants de l'espace transfrontalier catalan	Améliorer l'offre transfrontalière
EDERBIDEA	EPT117/15	DÉVELOPPEMENT DES DEPLACEMENTS CYCLABLES TRANSFRONTALIERS	Mobilité durable
E-MOBASK	EFA126/16	Des transports publics urbains simples, intégrés et durables dans l'Eurocité basque	Mobilité durable
SMARTMOB	EFA268/16	SMARTMOB	Mobilité durable
TRAILS	EFA246/16	LES LIAISONS INTERMODALES TRANSNATIONALES VERS LA DURABILITÉ	Décongestion des axes principaux
TRANSFERMUGA2	EPT042/15	Transfermuga 2 - Vers une politique intégrée de mobilité transfrontalière	Mobilité durable
TRANSFERMUGA-RREKIN	EPT314/19	Amélioration des services d'information aux voyageurs et des infrastructures intermodales dans l'Eurorégion Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre.	Mobilité durable
TRANS-GARONA	EFA127/16	Valorisation du tourisme à vélo le long de la Garonne	Mobilité durable

Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA.

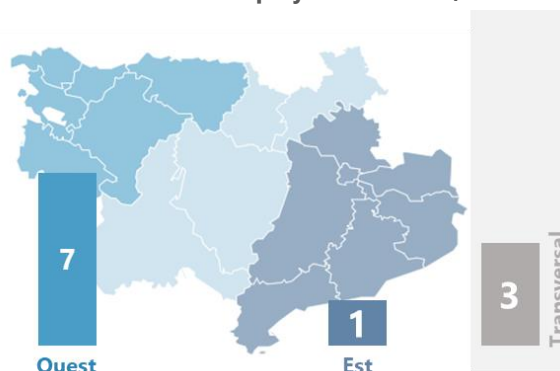
En général, il s'agit de projets à forte dimension financière, qui mobilisent un investissement supérieur à la moyenne de l'ensemble des projets du Programme. Le budget total moyen dépasse 3 millions d'euros (3 110 241,27 euros), contre un budget moyen de 1 651 217,54 euros pour les projets soutenus par POCTEFA. Le soutien moyen du FEDER pour les projets approuvés dans le cadre de l'OS8 est de 2 021 656,66 €.

En ce qui concerne la dimension territoriale des projets, la plupart d'entre eux adoptent une approche de proximité¹³. Près des trois quarts des projets de mobilité durable sont des interventions couvrant un territoire composé de zones proches les unes des autres (72,7 % des projets approuvés), ce qui constitue une caractéristique distinctive de cet OS, par rapport à la nature transversale des projets qui prédomine dans l'ensemble du Programme.

¹³ Les projets transversaux sont ceux qui ne remplissent pas les conditions établies pour être considérés comme des projets de proximité (dans lesquels toutes les partenaires sont situées dans l'une des trois zones définies dans le Programme (Ouest, Centre et Est) où le projet est réalisé).

Par zones, l'intervention dans ce domaine thématique est nettement plus intense dans la zone ouest de l'espace de coopération que dans le reste des zones, compte tenu du nombre de projets qui y sont développés, qui sont tous, sauf un, des projets de proximité de l'OS 8.

Figure 9. Dimension territoriale des projets de l'Axe 4, de la PI 7c et de l'OS 8



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

L'intervention dans la zone Est se distingue toutefois par le volume élevé de ressources financières allouées au seul projet de proximité en cours de développement sur le territoire, dont l'allocation FEDER est bien supérieure à la moyenne de celles soutenues dans cet OS (aussi bien dans d'autres zones que dans celles à caractère transversal), du fait qu'elle inclut le soutien au développement d'infrastructures (pistes cyclables).

Les projets transversaux, quant à eux, mobilisent un plus grand nombre d'acteurs, bien que leur dotation financière soit nettement inférieure à celle des projets de proximité.

Tableau 6. Dimension financière et de partenariat des projets de l'Axe 4, de la PI 7c et de l'OS 8

Dimension territoriale	Variable	
	Nb. moyen de partenaires	Allocation FEDER moyenne par projet
Centre	-	-
Est	5,0	3.048.025,01 €
Ouest	5,3	2.120.309,34 €
Transversal	5,7	1.449.344,27 €
OS 8	5,4	1.377.197,24 €
POCTEFA	6,6	1.073.756,78 €

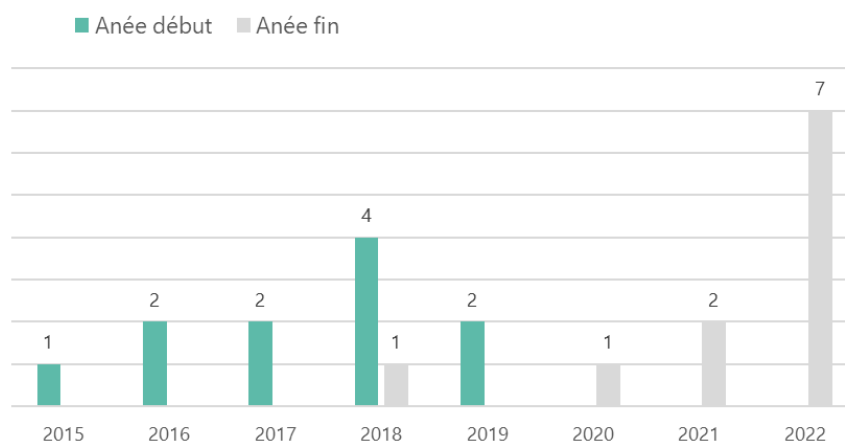
Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

L'une des questions les plus importantes liées à l'exécution des opérations dans le cadre de ce processus d'évaluation est le degré d'avancement de la mise en œuvre. Il convient de garder à l'esprit que le niveau de développement des projets varie en fonction de l'appel dans le cadre duquel ils ont été approuvés, du moment où ils ont commencé à être mis en œuvre et de leur durée, y compris les éventuelles extensions.

Cet aspect est essentiel, car il affecte le résultat potentiel de ces projets, dont beaucoup n'ont été finalisés que récemment, ce qui conditionne grandement la mesure ultérieure de l'efficacité et de l'impact abordés dans cette évaluation.

Bien que tous les projets soutenus dans le cadre de l'OS 8 aient déjà été clôturés, une proportion importante d'entre eux l'ont été récemment, leur mise en œuvre s'étant finalisée au cours des cinq premiers mois de 2022 (7 projets, 63,6 %).

Figure 10. Années de début et de fin des projets de l'Axe 4, PI 7c, OS 8



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

Comme mentionné précédemment, il est essentiel de connaître le degré de réalisation des actions prévues par les projets dans le domaine de la mobilité durable afin de contextualiser l'analyse des résultats qui sera abordée dans les chapitres ultérieurs de ce rapport.

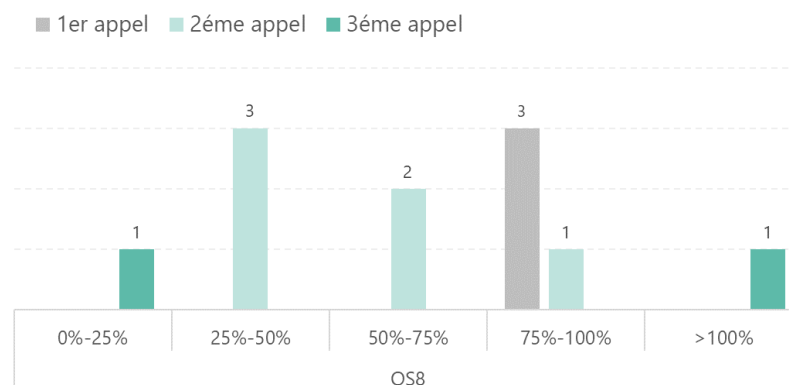
Le degré de mise en œuvre des actions a été analysé en prenant comme référence les données disponibles des indicateurs de mise en œuvre spécifiquement conçus par les partenariats du projet pour mesurer les réalisations des actions qu'ils ont développées, ainsi que les indicateurs de productivité du Programme auquel ils contribuent avec ces actions.

Les chefs de file fournissent des informations sur l'état d'avancement des indicateurs de résultats à deux moments de l'année, liés aux tâches de rapport sur les dépenses et le financement de l'opération et au relevé annuel des indicateurs. Grâce aux informations sur les indicateurs fournies dans le relevé annuel des indicateurs, le niveau de réalisation des objectifs de réalisations prévus a été mesuré et, par conséquent, un degré approximatif d'exécution physique du projet¹⁴.

Ainsi, on peut constater que le degré de mise en œuvre des projets approuvés est moyennement élevé en termes généraux, avec une moyenne de 77,0% de réalisations.

¹⁴ Sur la base de l'état annuel des indicateurs des opérations disponibles dans SIGEFA en juillet 2022, le degré de mise en œuvre physique par projet a été calculé comme une moyenne des quotients de la valeur appelée « Validation SC de la contribution de l'indicateur » et la valeur appelée « Objectif attendu » pour chacun des indicateurs définis.

Figure 11. Degré d'avancement de la mise en œuvre physique des projets de l'Axe 4, PI 7c, OS 8



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

Il convient de noter qu'il existe des projets qui n'ont pas atteint les résultats prévus, certains d'entre eux ayant un faible taux de mise en œuvre, quelle que soit leur date de début, et malgré le fait qu'ils aient tous été terminés. À cet égard, il convient de garder à l'esprit que cette évaluation est basée sur les informations les plus récentes disponibles sur les indicateurs, qui peuvent ne pas correspondre au moment de la clôture du projet, et que les données pourraient être influencées par des estimations inadéquates des objectifs par les projets.

Ainsi, il n'existe pas de modèle cohérent du degré de mise en œuvre des projets par rapport à leur maturité en termes de dates de début et de fin.

Les 3 projets dont la mise en œuvre a débuté en 2016 (1^{er} appel) atteignent un degré de réalisation élevé, avec un avancement de la mise en œuvre physique compris en moyenne entre 87% et 100%.

Les projets approuvés dans le cadre du 2^{ème} appel, dont la mise en œuvre a débuté entre fin 2017 et début 2018, sont les plus nombreux (6 projets), et n'ont réussi que dans un seul cas à compléter la quasi-totalité des réalisations prévues (projet TRAILS). Ces opérations ont été largement affectées par la pandémie de COVID-19, qui a été un obstacle qui a retardé et entravé la mise en œuvre des activités prévues dans de nombreux cas.

Le niveau de mise en œuvre est très inégal entre les 2 projets approuvés dans le cadre du 3^{ème} appel, l'un d'entre eux ayant atteint des niveaux très faibles de réalisation des objectifs en termes de résultats et l'autre dépassant largement les résultats qu'il avait prévus dans sa candidature.

L'avancement financier global de l'intervention dans le domaine de la mobilité durable a été calculé comme le quotient entre le montant des dépenses déclarées par les partenaires de tous les projets de l'OS 8 et le budget total des projets approuvés dans cet OS, comme l'indicateur le plus proche des dépenses liées à la mise en œuvre effective des actions.

Le taux d'exécution financière du OS8 s'élève globalement à 71,5 %, ce qui est légèrement inférieur au taux d'exécution physique moyen de ces projets.

Tableau 7. Taux d'exécution financière global de l'Axe 4, de la PI 7c et de l'OS 8

Variable	OS 8
Coût total ¹⁵	34.212.653,92
FEDER programmé ¹⁶	22.238.223,21
Dépenses déclarées ¹⁷	24.478.886,40
Taux d'exécution financière¹⁸	71,5%

Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

- **Priorité d'investissement 9a / Objectif spécifique 10 « Améliorer l'accès aux services ».**

Les 15 projets approuvés dans le cadre de l'**OS 10** favorisent les investissements dans les infrastructures sociales et sanitaires afin de réduire les inégalités en matière de santé, ainsi que le développement d'initiatives visant à promouvoir l'inclusion sociale par l'accès aux services sociaux, culturels et récréatifs et la transition des services institutionnels vers les services locaux, grâce au développement de deux principaux types d'actions, conformément au texte du Programme :

- Fourniture d'infrastructures sociales et sanitaires.
- Inclusion sociale et amélioration de l'accès aux services publics locaux.

En examinant le principal type d'action développé par chaque projet, on constate que l'intervention soutenue par POCTEFA dans le cadre de cet OS vise fondamentalement et clairement à promouvoir l'inclusion sociale et à améliorer l'accès aux services de proximité (13 projets sur 15).

La mise en œuvre d'infrastructures sociales et sanitaires, y compris le développement de plans de gestion partagée, est abordée dans une moindre mesure par les projets soutenus par POCTEFA dans le cadre de cet OS (seulement par 2 des 15 projets).

¹⁵ Somme du coût total de tous les projets approuvés dans l'OS 8.

¹⁶ Somme du montant du FEDER alloué aux projets approuvés dans le cadre de l'OS 8.

¹⁷ Somme des montants enregistrés dans SIGEFA comme "Dépenses déclarées", "Dépenses validées par le contrôleur", "Dépenses consolidées" et "Dépenses validées AG".

¹⁸ Le résultat de la division du montant des dépenses déclarées par le coût total des projets approuvés.

Tableau 8. Liste des projets programmés dans l'Axe 5, PI 9a, OS 10

Acronyme	Numéro	Titre du projet	Type d'action
ANETO	EFA272/16	Activité Nutrition Éducation transfrontalière Obésité	Inclusion sociale
APTITUDE	EPT232/16	Agir pour la Prévention Transpyrénéenne de la Dépendance chez les seniors (Acting for the Transpyrenean Prevention of Dependence among the seniors)	Inclusion sociale
ARTIS	EPT358/19	Projet "L'art au service de l'inclusion sociale"	Inclusion sociale
BERTAN	EPT330/19	CONCEPTION ET MISE EN ŒUVRE DE SERVICES INNOVANTS POUR UN VIEILLISSEMENT ACTIF ET SAIN DANS LES ZONES RURALES DE LA ZONE TRANSFRONTALIÈRE	Inclusion sociale
CAPAS-Cité - CAPAS-C	EFA095/15	Centre pyrénéen pour l'Amélioration et la Promotion de l'Activité physique pour la Santé	Inclusion sociale
EGAL-URG	EPT305/19	Création d'un réseau opérationnel de coopération transfrontalière en médecine d'urgence et de catastrophe permettant un accès égal de la population aux soins de santé d'urgence.	Infrastructures sociales et sanitaires
EKIN	EPT151/16	ElkarreKIN Bizi	Inclusion sociale
JACOB@CCESS	EFA075/15	JACOB@CCESS : Création d'un réseau transfrontalier pour l'accessibilité des personnes handicapées à la culture et au patrimoine des territoires traversés par le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle.	Inclusion sociale
Limitis Forum	EFA034/15	Projet de forum Limitis. Propositions socio-éducatives transfrontalières pour promouvoir la citoyenneté des enfants et des jeunes vulnérables.	Inclusion sociale
MIGAP	EFA128/16	MIND THE GAP - Accès à l'éducation et à la culture pour le renforcement des capacités dans le territoire transpyrénéen	Inclusion sociale
OPTIMAGE	EPT342/19	Opter pour la Prévention Transpyrénéenne de la latrogénie Médicamenteuse chez la personne AGEe	Inclusion sociale
PPC	EFA006/15	Pôle Pédiatrique de Cerdagne	Infrastructures sociales et sanitaires
PREVENTION_OH	EFA199/16	Réseau de coopération transfrontalière sur la prévention de la toxicomanie et la promotion d'habitudes saines.	Inclusion sociale
PYRHEQUAL	EFA265/16	PYRÉNÉES - HANDICAP - ÉQUITÉ SOCIALE : TOUS LES ACTEURS D'UNE CROISSANCE INCLUSIVE DANS LES PYRÉNÉES	Inclusion sociale
SAREA	EFA258/16	Développement et diffusion de modèles de prise en charge des enfants et des personnes âgées basés sur des échanges transfrontaliers de pratiques innovantes entre professionnels des Pyrénées-Atlantiques et de Guipúzcoa.	Inclusion sociale

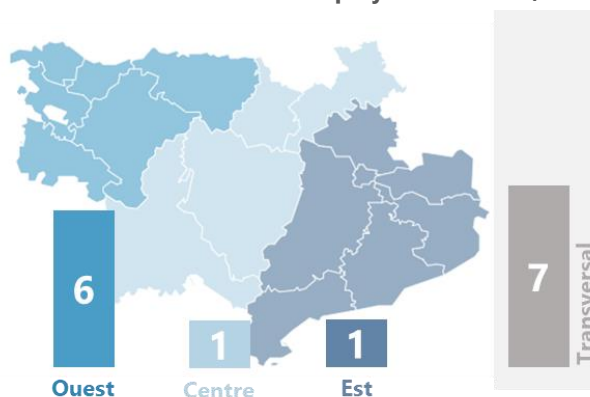
Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA.

En général, il s'agit de projets de taille financière moyenne, mobilisant un peu moins d'investissements que l'ensemble des projets du Programme (avec un coût total moyen de 1.395.705,18 € contre 1.651.217,54 € pour les projets soutenus par POCTEFA). Le soutien moyen du FEDER pour les projets approuvés dans le cadre de l'OS 10 est de 904 593,68 euros.

En ce qui concerne la dimension territoriale des projets, il existe un certain équilibre entre ceux qui adoptent une approche de proximité¹⁹ (8 sur 15) et ceux qui couvrent un territoire composé de zones pas nécessairement proches les unes des autres (7 sur 15 approuvés).

Par zone, l'intervention de proximité dans cette thématique est plus intense dans la zone occidentale de l'espace de coopération que dans le reste des zones, compte tenu du nombre de projets qui y sont développés et qui représentent les trois quarts des projets de proximité de l'OS 10.

Figure 12. Dimension territoriale des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

Les projets par lesquels l'intervention est mise en œuvre dans cette zone sont en moyenne beaucoup plus petits en termes financiers que les projets dans les autres zones. L'intervention se fait donc par le biais de nombreux projets à petite échelle avec des partenariats de taille moyenne.

Tableau 9. Dimension financière et de partenariat projets Axe 5, PI 9a, OS 10

Dimension territoriale	Variable	
	Nombre moyen de partenaires	Allocation FEDER moyenne par projet
Centre	14,0	1.132.001,00 €
Ce site	2,0	1.200.000,00 €
Ouest	6,0	566.747,32 €
Transversal	5,6	1.119.488,60 €
OS 10	6,1	904.593,68 €
POCTEFA	6,6	1.073.756,78 €

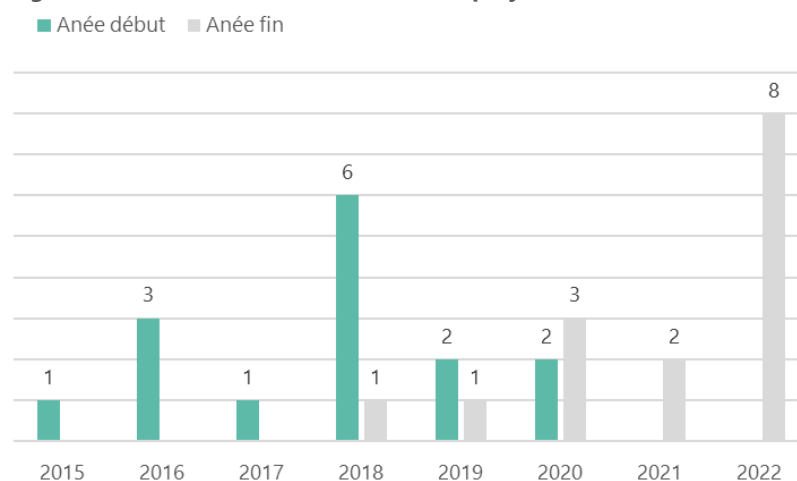
Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

L'une des questions les plus importantes liées à l'exécution des opérations dans le cadre de ce processus d'évaluation est le degré d'avancement de la mise en œuvre. Il convient de garder à l'esprit que le niveau de développement des projets varie en fonction de l'appel dans le cadre duquel ils ont été approuvés, du moment où ils ont commencé à être mis en œuvre et de leur durée, y compris les éventuelles extensions.

¹⁹ Les projets transversaux sont ceux qui ne remplissent pas les conditions établies pour être considérés comme des projets de proximité (dans lesquels toutes les partenaires sont situées dans l'une des trois zones définies dans le Programme (Ouest, Centre et Est) où le projet est réalisé).

Bien que tous les projets soutenus dans le cadre de cet OS 10 aient déjà été achevés, une proportion importante d'entre eux l'ont été récemment, concluant leur mise en œuvre au cours des cinq premiers mois de 2022 (8 projets, 53,3%).

Figure 13. Années de début et de fin des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

Comme mentionné ci-dessus, il est essentiel de connaître le degré de réalisation des actions prévues par les projets dans le domaine de l'accès aux services afin de contextualiser l'analyse des résultats et de l'impact qui sera abordée dans les chapitres ultérieurs de ce rapport.

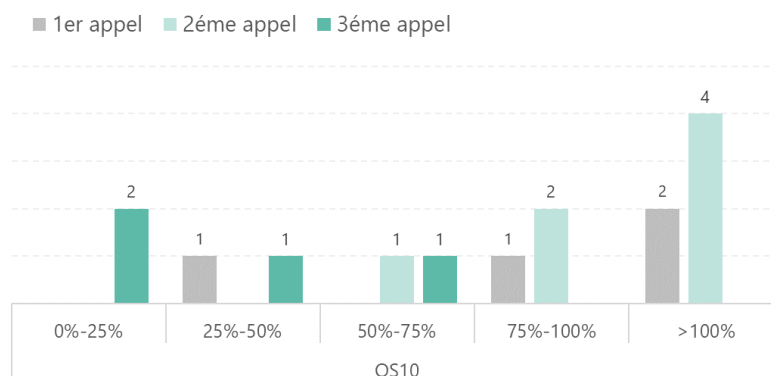
Ainsi, bien que les projets soient terminés, le degré de mise en œuvre des actions a été analysé en utilisant comme référence les données disponibles des indicateurs de mise en œuvre spécifiquement conçus par les partenaires du projet pour mesurer les réalisations des actions qu'ils ont développées, ainsi que les indicateurs de productivité du Programme auquel ils contribuent avec ces actions.

Grâce aux informations sur les indicateurs fournies dans le rapport annuel sur l'état des indicateurs, le niveau de réalisation des objectifs de production prévus a été mesuré et, par conséquent, un degré approximatif de mise en œuvre physique du projet²⁰.

Ainsi, le niveau de mise en œuvre des projets approuvés dans l'OS 10 est globalement élevé, avec une moyenne de 94,2 % de réalisations.

²⁰ Sur la base de l'état annuel des indicateurs des opérations disponibles dans SIGEFA en juillet 2022, le degré de mise en œuvre physique par projet a été calculé comme une moyenne des quotients de la valeur appelée "Validation SC de la contribution de l'indicateur" entre la valeur appelée "Objectif attendu" pour chacun des indicateurs définis.

Figure 14. Degré d'avancement de la mise en œuvre physique des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

En général, et comme dans le cas de l'objectif stratégique 8, il y a des projets qui n'ont pas atteint les résultats prévus, certains d'entre eux ayant un faible taux de mise en œuvre, indépendamment de leur date de début, et malgré le fait qu'ils aient tous été achevés. À cet égard, il convient de rappeler que cette évaluation est basée sur les informations les plus récentes disponibles sur les indicateurs, qui peuvent ne pas correspondre au moment de la clôture du projet, et que les données pourraient être influencées par des estimations inadéquates des objectifs par les projets.

Ainsi, il n'existe pas de modèle cohérent du degré de mise en œuvre des projets par rapport à leur maturité en termes de dates de début et de fin.

Les 4 projets dont la mise en œuvre a débuté en 2016 (approuvés lors du 1er appel) ont atteint un degré élevé d'achèvement, bien que l'un d'entre eux n'ait pas atteint la moitié des résultats prévus (JACOB@CCESS).

Les projets approuvés dans le 2e appel, qui ont commencé leur mise en œuvre entre fin 2017 et début 2018, sont les plus nombreux (7 projets), et tous sauf un (PREVENTION_OH) ont atteint un niveau élevé de mise en œuvre, réalisant presque tous leurs résultats.

La performance des 4 projets approuvés lors du 3ème appel est un peu plus discrète, avec des réalisations inférieures à 75% du plan dans tous les cas, ce qui est cohérent avec leur degré de maturité et leur achèvement récent dans les 5 premiers mois de l'année 2022.

L'avancement financier global de l'intervention dans le domaine de l'amélioration de l'accès aux services a été calculé comme le quotient entre le montant des dépenses déclarées par les partenaires pour tous les projets de l'OS 10 et le coût total des projets approuvés dans cet OS, comme l'indicateur le plus proche des dépenses liées à la mise en œuvre réelle des actions.

Le taux d'exécution financière de l'OS 10 est globalement de 70,2%, ce qui est inférieur au taux d'exécution physique moyen de ces projets.

Tableau 10. Taux global d'exécution financière de l'Axe 5, PI 9a, OS 10

Variable	OS 10
Coût total ²¹	20.935.577,71
FEDER programmé ²²	13.568.905,15
Dépenses déclarées ²³	14.704.510,73
Taux d'exécution financière²⁴	70,2%

Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

3.4 Caractéristiques des partenaires dans les projets

Les 23 projets à travers lesquels se concrétise la stratégie du Programme POCTEFA en matière de mobilité et d'accès aux services ont impliqué un grand nombre d'entités du territoire²⁵ (126) pour leur mise en œuvre.

L'analyse suivante a été réalisée en tenant compte des typologies d'entités utilisées pour leur classification dans les bases de données disponibles dans SIGEFA. Bien que cette classification n'utilise pas les mêmes catégories d'entités que celles définies dans le Programme opérationnel, il a été vérifié que les projets ont mobilisé des agents de tous les types d'partenaires prévus par le POCTEFA pour l'OS8 et l'OS10 :

- Les autorités publiques nationales, régionales et locales, y compris les services de l'État.
- Organismes de droit public.
- Acteurs économiques et sociaux.
- Collectivités territoriales.
- Associations, fondations et chambres de commerce, d'industrie et d'agriculture.
- Consortiums et entreprises publiques.
- Entités publiques liées au développement territorial de la zone.
- Les sociétés d'économie mixte.
- Groupements européens d'intérêt économique (GEIE).
- Groupements européens de coopération territoriale (GECT).
- Organisations culturelles.
- Les acteurs privés en matière sociale.
- Entreprises de transport public.
- Organismes publics traitant des questions de transport.
- Plates-formes logistiques.

²¹ Somme du coût total de tous les projets approuvés dans l'OS 10.

²² Somme du montant du FEDER alloué aux projets approuvés dans le cadre de l'OS 10.

²³ Somme des montants enregistrés dans SIGEFA comme "Dépenses déclarées", "Dépenses validées par le contrôleur", "Dépenses consolidées" et "Dépenses validées AG".

²⁴ Le résultat de la division du montant des dépenses déclarées par le coût total des projets approuvés.

²⁵ Pour quantifier les entités, celles enregistrées dans SIGEFA avec différents codes Coopera2020 ont été considérées comme des entités différentes. Le nombre unique d'entités est compté, sans inclure les doublons dus à une éventuelle participation à plus d'un projet.

- **Priorité d'investissement 7c / Objectif spécifique 8 « Améliorer l'offre de transports transfrontaliers durables pour promouvoir les déplacements transfrontaliers et la mobilité des personnes et des biens ».**

Les projets visant à améliorer l'offre de transport durable sur le territoire de POCTEFA sont mis en œuvre par un total de 49 entités réparties sur l'ensemble de l'espace de coopération, avec une concentration particulière dans les Pyrénées-Atlantiques, la Navarre, les Pyrénées orientales et le Gipuzkoa (63,3% des partenaires).

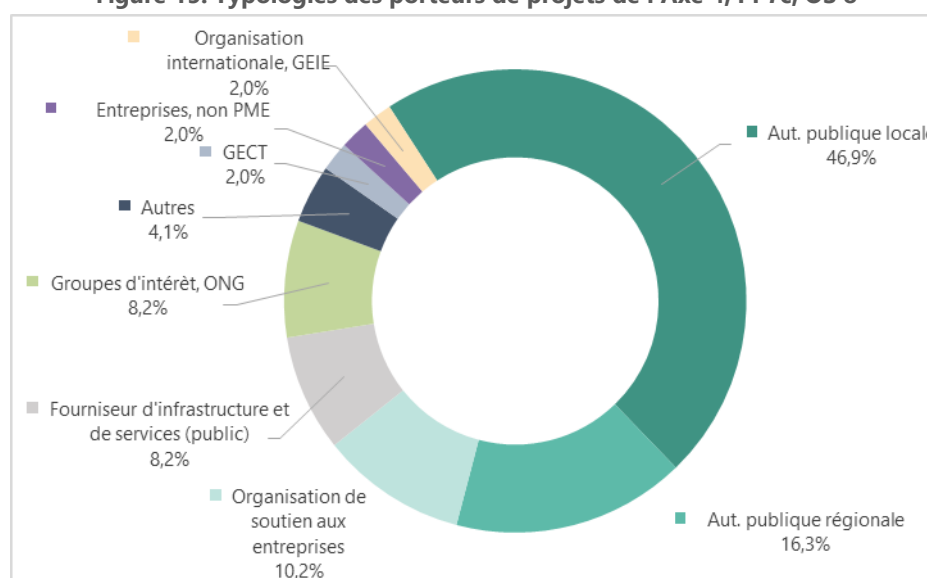
Le rôle des autorités publiques est très important dans la mise en œuvre des projets soutenus par POCTEFA dans le domaine de la mobilité durable. La participation des autorités publiques locales et régionales se distingue, puisqu'elles représentent plus de la moitié des entités qui ont mis en œuvre des projets dans le cadre de l'OS8 (63,3 %).

D'autres profils pertinents pour concrétiser l'intervention du Programme dans ce domaine thématique ont été les organisations de soutien aux entreprises, les entités qui gèrent les infrastructures et les services publics et d'autres types d'organisations et de groupes d'intérêt (associations, ONG, fondations, etc.).

Un groupement européen de coopération territoriale (GECT) est également impliqué dans ces projets, ce qui est très pertinent car c'est grâce à ces initiatives que les relations de collaboration et le travail conjoint sur des questions d'intérêt transfrontalier, telles que la mobilité durable, sont développés et maintenus.

La mise en œuvre de l'OS 8 du Programme a été réalisée principalement par des agents institutionnels et, dans une moindre mesure, par des agents économiques, comme le montre l'analyse des partenaires des projets de cet OS POCTEFA.

Figure 15. Typologies des porteurs de projets de l'Axe 4, PI 7c, OS 8



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

En ce qui concerne le pays d'origine des entités qui mettent en œuvre les projets soutenus dans le cadre de l'OS8, on constate une participation totalement équilibrée des entités espagnoles et françaises (49,0% de chaque type), contrairement au niveau du Programme, où la proportion d'agents espagnols est plus élevée (52,4% contre 45,7%).

La présence d'entités andorranes dans les partenariats de cet OS est inexistante, mais les entités dont le siège est situé en dehors de la zone de coopération, mais qui exercent des activités dans la zone couverte par le Programme, participent de manière résiduelle. Ce type d'entité participe à l'un des projets soutenus par le Programme²⁶ et représente 2,0% des partenaires de cet OS.

Tableau 11. Entités bénéficiaires par pays d'origine, Axe 4, PI 7c, OS 8

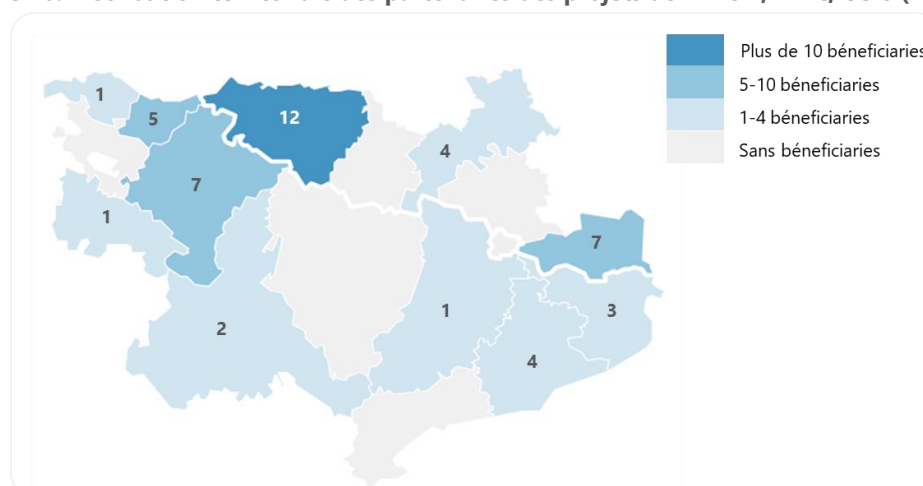
Pays d'origine	Partenaires (%)	
	OS 8	POCTEFA ²⁷
Espagne	49,0%	52,5%
France	49,0%	45,7%
Andorre	0,0%	1,7%
Autre	2,0%	0,1%
Total	100,0%	100,0%

Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

Les projets de mobilité durable sur le territoire de POCTEFA ont été mis en œuvre par des entités réparties sur l'ensemble de l'espace de coopération, mais avec une concentration particulière dans les NUTS 2 de Nouvelle Aquitaine, Occitanie et Catalogne (respectivement 24,5%, 22,4% et 16,3% du nombre total d'partenaires de l'OS8).

Par NUTS 3, on remarque la forte concentration d'partenaires dans les Pyrénées Atlantiques et les Pyrénées Orientales en France, et en Navarre et Guipúzcoa en Espagne, bien que dans une moindre mesure.

Figure 16. Distribution territoriale des partenaires des projets de l'Axe 4, PI 7c, OS 8 (NUTS 3)



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

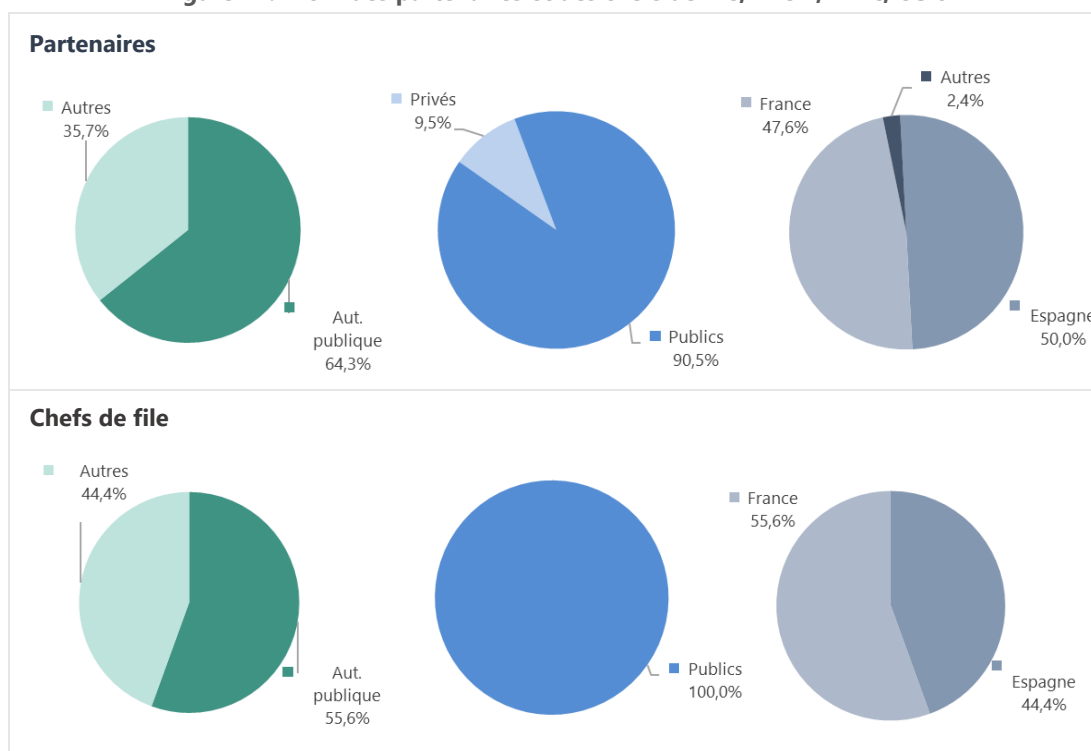
²⁶ La FEDERATION EUROPEENNE DES CYCLISTES, dans le cadre du projet BICIMUGI (EFA359/19).

²⁷ Moyenne des 5 axes du Programme.

Comme mentionné précédemment, le profil prédominant de l'entité chargée de l'exécution du projet dans le cadre de l'OS 8 est clairement celui d'une entité publique, avec une grande pertinence des autorités régionales et locales, en cohérence avec le type d'initiatives développées et pertinentes étant donné les compétences de ces entités dans le domaine de la mobilité durable. Tous les projets ont été menés par des entités publiques.

Le leadership des interventions a été assumé dans une plus large mesure par les institutions françaises, avec une différence significative (55,6% des institutions chefs de file sont françaises contre 44,4% des institutions chefs de file espagnoles).

Figure 17. Profil des partenaires et des chefs de file, Axe 4, PI 7c, OS 8



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

En ce qui concerne l'intensité du soutien FEDER géré par ces entités pour la mise en œuvre des projets OS8, le volume moyen du soutien financier est de 376 919,04 euros, ce qui est bien supérieur à la moyenne du Programme (162 634,42 euros). Ceci est cohérent avec la taille quelque peu réduite des partenariats et les niveaux élevés d'allocation financière disponibles pour ces projets.

- **Priorité d'investissement 9a / Objectif spécifique 10 « Améliorer l'accès aux services ».**

Les projets visant à améliorer l'accès aux services sur le territoire de POCTEFA ont été mis en œuvre par un total de 79 entités réparties sur l'ensemble de l'espace de coopération, avec une concentration particulière dans les Pyrénées-Atlantiques, à Huesca et en Navarre (55,7% du nombre total d'partenaires).

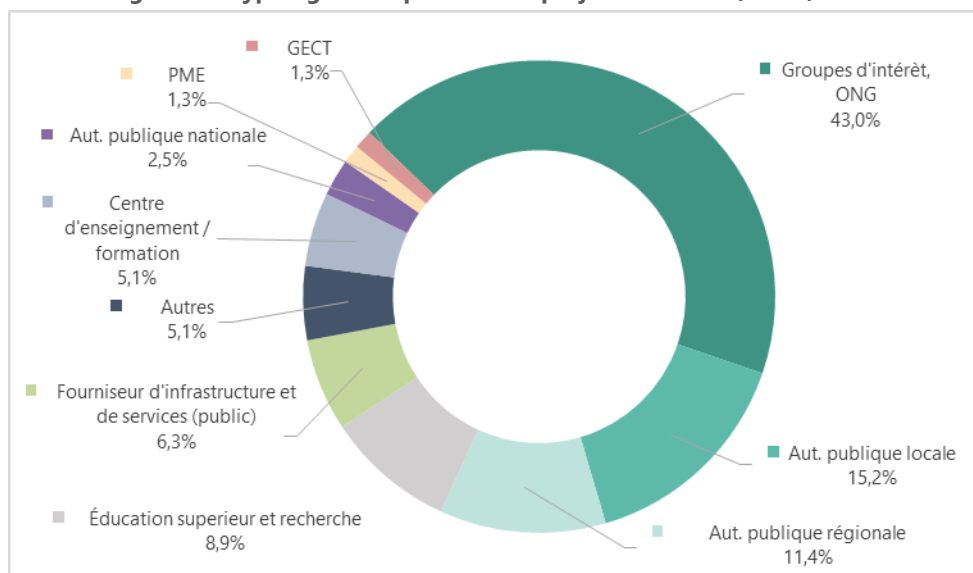
Le rôle des organisations et des groupes d'intérêt dans la mise en œuvre de l'OS 10 de POCTEFA est très pertinent, contrairement à ce qui se passe dans les projets de mobilité durable, en cohérence avec l'orientation thématique de cet OS et le champ d'action, qui est de nature plus sociale. Elles représentent près de la moitié des partenaires de l'OS 10 (43,0%).

La participation des autorités publiques régionales et locales est également pertinente, ainsi que des centres universitaires et des entités gérant des infrastructures et des services de santé publique, de telle sorte que des collaborations ont été générées entre les acteurs clés pour aborder les projets d'accès aux services et d'inclusion sociale de manière globale, avec la présence dans les partenariats d'entités aux compétences complémentaires.

Comme dans le cas de OS8, un groupement européen de coopération territoriale (GECT) est également impliqué dans ces projets, ce qui est très pertinent pour développer et maintenir des partenariats dans un domaine qui nécessite des interventions dans le cadre d'approches conjointes.

La mise en œuvre de l'OS 10 du Programme a été réalisée principalement par des acteurs institutionnels et, dans une moindre mesure, par des acteurs économiques.

Figure 18. Typologies des porteurs de projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

En ce qui concerne le pays d'origine des entités qui exécutent les projets soutenus dans le cadre de l'OS10, on constate une participation beaucoup plus importante des entités espagnoles (près de 6 partenaires sur 10 sont espagnoles), conformément à ce qui se passe au niveau du Programme, où la proportion d'agents espagnols est également plus élevée (52,4% contre 45,7%).

La présence des entités andorranes dans les projets de cet Axe est résiduelle, inférieure à 2% du nombre total d'partenaires (1,3%), ce qui est cohérent tant avec la taille du territoire qu'avec les conditions dans lesquelles s'effectue leur participation aux projets, puisqu'elles ne sont pas bénéficiaires de fonds FEDER pour la mise en œuvre de leurs actions dans les projets POCTEFA. Leur niveau de participation à l'OS 10 est également au même niveau que dans l'ensemble du Programme.

Tableau 12. Entités bénéficiaires par pays d'origine, Axe 5, PI 9a, OS 10

Pays d'origine	Partenaires (%)	
	OS 10	POCTEFA ²⁸
Espagne	59,5%	52,5%
France	39,2%	45,7%
Andorre	1,3%	1,7%
Autre	0,0%	0,1%
Total	100,0%	100,0%

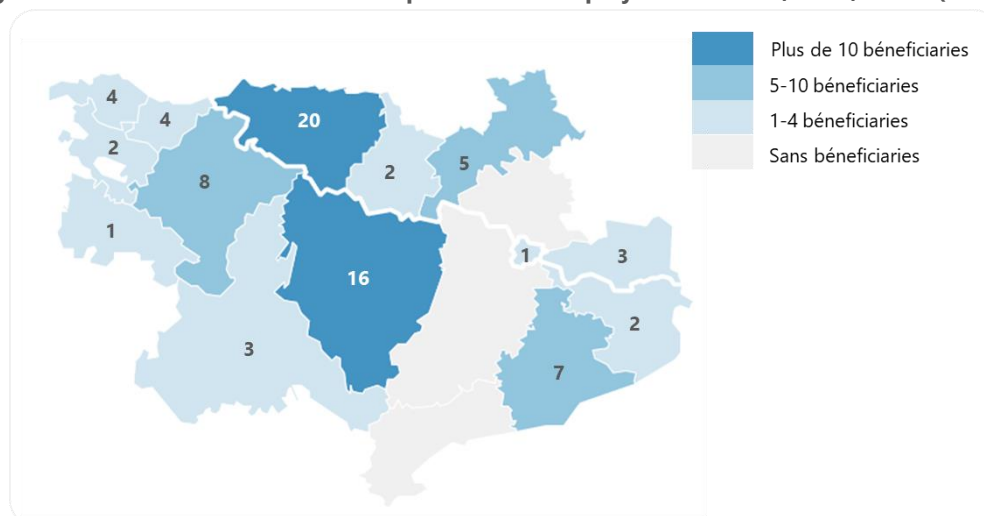
Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

Les projets d'accès aux services sur le territoire de POCTEFA ont été mis en œuvre par des entités réparties sur l'ensemble de l'espace de coopération, mais avec une concentration particulière dans les régions NUTS 2 de Nouvelle Aquitaine et d'Aragon, où se trouve près de la moitié des partenaires (25,3% et 24,1% du nombre total d'partenaires de l'OS10, respectivement).

Par régions NUTS 2, la concentration des bénéficiaires est notable dans les Pyrénées Atlantiques en France et à Huesca en Espagne. La partie la plus intérieure de la partie orientale de l'espace transfrontalier n'est représentée par aucune entité dans les partenariats de projets soutenus par l'OS 10.

²⁸ Moyenne des 5 axes du Programme.

Figure 19. Distribution territoriale des partenaires des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10 (NUTS 3)



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

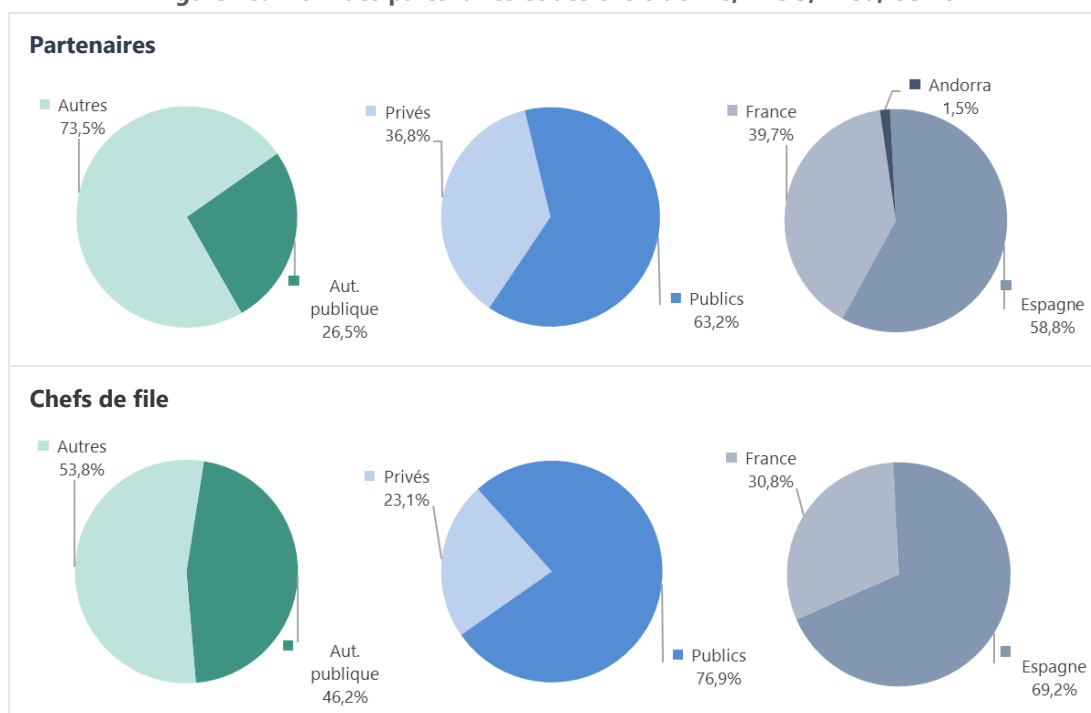
Le profil de l'entité chargée de l'exécution du projet dans le cadre de l'OS 10, comme mentionné ci-dessus, est essentiellement celui d'une entité publique. Les organisations autres que les autorités publiques (groupes d'intérêt, ONG, fournisseurs de services publics et d'infrastructures, établissements d'enseignement public, etc.) sont très pertinentes, ce qui est un trait caractéristique de cet OS et différent des autres OS du Programme.

Ainsi, le rôle des autorités publiques locales, régionales et nationales n'est pas pertinent dans cet OS, ni dans la direction ni dans la mise en œuvre des projets, bien qu'il soit un peu plus important dans la direction des projets.

D'autre part, les entités privées jouent un rôle important dans le déploiement des actions soutenues par POCTEFA dans le domaine de l'accès aux services (plus d'un tiers des partenaires des projets, 36,8%), bien que le leadership des projets corresponde nettement plus à des entités de nature publique (76,9% des porteurs de projets).

Le leadership des interventions a été assumé dans une plus large mesure par des entités espagnoles, avec une différence significative (69,2% des chefs de file sont espagnols contre 30,8% des chefs de file français), en accord avec la plus grande présence espagnole dans cet OT.

Figure 20. Profil des partenaires et des chefs de file, Axe 5, PI 9a, OS 10



Source : Élaboration interne basée sur les données SIGEFA (juillet 2022).

En ce qui concerne l'intensité du soutien FEDER géré par ces entités pour mettre en œuvre les projets de l'OS10, le volume moyen du soutien financier est de 149 108,85 euros, ce qui est quelque peu inférieur à la moyenne du Programme (162 634,42 euros). Cette situation est toutefois cohérente avec la présence importante de petites entités, dont beaucoup sont de nature privée, qui n'ont pas la capacité de gestion financière des autorités publiques régionales ou nationales, par exemple.

4. Efficacité et impact du Programme sur la mobilité et l'accès aux services

4.1 Objectif et approche de l'analyse de l'efficacité et de l'impact

Ce processus d'évaluation se concentre sur l'évaluation de l'efficacité et de l'impact du Programme en tenant compte des projets soutenus dans le cadre de l'Axe 4, OS 8 et de l'Axe 5, OS 10.

En ce sens, l'**analyse de l'efficacité** est orientée vers la compréhension des progrès réalisés dans l'obtention des résultats escomptés grâce à l'intervention du Programme dans le domaine de la mobilité (OS 8) et de l'accès aux services (OS 10).

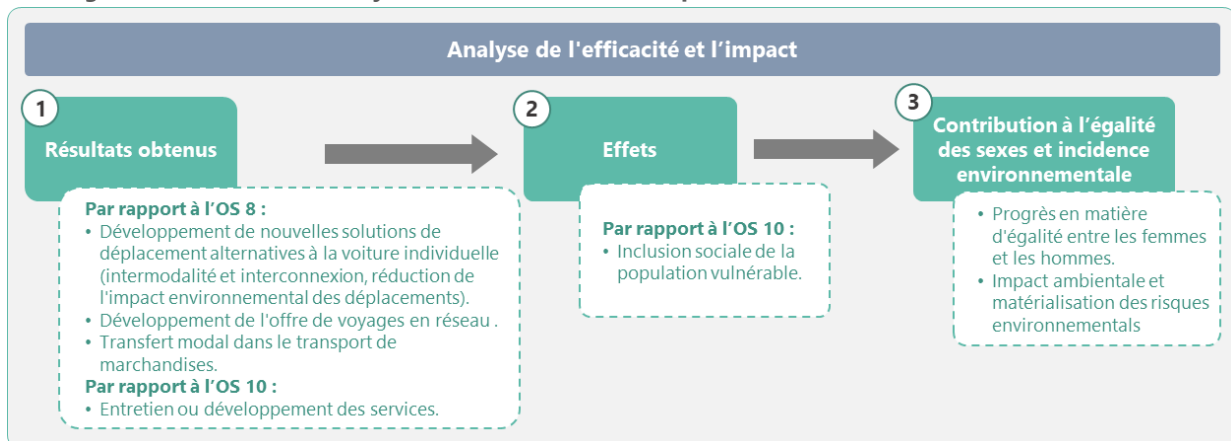
L'**analyse d'impact**, quant à elle, est orientée vers l'évaluation de la réalisation des effets attendus avec le développement des actions d'amélioration de l'accès aux services (OS 10).

La structure de l'analyse de l'efficacité et de l'impact des projets OS8 et OS 10, et donc du contenu de ce chapitre, suit la logique du schéma d'intervention et inclut les résultats sur 3 dimensions qui correspondent à 3 grands blocs de résultats et d'impacts attendus inclus dans la Figure 21 :

- Atteinte de résultats liés à l'amélioration de l'**offre publique de transports durables** (développement de nouvelles solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle, promotion de l'intermodalité et de l'interconnexion, fluidité du trafic sur les axes transfrontaliers, réduction de l'impact environnemental des déplacements, développement de l'offre de déplacements en réseau, promotion du report modal dans le transport de marchandises). Les conclusions relatives à cette dimension sont présentées à la section 4.2.
- Obtention de résultats liés à la mise en œuvre d'un **système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives** (maintien et/ou développement des services, meilleur équilibre de l'offre de services). Les conclusions relatives à cette dimension sont présentées à la section 4.3.
- Contribution des projets de l'OS 10 pour assurer la couverture en services des populations les plus vulnérables et améliorer leur niveau d'**inclusion sociale** (prévention des risques, accessibilité aux services publics, infrastructures et services adaptés). Les résultats de cette dimension sont présentés dans la section 4.3.

L'analyse est complétée par une évaluation de l'**impact sur l'environnement** et l'**égalité des sexes** des projets développés dans le cadre de l'OS 8 et de l'OS 10 du Programme, visant à vérifier l'impact du développement des projets approuvés dans ces deux domaines. Les résultats sont présentés dans les sections 4.4. et 4.5, respectivement.

Figure 21. Schéma de l'analyse de l'efficacité et de l'impact de l'Axe 4 - OS 8 et de l'Axe 5 - OS 10



Source : Élaboration interne.

L'analyse visant à évaluer l'atteinte des résultats et des impacts par les projets soutenus par POCTEFA dans le domaine de la mobilité durable et de l'accès aux services a été réalisée sur la base de :

1. Indicateurs liés aux principaux résultats des projets : **indicateurs de productivité du Programme.**
2. Indicateurs liés à la réalisation des OS : **indicateurs de résultats du Programme.**
3. Les **informations documentaires** générées dans le processus de suivi et de contrôle des projets, **et celles obtenues par le biais de consultations** ad hoc avec les agents clés de la conception, de la mise en œuvre et du suivi du Programme.

Le tableau 13 résume les indicateurs du Programme utilisés pour soutenir l'analyse de l'efficacité et de l'impact de l'OS 8 et de l'OS 10, classés selon leur typologie (indicateurs de production ou de productivité) et indiquant la dimension spécifique de l'analyse pour laquelle ils ont été pris en compte.

Tableau 13. Indicateurs de performance et de résultats du Programme, Axe 4 - OS 8 et Axe 5 - OS 10

Axe	PI	EO	Indicateur	Unité de mesure	Typologie	Dimension de l'analyse
4	7c	OS 8	4R1 Utilisateurs de services de transport transfrontalier	Nombre d'utilisateurs	Résultat	Efficacité : amélioration de l'offre publique de transports durables
4	7c	OS 8	4R2 Nombre de liaisons transfrontalières de transport durable améliorées et étendues	Nombre de liens	Résultat	Efficacité : améliorer l'offre publique de transports durables
4	7c	OS 8	4P1 Fourniture de services de transport transfrontaliers nouveaux ou améliorés, respectueux de l'environnement.	Nombre de services	Productivité	Efficacité : améliorer l'offre publique de transports durables
4	7c	OS 8	4P2 Études sur le transport durable pour la mise en œuvre des investissements pendant la période de programmation.	Nombre d'études	Productivité	Efficacité : améliorer l'offre publique de transports durables
4	7c	OS 8	4P3 Réalisation ou amélioration de pistes cyclables.	Nombre de kilomètres	Productivité	Efficacité : amélioration de l'offre publique de transports durables
5	9a	OS 10	5R2 Création de services sanitaires et sociaux résultant des échanges transfrontaliers.	Nombre de services	Résultat	Efficacité : mise en place d'un système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives.
5	9a	OS 10	5R3 Mise en place de méthodologies de travail conjointes entre les agents sociaux, culturels et récréatifs des différentes zones de l'espace transfrontalier qui favorisent l'inclusion sociale.	Non. Méthodologies	Résultat	Efficacité : mise en œuvre d'un système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives.
5	9a	OS 10	5P3 Actions de diffusion, de promotion, d'information et de sensibilisation qui renforcent les avantages sociaux, culturels et récréatifs entre les zones situées de part et d'autre de la frontière.	Nombre d'actions	Productivité	Efficacité : mise en œuvre d'un système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives.
5	9a	OS 10	5P4 Population éligible couverte par les services améliorés.	Nombre de personnes	Productivité	Efficacité : mise en œuvre d'un système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives.

Source : Élaboration interne basée sur le POCTEFA 2014-2020 (V3 approuvée le 03.04.2020).

4.2 Réalisation des résultats des projets améliorant l'offre publique de transports transfrontaliers durables (OS 8)

L'évaluation de l'efficacité du Programme dans le domaine de la mobilité durable à travers l'atteinte des résultats des projets soutenus ne peut se faire sans tenir compte du fait que l'intervention a été développée depuis le début de 2020 dans le cadre d'une situation d'urgence sanitaire due à la pandémie COVID-19, qui a eu un impact particulier sur les projets de coopération en raison des limitations qu'elle a imposées à la mobilité des personnes.

Cependant, les projets soutenus dans le cadre de l'OS 8, comme indiqué au chapitre 3.3 du présent rapport, sont relativement matures et sont tous achevés, mais beaucoup d'entre eux étaient en cours de mise en œuvre au moment où la situation de crise sanitaire a commencé.

L'impact sur la mise en œuvre des projets a été important. L'émergence de COVID-19 et le maintien des restrictions à la mobilité et à l'organisation d'actions présentielle sur une longue période ont freiné le développement des activités dans de nombreux cas, et ont entraîné des difficultés à atteindre les valeurs attendues en termes de réalisations et de résultats liés au volume de personnes utilisant les solutions de mobilité durable mises en œuvre.

Selon la logique d'intervention définie par le Programme, suite au développement des projets de la PI 7c, OS 8, certains résultats liés à l'amélioration de l'offre publique de transport durable sont attendus. L'analyse de la contribution du Programme à l'**amélioration de l'offre publique de transport durable** dans l'espace transfrontalier a été réalisée en considérant les réalisations des projets soutenus par rapport à ces résultats attendus :

- Le développement de nouvelles solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle, la promotion de l'intermodalité et de l'interconnexion, et la réduction de l'impact environnemental des déplacements.
- Le développement de l'offre de voyages en réseau du territoire.
- Transfert modal dans le transport de marchandises.

• Développement de nouvelles solutions de déplacement

Comme mentionné précédemment dans la section 3.3. de ce rapport, les projets soutenus dans le cadre de l'OS8 ont principalement développé des actions visant à promouvoir l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement et les déplacements durables en général.

Plus spécifiquement, l'intervention a permis de promouvoir l'utilisation et/ou d'améliorer le service offert à la population par des moyens de transport alternatifs ou complémentaires au véhicule privé, tels que le vélo, le train ou le bus.

La contribution du Programme a permis le développement d'infrastructures et de services tant pour faciliter l'utilisation de moyens de transport plus durables (principalement le vélo et le bus urbain et interurbain) que pour améliorer l'accessibilité au réseau de transport en renforçant l'intermodalité.

Dans une moindre mesure, des actions ont été développées spécifiquement axées sur la sensibilisation du public ou visant à promouvoir l'utilisation de moyens de transport plus durables (*voyages de presse, voyages de fam*, ateliers de formation pour les entreprises du secteur touristique, les écoles, les techniciens ou les politiciens municipaux, les guides, les ateliers participatifs, les activités de loisirs, etc.) Cependant, tous les projets ont développé des actions de communication, puisqu'elles sont obligatoires, et celles-ci comprennent des actions visant à faire connaître les avantages des projets à différents publics, ce qui pourrait être considéré comme une contribution à la sensibilisation du public et à la promotion de l'utilisation de solutions de mobilité plus durables.

Tableau 14. Types d'actions réalisées et moyens de transport promus

Projet	Types d'actions			Moyen promu/amélioré
	Infrastructures de transport	Services et outils pour une mobilité durable	Sensibilisation et promotion de l'utilisation de moyens de transport durables	
BICIMUGI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Bicyclette
BiciTransCat	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Bicyclette
Canfraneus II			<input checked="" type="checkbox"/>	Train
ConnECT		<input checked="" type="checkbox"/>		Bus
EDERBIDEA	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	Bicyclette
E-MOBASK		<input checked="" type="checkbox"/>		Bus
SMARTMOB	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		Multimodal
TRAILS		<input checked="" type="checkbox"/>		Train
TRANSFERMUGA2		<input checked="" type="checkbox"/>		Multimodal
TRANSFERMUGA-RREKIN	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		Multimodal
TRANS-GARONA	<input checked="" type="checkbox"/>			Bicyclette

Source : Élaboration interne basée sur les rapports de mise en œuvre opérationnelle et les livrables du projet (SIGEFA, juillet 2022).

Conformément à la logique d'intervention définie par le Programme, suite au développement des projets, des résultats sont attendus liés à l'amélioration de l'offre publique de transport durable par la mise en œuvre de nouvelles solutions de déplacement. Cette section comprend les conclusions de l'équipe d'évaluation en ce qui concerne tant le développement de nouvelles solutions que l'utilisation de ces solutions et leur contribution à la réduction de l'impact environnemental des trajets et à l'amélioration de la fluidité du trafic sur les axes transfrontaliers.

Les informations les plus récentes disponibles dans SIGEFA sur les indicateurs de productivité²⁹ montrent que la contribution du Programme à l'amélioration de l'offre publique de transport durable est généralement positive, bien qu'encore loin des objectifs fixés pour la fin de la période.

²⁹ Juillet 2022.

L'indicateur de résultat 4R2, qui mesure le nombre de liaisons routières, ferroviaires et aériennes transfrontalières qui ont été créées, améliorées ou étendues et qui ont été directement et indirectement soutenues par le Programme³⁰, permet également une première approximation de la contribution du Programme à l'amélioration de l'offre publique de transport durable par la mise en œuvre de nouvelles solutions de déplacement.

Aucun progrès n'a été enregistré pour les indicateurs de résultats, car les valeurs seront quantifiées lorsque la mesure finale de ces indicateurs sera effectuée, ce qui est prévu pour 2023³¹. Ainsi, les données disponibles pour l'indicateur 4R2 ne permettent pas d'évaluer l'efficacité du Programme en termes généraux sur l'amélioration des liaisons de transport transfrontalières durables.

Tableau 15. Synthèse de l'état d'avancement des indicateurs 4P1, 4P2, 4P3 et 4R2 de l'Axe 4, PI 7c, OS 8

NO N.	Indicateur	Unité de mesure	Ligne de base	Valeur cible 2023	Valeur 2022 ³²	Degré de réalisation
4P1	Fourniture de services de transport transfrontaliers nouveaux ou améliorés, respectueux de l'environnement.	Nombre d'offres	0	6	4	Moyen 66,7%
4P2	Études sur le transport durable pour les investissements pendant la période de programmation	Nombre d'études	0	6	3	Moyen 50,0%
4P3	Itinéraires cyclables achevés ou améliorés	Nombre de kilomètres	0	153	128,5	Moyen 84,0%
4R2	Nombre de liaisons de transport transfrontalières durables améliorées et étendues	Nombre de liaisons transfrontalières	3	5	3	Non applicable

Source : Élaboration interne basée sur la tâche "Statut des indicateurs" (SIGEFA, juillet 2022).

Si l'on considère les valeurs atteintes par l'indicateur de productivité 4P1 "Fourniture de services de transport transfrontalier respectueux de l'environnement, nouveaux ou améliorés", qui rend compte de la contribution du Programme à la **génération de nouveaux services de transport transfrontalier** écologiquement durables ou à la réduction des émissions d'impact environnemental, ainsi que de la contribution à l'amélioration des possibilités existantes, la performance est moyenne, atteignant 66,7% de la valeur cible définie pour la fin de la période.

³⁰ Grâce aux actions éligibles soutenues dans leurs projets et à d'autres actions hispano-françaises qui ont amélioré les réseaux de communication et la fourniture de services qui génèrent une plus grande et meilleure perméabilité de la zone de coopération.

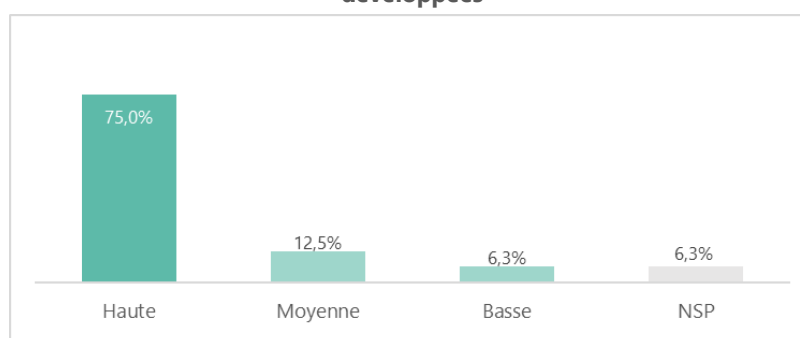
³¹ La mesure des indicateurs de résultat est réalisée à deux moments (annualité 2018 et 2023), conformément aux dispositions de l'annexe des indicateurs du POCTEFA, ainsi l'information disponible la plus récente correspond à 2018, et est celle incluse dans le dernier rapport annuel de mise en œuvre du Programme (2021).

³² Pour les indicateurs de résultats, la valeur de 2018 est indiquée, car il s'agit de la plus récente disponible.

6 des 11 projets soutenus dans le cadre de l'OS 8 contribuent à cet indicateur, et il convient de noter qu'ils prévoient de lancer ou d'améliorer 9 services de transport transfrontaliers, ce qui signifie que, si tous les résultats prévus sont atteints, la contribution dépassera l'objectif fixé pour le Programme. Cependant, au moment de cette évaluation, la contribution des projets à l'amélioration de l'offre de transport public pour les déplacements sur le territoire est modérée, ce qui est en accord avec les participants aux projets interrogés. 56,3% considèrent que leur projet n'a pas du tout ou peu contribué à l'amélioration de l'offre de services de transport public pour les déplacements sur le territoire.

La principale valeur ajoutée de la nouvelle offre de transport transfrontalier est sa complémentarité avec l'offre existante dans la zone de coopération, selon les organisations bénéficiaires interrogées.

Figure 22. Perception des partenaires sur la complémentarité des solutions de mobilité développées



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n= 16).

D'autre part, la contribution du Programme à la **production de connaissances** en soutenant le développement d'actions d'étude **sur la mobilité transfrontalière**, qui constituent la base du développement futur de solutions de mobilité plus durables, intermodales et respectueuses de l'environnement, peut être soulignée comme pertinente.

Bien que les données fournies par l'indicateur de productivité du Programme 4P2 "Etudes de transport durable pour les investissements pendant la période de programmation" indiquent un degré moyen de réalisation de l'objectif fixé pour la fin de la période, et que seulement 3 projets contribuent à cet indicateur, la revue documentaire et le processus d'enquête réalisé pour cette évaluation ont montré que l'activité dans ce domaine a été plus intense que ces valeurs ne l'indiquent.

Ainsi, 9 des 11 projets ont développé une sorte d'étude ou d'analyse, couvrant des questions telles que les besoins ou la demande de services de mobilité dans un contexte transfrontalier, les conditions juridiques pour la mise en œuvre de services de mobilité transfrontalière ou la faisabilité technique du développement d'infrastructures ou de services de mobilité, entre autres.

Tableau 16. Liste des études réalisées dans le cadre des projets, Axe 4, PI 7c, OS 8

Projet	Étude / analyse
BiciTransCat	<ul style="list-style-type: none"> • Études d'aménagement de la voie verte et projets de travaux techniques. • Étude pour la conception de nouvelles pistes cyclables et de services multimodaux. • Étude des impacts transfrontaliers et des habitudes et profil des utilisateurs.
Canfraneus II	<ul style="list-style-type: none"> • Étude de la sécurité réciproque des tunnels routiers et ferroviaires internationaux (Somport) et de leurs conditions d'exploitation. • Livre blanc : Les leviers d'optimisation du trafic sur la ligne Pau-Canfranc-Zaragoza.
ConnECT	<ul style="list-style-type: none"> • Étude des besoins de mobilité transfrontalière des travailleurs et des étudiants de l'ECT.
EDERBIDEA	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnostic des itinéraires cyclables existants dans les documents de planification. • Analyse de la cyclabilité du réseau routier.
E-MOBASK	<ul style="list-style-type: none"> • Étude technique fonctionnelle de l'interopérabilité. • Étude juridique sur l'interopérabilité. • Étude des tarifs à appliquer en matière d'interopérabilité. • Étude diagnostique de l'information des voyageurs transfrontaliers disponible dans la zone de Bayonne-San Sebastian. • Étude sur l'intégration d'autobus 100% électriques dans la flotte de San Sebastian et Bayonne.
SMARTMOB	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnostic transfrontalier sur la mobilité des travailleurs.
TRAILS	<ul style="list-style-type: none"> • Études de faisabilité technique et économique de nouveaux services transnationaux.
TRANSFERMUGA 2	<ul style="list-style-type: none"> • Étude sur la demande de services ferroviaires transfrontaliers. • Étude juridique sur les services ferroviaires transfrontaliers. • Étude de l'émergence d'un espace d'intermodalité transfrontalière.
TRANSFERMUGA-RREKIN	<ul style="list-style-type: none"> • Étude sur la billetterie transfrontalière. • Étude de l'offre de transport intégrée multimodale. • Étude sur la gouvernance de la liaison ferroviaire.

Source : Élaboration interne basée sur les informations de suivi et de contrôle du projet (SIGEFA, juillet 2022).

Au cours de cette période de programmation 2014-2020, 4 projets³³ ont contribué à l'indicateur 4P3 " Itinéraires cyclables créés ou améliorés ", qui mesure la contribution du Programme à la création de nouveaux itinéraires physiques de chemins et de pistes cyclables et voies cyclables à caractère transfrontalier, qui améliorent les communications entre les deux côtés de la frontière et avec Andorre, que ce soit pour les loisirs, le sport ou comme service quotidien pour les habitants des zones proches. Les investissements réalisés dans ce type d'infrastructures au cours de la période 2014-2020 ont permis de créer ou d'améliorer plus de 128 kilomètres de pistes cyclables, ce qui signifie que 84 % de la valeur cible établie par le Programme pour cet indicateur a été atteinte.

³³ BICIMUGI (EFA359/19), BiciTransCat (EFA156/16), EDERBIDEA (EFA117/15) et TRANS-GARONA (EFA127/16).

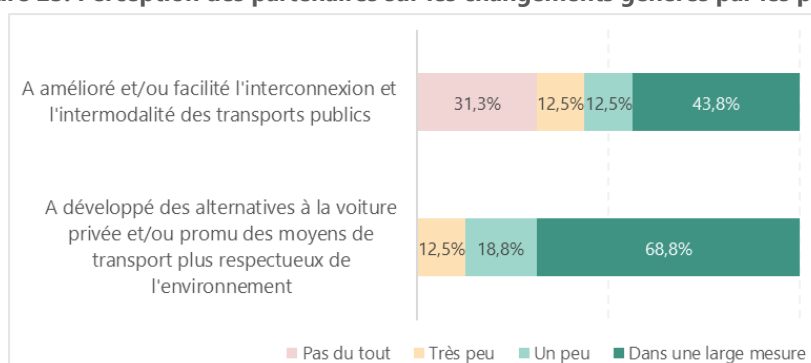
Le développement d'infrastructures facilitant les déplacements sur le territoire par des moyens alternatifs au véhicule privé, en particulier la bicyclette, peut être mis en évidence comme l'une des principales réalisations du Programme, à laquelle une partie importante des ressources disponibles pour cet Axe 4 a été allouée, avec un investissement de plus de 14 millions d'euros du FEDER et un coût total de plus de 22 millions d'euros.

Tant le volume de projets soutenus que les ressources financières allouées à cette question constituent en soi une amélioration par rapport à la précédente période de programmation 2007-2013, au cours de laquelle 2 projets axés sur l'amélioration et/ou la modernisation des voies vertes et des pistes cyclables ont été soutenus, pour un montant d'environ 9,5 millions d'euros.

Le **développement d'alternatives à la voiture privée et la promotion de l'utilisation de moyens de transport durables ont été soulignés** par les partenaires interrogés dans le cadre du processus d'évaluation comme l'une des principales réalisations des projets soutenus par l'OS 8. Ainsi, 87,5% considèrent que leurs projets ont contribué dans une large mesure ou quelque peu à cette question.

Les solutions et services de mobilité développés par les projets soutenus dans le cadre de l'OS 8 ont eu un impact positif sur **l'amélioration de l'interconnexion et de l'intermodalité des transports publics**. Un peu plus de la moitié des partenaires interrogés dans le cadre de ce processus d'évaluation (56,3%) se sont exprimées dans ce sens.

Figure 23. Perception des partenaires sur les changements générés par les projets



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n= 16).

Toutefois, la contribution globale des projets à la réduction de l'utilisation des transports privés au profit des moyens de transport publics dans la zone de coopération a été modeste. Les améliorations apportées grâce au développement des projets se sont concentrées sur la création de conditions susceptibles de rendre l'utilisation de transports plus durables plus attrayante pour la population, en offrant et en promouvant des outils et des services qui favorisent l'utilisation d'alternatives au véhicule privé, mais il s'agit d'actions à petite échelle avec une couverture géographique limitée, qui sont encore loin de parvenir à un changement notable dans le comportement et les habitudes de déplacement des citoyens. Les entités interrogées ont également exprimé leur point de vue dans ce sens.

La participation aux futurs projets d'agents ayant des compétences régionales dans le domaine des transports devient une question clé et essentielle afin de progresser dans l'amélioration de l'interconnexion et de l'intermodalité à plus grande échelle. L'engagement et l'intérêt manifestés par les administrations publiques compétentes dans le cadre des projets analysés dans cette évaluation, ainsi que la disponibilité de fonds européens pour renforcer les investissements dans la mobilité durable, sont deux éléments qui ont un potentiel important pour stimuler la continuité des projets et étendre les résultats obtenus.

Compte tenu de ce qui précède, l'atteinte des résultats du Programme en termes de développement d'infrastructures et de services facilitant les déplacements par des moyens de transport durables et alternatifs à la voiture individuelle peut être qualifiée de modérée.

Conformément à la logique d'intervention de l'OS 8 du Programme, la **réduction de la consommation d'énergie associée à la mobilité** et la **réduction de l'impact environnemental des déplacements** sont des effets liés aux résultats des projets attendus de la mise en œuvre des projets soutenus par POCTEFA.

















Globalement, on peut affirmer que les nouvelles solutions de mobilité mises en œuvre dans le cadre de l'OS8 consomment moins d'énergie, mais que leur contribution à la réduction de l'impact environnemental des déplacements est un peu plus modérée.

La plupart des alternatives à l'utilisation de véhicules privés promues par les projets analysés consomment moins d'énergie et sont moins nombreuses, bien qu'elles soient axées sur des transports à caractère plus récréatif liés au tourisme et moins orientés vers les déplacements quotidiens. Les partenaires interrogés dans le cadre du processus d'évaluation déclarent pour la plupart (81,3%) que les solutions qu'elles ont mises en œuvre consomment moins d'énergie.

Le bilan en termes de réduction de la consommation d'énergie est un peu moins positif dans le cas d'autres solutions développées ou promues, telles que celles liées au transport par bus. Les projets E-MOBASK et SMARTMOB, par exemple, ont contribué à réduire l'impact environnemental de ce type de transport en menant des actions à petite échelle pour remplacer des véhicules diesel par des véhicules électriques, en intégrant des systèmes *start-stop* dans une partie de la flotte d'autobus urbains diesel ou en mettant en œuvre des systèmes efficaces d'aide à la conduite. Dans le cas du projet ConnECT, cependant, la contribution est moins évidente. Le mode de transport motorisé n'est pas moins polluant en soi, mais on peut considérer qu'il contribue à réduire l'impact environnemental dans le sens où, bien que le moyen de transport utilisé reste polluant, il permet de regrouper les déplacements en réduisant le volume du trafic des véhicules privés.

Les solutions développées pour promouvoir et/ou faciliter l'utilisation des trains, tant pour le transport de passagers que de marchandises, se distinguent par l'amélioration de leurs performances environnementales. C'est le cas, par exemple, du projet TRAILS, qui a réussi à apporter une contribution quantifiable à la réduction de l'impact environnemental lié au transport de marchandises sur l'Axe transfrontalier Catalogne-Occitanie (passage frontalier du Perthus), en réduisant l'émission de 187 100 tonnes de CO₂ et la circulation de 161 700 camions.

Tableau 17. Performance environnementale des solutions de mobilité développées

Projet	Solution développée	Consommation d'énergie	Réduction de l'impact environnemental
BICIMUGI	Création d'une piste cyclable ³⁴		
BiciTransCat	Nouvel axe intermodal (vélo et transport public) relié à la route EuroVelo 8, à la route Pirinexus et aux voies vertes et stations de transport public de Gérone.		
ConnECT	Nouveau réseau transfrontalier de bus interurbains avec 5 nouvelles lignes		
EDERBIDEA	Structuration d'itinéraires sécurisés de voies vertes et de véloroutes, intégrés dans l'offre de mobilité territoriale.		
E-MOBASK	Solutions de paiement sans contact et d'efficacité énergétique pour les bus urbains		
SMARTMOB	Mise en service de lignes de bus urbains électriques		
TRAILS	Nouveau service de fret transnational		
TRANS-GARONA	Piste cyclable transfrontalière		

Légende :

Niveau de consommation d'énergie  Haut  Moyen  Faible

Contribution à la réduction de l'impact environnemental  Haute  Moyenne  Basse

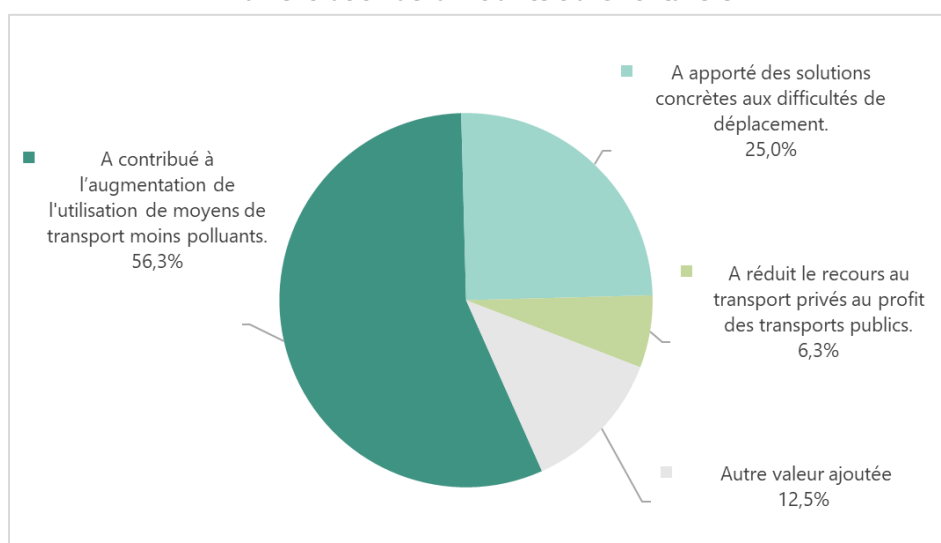
Source : Élaboration interne basée sur les rapports de mise en œuvre opérationnelle et les livrables du projet (SIGEFA, juillet 2022).

Dans le même ordre d'idées, les partenaires interrogées dans le cadre du processus d'évaluation ont déclaré que la principale valeur ajoutée de leurs projets était le fait qu'ils avaient permis d'accroître l'utilisation de moyens de transport moins polluants.

La connexion entre les pistes cyclables en Espagne et en France ou le transfert modal dans le transport de marchandises sont d'autres valeurs ajoutées mises en avant par les promoteurs de certains projets.

³⁴ Ceci n'a pas pu être vérifié sur la base des données d'indicateurs les plus récentes et de la documentation générée par le projet.

Figure 24. Perception des partenaires sur la principale contribution de leurs projets à l'amélioration de la mobilité transfrontalière



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n= 16).

Comme mentionné au début de cette section, l'équipe d'évaluation s'est attachée à déterminer non seulement si des services et des solutions de mobilité durable à faible impact environnemental ont été mis en œuvre, mais aussi s'ils sont utilisés et s'ils contribuent à fluidifier le trafic sur les principaux axes transfrontaliers, conformément aux résultats attendus par le Programme.

L'analyse des indicateurs liés à la réalisation de l'objectif spécifique permet de faire une approximation de la première des questions, liée à l'**utilisation des infrastructures et des services développés**.

Selon le système de suivi du Programme, chaque projet doit inclure un ensemble d'indicateurs de résultats, qui peuvent être les siens ou ceux du Programme. Les projets de mobilité durable doivent, dans tous les cas, contribuer à au moins un des indicateurs de résultat définis par POCTEFA, de sorte que la réalisation des résultats conjoints dans le cadre de l'OS 8 puisse être mesurée par l'agrégation des valeurs des indicateurs fournis par chaque projet.

Ces indicateurs sont destinés à mesurer l'impact des projets sur le territoire. Dans le cas des actions liées à la priorité d'investissement 7c, OS 8, elles sont spécifiées dans les indicateurs de résultat 4R1 : "Utilisateurs des services de transport transfrontaliers" et 4R2 : "Nombre de liaisons de transport durables transfrontalières améliorées et étendues".

L'indicateur de résultat 4R1 mesure la contribution du Programme à l'amélioration des conditions pour les voyageurs transfrontaliers, en agissant par le biais des infrastructures (nouvelles ou améliorées) et de l'augmentation de l'offre de services de transport transfrontaliers. Il fournit des données sur l'évolution du nombre de voyageurs transfrontaliers comptabilisés grâce aux opérations financées par le Programme, fournissant ainsi des informations sur l'utilisation des infrastructures et des services mis en place ou améliorés.

L'indicateur 4R2, qui mesure le nombre de liaisons routières, ferroviaires ou aériennes transfrontalières qui ont été créées, améliorées ou étendues et soutenues par le Programme directement et indirectement³⁵, a été utilisé précédemment dans ce rapport pour analyser les résultats en termes d'amélioration de l'offre publique de transport durable par la mise en œuvre de nouvelles solutions de déplacement.

Étant donné que la mesure des indicateurs de résultat est effectuée à deux moments (annualité 2018 et 2023), conformément aux dispositions de l'annexe sur les indicateurs du POCTEFA³⁶, l'information disponible la plus récente correspond à 2018, et est celle contenue dans le dernier rapport annuel d'exécution du Programme (2021). Aucun progrès n'a été réalisé pour l'indicateur 4R1, car sa valeur sera quantifiée lorsque la mesure finale des indicateurs de résultat sera effectuée.

Il n'est donc pas possible à ce stade d'évaluer l'efficacité du Programme en termes de niveau d'utilisation des services et infrastructures de mobilité mis en place sur la base des informations fournies par l'indicateur de résultat 4R1³⁷.

Tableau 18. Synthèse de l'état d'avancement de l'indicateur de résultat 4R1 de l'Axe 4, PI 7c, OS 8

N°	Indicateur	Unité de mesure	Ligne de base	Valeur cible 2023	Valeur 2018	Degré de réalisation
4R1	Utilisateurs de services de transport transfrontaliers	Nombre de voyageurs	4.445	4.890	4.445	Non applicable

Source : Élaboration interne basée sur le rapport annuel de mise en œuvre (2021). POCTEFA 2014-2020.

L'évaluation de l'utilisation des services et infrastructures développés doit donc se baser sur d'autres éléments qui complètent les informations fournies par les données les plus récentes disponibles des indicateurs de résultats du Programme.

En ce qui concerne l'utilisation des solutions de mobilité mises en œuvre par les projets analysés, il convient de souligner leur grande utilité pour les utilisateurs, selon l'opinion majoritaire des partenaires interrogées dans le cadre du processus d'évaluation (81,3%). Ils sont également majoritaires (62,5%) à indiquer qu'ils sont utilisés comme prévu.

Parmi les principaux éléments utiles apportés par les projets analysés, se détachent des questions telles que le développement de services complémentaires pour faciliter l'utilisation des transports publics, pour fournir de meilleures informations au voyageur afin de faciliter l'utilisation des transports publics, ou pour rendre les services existants plus faciles à interpréter.

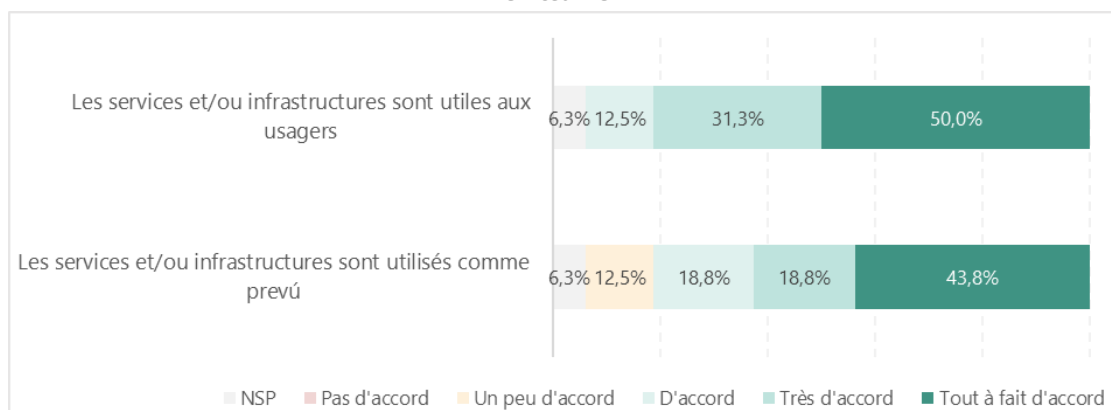
³⁵ Grâce aux actions éligibles soutenues dans leurs projets et à d'autres actions hispano-françaises qui ont amélioré les réseaux de communication et la fourniture de services qui génèrent une plus grande et meilleure perméabilité de la zone de coopération.

³⁶ Annexe 4a du Programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA) 2014-2020 (version 2.2. approuvée le 17.08.2016).

³⁷ En outre, il convient de noter que la définition de l'indicateur ne comporte pas de référence temporelle pour l'unité de mesure (quotidienne, mensuelle, annuelle, cumulée), ce qui rend son analyse difficile.

Toutefois, il convient de noter que l'appréciation que l'équipe d'évaluation peut faire est limitée par le manque d'informations et de données accessibles sur l'utilisation, l'utilité ou la fréquentation des services. Il est courant que les projets déclarent qu'ils suivront ces questions, mais aucune information n'est actuellement disponible, dans de nombreux cas parce qu'il ne s'est pas écoulé suffisamment de temps depuis que les services ou les infrastructures ont été mis en place.

Figure 25. Perception des partenaires sur l'utilisation et l'utilité des solutions de mobilité mises en œuvre





Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n= 16).

Les visites de terrain effectuées dans le cadre de cette évaluation sur 2 des projets analysés sous l'OS 8 ont permis de vérifier que les services mis en place sont utilisés par la population bénéficiaire.

Les tableaux suivants résument les principaux résultats des visites sur le terrain.

Tableau 19. Fiche de synthèse des visites de terrain, projet ConnECT

<p>PROJET CONNECT</p>	
<p>Date et lieu de la visite</p> <p>Solution de mobilité mise en service</p> <p>Utilité et utilisation du service</p>	<p>1er et 2 juin 2022 (Puigcerdà, Catalogne).</p> <p>De nouvelles lignes de bus pour promouvoir la mobilité dans l'espace transfrontalier catalane.</p> <p>Les 5 lignes transfrontalières créées par le projet sont et resteront actives. C'est le principal changement généré, offrant un nouveau service de mobilité aux populations des deux côtés de la frontière et au territoire.</p> <p>Les 5 lignes créées fonctionnent conformément aux horaires prévus.</p> <p>L'utilisation est faible pour le moment, mais son utilité est reconnue. Au cours de la visite, une famille a utilisé le bus à l'aller pour accéder à un supermarché (le chauffeur confirme qu'il s'agit de l'un des arrêts les plus fréquentés), et au retour, un passager a utilisé le service, montrant qu'il le connaissait, identifiant la nécessité d'ajouter des arrêts et d'adapter les horaires.</p>
<p>Principales conclusions</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un service utile est à la disposition de la population qui, pour la première fois, facilite l'accès par les transports publics à l'hôpital transfrontalier de Cerdagne. • Il n'existe pas encore de données sur le volume ou le profil des utilisateurs, mais on estime qu'il sera utilisé principalement par ceux qui ne disposent pas d'un véhicule privé ou par les visiteurs pour accéder aux stations de ski. • Le service est assuré sans interruption à la frontière et les équipements sont maintenus dans un état adéquat (arrêts et bus). • Le service est signalé aux arrêts et les informations facilitant son utilisation sont visibles et accessibles (horaires et itinéraires). Les chauffeurs peuvent communiquer en français et en espagnol, et sont munis d'un guide de conversation. • Bien que le service réponde aux besoins de la population et du territoire, il est en phase de maturation et il sera nécessaire d'étudier de nouvelles lignes, des arrêts et une meilleure adaptation des horaires.
<p>Galerie d'images</p>	

Source : Élaboration interne.

Tableau 20. Fiche de synthèse des visites de terrain, projet E-MOBASK

<p>PROJET E-MOBASK</p>	
<p>Date et lieu de la visite</p> <p>Solution de mobilité mise en service</p> <p>Utilité et utilisation du service</p>	<p>27 mai 2022 (Saint-Sébastien, Pays Basque).</p> <p>Solutions de paiement sans contact et d'efficacité énergétique pour les bus urbains.</p> <p>Les services mis en place sont utilisés par les usagers réguliers des transports publics par bus de Saint-Sébastien et de Bayonne, ainsi que par les visiteurs de ces villes qui utilisent le bus urbain. Les conducteurs utilisent le système de conduite efficace et de lutte contre la fraude (Ekobus), qui s'avère utile pour améliorer la ponctualité et réduire la consommation d'énergie.</p> <p>Il n'existe pas d'informations spécifiques sur l'évaluation des solutions développées, mais les enquêtes annuelles de satisfaction des usagers du service de bus de la ville de San Sebastian montrent une amélioration progressive de l'évaluation du service, y compris du système de paiement. Dans les bus de la ville de Saint-Sébastien, 2 000 personnes par jour utilisent le système de paiement par carte de crédit ou de débit.</p> <p>La visite a eu lieu sur une ligne à faible taux d'occupation (principalement des femmes et des enfants), où tous les paiements ont été effectués par carte de transport.</p>
<p>Principales conclusions</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Au moment de la visite, les cartes de transport interoperables, qui devaient être lancées en septembre 2022, n'avaient pas encore été lancées. • Le système de paiement par carte de crédit sans contact est disponible, accessible, facile à utiliser et compréhensible. Il fonctionne bien, même pour le paiement par téléphone portable. • Le système de conduite efficace et anti-chevauchement est accessible au conducteur, visible (situé en pleine vue devant le poste de conduite) et d'utilisation intuitive. • Des informations pour les passagers en 4 langues sont disponibles sur les lignes les plus utilisées par les visiteurs étrangers (sur les écrans TFT à l'intérieur des bus et via le système audio des bus).
<p>Galerie d'images</p>	

Source : Élaboration interne.

Outre l'évaluation de l'utilisation des solutions de mobilité mises en œuvre dans le cadre des projets soutenus par l'OS 8, la contribution du Programme à la **fluidité du trafic sur les principaux axes transfrontaliers** a également été analysée. Dans l'ensemble, l'équipe d'évaluation estime que cette contribution est modeste.

Une première approche de cette question a été faite sur la base des données disponibles sur le trafic routier sur les principaux axes de liaison transfrontaliers, qui a été complétée par la prise en compte des avis des différents acteurs impliqués dans ce processus d'évaluation.

Il existe au total 27 liaisons routières entre l'Espagne et la France à travers les Pyrénées (dont l'une relie les deux pays en traversant la Principauté d'Andorre) et 6 lignes ferroviaires traversant la frontière franco-espagnole, de différentes catégories.

Les principales liaisons routières sont les autoroutes côtières (l'AP-7/A9 sur la côte méditerranéenne et l'AP-8/A63 sur la côte atlantique), qui transportent 39,90 % du trafic transfrontalier de passagers et 90,7 % du trafic de marchandises, tandis qu'une grande partie du transport ferroviaire de passagers et de marchandises à travers la frontière s'effectue via les lignes internationales d'Irún, le tunnel d'El Pertús ou Portbou.

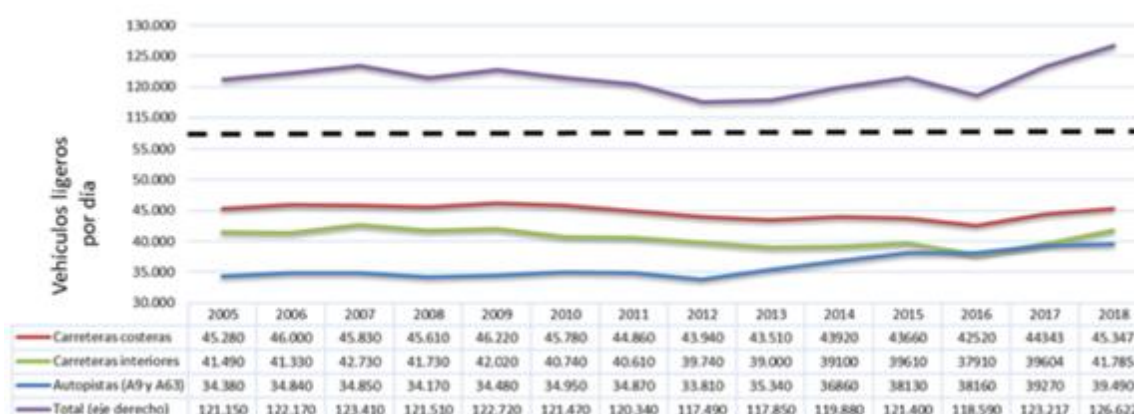
Selon les données les plus récentes publiées par l'Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées³⁸, le nombre moyen de véhicules légers traversant chaque jour la frontière franco-espagnole était de 126 622 en 2018, dont 31,19 % étaient concentrés sur deux autoroutes (AP-7/A9 sur la côte méditerranéenne et AP-8/A63 sur la côte atlantique), 35,81 % sur les autres routes côtières et 33 % sur les routes intérieures.

Globalement entre 2005 et 2018, le trafic de passagers traversant la frontière franco-espagnole par la route a augmenté de 4,52%. Le trafic sur toutes les autres connexions a montré une tendance à la baisse entre 2015 et 2016 mais a connu une tendance à la hausse en 2017 et 2018.

Dans le cas d'Andorre, l'entrée de véhicules légers par les frontières franco-andorranes et hispano-andorranes montre également une tendance à la hausse ces dernières années, qui ne s'interrompt qu'en 2020 en raison des restrictions de mobilité imposées par la COVID-19.

³⁸ Supplément au document n° 9 (mars 2022), avec des chiffres clés actualisés pour l'année 2018.

Figure 26. Évolution de l'intensité journalière moyenne annuelle des véhicules légers dans l'ensemble des Pyrénées, 2005-2018 (V. L. /jour)



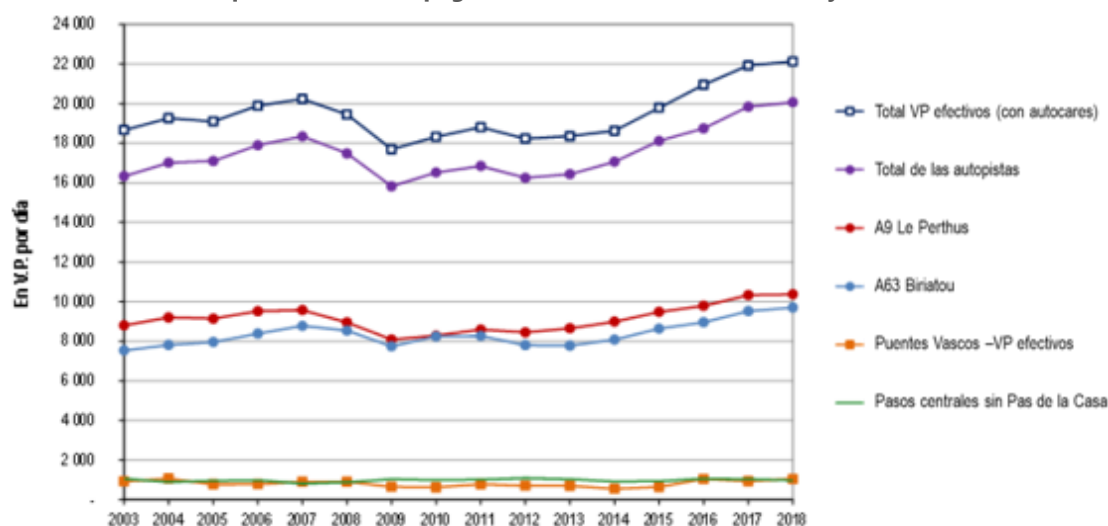
Source : Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées.

En ce qui concerne le trafic de poids lourds, 10 postes frontaliers entre l'Espagne et la France sont susceptibles de connaître le plus fort trafic international de marchandises en 2018, y compris les deux autoroutes côtières, comme c'est le cas pour le trafic de passagers.

Le trafic effectif de poids lourds (avec les bus) sur les autoroutes transfrontalières de la zone POCTEFA est en constante augmentation depuis 2012, atteignant une hausse de 23,5 % entre 2012 et 2018.

Les postes-frontières andorrans ont toutefois connu une réduction du trafic de poids lourds ces dernières années (2016-2020), mais ont connu une reprise du trafic en 2021 pour atteindre des niveaux plus élevés qu'en 2017.

Figure 27. Évolution du DMI annuel des véhicules lourds aux points frontaliers les plus fréquentés entre l'Espagne et la France, 2001-2018 (V.L./jour)



Source : Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées.

Cette tendance à l'augmentation du trafic routier transfrontalier (tant pour les passagers que pour les marchandises) se traduit par un engorgement croissant des principaux postes frontaliers et par l'absence d'amélioration de la fluidité du trafic sur les axes de liaison franco-espagnols, qui absorbent le plus gros volume de trafic routier. Les changements observés à cet égard sont contraires aux attentes, avec une aggravation de la situation.

La contribution du Programme à cet égard est étroitement liée à la capacité des projets à mobiliser en faveur d'un transfert modal dans les transports, tant de passagers que de marchandises. Le processus d'évaluation a montré qu'un tel changement structurel n'a pas encore eu lieu et qu'il est dans une certaine mesure au-delà de la capacité d'influence du Programme.

Les bénéficiaires des projets de l'OS8 ont également exprimé la même opinion, la plupart d'entre eux (68,8%) déclarant que la contribution de leurs projets à l'augmentation de la fluidité du trafic sur les principaux axes transfrontaliers était peu ou pas pertinente.

En ce qui concerne les projets spécifiques qui ont pu avoir un impact sur cette question, le projet CANFRANEUS peut être distingué comme l'un de ceux qui ont été alignés sur l'objectif de mettre en œuvre des solutions pour décongestionner le trafic sur les axes transfrontaliers, tels que l'Axe Pau-Zaragoza, mais à son achèvement, il n'a pas généré de résultats tangibles en termes de réduction du trafic, étant donné que ses réalisations sont axées sur des études et des analyses préalables à la réouverture de la ligne ferroviaire qui devrait relier Pau, en France, à Canfranc et Saragosse, en Espagne, dans le futur.

- **Développement de l'offre de voyages en réseau du territoire.**

Comme indiqué précédemment dans ce rapport, l'amélioration de l'offre de services de transport public a été principalement limitée aux zones où les projets ont été développés. On constate également que les zones où l'amélioration de l'offre de services et de services de mobilité durable a été la plus importante sont celles où la demande de ce type de services est la plus forte (zones est et ouest de l'espace de coopération), tandis que d'autres zones territoriales où les limitations à la mobilité sont importantes et où l'offre de services de connexion et de transport durable est moindre (comme la zone centrale, par exemple), ont été moins couvertes par le Programme. Les solutions développées dans la partie la plus centrale de l'espace transfrontalier (projets CANFRANEUS II et Trans-Garonne) n'ont pas eu un impact significatif en termes d'amélioration des connexions du réseau.

La contribution du Programme à la couverture des déficits de l'offre de services pour les déplacements durables a été discrète dans les zones de l'espace POCTEFA présentant les plus grands besoins en la matière. Les partenaires consultées dans le cadre de ce processus d'évaluation se sont exprimées dans le même sens.

Figure 28. Localisation des solutions de voyage en réseau récemment mises en œuvre



Source : Élaboration interne basée sur les informations de suivi et de contrôle du projet (SIGEFA, juillet 2022).

Ainsi, la contribution du Programme au **développement de l'offre de voyage en réseau sur le territoire transfrontalier** peut être qualifiée de modérée, puisque l'intervention s'est faite à travers des projets qui ont développé des actions isolées et avec peu de connexion entre elles et avec le réseau d'infrastructures existantes sur le territoire.

Parmi l'ensemble des projets soutenus par le Programme dans le cadre de l'OS8, ceux qui se sont concentrés sur le développement de pistes cyclables sont ceux qui ont contribué à étendre le réseau de mobilité durable de manière plus tangible, en couvrant les déficits dans l'offre de mobilité cycliste dans des points spécifiques de la zone POCTEFA.

Le projet BICITRANSCAT peut être mentionné comme un exemple positif de contribution à l'extension du réseau d'infrastructures par l'interconnexion avec les solutions existantes, en développant un itinéraire cyclable connecté avec l'itinéraire cyclable transfrontalier Pirinexus, ainsi qu'avec les itinéraires d'autres services de transport public (principalement le train), étendant le réseau pour le vélo sur le territoire et facilitant l'interconnexion et l'intermodalité. Le projet TRANS-GARONA a également permis de prolonger et de connecter des itinéraires cyclables existants (réseau du Val d'Aran et véloroute de la Garonne entre Chaum et Marquefave) en créant un tronçon transfrontalier.

En termes d'approche, le projet CANFRANEUS II peut également être considéré comme un exemple positif, étant donné qu'il vise à promouvoir le développement de solutions qui structurent et structurent le territoire en améliorant l'offre de transport, ce qui est particulièrement important dans la zone, où il y a un manque d'infrastructures de communication. Cependant, bien qu'il s'agisse d'un projet très pertinent, il n'a pas généré à son terme de résultats tangibles en termes d'amélioration des déplacements et de consolidation du réseau de transport, étant donné que ses réalisations se concentrent sur l'étude et l'analyse des enjeux qu'impliquerait une future réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Zaragoza et des leviers d'action pour optimiser le trafic sur cette ligne.

Enfin, il faut noter qu'un effet supplémentaire des projets analysés est la sensibilisation au niveau local, en suscitant un intérêt au niveau communal pour la continuité des actions qui facilitent des déplacements plus durables sur le territoire, grâce à l'implication des autorités locales dans les partenariats et les actions de sensibilisation menées dans le cadre des projets.

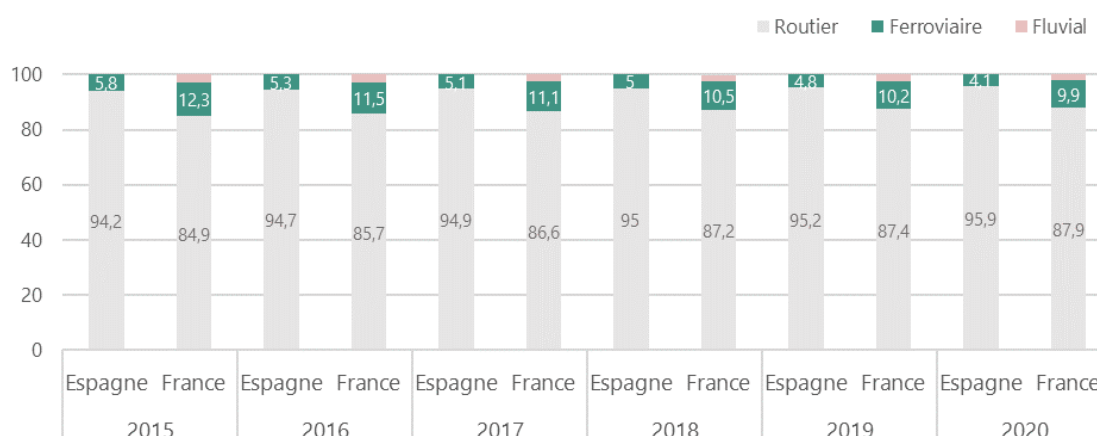
- **Transfert modal du transport de marchandises**

Selon la logique d'intervention de l'OS 8 du Programme, la **réduction du transport routier de marchandises** est un effet lié aux résultats attendus de la mise en œuvre des projets soutenus par le POCTEFA.

L'évaluation de l'impact du Programme sur la réduction du transport routier de marchandises a été réalisée sur la base de données statistiques sur la répartition modale du transport de marchandises dans la zone POCTEFA, et en tenant compte à la fois des réalisations et des résultats des projets de l'OS 8 et des perceptions des principaux acteurs impliqués dans leur développement.

Dans le contexte national espagnol et français, et en termes globaux, on peut observer que l'importance du transport ferroviaire de marchandises montre une légère tendance à la baisse par rapport aux autres modes de transport terrestre et fluvial.

Figure 29. Évolution de la répartition modale du transport de marchandises en Espagne et en France, 2015-2020 (% Tkm)



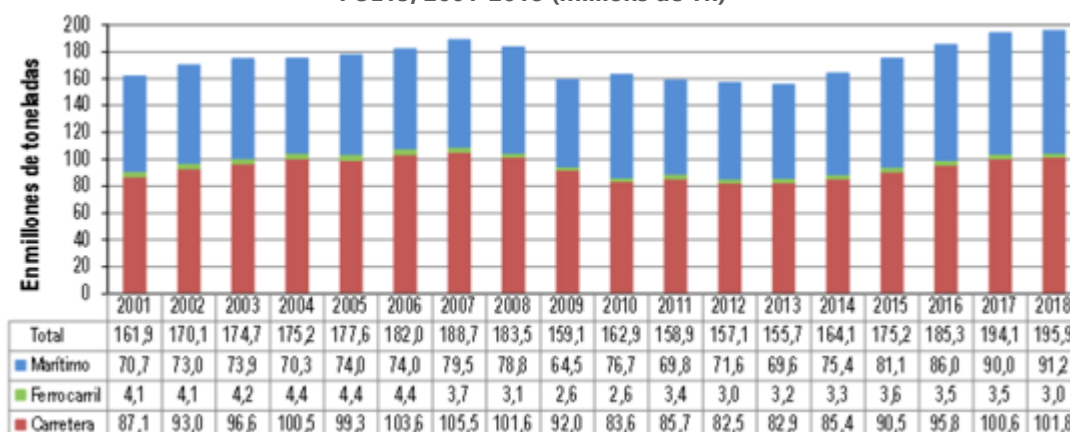
Source : Eurostat : Eurostat.

Les données générales sur la répartition modale du transport de marchandises en Espagne montrent que l'importance du rail en tant que moyen de transport national a diminué au cours des cinq dernières années, mais que sa pertinence se maintient dans le cas du transport international de marchandises, dont une partie importante est réalisée via la liaison frontalière Figueres-Perpignan située dans la zone POCTEFA. L'évolution de la répartition modale du transport intérieur de marchandises montre une évolution similaire pour l'ensemble de la France³⁹.

Si l'on considère les données les plus récentes sur le transport de marchandises dans l'espace transfrontalier publiées par l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées⁴⁰, le transport maritime et routier de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE15 a progressé de 29 % et 17 % respectivement entre 2001 et 2018, tandis que le transport ferroviaire a réduit le volume de marchandises transportées de 28 %.

En termes de part modale, entre 2001 et 2018, le transport maritime a augmenté de 43,7% à 46,5% au détriment de la route et du rail dont les parts ont diminué respectivement de 53,8% à 51,9% et de 2,5% à 1,5%.

Figure 30. Évolution du transport de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE15, 2001-2018 (millions de Tn)



Source : Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées.

Si l'on considère les échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'UE-15 à l'exclusion de la France, le transport ferroviaire affiche également une baisse du volume de fret, tant entre les deux dernières années pour lesquelles des données sont disponibles (baisse de 16,7 % entre 2017 et 2018) que sur une période plus longue (baisse de 46 % entre 2001 et 2018).

Ces données doivent toutefois être prises comme référence et il faut garder à l'esprit qu'elles se rapportent à une période où il y avait peu de projets POCTEFA susceptibles de produire des résultats et d'avoir un impact sur un changement de la répartition modale du transport de marchandises.

³⁹ Aucune donnée n'est disponible sur la répartition modale du transport de marchandises en Andorre.

⁴⁰ Supplément au document n° 9 (mars 2022), avec des chiffres clés actualisés pour l'année 2018.

En ce qui concerne le transport routier de marchandises, dans le cas de l'Espagne dans son ensemble, l'année 2020 a fait exception à la tendance des six dernières années, au cours desquelles on a observé une croissance continue des trois principales variables utilisées pour analyser le trafic routier de marchandises (opérations, tonnes et tonnes-kilomètres). La crise du COVID-19 a interrompu un cycle de croissance du transport routier de marchandises. La tendance est similaire pour la France, avec une tendance globale à la hausse du volume de marchandises transportées par la route, bien qu'il y ait eu quelques périodes de baisse (2018-2020). Aucune donnée n'est disponible pour analyser cette variable pour Andorre.

Les données de l'Observatoire franco-espagnol du trafic dans les Pyrénées (pour la période de 2001 à 2018) montrent également la tendance croissante du transport routier de marchandises aux frontières franco-espagnoles, tant en termes de trafic de poids lourds que de charge moyenne transportée.

La tendance contextuelle est donc contraire au résultat attendu par le Programme, avec une importance croissante du transport routier pour le fret et aucune évolution majeure vers d'autres modes de transport.

À cet égard, il convient de noter que seul un projet (le projet TRAILS) aborde de manière centralisée les activités ayant un impact potentiel sur la réduction du transport routier de marchandises, ce qui montre la capacité limitée du POCTEFA 2014-2020 à influencer cette question. Le projet CANFRANEUS II a également travaillé dans ce domaine, mais au niveau des études préliminaires, et sans impact direct encore sur le transfert modal du transport de marchandises vers le rail.

Ceci explique les avis recueillis lors des enquêtes auprès des bénéficiaires des projets de l'OS8, qui indiquent que la majorité (68,8%) des bénéficiaires considèrent que la contribution de leurs projets à la réduction du pourcentage de marchandises transportées par route en faveur d'autres modes de transport n'a pas été significative.

À cet égard, il convient également de noter que les initiatives qui peuvent être entreprises dans le cadre du Programme se heurtent à des obstacles tels que le manque de coordination transfrontalière sur des questions qui ne dépendent pas des acteurs impliqués dans ce type de projet (opérateurs ferroviaires non compétitifs ou infrastructures non compatibles), ainsi que les barrières juridiques et administratives entre les pays ou la nécessité d'entreprendre des investissements importants qui dépassent le cadre d'un programme ayant la dimension financière du POCTEFA.

Toutefois, certains résultats du seul projet ayant un impact pertinent sur cette question peuvent être soulignés, comme sa contribution à la réduction du trafic de 161 700 camions ou à la réduction de 187 100 tonnes de CO₂ associées au transport routier de marchandises. Il peut être considéré comme un bon exemple d'initiative alignée sur les objectifs du Programme et contribuant clairement à leur réalisation, bien que le changement soit limité au territoire dans lequel le projet a été développé et que des résultats dans ce sens soient encore loin d'être atteints pour l'ensemble de la zone POCTEFA.

4.3 Réalisation des résultats et impact des projets visant à améliorer l'accès aux services (OS 10)

L'évaluation de l'efficacité du Programme à travers l'atteinte des résultats des projets d'accès aux services, comme dans le cas des projets de mobilité, ne peut être réalisée sans tenir compte du fait que l'intervention a été développée depuis le début de 2020 dans le contexte d'une situation d'urgence sanitaire due à la pandémie COVID-19, qui a eu un impact particulier sur les projets de coopération en raison des limitations imposées à la mobilité des personnes.

Bien que les projets soutenus dans le cadre de l'objectif stratégique 10 soient tous achevés, comme indiqué au chapitre 3.3 du présent rapport, il convient de noter que nombre d'entre eux étaient encore en cours de mise en œuvre au moment où la situation de crise sanitaire a commencé (13 projets sur 15).

L'impact sur la mise en œuvre des projets a été notoire, comme l'ont souligné pratiquement toutes les organisations chefs de file interrogées au cours du processus d'évaluation et les participants au groupe de discussion. L'émergence de COVID-19 et le maintien des restrictions à la mobilité et à l'organisation d'actions en face à face sur une longue période ont constitué un obstacle majeur au développement des activités conformément à leur conception initiale et, par conséquent, à l'obtention des résultats escomptés. Les projets les plus touchés ont dû adapter leur planification et parfois leur conception à la situation de pandémie.

Selon la logique d'intervention définie par le Programme, suite au développement des projets de la PI 9a, OS 10, certains résultats liés à la **mise en œuvre d'un système d'infrastructures et de services sanitaires, culturels et récréatifs** sont attendus. L'analyse de la contribution du Programme à la mise en œuvre d'un tel système au niveau transfrontalier a été réalisée en considérant les réalisations des projets soutenus par rapport aux résultats attendus suivants :

- L'entretien ou le développement des services communs.
- Améliorer l'équilibre de l'offre de services sur le territoire.

Cette section analyse également l'impact des projets du OS 10, en évaluant leur contribution à la réalisation des effets attendus de l'intervention du Programme en ce qui concerne **l'amélioration des conditions de vie et du niveau d'inclusion sociale** de la population vulnérable dans la zone POCTEFA.

- **Atteinte des résultats : contribution à la mise en place d'un système d'infrastructures et de services sanitaires, sociaux et culturels.**

La logique d'intervention définie par le Programme établit que, comme conséquence du développement des projets, on attend des résultats liés à la mise en place d'un système d'infrastructures et de services de santé, de culture et de loisirs à travers le maintien ou le développement de nouveaux services, en équilibrant l'offre existante sur le territoire et en la rendant plus accessible.

Cette section comprend les conclusions de l'équipe d'évaluation concernant à la fois le développement ou l'amélioration de nouvelles infrastructures ou services et leur capacité à couvrir les déficits d'approvisionnement du territoire.

Comme indiqué précédemment dans la section 3.3. de ce rapport, les projets soutenus dans le cadre de l'OS 10 ont principalement développé des actions visant à renforcer l'inclusion sociale et à améliorer l'accès aux services de proximité, tandis que la mise en œuvre et la gestion conjointe des infrastructures sociales et sanitaires ont été abordées dans une bien moindre mesure par les projets soutenus par POCTEFA dans le cadre de cet OS.

Tableau 21. Types d'actions menées, Axe 5, PI 9a, projets OS 10

Projet	Types d'actions		Profil des participants	Secteurs visés
	Infrastructure	Améliorer les services		
ANETO		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Les autorités publiques locales, nationales et régionales. • Parties prenantes, ONG. 	Santé
APTITUDE		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Centres hospitaliers. • Centres de recherche. • Services de soins de santé publics. 	Santé
ARTIS		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Les autorités publiques locales et régionales. • Les gestionnaires d'espaces culturels. 	Culture / loisirs
BERTAN		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Autorités publiques locales • Agences de développement territorial. 	Santé
CAPAS-Cité - CAPAS-C	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Universités. • Les autorités publiques locales. 	Santé
EGAL-URG		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Centres hospitaliers. • Centres de recherche. • Services publics d'urgence. 	Santé
EKIN		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Établissements d'enseignement. • Parties prenantes, ONG. 	Culture / loisirs
JACOB@CCESS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Les autorités publiques locales. • Parties prenantes, ONG. 	Culture / loisirs
Limitis Forum		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Les autorités publiques locales. • Universités. • Parties prenantes, ONG. 	Action sociale
MIGAP		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Les autorités publiques locales et régionales. • Universités et centres d'enseignement/de formation. • Parties prenantes, ONG. • Les PME. 	Éducation
OPTIMAGE		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Centres hospitaliers. • Centres de recherche. • Services de soins de santé publics. 	Santé
PPC	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • GECT. • Parties prenantes, ONG. 	Santé
PREVENTION_OH		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Les autorités publiques régionales. • Parties prenantes, ONG. 	Santé
PYRHEQUAL		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Parties prenantes, ONG. 	Santé
SAREA		<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Universités et centres d'enseignement/de formation. 	Action sociale

Source : Élaboration interne basée sur les informations de suivi et de contrôle du projet (SIGEFA, juillet 2022).

Plus spécifiquement, l'intervention a permis de générer des dynamiques de collaboration et de prestation de services coopératifs à travers des actions centrées sur l'**amélioration des services aux populations vulnérables** dans les domaines de la santé, de la culture et des loisirs.

En ce qui concerne le **profil des entités participant** à ces projets, et comme indiqué dans l'analyse de la section 3.4. de ce rapport, l'importance des organisations et des groupes d'intérêt dans la mise en œuvre de l'OS 10 ressort, conformément à l'orientation thématique plus sociale des projets mis en œuvre (ils représentent presque la moitié des partenaires de l'OS 10, 43%).



CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES PORTEURS DE PROJETS, PI 9, SO 10

- ▶ Profil de la majorité : principalement celui d'une **entité publique**. Grande pertinence des organisations **autres que les autorités publiques** (groupes d'intérêt, ONG, fournisseurs de services publics et d'infrastructures, centres d'éducation publique, etc.) Il s'agit d'un trait caractéristique de cet OS, différent des autres OS du Programme.
- ▶ Présence dans les partenariats d'entités aux **compétences complémentaires** : autorités publiques régionales et locales, universités/centres de formation et entités publiques gérant des infrastructures et des services de santé.
- ▶ Participation à un **groupement européen de coopération territoriale** (GECT), très pertinent pour développer et soutenir des interventions dans le cadre d'approches conjointes.
- ▶ Un rôle prépondérant pour les **entités privées**, bien que la direction des projets corresponde clairement dans une plus large mesure à des entités de nature publique.
- ▶ Une participation beaucoup plus importante des **entités espagnoles** (près de 6 partenaires sur 10 sont espagnoles). Présence résiduelle d'entités andorranes.
- ▶ Entités réparties sur l'ensemble de l'espace de coopération, mais avec une **concentration** particulière dans les régions NUTS 2 de **Nouvelle Aquitaine et d'Aragon**.
- ▶ La partie la plus intérieure de la zone orientale de l'espace transfrontalier **n'est représentée** par aucune entité dans les partenariats.

La grande majorité des partenaires consultées dans le cadre de ce processus d'évaluation (91,7%) ont souligné que les projets leur ont permis d'échanger des expériences et ont servi à mettre en réseau les entités gérant ce type de services (hôpitaux, espaces culturels, centres éducatifs, centres de soins ou autorités, entre autres).

En ce sens, l'un des principaux aspects de la valeur ajoutée des projets analysés dans le cadre de l'OS 10 est le fait qu'ils ont permis de consolider les relations de coopération et les échanges (41,7% des partenaires l'ont indiqué), ce qui a entraîné des améliorations qui ont eu un impact particulier sur la communauté des professionnels fournissant des services sociaux, d'assistance et/ou culturels.

Cette amélioration est le résultat des réalisations du projet, qui ont généré un volume important de solutions innovantes, d'expériences pilotes, de matériel de formation, de guides, d'outils et de méthodologies pédagogiques, et de modèles de soins dans le cadre d'une approche collaborative transfrontalière.

La mise en œuvre d'actions conjointes d'étude, de connaissance, de sensibilisation, d'information et de diffusion a également été très fréquente dans le cadre des projets (75,0% des entités interrogées l'ont déclaré). Malgré cela, la contribution du Programme à l'amélioration de la connaissance des risques sociaux et sanitaires a été discrète (16,7% des partenaires considèrent que cela a été la principale valeur ajoutée de leur projet), et peu de projets abordent la prévention des risques de manière centrale (projets ANETO, OPTIMAGE et PREVENTION_OH).

Seuls 3 des 15 projets analysés ont mis en œuvre des plans d'utilisation et de gestion conjointes d'infrastructures et/ou de services, tous dans le secteur de la santé :

- CAPAS-Cité (EFA095/15), qui a créé le Centre pyrénéen pour l'amélioration et la promotion de l'activité physique pour la santé, avec des sites physiques à Tarbes (France) et Huesca (Espagne).
- EGAL-URG (EFA305/19), qui a déployé un hôpital mobile à usage partagé et mis en place un réseau opérationnel pour la coopération entre les différents systèmes de soins médicaux d'urgence dans les régions transfrontalières.
- PPC (EFA006/15), qui a mis en place une équipe franco-catalane pour la prise en charge pédiatrique des enfants des deux côtés de la frontière.

On peut déduire de ce qui précède que la coopération établie dans le cadre des projets a permis, dans une large mesure, de renforcer les relations et les structures de collaboration pour l'amélioration du développement et la prestation de services à la population en général et aux groupes vulnérables en particulier, mais il reste encore du chemin à parcourir pour atteindre le degré de maturité et d'intégration nécessaire pour parvenir à la consolidation des mécanismes de gestion conjointe des services et des infrastructures sanitaires, culturelles ou sociales.

L'impact du Programme sur le développement et le maintien de services communs facilitant l'accès de la population à ces services dans un environnement transfrontalier est modéré.

À cet égard, tant les participants au groupe de discussion organisé dans le cadre de cette évaluation que les membres du partenariat interrogés s'accordent à dire que les différences juridiques et administratives entre les systèmes de part et d'autre de la frontière rendent difficile l'adaptation et la mise en œuvre de solutions communes et constituent l'un des principaux obstacles limitant la réalisation d'améliorations en matière d'accès aux services et d'inclusion sociale transfrontalière. Au-delà de cette question, les facteurs limitatifs les plus importants sont les suivants : le manque d'accès au numérique (notamment chez les professionnels du secteur social et de la santé) et le développement numérique limité (notamment dans les zones rurales).

Les informations les plus récentes disponibles dans SIGEFA sur les indicateurs de productivité⁴¹ montrent que la contribution du Programme au maintien et au développement des services de santé, sociaux, culturels et récréatifs est relativement positive, notamment en ce qui concerne la mise en place de services et d'équipements sociaux et culturels.

⁴¹ Juillet 2022.

L'indicateur de productivité 5P3 "Actions de diffusion, de promotion, d'information et de sensibilisation qui améliorent les services sociaux, culturels et récréatifs entre les zones de part et d'autre de la frontière", qui comptabilise le nombre d'actions d'information, de sensibilisation et de diffusion des services sociaux, récréatifs et culturels du territoire transfrontalier qui ont été réalisées, renforce l'idée que la contribution du Programme à la mise en place et à l'amélioration de ce type de services est notable, bien qu'encore un peu loin de l'objectif fixé.

En revanche, les informations fournies par l'indicateur PR4 "Population éligible⁴² couverte par des services améliorés", qui mesure l'amélioration du niveau d'accès aux services de santé, montrent une contribution discrète des projets à la mise en œuvre de services se traduisant par la création ou l'amélioration de points d'accès physiques pour les personnes, avec des valeurs atteintes qui sont encore loin de l'objectif attendu.

Les informations actualisées sur les indicateurs de résultats ne sont pas encore disponibles et seront comptabilisées lors de la mesure finale de ces indicateurs, prévue en 2023⁴³. Ainsi, les données disponibles pour les indicateurs 5R2 "Création de services sanitaires et sociaux résultant d'échanges transfrontaliers" et 5R3 "Méthodes de travail conjointes établies entre les agents sociaux, culturels et récréatifs de différentes zones de l'espace transfrontalier favorisant l'inclusion sociale" ne permettent pas à ce stade d'évaluer l'efficacité du Programme en termes généraux sur la mise en œuvre de services sanitaires, sociaux, culturels et récréatifs favorisant l'inclusion sociale.

Tableau 22. Synthèse de l'état d'avancement des indicateurs de productivité et de performance pour l'Axe 5, PI 9a, OS 10

N°	Indicateur	Unité de mesure	Ligne de base	Valeur cible 2023	Valeur 2022 ⁴⁴	Degré de réalisation
5P3	Actions de diffusion, de promotion, d'information et de sensibilisation qui renforcent les avantages sociaux, culturels et récréatifs entre les zones situées de part et d'autre de la frontière.	Nombre d'actions	0	165	123	74,5%
5P4	Population éligible couverte par les services améliorés	Nombre de personnes	0	682.760	371.817	54,5%
5R2	Mise en place de services sanitaires et sociaux résultant des échanges transfrontaliers	Nombre de services	15	23	18	78,3%
5R3	Mise en place de méthodologies de travail conjointes entre les agents sociaux, culturels et récréatifs des différentes zones de l'espace transfrontalier qui favorisent l'inclusion sociale.	Non. Méthodologies	40	66	45	68,2%

Source : Élaboration interne basée sur la tâche "Statut des indicateurs" (SIGEFA, juillet 2022).

⁴² Population concernée : l'ensemble de la population des communes situées à moins de 20 minutes d'accès routier de l'équipement créé ou modernisé.

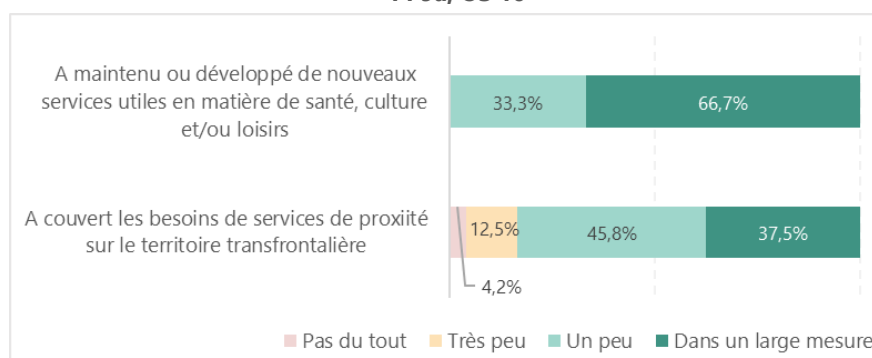
⁴³ La mesure des indicateurs de résultat est réalisée à deux moments (annualité 2018 et 2023), conformément aux dispositions de l'annexe des indicateurs du POCTEFA, ainsi l'information disponible la plus récente correspond à 2018, et est celle incluse dans le dernier rapport annuel de mise en œuvre du Programme (2021).

⁴⁴ Pour les indicateurs de résultats, la valeur de 2018 est indiquée, car il s'agit de la plus récente disponible.

En ce qui concerne l'**utilité des services mis en œuvre**, l'équipe d'évaluation a constaté qu'il est courant que les projets manquent d'informations sur l'évaluation faite par les utilisateurs des services développés ou améliorés sur cette question. On a identifié des cas de projets qui ont réalisé des évaluations et des mesures de la satisfaction des participants ou des impacts générés par les actions menées (par exemple, ANETO, EKIN, Limitis Forum ou MIGAP, entre autres). De manière générale, la satisfaction est élevée et les impacts sont visibles dans les différents publics cibles.

D'un point de vue qualitatif, la majorité des partenaires perçoivent les services mis en œuvre comme utiles (66,7% des entités interrogées). Il existe une plus grande diversité d'opinions sur leur contribution à la couverture des besoins des services de proximité. La faible pertinence des initiatives qui ont mis en œuvre des services ayant pour résultat la création ou l'amélioration des points d'accès physiques pour les personnes, comme mentionné précédemment, expliquerait ce constat.

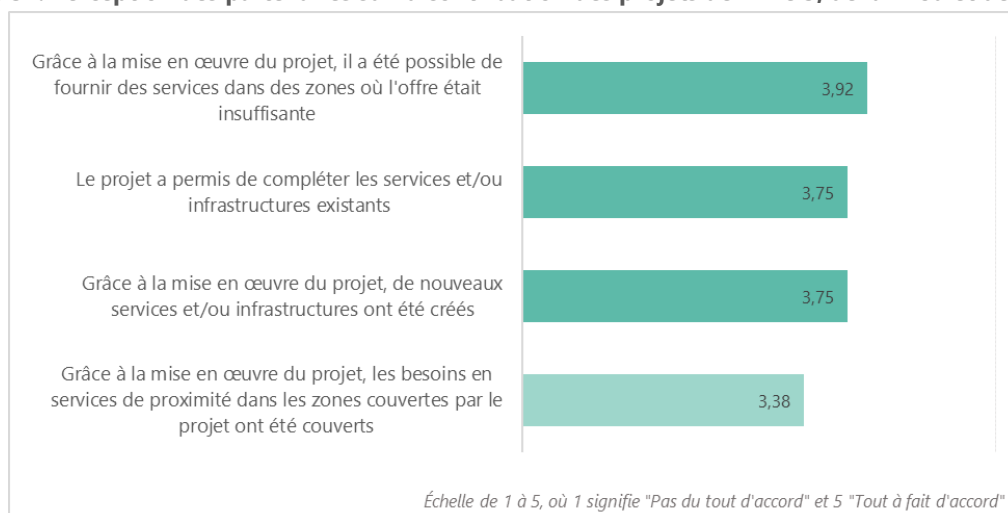
Figure 31. Perception des partenaires sur l'utilité et la pertinence des services développés de l'Axe 5, PI 9a, OS 10



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n=24).

Les actions développées dans le cadre des projets ont eu un impact positif en termes de **prestation de services dans les zones déficitaires en approvisionnement**. La couverture des besoins en services locaux dans les zones couvertes par les projets a toutefois été un peu plus discrète, comme indiqué ci-dessus.

Figure 32. Perception des partenaires sur la contribution des projets de l'Axe 5, de la PI 9a et de l'OS 10



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n=24).

Les visites de terrain effectuées dans le cadre de cette évaluation sur 2 des projets analysés dans le cadre de l'OS 10 ont corroboré que le Programme a directement contribué à améliorer l'offre de services sur le territoire et que ces services sont utiles pour la population cible.

Les tableaux suivants résument les principaux résultats des visites sur le terrain.

Tableau 23. Fiche de synthèse des visites de terrain, projet PPC

PROJET PPC	
Date et lieu de la visite	1er juin 2022 (Puigcerdà, Catalogne).
Services / infrastructures mises en marche	Service pédiatrique complet pour la population française et espagnole dans une zone frontalière.
Utilité et utilisation du service	<p>Le service, en parfait état de fonctionnement, traite la population pédiatrique quel que soit son pays de résidence, et rend les soins pédiatriques accessibles à la population cible.</p> <p>Il est utilisé principalement par des enfants âgés de 6 à 11 ans, les autres segments (bébés) étant pris en charge par d'autres modules non financés par ce projet.</p> <p>Le service est proposé en coordination avec les hôpitaux de référence et les services de santé des deux pays, permettant un accès facile, de qualité et complet aux soins de santé pédiatriques. C'est le principal changement apporté, car auparavant les structures étaient dispersées et rendaient plus difficile l'accès à des services pédiatriques complets.</p> <p>Une équipe de professionnels a été constituée pour répondre au besoin de la région de disposer d'un centre spécialisé dans certaines pathologies de l'enfant.</p>
Principales conclusions	<ul style="list-style-type: none"> • Les installations sont occupées et opérationnelles, et sont utilisées aux fins prévues. • Actuellement, 72 des 90 places disponibles au centre sont occupées en internat, avec une scolarisation dans les locaux du centre. 115 personnes travaillent à temps plein, dont le personnel médical, éducatif et administratif. • Le fonctionnement de l'espace est adéquat, avec des zones de vie, des chambres équipées de salles de bain, des salles de classe pour dispenser des cours aux enfants admis et des espaces pour la prestation de soins de santé dans différentes disciplines (nutrition, pneumonie, psychothérapie, etc.). • Le service est accessible aux personnes handicapées moteur, la signalétique et l'organisation des espaces facilitent son utilisation.
Galerie d'images	

Source : Élaboration interne.

Tableau 24. Fiche de synthèse des visites de terrain, projet EGAL-URG

PROJET EGAL-URG	
PROJET EGAL-URG	
Date et lieu de la visite	3 juin 2022 (Toulouse, Haute Garonne).
Services / infrastructures mises en marche	Réseau opérationnel de coopération transfrontalière en médecine d'urgence et de catastrophe (hôpital mobile, outils de communication, poste de commandement opérationnel mobile transfrontalier, formation commune).
Utilité et utilisation du service	<p>L'utilisation réelle et l'efficacité des outils pour la population bénéficiaire ne peuvent être mesurées que dans des situations d'urgence et de catastrophe, mais des tests et des exercices de simulation ont jusqu'à présent permis leur mise en œuvre conjointe.</p> <p>Les actions menées ont été particulièrement utiles pour les services d'urgence participants, qui ont amélioré leur capacité à répondre aux situations de catastrophe grâce au fait que le projet leur a permis de travailler ensemble (formations, guides, exercices de simulation, etc.) et a permis l'échange de connaissances et d'expériences entre les équipes des deux pays.</p>
Principales conclusions	<ul style="list-style-type: none"> • L'amélioration pour la population suite aux actions du projet n'est pas encore mesurable, mais la mise à disposition de l'hôpital mobile dans les vallées françaises pour la vaccination COVID a été un service très proche pour les citoyens. • Les outils développés bénéficient à l'ensemble de la population, mais aucune information n'est disponible sur le profil des bénéficiaires ou sur leur utilité, car ils n'ont pas été appliqués en situation réelle de catastrophe. • Les résultats seront visibles dans les prochains mois, mais on s'attend à ce que les actions développées aient un impact direct sur l'amélioration de l'information (drones), la coordination des opérations d'urgence (poste de commandement mobile) et les conditions d'intervention (hôpital mobile).
Galerie d'images	

Source : Élaboration interne.

En ce qui concerne la couverture territoriale des actions développées, et comme indiqué dans l'analyse de l'intervention dans la section 3.3. de ce rapport, il y a une forte concentration de projets dans des zones telles que les Pyrénées Atlantiques, la Navarre, la Haute-Garonne et Barcelone, alors qu'aucun projet n'a été développé dans d'autres zones à l'est de la zone POCTEFA (Tarragone, Lleida et Ariège). Seuls 2 projets couvrent le territoire andorran (APTITUDE et OPTIMAGE, axés sur la prévention des risques liés aux personnes âgées).

- **Réaliser l'impact : contribuer à l'inclusion sociale des populations vulnérables.**

Selon la logique d'intervention définie par le Programme, en conséquence des résultats produits par le développement des projets, certains effets sont attendus dans le territoire POCTEFA liés à la permanence sur le territoire et à l'amélioration des conditions de vie et d'inclusion de la population.

Cette section comprend les conclusions de l'équipe d'évaluation en ce qui concerne la contribution du Programme à la réduction du risque d'exclusion sociale de la population et de la fixation de la population sur le territoire, ainsi que la couverture des besoins des groupes de population les plus vulnérables.

L'évaluation de cette dimension a été réalisée sur la base d'indicateurs de base couramment utilisés dans le domaine de l'inclusion sociale et de la qualité de vie, ainsi que sur la base des informations recueillies lors du travail de terrain effectué dans le cadre de ce processus d'évaluation et de l'analyse de la documentation et des livrables générés par les projets.

L'intervention du Programme s'inscrit dans un contexte territorial où le risque de dépeuplement est particulièrement marqué dans certaines zones de l'espace de coopération, constituées pour la plupart de territoires NUTS 3 classés comme zones de montagne selon la classification de la Commission européenne⁴⁵, qui sont confrontés à des problèmes démographiques, de vieillissement de la population et d'accès aux services publics sociaux et de santé, entre autres, et où les tendances au dépeuplement ont été évidentes au cours de la dernière décennie (en particulier à Huesca, La Rioja, Zaragoza, Lleida et les Hautes-Pyrénées).

Figure 33. Variation relative de la population dans l'espace de coopération 2011-2019, NUTS 3 (%)



Source : Élaboration interne basée sur les données du portail de données du Centre de connaissances sur la migration et la démographie (KCMD). Commission Européenne.

Il convient de noter que l'analyse de la situation globale du territoire et de l'évolution du contexte général est limitée par le manque de données comparables pour la zone POCTEFA pour certaines dimensions.









L'indicateur AROPE (At Risk of Poverty), l'indicateur le plus répandu pour rendre compte de la proportion de la population en risque d'exclusion sociale, n'est pas disponible au même niveau de désagrégation territoriale pour l'ensemble de l'espace transfrontalier⁴⁶.

⁴⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/sparsely-populated-areas/map_mountains_islands_spas.pdf

⁴⁶ Données disponibles pour Andorre, pour l'Espagne (au niveau NUTS 2) et pour la France (au niveau national).

A titre d'approximation, et en gardant à l'esprit qu'il ne s'agit pas d'une vision rigoureuse, les données disponibles montrent une évolution disparate du taux de la population en risque d'exclusion sociale au cours des 3 dernières années, avec des différences entre les territoires.

Tableau 25. Évolution du taux AROPE dans la zone de coopération (%), 2018-2020

Territoire	2018	2019	2020	Évolution
Andorra	15,7	18,1	17,2	
France	17,4	17,9	18,6	
Espagne	26,1	25,3	26,4	
NUTS2				
Pays Basque	12,1	14,4	13,9	
Comunidad Foral de Navarra	12,6	11,7	12,0	
La Rioja	20,4	15,2	19,0	
Aragón	17,7	21,1	18,5	
Cataluña	18,9	18,8	22,8	

Source : Eurostat et Departament d'Estadística del Govern d'Andorra.

Il n'existe pas d'éléments permettant de déterminer dans quelle mesure l'intervention du Programme est à l'origine de la **réduction du nombre de personnes en risque d'exclusion sociale** dans des territoires tels que la Navarre ou La Rioja.

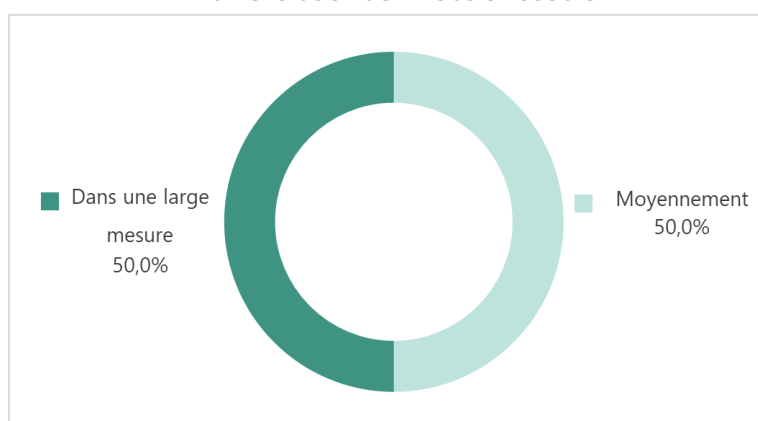
La taille et la couverture territoriale des projets programmés suggèrent toutefois que leur capacité à influencer le contexte territorial global, en générant des changements en termes de réduction du risque d'exclusion sociale, est limitée. C'est également la ligne adoptée par les membres du partenariat interrogés au cours du processus d'évaluation.

Il convient de noter que le manque d'indicateurs de résultats du Programme liés à cette dimension, bien qu'il s'agisse d'un des impacts attendus selon la logique d'intervention, rend difficile la mesure des effets que les projets peuvent avoir sur l'évolution de la population en risque d'exclusion sociale.

Toutefois, une analyse axée sur les projets développés dans le cadre de l'OS 10 montre que pratiquement tous ont contribué d'une manière ou d'une autre à réduire le risque d'exclusion sociale de leur population cible.

Cette contribution est plus perceptible et tangible dans le cas des projets qui ont travaillé spécifiquement avec les groupes vulnérables, car cette dimension est intégrée dans leur conception et leur approche. Les effets en ce sens sont plus pertinents dans ces cas, étant donné que les activités réalisées visent à promouvoir l'inclusion sociale des participants, les personnes âgées, les enfants et les jeunes se distinguant parmi tous les groupes bénéficiaires.

Figure 34. Perception des partenaires sur la contribution des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10 à l'amélioration de l'inclusion sociale



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n=24).

La plupart des projets ont pris en compte les besoins des groupes de population vulnérables, parvenant à **adapter leurs actions, services et/ou infrastructures mis en place ou améliorés aux besoins des personnes vulnérables** présentant un risque accru d'exclusion sociale. Soixante-quinze pour cent des entités interrogées ont exprimé ce point de vue.

Le fait que les projets aient été promus par des entités très proches des groupes vulnérables, qui travaillent déjà avec ces groupes de population, est un facteur déterminant dans leur adaptation aux besoins. Les entités connaissent le territoire et les besoins de la population qu'elles servent, de sorte que les projets incluent dans leur conception des actions visant à répondre à ces besoins. Cette approche *ascendante* est un trait caractéristique du Programme et renforce la pertinence des actions.

Parmi les mesures spécifiques que les projets ont prises pour adapter les solutions aux besoins spécifiques des différents publics cibles figurent l'application de critères d'accessibilité universelle dans l'organisation d'événements et d'activités, le développement d'actions visant à rapprocher les services des personnes vulnérables et l'utilisation d'outils numériques accessibles. L'engagement en faveur du numérique représente une opportunité claire d'approfondir l'approche des services à la population, étant également un domaine dans lequel il existe encore une grande marge d'amélioration.

Les projets ont grandement facilité l'accès aux services publics, notamment pour les populations vulnérables.

La contribution du Programme à l'**amélioration de la connaissance et de la prévention des risques sanitaires et sociaux** dans la zone frontalière a été plus modeste, les projets étant peu axés sur cette dimension de la recherche, de la sensibilisation et de la prévention des risques, comme indiqué précédemment dans ce rapport.

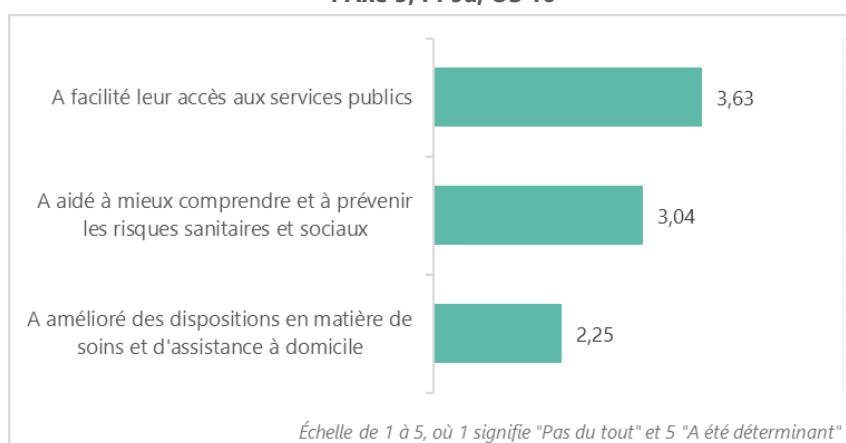
Les actions de prévention des risques soutenues par le Programme n'étaient que 3 et se concentraient sur les domaines de l'obésité infantile (projet ANETO), des effets secondaires des médicaments chez les personnes âgées (OPTIMAGE) et de la toxicomanie (projet PREVENTION_OH).

L'**amélioration des installations de soins et d'assistance à domicile** a été encore plus faible, comme l'ont exprimé les partenaires interrogés dans le cadre de ce processus d'évaluation, ce qui est cohérent avec le peu d'attention accordée par les projets à cette question.

Peu d'entre eux ont travaillé de près ou de loin au développement ou à l'amélioration d'appareils ou de services de soins à domicile (BERTAN, EKIN, PYRHEQUAL ou SAREA), et se sont principalement concentrés sur l'expérimentation pour évaluer la faisabilité de l'introduction de nouveaux services ou de l'amélioration de services existants.

Parmi les améliorations générées, on peut citer l'exemple du projet PYRHEQUAL, qui a développé un service pilote de télémédecine évitant aux personnes présentant un handicap intellectuel de se déplacer pour certains contrôles médicaux, réduisant ainsi le stress et la tension que ces visites impliquent pour ces personnes.

Figure 35. Perception des partenaires sur les bénéfices pour la population vulnérable des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n=24).

La plupart des partenaires interrogés (75%) considèrent que leurs **projets ont largement bénéficié aux populations vulnérables**. Pratiquement tous les projets, à l'exception d'un seul (EGAL-URG), visent spécifiquement les groupes de population les plus exposés au risque d'exclusion sociale : les personnes âgées, les personnes handicapées et dépendantes, les mineurs, les jeunes et les adolescents.

L'attention portée à d'autres groupes, tels que les personnes isolées ou les migrants, est moins importante dans les projets analysés.

Tableau 26. Couverture des groupes de population, Axe 5, PI 9a, OS 10

Projet	Population bénéficiaire prioritaire	Autres groupes bénéficiaires
ANETO	Population infantile	Familles, enseignants
APTITUDE	Personnes âgées	-
ARTIS	Population en risque d'exclusion pour des raisons sociales ou de santé	-
BERTAN	Personnes âgées	-
CAPAS-Cité - CAPAS-C	Population jeune	Population défavorisée
EGAL-URG	-	Population isolée
EKIN	Personnes dépendantes ou vivant dans des maisons de soins	-
JACOB@CCESS	Personnes handicapées	-
Limitis Forum	Enfants et jeunes	-
MIGAP	Enfants et jeunes	-
OPTIMAGE	Personnes âgées	-
PPC	Population infantile	Population isolée
PREVENTION_OH	Population jeune	Population isolée
PYRHEQUAL	Personnes handicapées et/ou à charge	Familles
SAREA	Personnes âgées et enfants	Familles

Source : Élaboration interne basée sur les informations de suivi et de contrôle du projet (SIGEFA, juillet 2022).

Il convient de noter que le processus d'évaluation a montré que les projets, en plus d'apporter des avantages à la population, ont eu un impact significatif sur le groupe de professionnels fournissant des services dans les différents domaines couverts par les projets (santé, culture et loisirs, aide sociale).

Les principaux changements générés par le développement des actions des projets sont en grande partie centrés sur ce groupe de population, grâce aux améliorations qui ont été développées dans les méthodologies et les outils pour développer leur travail et fournir un meilleur service et de meilleurs soins aux groupes cibles des services (solutions innovantes, expériences pilotes, matériel de formation, guides, outils pédagogiques et méthodologies et modèles de soins dans une approche de collaboration transfrontalière).

4.4 Analyse des effets sur l'égalité des sexes

Le règlement (UE) n°1303/2013 indique dans son Art. 7, premier paragraphe, que " les États membres et la Commission veillent à ce que l'égalité des sexes et l'intégration de la dimension de genre soient prises en compte et promues tout au long de la préparation et de la mise en œuvre des programmes, y compris en ce qui concerne le suivi, les rapports et l'évaluation ".

La prise en compte de ce principe dans le POCTEFA 2014-2020 a eu lieu dans plusieurs domaines, notamment dans la phase d'analyse des besoins et de diagnostic de la programmation, ainsi que par l'intégration effective de la contribution au principe à travers les dispositions de mise en œuvre.

Le POCTEFA 2014-2020 contribue à l'égalité des sexes principalement par son soutien aux projets de l'Axe 5 " Renforcement des compétences et inclusion sociale dans les territoires ", du point de vue de l'emploi féminin et de la lutte contre les inégalités comme l'une des causes de l'exclusion sociale.

En outre, le Programme prévoit l'inclusion d'un critère de sélection général qui s'applique à tous les projets de tous les axes, qui doivent justifier au stade de la candidature leur contribution à l'égalité des chances entre les femmes et les hommes, conformément aux critères de sélection définis.

Il est donc attendu que tous les projets soutenus répondent à ce principe horizontal et, par conséquent, dans cette évaluation, il a été jugé pertinent de procéder à une analyse de la contribution des projets de l'Axe 4 (OS 8) et de l'Axe 5 (OS 10) au principe d'égalité des sexes.

Les engagements pris par les projets dans leur phase de conception montrent que, bien que les promoteurs de projets soient très conscients de la nécessité d'intégrer d'une manière ou d'une autre le principe d'égalité entre les femmes et les hommes, ils éprouvent des difficultés à le traduire en mesures spécifiques.

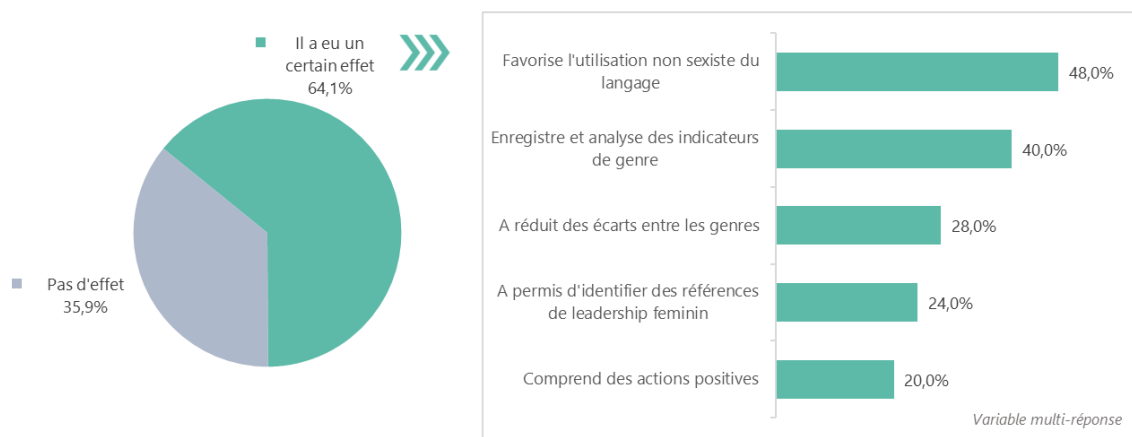
La prise en compte de ce principe s'est matérialisée dans la phase de conception des projets principalement par l'intégration des types d'actions suivants :

- Mesures visant à assurer une participation équilibrée des hommes et des femmes, tant dans la sélection de l'équipe technique des projets que dans la sélection des participants aux activités organisées et dans les contrats nécessaires à la mise en œuvre des actions.
- Mesures visant à promouvoir la participation des femmes aux activités organisées par les projets (hebdomadaires, formations, présentations...).
- Définition des femmes comme un groupe prioritaire spécifique à cibler par les actions à développer par les projets.
- Collecte et traitement des données sur les indicateurs relatifs aux personnes, ventilées par sexe.
- Intégration de la perspective de genre dans les études à réaliser dans le cadre des projets.
- Utilisation d'un langage et d'images non sexistes et non discriminatoires dans la communication du projet, ainsi que des mesures visant à assurer une représentation égale des femmes et des hommes dans les images utilisées dans le matériel de communication.

La contribution du Programme à l'égalité entre les hommes et les femmes par le biais du développement des projets analysés dans le cadre de cette évaluation peut être considérée comme modérément positive, car il soutient des actions qui ont pour la plupart un certain impact sur ce principe horizontal.

L'analyse des projets soutenus au titre de l'Axe 4, OS 8, et de l'Axe 5, OS 10, montre que la majorité des projets soutenus ont contribué ou contribuent d'une manière ou d'une autre à la promotion de l'égalité des chances entre les hommes et les femmes (64,1% des promoteurs interrogés l'ont déclaré).

Figure 36. Perception de la contribution aux progrès en matière d'égalité des sexes dans l'Axe 4 OS 8 et l'Axe 5 OS 10



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n=39).

L'ensemble des projets analysés ont contribué à l'égalité entre les femmes et les hommes essentiellement de manière indirecte, par l'utilisation non sexiste du langage dans la communication, l'enregistrement et l'analyse d'indicateurs ventilés par sexe ou l'identification de femmes leaders.

Les entités qui affirment que leurs projets contribuent directement à la réduction des écarts entre les sexes sont moins nombreuses (24,0% de celles qui disent avoir eu une certaine contribution en ce sens).

Toutefois, la contribution des projets à l'égalité des sexes varie en fonction de l'OS dans lequel ils s'inscrivent.

Ainsi, les projets soutenus dans le domaine de la mobilité durable (OS 8) ont eu un impact moindre à cet égard, ce qui est cohérent avec la thématique et l'orientation des actions. Bien que la perspective de genre ait été prise en compte dans la conception de la plupart des projets, la contribution réelle est moins importante.

L'impact le plus positif en termes de réduction de l'écart entre les sexes s'est manifesté dans le cas des projets qui ont encouragé l'utilisation de moyens de transport alternatifs au véhicule privé (bicyclette, bus), ce qui peut être considéré comme bénéficiant davantage aux femmes car elles sont des utilisatrices plus fréquentes de ces modes de transport.

En revanche, certains projets visant à améliorer l'accès aux services (OS 10) ont contribué plus directement à faire progresser l'égalité effective entre les hommes et les femmes, étant donné qu'ils ont œuvré à la réduction des écarts et à l'atténuation des inégalités, en mettant l'accent sur cette question. C'est le cas, par exemple, des projets CAPAS-Cité, PREVENTION_OH ou Limitis Forum, qui ont développé des actions spécifiques pour favoriser l'intégration sociale des filles et des femmes (activités de mobilité pour les jeunes femmes ayant des difficultés familiales particulières, ou concours et activités de formation qui abordent des questions visant à atténuer les inégalités, par exemple).

4.5 Impact environnemental des projets de mobilité et d'accès aux services

L'évaluation environnementale développée dans le cadre du processus de programmation POCTEFA 2014-2020 a identifié, décrit et évalué les éventuels effets significatifs sur l'environnement de la mise en œuvre du Programme. Plus précisément, le document "Étude environnementale stratégique" contenait une analyse des effets probables et significatifs qui pourraient être générés par la mise en œuvre du POCTEFA.

Cette analyse a été réalisée avec un haut degré d'incertitude, car le Programme ne définit que les types d'actions et/ou de projets à soutenir, de sorte que ni la nature ni l'ampleur des projets à mettre en œuvre n'étaient connues à l'époque. Une estimation a donc été faite des impacts potentiels, non quantifiables, qui dépendent des orientations prises en compte par les projets, mais aussi de facteurs externes au Programme.

Dans le cadre de cet exercice d'évaluation thématique, alors que trois appels à projets ont déjà été gérés et que des informations plus complètes sont disponibles sur la façon dont le Programme est mis en œuvre, il a été jugé approprié de compléter l'évaluation d'impact de l'Axe 4, OS 8, et de l'Axe 5, OS 10, par une évaluation spécifique de l'impact environnemental des actions soutenues par POCTEFA dans les domaines de la mobilité durable et de l'accès aux services.

Sur la base d'un examen des actions du Programme dans ces domaines, la matérialisation des impacts environnementaux potentiels identifiés au début de la période de programmation 2014-2020 a été évaluée.

- **Projets de mobilité durable (PI 7c, OS 8).**

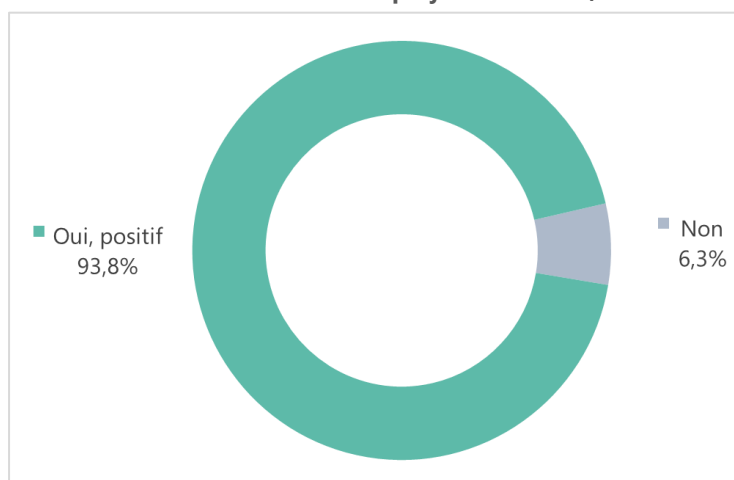
L'analyse de l'intervention du Programme dans le domaine de la mobilité durable (Axe 5, PI 7c, OS 8) réalisée dans le cadre de cette évaluation montre que les actions visant à promouvoir l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement et les déplacements durables prévalent, notamment le développement d'actions d'amélioration des infrastructures, mais aussi dans une large mesure le développement d'actions d'observation, d'étude et de développement de solutions et de services innovants.

Sur la base de l'évaluation des effets probables et significatifs sur l'environnement qu'engendrerait ce type d'action, telle qu'exposée dans l'étude stratégique environnementale POCTEFA 2014-2020, et en tenant compte du type d'actions finalement soutenues par le Programme, on constate que les actions ayant un effet direct sur le territoire sont de faible ampleur. Les actions menées pour le développement de la mobilité verte (par le biais de voies vertes, de la promotion du vélo ou de la mise en place de services de navettes), ainsi que celles visant l'amélioration des infrastructures ou des équipements liés aux flux de passagers (interventions dans les gares pour faciliter le changement de mode de transport, par exemple), n'ont pas eu d'impact environnemental significatif car elles n'ont généralement pas nécessité de travaux de grande ampleur dans le milieu naturel, et ont utilisé des infrastructures et des routes existantes.

Les effets des projets de mobilité durable sur le changement climatique et la pollution atmosphérique, ainsi que sur les conditions de vie, sont positifs, tout comme les effets indirects sur la biodiversité, la santé ou les secteurs économiques sensibles au changement climatique.

Cette appréciation coïncide avec celle faite par les bénéficiaires du projet consultés dans le cadre de ce processus d'évaluation, qui affirment pour la plupart que leur intervention sur le territoire a eu un impact positif sur l'environnement. Ceci est cohérent avec l'approche et les objectifs poursuivis par ces interventions, qui sont très orientées vers la réduction de l'impact environnemental associé au transport, en fournissant des solutions qui favorisent l'utilisation de modes de transport moins polluants.

Figure 37. Incidence environnementale des projets de l'Axe 4, de la PI 7c et de l'OS 8



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n=16).

Les principales incidences positives des projets analysés comprennent des contributions directes, telles que la réduction des émissions de CO₂ générées par le transport de marchandises et de passagers, ainsi que d'autres de nature indirecte, grâce aux actions menées, qui favorisent l'utilisation de moyens de transport plus respectueux de l'environnement (adaptation des itinéraires pour faciliter les déplacements en véhicules non motorisés, incorporation de véhicules électriques dans les lignes d'autobus municipales, information pour faciliter l'utilisation des transports publics, etc.)

En ce qui concerne les éventuels effets négatifs résultant du développement des projets, étant donné que la plupart des actions n'ont pas d'effet direct sur l'environnement, comme indiqué ci-dessus, peu de projets ont **intégré des mesures correctives** pour réduire l'impact environnemental de leurs activités.

Un cas particulier a été identifié, comme le projet Canfrancus II, qui a œuvré au rétablissement de la continuité du trafic ferroviaire sur la ligne internationale Pau-Canfranc-Zaragoza, dans lequel l'étude d'impact environnemental de cette future réouverture au trafic de la ligne ferroviaire transpyrénéenne a fait l'objet d'une étude spécifique financée dans le cadre d'un autre projet⁴⁷.

D'autre part, la **localisation des projets** est l'un des aspects clés de l'évaluation de leur impact environnemental car, si les interventions sont concentrées dans des zones protégées et/ou des biens patrimoniaux (dont certains peuvent être particulièrement vulnérables), il y aura de toute façon des effets sur tous les facteurs environnementaux et du cadre de vie.

Sur la base des informations disponibles dans les formulaires de candidature des projets, seul un des projets indique explicitement que certaines actions seront menées dans des zones incluses dans le réseau Natura 2000 (projet TRANS-GARONA). Cela ne signifie pas pour autant que le reste des projets soutenus dans le cadre de l'OS 8 n'ont pas développé d'actions dans des zones sensibles bénéficiant d'une protection particulière⁴⁸.

- **Projets visant à améliorer l'accès aux services (PI 9a, OS 10).**

L'analyse de l'intervention du Programme en termes d'accès aux services (Axe 4, PI 9a, OS 10) réalisée dans le cadre de cette évaluation montre qu'il y a une prévalence d'actions qui visent fondamentalement et clairement à promouvoir l'inclusion sociale et à améliorer l'accès aux services de proximité, avec une pertinence beaucoup plus faible des actions pour la mise en œuvre d'infrastructures sociales et sanitaires.

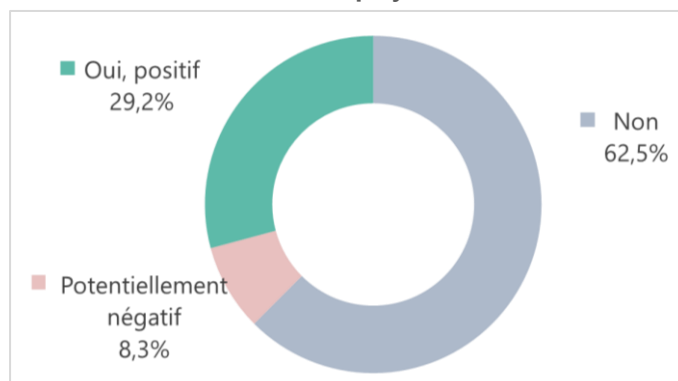
Sur la base de l'évaluation des effets probables et significatifs sur l'environnement qu'engendrerait ce type d'action, telle que présentée dans l'étude stratégique environnementale POCTEFA 2014-2020, et en tenant compte du type d'actions finalement soutenues par le Programme, on constate que les actions qui pourraient avoir les effets négatifs les plus importants sur le changement climatique, les ressources et la pollution de l'air, de l'eau et du sol ont eu très peu d'importance. Ainsi, pratiquement aucune action de construction ou d'adaptation de bâtiments pour accueillir des infrastructures sociales, sanitaires ou culturelles n'a été financée, mais plutôt des actions de nature éminemment immatérielle.

La plupart des bénéficiaires interrogés dans le cadre du processus d'évaluation ont déclaré que leurs projets avaient eu un impact neutre sur l'environnement, ce qui est cohérent avec ce qui précède.

⁴⁷ Projet d'étude 2016-EU-TA-0210-S, cofinancé à 50% par le Mécanisme Connecting Europe (CEF).

⁴⁸ Aucune mention explicite de cette question ne peut être identifiée dans les formulaires de candidature et les rapports intermédiaires de mise en œuvre.

Figure 38. Incidence environnementale des projets de l'Axe 5, de la PI 9a et de l'OS 10



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n=24).

En ce qui concerne les éventuels effets négatifs résultant du développement des projets et de l'**intégration de mesures correctives**, la plupart des partenaires ont pris des mesures pour réduire l'impact environnemental de leurs activités, même dans les cas où cela ne serait pas strictement nécessaire.

Suite à l'analyse de la documentation liée au suivi de la mise en œuvre des projets OS 10, on constate que des mesures correctives ont été appliquées dans le développement de la grande majorité des cas. Neuf des 15 projets analysés ont intégré des mesures visant à réduire leur empreinte environnementale.

Les mesures prises visent principalement à réduire l'empreinte carbone dérivée de la mise en œuvre des projets, grâce à l'intégration d'éléments tels que l'utilisation de moyens télématiques pour le développement d'activités et pour la gestion de projets (vidéoconférences, espaces partagés dans le nuage, plateformes d'e-learning pour la formation, etc.) qui réduisent le nombre de déplacements, ou en favorisant l'utilisation des transports publics.

En outre, dans le cas des projets de réhabilitation ou de construction d'infrastructures telles que CAPAS-Cité ou PPC, des mesures ont été prises pour assurer leur bonne intégration dans le paysage et l'environnement montagnard, ainsi que pour garantir leur efficacité énergétique une fois en service, en incluant des clauses spécifiques dans les processus de passation des marchés pour les travaux.

Il convient également de mentionner le cas d'un des projets (Limitis Forum), qui a un impact positif sur l'environnement de nature indirecte, principalement parce qu'il a travaillé avec des jeunes réalisant des activités qui ont surtout porté sur la nature et son entretien (nettoyage de rivières et d'autres espaces naturels, expositions de sensibilisation, etc.)

La **localisation des projets**, en revanche, est l'un des aspects clés de l'évaluation de leur impact environnemental, étant donné que, si les interventions sont concentrées dans des zones protégées et/ou des biens patrimoniaux (dont certains peuvent être particulièrement vulnérables), il y aura de toute façon des effets sur tous les facteurs environnementaux et du cadre de vie du territoire.

Sur la base des informations disponibles dans les formulaires de candidature des projets, aucun des projets n'indique explicitement qu'une action sera menée dans des zones incluses dans le réseau Natura 2000. Cela ne signifie pas pour autant que les projets soutenus dans le cadre de l'OS 10 n'ont pas développé d'actions dans des zones sensibles bénéficiant d'une protection particulière⁴⁹.

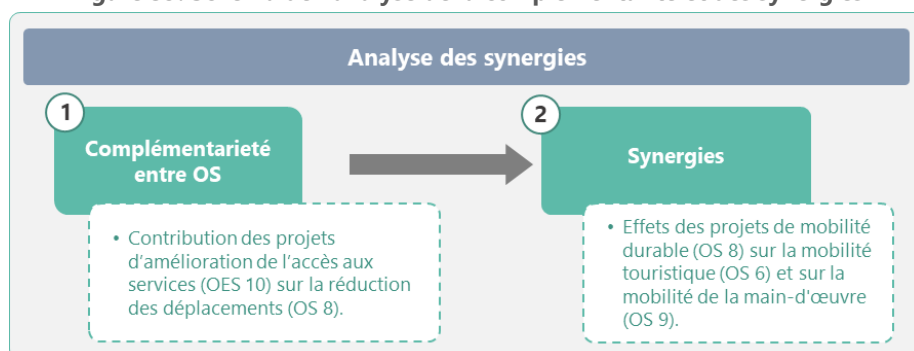
⁴⁹ Aucune mention explicite de cette question ne peut être identifiée dans les formulaires de candidature et les rapports intermédiaires de mise en œuvre.

5. Complémentarité et synergies entre les projets

L'analyse de cette section se concentre sur l'évaluation du degré de synergie interne et de complémentarité entre l'intervention développée avec le soutien du POCTEFA 2014-2020 dans différents axes, OS et domaines thématiques : les domaines de la mobilité des personnes et des biens (Axe 4, OS8), du renforcement des compétences et de l'inclusion (Axe 5, OS9 et OS10) et de la protection et de l'utilisation durable des ressources locales (Axe 3, OS6).

Cette évaluation a été réalisée en tenant compte de deux dimensions essentielles : la complémentarité des OS analysés dans cette évaluation (OS 8 et OS 10) et la contribution des projets soutenus dans le domaine de la mobilité durable (OS 8) à l'atteinte des résultats attendus dans le cadre des autres OS du Programme (OS 6 « Valoriser le patrimoine naturel et culturel par des approches conjointes du développement durable » et OS 9 « Promouvoir le potentiel endogène, le développement des systèmes de formation et des compétences des populations du territoire transfrontalier afin d'améliorer l'accès à l'emploi »).

Figure 39. Schéma de l'analyse de la complémentarité et des synergies



Source : Élaboration interne.
















5.1 Complémentarité entre les OS sur l'accès aux services et la mobilité

Selon la logique d'intervention du Programme, les projets soutenus dans le cadre de la PI 9a, OS 10 « Amélioration de l'accès aux services » devraient contribuer à maintenir et à créer des services sur le territoire transfrontalier, en offrant une couverture à la population, en améliorant leur niveau d'inclusion sociale et leur fixation sur le territoire.

En outre, bien qu'il ne s'agisse pas d'un effet direct attendu suite au développement de ces projets, il peut y avoir une réduction des déplacements pour accéder à ces services comme effet de l'intervention dans le domaine de l'inclusion sociale.

Ainsi, cette complémentarité entre les objectifs spécifiques du Programme a été analysée dans le cadre de cette évaluation, en évaluant dans quelle mesure les projets sur l'accès aux services (PI 9a, OS 10 « Améliorer l'accès aux services ») contribueraient à générer ce changement attendu à la suite des projets sur la mobilité durable (PI 7c, OS 8 « Améliorer l'offre de transport transfrontalier durable pour promouvoir les déplacements transfrontaliers et la mobilité des personnes et des biens »).

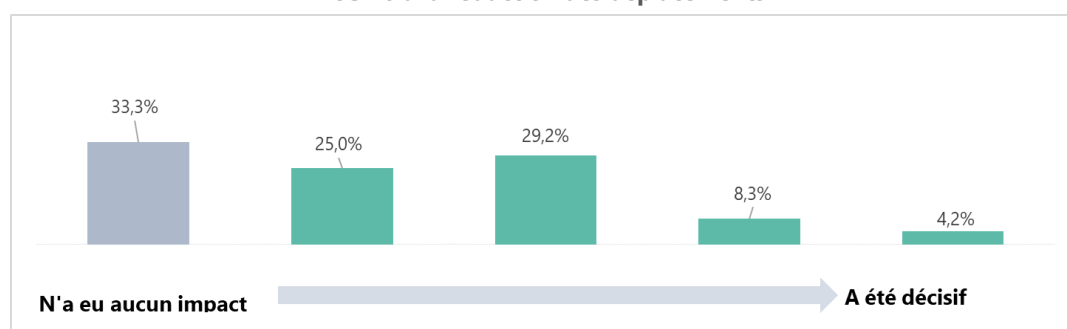
Tableau 27. Contribution des projets de la PI 9a, OS 10 aux résultats attendus de la PI 7c, OS 8

Projet	Contribution à la réduction des déplacements	Intensité de la contribution
ANETO	Aucune contribution 	-
APTITUDE	Aucune contribution 	-
ARTIS	Aucune contribution 	-
BERTAN	Contribution indirecte 	Moyenne
CAPAS-Cité - CAPAS-C	Aucune contribution 	-
EGAL-URG	Contribution directe 	Moyenne
EKIN	Contribution directe 	Élevée
JACOB@CCESS	Aucune contribution 	-
Limitis Forum	Aucune contribution 	-
MIGAP	Contribution indirecte 	Faible
OPTIMAGE	Aucune contribution 	-
PPC	Contribution directe 	Élevée
PREVENTION_OH	Aucune contribution 	-
PYRHEQUAL	Contribution directe 	Faible
SAREA	Aucune contribution 	-

Source : Élaboration interne basée sur les informations de suivi et de contrôle du projet (SIGEFA, juillet 2022).

Selon la perception des partenaires des projets interrogés dans le cadre de ce processus d'évaluation, les projets OS 10 ont eu peu d'impact sur la réduction des déplacements pour accéder aux services (santé, culture, éducation, bien-être, etc.), ce qui est cohérent avec le type d'actions menées. Les membres du partenariat interrogés ont exprimé la même opinion, affirmant que l'impact sur la réduction des déplacements a été limité.

Figure 40. Perception des partenaires des projets sur la contribution des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10 à la réduction des déplacements



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n=24).

Cependant, certains exemples ont été identifiés de projets qui ont eu une contribution plus directe à cet aspect, en particulier ceux qui ont mis en œuvre des services fournis à distance, comme, par exemple, des initiatives dans le domaine de la santé (services de télémedecine pour les personnes ayant un handicap intellectuel dans le projet PYRHEQUAL), ou en rapprochant les services de la population qui évitent les déplacements (EGAL-URG par le biais d'un centre de vaccination mobile, EKIN par sa plateforme de collaboration numérique ou les services pédiatriques locaux fournis par le projet PPC).

Bien que cela n'ait pas fait l'objet de cette évaluation, il est jugé opportun de souligner que la complémentarité entre ces deux thèmes (accès aux services et mobilité) peut également être inversée. En d'autres termes, les projets de mobilité durable soutenus dans le cadre de la PI 7c, OS 8 peuvent contribuer directement à l'obtention des résultats escomptés avec le développement de projets d'accès aux services dans le cadre de la PI 9a, OS 10. Ainsi, l'accès à des transports publics fiables peut être un catalyseur pour une utilisation accrue des services publics transfrontaliers, et la relation entre les deux thèmes est donc très étroite.

Un exemple clair est le projet CONNECT, qui a mis en place un service de bus transfrontalier favorisant la mobilité et la connexion dans la région, mais facilitant également les déplacements vers l'hôpital de Cerdagne pour recevoir des soins médicaux dans un environnement local.

5.2 Synergies entre les projets visant à améliorer l'offre de transport et la mobilité

Le programme aborde l'amélioration de la mobilité sous différents angles, en soutenant des projets qui relèvent de différentes priorités d'investissement et de différents objectifs stratégiques, mais qui sont tous susceptibles d'avoir un impact sur la mobilité des travailleurs et des touristes.

Pour cette raison, et dans le but d'identifier les synergies possibles entre les projets relevant de la PI 6c, OS 6 "Valoriser le patrimoine naturel et culturel par des approches conjointes du développement durable", de la PI 7c, OS 8 "Améliorer l'offre de transports transfrontaliers durables pour promouvoir les déplacements transfrontaliers et la mobilité des personnes et des biens" et de la PI 8CTE, OS 9 " Promouvoir le potentiel endogène, le développement des systèmes de formation et les compétences des personnes du territoire transfrontalier afin d'améliorer l'accès à l'emploi ", une analyse de la mesure dans laquelle les projets d'amélioration de l'offre publique de transport durable ont facilité la mobilité touristique entre les deux côtés et la mobilité des actifs transfrontaliers a été réalisée dans le cadre de cette évaluation.

Tableau 28. Relation des impacts croisés des projets soutenus dans l'Axe 4, PI 7c, OS8

Projet	Contribution aux résultats attendus de la PI 6c, OS 6 (mobilité touristique)		Contribution aux résultats de la PI 8CTE, OS 9 (mobilité de la main-d'œuvre)	
	Description	Impact	Description	Impact
BICIMUGI	Contribution directe		Contribution indirecte	
BiciTransCat	Contribution directe		Contribution directe	
Canfraneus II	Aucune contribution		Aucune contribution	
ConnECT	Contribution directe		Contribution directe	
EDERBIDEA	Contribution directe		Contribution indirecte	
E-MOBASK	Contribution indirecte		Contribution indirecte	
SMARTMOB	Contribution directe		Contribution directe	
TRAILS	Aucune contribution		Aucune contribution	
TRANSFERMUGA2	Aucune contribution		Aucune contribution	
TRANSFERMUGA-RREKIN	Contribution indirecte		Contribution indirecte	
TRANS-GARONA	Contribution directe		Contribution indirecte	

Source : Élaboration interne basée sur les informations de suivi et de contrôle du projet (SIGEFA, juillet 2022).

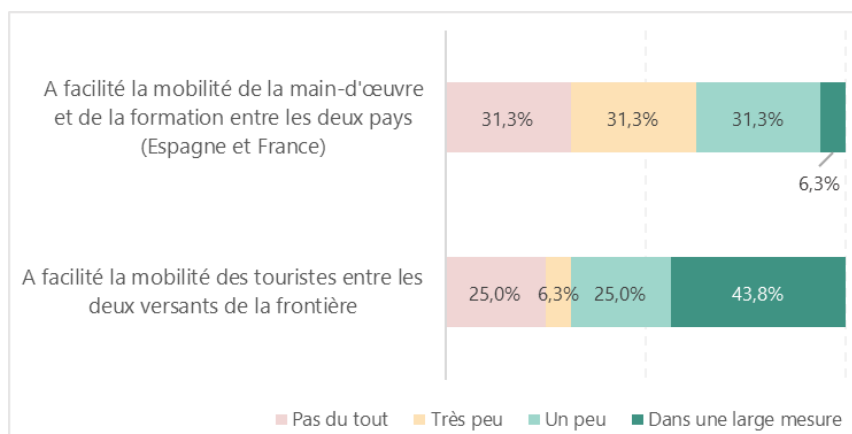
En ce qui concerne la perception des partenaires des projets interrogés dans le cadre de ce processus d'évaluation, il existe un certain consensus sur le fait que l'effet de ces projets sur la mobilité des touristes a été positif. 68,8% considèrent que leurs projets ont contribué dans une certaine mesure ou dans une large mesure dans ce sens. Les membres du partenariat interrogés ont exprimé la même opinion.

La contribution à l'amélioration de la mobilité du travail est toutefois moins évidente. Les projets qui ont pu avoir le plus grand impact sur la mobilité transfrontalière (les projets qui ont mis en place des infrastructures pour faciliter la mobilité transfrontalière comme BICIMUGI ou TRANS-GARONA, par exemple) ne se sont pas concentrés sur les déplacements quotidiens pour le travail ou la formation, mais plutôt sur des voyages plus occasionnels ou touristiques.

Certains projets ont contribué à faciliter la mobilité de la main-d'œuvre ou de la formation, mais dans des environnements géographiquement isolés et principalement urbains (par exemple, E-MOBASK ou SMARTMOB), pour une mobilité locale sans dimension transfrontalière.

Parmi les projets qui ont facilité les déplacements transfrontaliers pour le tourisme et le travail, on peut souligner l'exemple du projet Connect, qui a mis en place un service de bus utilisé par les professionnels de la santé pour se rendre au travail à l'hôpital de Cerdagne et par les usagers de l'hôpital. Il est également prévu qu'elle soit utilisée pendant la saison touristique par les visiteurs pour accéder aux stations de ski de la région.

Figure 41. Perception des partenaires des projets sur la contribution des projets de l'Axe 4 -EO 8 pour faciliter la mobilité de la main-d'œuvre et des touristes



Source : Enquête auprès des partenaires des projets POCTEFA 2014-2020 (avril-mai 2022 ; n=16).

À cet égard, il convient de noter qu'un impact positif supplémentaire a été identifié pour certaines actions d'amélioration de la mobilité, qui non seulement facilitent les déplacements et réduisent l'impact environnemental, mais stimulent également l'économie locale, conformément à ce qui est attendu avec l'intervention du Programme dans le cadre de la PI 6c, OS 6 « Valoriser le patrimoine naturel et culturel par des approches conjointes du développement durable ».

Plus précisément, les projets visant à développer les pistes cyclables en tant que routes touristiques ont été accueillis favorablement par la population, compte tenu de leur potentiel pour attirer les visiteurs et de contribuer à l'activité économique dans les secteurs liés au tourisme, mais en même temps avec des réticences quant aux dommages potentiels que le tourisme pourrait causer s'il n'est pas correctement géré selon des critères de durabilité.

Les réactions du groupe de discussion organisé dans le cadre de cette évaluation soulignent également l'effet que les projets centrés sur le vélo ont sur l'inclusion en encourageant l'utilisation d'un mode de transport inclusif et accessible à un large éventail de publics.

Certains facteurs ont également été identifiés qui limitent l'impact entre les différents thèmes soutenus par le Programme, parmi lesquels les suivants :

- Les synergies entre les projets ne se matérialisent pas toujours de manière générale, car il existe une logique très concurrentielle et peu de communication entre eux.
- La mobilité dans les zones de montagne moins accessibles se heurte à des difficultés spécifiques qui ne sont pas toujours abordées par les projets.
- Des différences importantes en termes administratifs subsistent entre les pays.
- L'appropriation des projets et des résultats par les acteurs locaux, qui est un aspect essentiel pour générer des synergies, n'est pas toujours évidente.
- Il est jugé nécessaire de formaliser les processus dans une perspective plus humaine, en accordant une plus grande importance aux relations personnelles afin d'établir des relations de confiance.
- Il y a généralement un bon niveau de collaboration entre les entités pour concevoir les projets, mais parfois il y a moins de coordination et de collaboration pour les gérer.

6. Conclusions

6.1. Réponse aux questions d'évaluation

Les questions d'évaluation proposées par le partenariat dans le plan d'évaluation sont au nombre de 6 (4 questions prioritaires et 2 questions secondaires), auxquelles ont été ajoutées 5 questions supplémentaires, convenues par l'équipe d'évaluation avec la direction du Programme.

L'évaluation globale de la **mise en œuvre** du Programme dans les domaines thématiques de la mobilité et de l'accès aux services est positive, principalement en ce qui concerne le degré d'avancement des projets dans les deux OS analysés, qui ont tous été conclus. La capacité à mobiliser des acteurs clés ayant des profils complémentaires et une large connaissance des besoins du territoire peut également être notée comme un aspect positif des projets.

La crise sanitaire de la COVID-19 a été un obstacle à la mise en œuvre et a eu un impact sur les résultats de certains des projets qui basaient leurs indicateurs sur le volume d'utilisateurs, notamment dans le domaine des transports et de la mobilité.

En termes d'**efficacité**, l'évaluation globale est modérément positive, soulignant la contribution du Programme au développement d'infrastructures facilitant les déplacements sur le territoire par des moyens alternatifs au véhicule privé (notamment le vélo) et au développement d'alternatives au véhicule privé et à la promotion de l'utilisation de moyens de transport durables et/ou moins polluants. Toutefois, l'impact des projets sur l'amélioration de la circulation sur les principaux axes transfrontaliers ou sur la réduction du transport routier de marchandises est moins important. La contribution du Programme à la couverture des déficits de l'offre de services pour les déplacements durables est également modeste, en particulier dans les territoires ayant les plus grands besoins à cet égard.

Dans le cadre de la PI 9a, OS 10, l'efficacité du Programme se distingue par sa capacité à soutenir des projets qui génèrent des dynamiques de collaboration et de prestation de services en coopération, consolidant les relations et les échanges de part et d'autre de la frontière. La contribution au maintien et au développement des services sanitaires, sociaux, culturels et récréatifs est relativement positive, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre de services sociaux et culturels et de prestations à caractère utile pour les bénéficiaires. Cependant, l'impact sur le développement et le maintien de services communs facilitant l'accès de la population à ceux-ci dans un environnement transfrontalier ou sur l'amélioration de la couverture des besoins des services de proximité est limité.

L'impact du Programme en termes d'accès aux services est un peu moins positif. Il convient de noter que les projets ont largement bénéficié aux groupes vulnérables, en permettant de s'occuper et de couvrir les besoins de groupes de population tels que les enfants, les jeunes et les personnes âgées, en développant des services adaptés à leurs besoins, mais il n'y a pas eu d'améliorations notables dans les mécanismes de soins et d'assistance à domicile, ni dans la connaissance et la prévention des risques sanitaires et sociaux dans l'espace frontalier. En outre, ses effets sur la réduction du nombre de personnes menacées d'exclusion sociale ne sont pas très évidents.

En termes de **complémentarité et de synergies** entre les OS, la contribution positive des projets de mobilité durable à la mobilité touristique est généralement évaluée de façon positive, bien que le lien avec l'amélioration de la mobilité à des fins de travail ou de formation soit moins évident. Les synergies entre l'accès aux services et les projets de mobilité sont évaluées de manière moins positive, avec des cas spécifiques de projets aux contributions complémentaires.

Le tableau 29 reprend toutes les questions d'évaluation par critères et indique les dimensions analysées pour chacune d'entre elles. Toutes les questions trouvent une réponse et une évaluation globale est faite⁵⁰ comme une conclusion générale basée sur les résultats du processus d'évaluation qui ont été recueillis en détail tout au long de ce rapport.








⁵⁰  Évaluation plutôt positive  Évaluation moyenne  Évaluation moins positive

Tableau 29. Synthèse des réponses aux questions d'évaluation, E7



Critère	Question	Dimensions analysées	Réponse	Évaluation
Mise en œuvre	AD-1 Comment et dans quelle mesure l'intervention du Programme dans le domaine de la mobilité est-elle mise en œuvre ? (OS 8)	<ul style="list-style-type: none"> Typologies et thèmes des projets. Dimension financière, territoriale et partenariale. Couverture territoriale. Degré de progrès physique et financier. Profil des partenaires. 	<p>Le POCTEFA a soutenu des projets qui encouragent les initiatives de coopération transfrontalière visant à développer et à améliorer les systèmes de transport respectueux de l'environnement et à faible émission de carbone afin de promouvoir une mobilité locale et régionale durable. L'intervention est principalement et clairement orientée vers le développement d'actions visant à promouvoir l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement et les déplacements durables. Les actions visant à décongestionner les principaux axes de transport transfrontaliers ainsi que les actions visant à développer l'offre de transport transfrontalier sont moins traitées par les projets soutenus par POCTEFA dans le cadre de cet OS.</p> <p>Les trois quarts des projets de mobilité durable adoptent une approche de proximité, couvrant un territoire composé de zones très proches les unes des autres, ce qui constitue un trait distinctif de cet OS.</p> <p>En général, il s'agit de projets à forte dimension financière, qui mobilisent un investissement supérieur à la moyenne de l'ensemble du Programme POCTEFA (avec un budget total moyen de plus de 3 millions d'euros contre un budget moyen de 1,6 million d'euros pour l'ensemble des projets), et qui mobilisent pour leur mise en œuvre 49 entités réparties sur l'ensemble de l'espace de coopération, avec une participation significative des pouvoirs publics (locaux et régionaux).</p> <p>Le niveau d'avancement des projets approuvés est généralement élevé, tous étant terminés, bien qu'il n'y ait pas de modèle cohérent pour ce qui est du niveau de mise en œuvre des projets par rapport à leur maturité, quand on considère les dates de début et de fin. Il existe de nombreux projets dont la mise en œuvre a été retardée et affectée par les contraintes de mobilité imposées par la crise sanitaire de la COVID-19, qui ont constitué un obstacle tant pour les partenaires que pour les utilisateurs des services de mobilité. Le niveau d'exécution financière est légèrement inférieur au niveau d'exécution physique.</p>	✓
	AD-2 Comment et dans quelle mesure l'intervention du Programme dans le domaine de l'accès aux services est-elle mise en œuvre ? (OS 10)	<ul style="list-style-type: none"> Typologies et thèmes des projets. Dimension financière, territoriale et partenariale. Couverture territoriale. Degré de avancement physique et financier. Profil des partenaires. 	<p>L'intervention du POCTEFA au titre de la PI 9a, OS 10 s'est concrétisée par le soutien à des projets visant principalement et clairement à renforcer l'inclusion sociale et à améliorer l'accès aux services de proximité. La mise en œuvre d'infrastructures sociales et sanitaires, y compris l'élaboration de plans de gestion partagés, n'est abordée que par 2 des 15 projets soutenus.</p> <p>Il existe un certain équilibre entre le nombre de projets adoptant une approche transversale et ceux de proximité. En général, il s'agit de projets de dimension financière moyenne, mobilisant un investissement un peu plus faible que la moyenne de l'ensemble du Programme POCTEFA (avec un budget total moyen de 1,3 million d'euros contre un budget moyen de 1,6 million d'euros pour l'ensemble des projets), et impliquant 79 entités réparties sur l'ensemble de l'espace de coopération, avec un rôle très important des organisations et groupes d'intérêt (associations, fondations, ONG, etc.). Il convient également de noter la participation des autorités publiques régionales et locales, ainsi que des centres universitaires et des entités gestionnaires des infrastructures et des services de santé publique.</p> <p>Le niveau d'avancement des projets approuvés est généralement élevé, tous les projets étant terminés, même si une proportion importante d'entre eux ont été finalisés récemment (au cours des 5 premiers mois de 2022). Il n'y a pas de modèle cohérent pour ce qui est du niveau de mise en œuvre des projets par rapport à leur maturité, quand on considère les dates de début et de fin., et le niveau de mise en œuvre financière est inférieur à celui de la mise en œuvre physique.</p>	✓

Critère	Question	Dimensions analysées	Réponse	Évaluation
Efficacité	7.1 Le programme (OS 8) a-t-il amélioré l'offre publique de transport durable par le développement d'alternatives à la voiture individuelle ; l'interconnexion et l'intermodalité ; l'offre de déplacements transfrontaliers en réseau territorial ; le transfert modal pour le transport de marchandise ?	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Développement de nouvelles solutions de déplacement, de systèmes de transport connectés, d'outils pour promouvoir l'intermodalité. ▸ Utilisation des services et outils mis en place. ▸ Flux de trafic sur les principaux axes transfrontaliers. ▸ Des solutions de déplacement dans les zones sous-équipées. ▸ Mise en réseau de l'ensemble du territoire transfrontalier en matière d'offre de mobilité. ▸ Consommation d'énergie fossile. ▸ Pourcentage de marchandises transportées par la route. 	<p>La contribution des projets soutenus dans le cadre de la PI 7c, OS 8 à l'amélioration de l'offre de transport public pour les déplacements sur le territoire est modérée. On peut souligner comme pertinente la génération de connaissances par des actions d'étude sur la mobilité transfrontalière (besoins, demande de services de mobilité dans un contexte transfrontalier, conditions juridiques pour la mise en œuvre de services de mobilité transfrontalière, faisabilité technique du développement d'infrastructures ou de services de mobilité, etc.), qui constituent la base du développement futur de solutions de mobilité plus durables, intermodales et respectueuses de l'environnement.</p> <p>Le développement d'infrastructures facilitant les déplacements sur le territoire par des moyens alternatifs au véhicule privé, en particulier le vélo, peut être mis en évidence comme l'une des principales réalisations du Programme, à laquelle une partie importante des ressources disponibles pour l'Axe 4 a été allouée. Le développement d'alternatives à la voiture privée et la promotion de l'utilisation de moyens de transport durables sont également identifiés comme une autre réalisation importante des projets soutenus dans le cadre de l'OS 8. Les solutions et services de mobilité développés ont eu un impact positif sur l'amélioration de l'interconnexion et de l'intermodalité des transports publics.</p> <p>Les améliorations apportées grâce au développement des projets se sont concentrées sur la création de conditions susceptibles de rendre l'utilisation de transports plus durables plus attrayante pour la population, en offrant et en promouvant des outils et des services qui favorisent l'utilisation d'alternatives au véhicule privé, mais il s'agit d'actions à petite échelle avec une couverture géographique limitée, qui sont encore loin de parvenir à un changement notable dans le comportement et les habitudes de déplacement des populations.</p> <p>En ce qui concerne l'utilisation des solutions de mobilité mises en place, on peut souligner qu'elles sont très utiles pour les utilisateurs, selon l'opinion majoritaire des partenaires des projets interrogés dans le cadre du processus d'évaluation, qui indiquent qu'elles sont utilisées comme prévu. Les visites de terrain effectuées ont permis de vérifier deux cas dans lesquels les services mis en œuvre sont en fonctionnement et utilisés par la population bénéficiaire.</p> <p>La contribution du Programme à la fluidité du trafic sur les principaux axes transfrontaliers a été modeste. Un changement structurel de cette ampleur, entraînant une modification des modes de transport des personnes et des marchandises, n'a pas encore eu lieu et est même, dans une certaine mesure, hors de portée du Programme.</p> <p>L'amélioration de la couverture des déficits de l'offre de services pour les déplacements durables a été discrète dans les zones de l'espace POCTEFA présentant les plus grands besoins en la matière.</p> <p>La contribution du Programme au développement de l'offre de voyages en réseau sur le territoire transfrontalier peut être qualifiée de modérée, car l'intervention s'est faite à travers des projets qui ont développé des actions isolées et peu connectées entre elles et avec le réseau d'infrastructures existant sur le territoire.</p> <p>La plupart des alternatives à l'utilisation de la voiture privée promues par les projets analysés consomment moins d'énergie et sont moins polluantes, bien qu'elles se concentrent sur le transport à caractère plus récréatif lié au tourisme et soient moins orientées vers les déplacements quotidiens.</p> <p>Seul un des projets aborde de manière centrale les activités ayant un impact potentiel sur la réduction du transport routier de marchandises, ce qui souligne la capacité limitée du POCTEFA 2014-2020 à influencer cette question. De plus, la tendance contextuelle est contraire aux résultats attendus du Programme, avec une importance croissante du transport routier pour le fret et aucune évolution significative vers d'autres modes de transport.</p>	✓

Critère	Question	Dimensions analysées	Réponse	Évaluation
	7.2.1. Les projets soutenus dans le cadre de l'OS 10 ont-ils permis la mise en place d'un système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives ?	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Développement des échanges d'expériences. ▸ Mise en réseau avant la gestion conjointe. ▸ Plans pour l'utilisation et la gestion communes des infrastructures et des services communs. 	<p>L'intervention du Programme a permis de générer des dynamiques de collaboration et de fourniture de services coopératifs à travers des actions axées sur l'amélioration des services aux populations vulnérables dans les domaines de la santé, de la culture et des loisirs.</p> <p>La grande majorité des partenaires des projets consultés dans le cadre de ce processus d'évaluation ont souligné que les projets leur ont permis d'échanger des expériences et ont servi à mettre en réseau les entités gestionnaires de ce type de services (hôpitaux, espaces culturels, centres éducatifs, centres de soins ou autorités, entre autres). L'un des principaux aspects de la valeur ajoutée des projets est qu'ils ont permis de consolider les relations et les échanges de coopération, ce qui a entraîné des améliorations qui ont eu un impact particulier sur la communauté des professionnels fournissant des services sociaux, de soins et/ou culturels.</p> <p>Seuls 3 des 15 projets analysés ont mis en œuvre des plans d'utilisation et de gestion conjoints d'infrastructures et/ou de services, tous dans le secteur de la santé. L'impact du Programme en termes de développement et de maintien de services communs facilitant l'accès de la population à ceux-ci dans un environnement transfrontalier est discret.</p> <p>La coopération établie dans le cadre des projets a, dans une large mesure, renforcé les relations et les structures de collaboration pour améliorer le développement et la prestation de services à la population en général et aux groupes vulnérables en particulier, mais il reste encore du chemin à parcourir pour atteindre un degré plus élevé de maturité et d'intégration qui impliquerait la consolidation des mécanismes de gestion conjointe des services et des infrastructures sanitaires, culturelles ou sociales.</p> <p>Les différences juridiques et administratives entre les systèmes de part et d'autre de la frontière rendent difficile l'adaptation et l'importation de solutions et constituent l'un des principaux obstacles à l'amélioration de l'accès aux services et à l'inclusion sociale par-delà les frontières, avec les déficits d'accès numérique (notamment chez les professionnels du secteur social et de la santé) et le développement numérique limité (notamment dans les zones rurales).</p>	
	7.2.2. Le Programme a-t-il contribué au maintien et/ou au développement des services et à l'équilibre de l'offre de services dans l'espace transfrontalier ?	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Création de nouveaux services. ▸ Infrastructures gérées conjointement. ▸ Couverture des besoins en services de proximité. 	<p>La contribution du Programme au maintien et au développement des services de santé, sociaux, culturels et récréatifs est relativement positive, notamment en ce qui concerne la mise en place de services et d'équipements sociaux et culturels.</p> <p>Les principales améliorations dans la prestation de services ont été liées à la génération d'un volume important de solutions innovantes, d'expériences pilotes, de matériel de formation, de guides, d'outils et de méthodologies pédagogiques et de modèles de soins dans le cadre d'une approche collaborative transfrontalière.</p> <p>Les projets soutenus dans le cadre de l'OS 10 ont principalement développé des actions visant à renforcer l'inclusion sociale et à améliorer l'accès aux services de proximité. La mise en œuvre et la gestion conjointe d'infrastructures sociales et sanitaires ont été abordées dans une bien moindre mesure (3 des 15 projets), et uniquement liées à la santé.</p> <p>D'un point de vue qualitatif, la majorité des partenaires des projets perçoivent que les services mis en œuvre sont utiles. Les deux visites de terrain effectuées ont fourni deux exemples de projets contribuant directement à améliorer l'offre de services sur le territoire, en fournissant des services utiles à la population cible.</p> <p>L'équipe d'évaluation a noté l'existence d'une diversité d'opinions sur la contribution du Programme à la satisfaction des besoins des services de proximité. La faible pertinence des initiatives qui ont mis en œuvre des services entraînant la création ou l'amélioration des points d'accès physiques pour les personnes expliquerait ce constat. De plus, il existe des zones à l'est de l'espace POCTEFA où aucun projet n'a été développé.</p>	

Critère	Question	Dimensions analysées	Réponse	Évaluation
	AD-3 Dans quelle mesure le POCTEFA 2014-2020 a-t-il contribué à faire progresser l'égalité des chances entre les femmes et les hommes sur le territoire transfrontalier ?	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Mesures mises en œuvre pour garantir et promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes. ▸ Perception de la contribution des projets à l'égalité entre les femmes et les hommes. 	<p>Bien que les porteurs de projets soient très conscients de la nécessité d'intégrer le principe d'égalité des sexes d'une manière ou d'une autre, ils éprouvent des difficultés à le traduire en mesures spécifiques au stade de montage de la candidature.</p> <p>Grâce à la mise en œuvre des projets analysés, on peut considérer que la contribution du Programme à l'égalité des sexes est positive, car il soutient des actions qui ont pour la plupart un certain impact sur ce principe horizontal.</p> <p>La plupart des projets ont contribué ou contribuent d'une manière ou d'une autre à faire progresser l'égalité d'opportunités entre les hommes et les femmes, principalement de manière indirecte, par l'utilisation non sexiste du langage dans la communication, l'enregistrement et l'analyse d'indicateurs ventilés par sexe ou l'identification de femmes dirigeantes.</p> <p>Les projets soutenus dans le domaine de la mobilité durable ont eu un impact moindre à cet égard, ce qui est cohérent avec la thématique et l'orientation des actions. Bien que la perspective de genre ait été prise en compte dans la conception de la plupart des projets, la contribution effective est moins importante. L'impact le plus positif en termes de réduction de l'écart entre sexes s'est produit dans le cas des projets qui ont encouragé l'utilisation de moyens de transport alternatifs au véhicule privé (vélo, bus), ce qui peut être considéré comme bénéficiant davantage aux femmes, car elles utilisent plus fréquemment ces modes de transport. Certains projets visant à améliorer l'accès aux services (OS 10) ont contribué plus directement à faire progresser l'égalité effective entre les hommes et les femmes, puisqu'ils ont œuvré à la réduction des écarts et à l'atténuation des inégalités, en mettant l'accent sur cette question.</p>	
Impact	7.3. Les projets soutenus dans le cadre de l'OS 10 ont-ils bénéficié aux populations les plus vulnérables (isolées, défavorisées, sans emploi) et contribué à leur inclusion sociale ?	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Connaissance et prévention des risques sanitaires et sociaux. ▸ Amélioration des dispositifs d'aide et de soins à domicile. ▸ Actions d'information pour l'accès aux services publics pour la population vulnérable. ▸ Utilité des infrastructures et des services créés. ▸ Évolution du nombre de personnes en risque d'exclusion sociale sur le territoire transfrontalier. 	<p>Malgré les nombreuses actions conjointes d'étude, de connaissance, de sensibilisation, d'information et de diffusion développées par les projets, la contribution du Programme à une meilleure connaissance et prévention des risques sanitaires et sociaux dans la zone frontalière est discrète, peu de projets se concentrant sur cette dimension de recherche, de sensibilisation et de prévention des risques (3 sur 15).</p> <p>L'amélioration des dispositifs d'assistance et de soins à domicile a été encore plus faible, selon les partenaires de projets interrogés dans le cadre de ce processus d'évaluation, ce qui est cohérent avec l'orientation limitée des projets sur cette question. Peu d'entre eux ont travaillé de près ou de loin au développement ou à l'amélioration de dispositifs ou de services de soins à domicile (BERTAN, EKIN, PYRHEQUAL ou SAREA), et ils se sont principalement concentrés sur l'expérimentation pour évaluer la faisabilité de l'introduction de nouveaux services ou de l'amélioration de services existants.</p> <p>L'intervention du Programme a largement bénéficié aux populations vulnérables. Pratiquement tous les projets, à l'exception d'un seul (EGAL-URG), ciblent spécifiquement les groupes de population présentant un risque accru d'exclusion sociale : les personnes âgées, les personnes handicapées et dépendantes, les mineurs, les jeunes et les adolescents. L'attention accordée à d'autres groupes, tels que les personnes isolées ou les migrants, est moindre.</p> <p>En plus d'apporter des bénéfices à la population, les projets ont eu un impact significatif sur les professionnels fournissant des services dans les différents domaines couverts (santé, culture et loisirs, aide sociale).</p> <p>Les besoins de ces groupes de population vulnérables ont été pris en compte de telle sorte que les actions, services et/ou infrastructures qui ont été mis en œuvre ou améliorés leur ont été adaptés, en grande partie grâce à la connaissance et à la proximité que les partenaires ont avec ces groupes.</p> <p>L'absence d'indicateurs de résultat du Programme liés à l'exclusion sociale rend difficile l'estimation des effets que les projets peuvent avoir sur l'évolution de la population menacée d'exclusion sociale. Cependant, on peut observer que pratiquement tous ont contribué d'une manière ou d'une autre à réduire le risque d'exclusion sociale de leur population cible, ce qui est plus perceptible et tangible dans le cas des projets qui ont travaillé spécifiquement avec les groupes vulnérables, avec cette dimension intégrée dans leur propre conception et approche.</p>	

Critère	Question	Dimensions analysées	Réponse	Évaluation
			La taille et la couverture territoriale des projets suggèrent que leur capacité à influencer le contexte territorial global, en générant des changements en termes de réduction du risque d'exclusion sociale, est limitée.	
	AD-4 Dans quelle mesure les effets potentiels sur l'environnement identifiés dans l'évaluation environnementale stratégique du POCTEFA 2014-2020 se sont-ils matérialisés suite au développement des projets soutenus par l'OS 8 ?	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Actions nécessitant une déclaration d'impact environnemental. ▸ Actions en zone Natura 2000. ▸ Mesures compensatoires / correctives. 	<p>Dans le cadre de l'OS8, le POCTEFA 2014-2020 soutient principalement les actions visant à promouvoir l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement et les déplacements durables, notamment le développement d'actions d'amélioration des infrastructures, mais aussi dans une large mesure le développement de l'observation, l'étude et le développement de solutions et de services innovants. Les actions ayant un effet direct sur le territoire sont de faible ampleur.</p> <p>Les actions menées pour le développement de la mobilité verte (à travers les voies vertes, la promotion du vélo, ou la mise en place de navettes), ainsi que celles pour l'amélioration des infrastructures ou des équipements liés aux flux de voyageurs (interventions dans les gares pour faciliter le changement de mode de transport, par exemple), n'ont pas eu d'impact environnemental significatif car elles n'ont généralement pas nécessité de travaux de grande ampleur dans le milieu naturel, et ont utilisé des infrastructures et des voies existantes.</p> <p>Les effets des projets de mobilité durable sur l'environnement ont été majoritairement positifs, avec des contributions directes telles que la réduction des émissions de CO₂ générées par le transport de marchandises et de passagers, ainsi que d'autres de nature indirecte, qui favorisent l'utilisation de moyens de transport plus respectueux de l'environnement (adaptation des itinéraires pour faciliter les déplacements en véhicules non motorisés, incorporation de véhicules électriques dans les lignes de bus municipales, information pour faciliter l'utilisation des transports publics, etc.)</p> <p>Comme la plupart de ces actions n'ont pas d'effet direct sur l'environnement, comme indiqué ci-dessus, peu de projets ont intégré des mesures correctives pour réduire l'impact environnemental de leurs activités.</p> <p>En ce qui concerne la localisation des projets, seul un des projets indique explicitement dans son formulaire de candidature que certaines actions seront réalisées dans des zones incluses dans le réseau Natura 2000.</p>	✓
	AD-5 Dans quelle mesure les effets potentiels sur l'environnement identifiés dans l'évaluation environnementale stratégique du POCTEFA 2014-2020 se sont-ils matérialisés suite au développement des projets soutenus par l'OS 10 ?	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Actions nécessitant une déclaration d'impact environnemental. ▸ Actions en zone Natura 2000. ▸ Mesures compensatoires / correctives. 	<p>Dans le cadre de l'OS 10, le POCTEFA 2014-2020 soutient principalement des actions qui visent clairement et fondamentalement à promouvoir l'inclusion sociale et à améliorer l'accès aux services locaux, une importance bien moindre étant accordée aux actions de mise en œuvre d'infrastructures sociales et sanitaires.</p> <p>Les actions susceptibles d'avoir les effets négatifs les plus importants sur le changement climatique, les ressources et la pollution de l'air, de l'eau et du sol ont été très réduites. Ainsi, pratiquement aucune construction ou adaptation de bâtiments pour accueillir des infrastructures sociales, sanitaires ou culturelles n'a été financée, mais plutôt des actions de nature éminemment immatérielle.</p> <p>Dans le cas des projets de réhabilitation ou de construction d'infrastructures, des mesures ont été prises pour assurer leur bonne intégration dans le paysage et l'environnement montagnard, ainsi que pour garantir leur efficacité énergétique une fois qu'elles seront en service, grâce à l'inclusion de clauses spécifiques dans les processus d'adjudication des travaux.</p> <p>L'impact des projets sur l'environnement a été le plus souvent neutre, et la plupart des partenaires ont pris des mesures pour réduire l'impact environnemental de leurs activités, même dans les cas où cela ne serait pas strictement nécessaire. 9 des 15 projets ont intégré des mesures visant à réduire leur empreinte environnementale, principalement par l'intégration d'éléments tels que l'utilisation de moyens télématiques pour le développement d'activités et pour la gestion de projets (vidéoconférences, espaces partagés dans le <i>cloud</i>, plateformes d'apprentissage en ligne pour la formation, etc.) qui réduisent le nombre de déplacements, ou en favorisant l'utilisation des transports publics.</p> <p>En ce qui concerne la localisation des projets, aucun d'entre eux n'indique explicitement dans son formulaire de candidature qu'une action sera menée dans des zones incluses dans le réseau Natura 2000.</p>	✓

Critère	Question	Dimensions analysées	Réponse	Évaluation
Complémentarité	7.4 Le programme a-t-il contribué, par le maintien et la création de services (commerciaux ou non) dans les vallées (OS 10), au développement intégré des zones transfrontalières et donc à la réduction des déplacements ?	<ul style="list-style-type: none"> Perception de la contribution à la réduction des déplacements. 	<p>Les projets de l'OS 10 ont eu peu d'impact sur la réduction des déplacements pour accéder aux services (santé, culture, éducation, bien-être, etc.), ce qui est cohérent avec le type d'actions menées. Tant les partenaires des projets participant au processus d'évaluation que les membres du partenariat interrogés ont exprimé le même avis, déclarant que l'impact sur la réduction des déplacements a été limité.</p> <p>Quelques exemples ont été identifiés de projets qui ont eu une contribution plus directe à cet aspect, en particulier ceux qui ont mis en œuvre des services fournis à distance, comme, par exemple, des initiatives dans le domaine de la santé (services de télémédecine pour les personnes ayant un handicap intellectuel dans le projet PYRHEQUAL), ou des services qui ont été rapprochés de la population en évitant les déplacements (EGAL-URG à travers un centre de vaccination mobile, EKIN à travers sa plateforme de collaboration numérique ou les services pédiatriques de proximité fournis par le projet PPC).</p> <p>L'articulation entre ces deux thèmes (accès aux services et mobilité) peut également être inversée. En d'autres termes, les projets de mobilité durable soutenus dans le cadre de la PI 7c, OS 8 peuvent contribuer directement à l'obtention des résultats escomptés avec le développement de projets d'accès aux services dans le cadre de la PI 9a, OS 10. L'accès à des transports publics fiables peut être un catalyseur pour une plus grande utilisation des services publics transfrontaliers, la relation entre les deux thèmes est donc très étroite, comme le montre le cas de certains des projets soutenus (projet ConnECT, avec un service de bus transfrontalier qui favorise la mobilité et la connexion dans la zone et facilite les déplacements vers l'hôpital de Cerdagne pour des soins médicaux dans un environnement proche).</p>	
	7.5 Dans quelle mesure l'amélioration de l'offre de transports publics durables (OS8) facilite-t-elle la mobilité touristique entre les deux côtés de la frontière (OS6) et la mobilité des actifs transfrontaliers (OS9) ?	<ul style="list-style-type: none"> Perception de la contribution à la facilitation de la mobilité touristique et de la mobilité de la formation et de l'emploi. 	<p>Les entités partenaires dans des projets et les membres institutionnels du Programme s'accordent à dire que les projets soutenus dans le cadre de la PI 7c, OS 8 « Améliorer l'offre de transports transfrontaliers durables pour promouvoir les déplacements transfrontaliers et la mobilité des personnes et des biens » ont eu un effet positif sur la mobilité des touristes.</p> <p>La contribution à l'amélioration de la mobilité du travail est toutefois moins évidente. Certains projets ont contribué à faciliter la mobilité de la main-d'œuvre ou de la formation, mais dans des environnements géographiquement isolés et essentiellement urbains (par exemple, E-MOBASK ou SMARTMOB), pour des déplacements locaux sans dimension transfrontalière.</p> <p>Un impact positif supplémentaire a été identifié pour certaines actions visant à améliorer la mobilité (principalement des projets d'amélioration des pistes cyclables dans les zones rurales), qui non seulement facilitent les déplacements et réduisent leur impact environnemental, mais stimulent également l'économie locale, conformément à ce qui est attendu de l'intervention du Programme dans le cadre de la PI 6c, OS 6 « Valoriser le patrimoine naturel et culturel par des approches conjointes du développement durable », compte tenu de son potentiel pour attirer les visiteurs et générer de l'activité économique dans les secteurs liés au tourisme.</p>	

Source : Élaboration interne.

6.2. Bonnes pratiques

Dans le cadre de cette évaluation, un processus d'identification des projets approuvés dans les Axes 4 et 5, OS 8 et OS 10 du POCTEFA 2014-2020 qui peuvent être considérés comme des modèles de référence en raison de leur capacité à produire des changements en accord avec la stratégie d'intervention définie par le Programme a été développé.

Au total, 5 projets ont été sélectionnés parmi les deux OS qui ont fait l'objet de cette évaluation :

- **OS 8** : Améliorer l'offre de transports transfrontaliers durables afin de faciliter les déplacements transfrontaliers et la mobilité des personnes et des biens.
- **OS 10** : Améliorer l'accès aux services.

Tableau 30. Liste des projets sélectionnés comme bonnes pratiques, E7


Projet	PI	OS	Chef de file
ConnECT (Promotion de la mobilité des habitants de l'espace transfrontalier catalane)	7c	OS 8	Département de la vice-présidence et des politiques numériques et du territoire. Generalitat de Catalunya
TRAILS (TRANSNATIONAL INTERMODAL LINKS TOWARDS SUSTAINABILITY)	7c	OS 8	CENTRAL I INFRASTRUCTURES PER A LA MOBILITAT I LES ACTIVITATS LOGÍSTIQUES, SA
EGAL-URG (Création d'un réseau opérationnel de coopération transfrontalière en médecine d'urgence et de catastrophe permettant l'égalité d'accès aux soins d'urgence des populations).	9a	OS 10	Centre Hospitalier Universitaire de Toulouse
PPC (Pôle Pédiatrique de Cerdagne)	9a	OS 10	Groupement européen de coopération territoriale Hôpital de Cerdagne
PYRHEQUAL (PYRÉNÉES - HANDICAP - ÉQUITÉ SOCIALE : TOUS ACTEURS D'UNE CROISSANCE INCLUSIVE DANS LES PYRÉNÉES)	9a	OS 10	Coordinatrice des associations de personnes handicapées à Huesca

Source : Élaboration interne.

Pour être considéré comme une bonne pratique, il convient de noter que les critères de sélection suivants ont été appliqués :

- **Critères spécifiques** selon l'OS dans lequel le projet s'inscrit, liés à son niveau de contribution à l'atteinte des résultats attendus pour chaque OS tels que le développement de nouvelles solutions de déplacement alternatives au véhicule privé et de l'offre de déplacement en réseau, le transfert modal du transport de marchandises, la mise en place d'un système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives.
- **Critères transversaux** : potentiel de transfert à d'autres territoires, durabilité, valeur ajoutée, couverture de différents publics cibles et complémentarité avec d'autres projets.


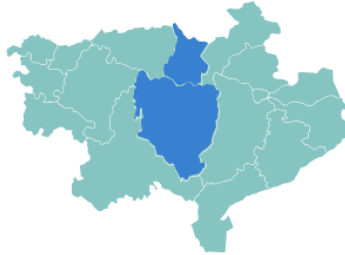
Les projets sélectionnés sont résumés dans les fiches suivantes, qui contiennent une description des principaux éléments saillants de chaque projet et une justification des raisons pour lesquelles ils ont été sélectionnés.

PROJET « ConnECT » (PI 7c, OS 8)	
	Favoriser la mobilité des habitants de l'espace transfrontalier catalan
Chef de file	Département de la vice-présidence et des politiques numériques et du territoire. Generalitat de Catalunya
Autres partenaires	Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales
Web	https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/mobilitat-transfronterera/connect/
Budget total / FEDER approuvé	1.683.106,00 EUR / 1.094.018,89 EUR
État	Terminé (janvier 2018 à mai 2022)
Les territoires dans lesquels se développe le projet	Girona, Pyrénées Orientales 
Résumé	<p>ConnECT est un projet dont l'objectif est de promouvoir la mobilité des personnes et d'améliorer la connectivité entre les villes avec la création de nouvelles lignes de bus transfrontalières dans l'espace transfrontalier catalane (ECT). Il est mis en œuvre par trois administrations publiques françaises et espagnoles : le Département du territoire et de la durabilité de la Generalitat de Catalunya (chef de file), la Région Occitanie Midi Pyrénées et le Département des Pyrénées Orientales, dans les comarcas de l'Alt Empordà, du Ripollès et de la Cerdagne (Catalogne), et du Roussillon, de l'Alt et du Baix Vallespir et de la Haute Cerdagne (France).</p> <p>ConnECT vise à éliminer l'effet de frontière entre la Catalogne et la France, à relier l'hôpital de Cerdagne à Puigcerdà au reste du réseau de santé transfrontalier et à promouvoir l'intermodalité et la coordination des horaires entre les différents réseaux de bus dans les zones rurales. Il vise à atteindre cet objectif en adaptant les lignes de bus existantes et en les renforçant par la création de nouvelles lignes de bus interurbaines et en améliorant l'accès aux informations destinées aux usagers afin de faciliter la mobilité transfrontalière et d'encourager l'utilisation de moyens de transport durables.</p>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Structurer une offre de transport durable efficace dans l'espace transfrontalier catalane. ▪ Développer une offre de mobilité durable et adaptée sans rupture des services publics ni les contraintes liées aux frontières. ▪ Améliorer l'accessibilité de la prestation de services transfrontaliers.
Points forts	<p>Il est à souligner la transférabilité potentielle de ses principales actions, telles que les lignes de bus transfrontalières mises en place, pour lesquelles des agents clés du territoire dans d'autres domaines de la zone POCTEFA montrent de l'intérêt et qui pourraient être répliquées.</p> <p>C'est un exemple de service de transport pertinent qui répond aux besoins du territoire et a un impact direct sur la population, contribuant clairement à améliorer la mobilité et à faciliter l'accès aux services pour l'ensemble de la population vivant dans une zone frontalière.</p> <p>Il est également à noter la pertinence de son partenariat, dans lequel sont représentées les principales autorités de transport dans les zones couvertes par le projet.</p>

PROJET « TRAILS » (PI 7c, OS 8)	
	Transnational intermodal links towards sustainability
Chef de file	Central i Infraestructures per a la Mobilitat i les Activitats Logístiques, S.A.
Partenaires	Association Eurosud Transport, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Syndicat des Transporteurs Routiers des Pyrénées-Orientales, Consell General de Cambres de Comerç de Catalunya, Generalitat de Catalunya - Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, Région Occitanie, Syndicat du Lotissement, Saint Charles International, ADE - Agence de Développement Economique de Perpignan, Pyrénées Méditerranée Invest, Syndicat Mixte Plateforme Pyrénées Méditerranée
Web	https://www.trails-project.com/
Budget total / FEDER approuvé	1.351.873,62 EUR / 878.717,86 EUR
État	Terminé (novembre 2017 à novembre 2021)
Les territoires dans lesquels se développe le projet	Tarragona, Barcelone, Girona, Lleida, Haute Garonne, Ariège, Pyrénées Orientales 
Résumé	TRAILS a été créé pour offrir des solutions efficaces au grand déficit de multimodalité et de quota ferroviaire dans le transport de marchandises sur la frontière franco-espagnole de La Jonquera (corridor méditerranéen). Cela génère des volumes d'émissions de CO ₂ insoutenables et des niveaux de saturation du trafic routier très élevés. L'objectif ultime du projet est de faciliter l'identification de nouveaux itinéraires de transport ferroviaire transnational, tant en termes d'amélioration de l'offre que de nombre de liaisons, et d'offrir un soutien efficace à la consolidation du transport de marchandises pour des services multi-clients et multi-produits entre les deux pays, en réalisant des charges complètes.
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Soutenir le lancement de nouveaux services de fret transnationaux (nouvelles routes), ou améliorer l'offre des services existants. ▪ Développer l'intermodalité, en intégrant les opérations dans une perspective transfrontalière, en transférant les connaissances et en identifiant les synergies commerciales et opérationnelles entre nos plateformes multimodales. ▪ Atténuer les inefficacités de l'interopérabilité ferroviaire transfrontalière en proposant des mesures concrètes aux opérateurs.
Points forts	C'est le seul projet qui porte essentiellement sur des activités ayant un impact potentiel sur la réduction du transport routier de marchandises , et il se distingue par ses réalisations par rapport aux résultats attendus des interventions du POCTEFA. Il s'agit d'un exemple pour sa contribution à la réduction de l'impact environnemental lié au transport de marchandises sur l'Axe transfrontalier Catalogne-Occitanie, en contribuant concrètement à la réduction des émissions de CO ₂ sur la route, de la congestion du trafic routier et des émissions sonores, grâce à l'augmentation du contingent ferroviaire qui s'est produite suite à la mise en œuvre de solutions visant à optimiser le transport de marchandises sur cet Axe. Un autre élément remarquable du projet est son potentiel de transfert à d'autres territoires (bien qu'il nécessite l'existence d'infrastructures et de connexions ferroviaires transfrontalières adéquates) et sa capacité à mobiliser des acteurs clés pour développer des partenariats public-privé grâce à la solidité et à la qualité de sa structure de partenariat.

PROJET « EGAL-URG » (PI 9a, OS 10)	
	Création d'un réseau opérationnel de coopération transfrontalière en médecine d'urgence et de catastrophe permettant l'égalité d'accès aux soins d'urgence des populations.
Chef de file	Centre Hospitalier Universitaire de Toulouse
Partenaires	Centre Hospitalier de la Côte Basque, Navarrabiomed - Fundació Miguel Servet, Sistema D'emergencies Mediques
Web	https://egalurg.fr/
Budget total / FEDER approuvé	2.343.192,10 EUR / 1.523.074,86 EUR
État	Terminé (novembre 2019 à juin 2022)
Les territoires dans lesquels se développe le projet	Haute Garonne, Navarra, Barcelona, Girona, Pyrénées-Atlantiques 
Résumé	Ce projet vise à uniformiser les pratiques transfrontalières en matière de médecine d'urgence et de catastrophe afin de fournir aux patients des soins optimaux et efficaces. Il vise les populations transfrontalières isolées et enclavées de la chaîne des Pyrénées afin de réduire les inégalités d'accès aux secours dans les zones reculées et les lieux d'accidents. À cette fin, EGAL-URG promeut la création d'un réseau de coopération transfrontalière pour l'équité dans l'assistance médicale d'urgence et/ou de catastrophe.
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Standardiser les pratiques et les protocoles de soins aux patients pour améliorer et anticiper la gestion des situations de crise et d'urgence. Promouvoir une formation complète et cohérente des deux côtés de la frontière pour assurer une meilleure collaboration entre les professionnels. Développer des outils innovants pour accroître l'efficacité dans une situation d'urgence ou de catastrophe.
Points forts	<p>C'est un exemple de projet transversal, avec une couverture et dimension territoriale larges, qui lui permet de répondre aux défis communs qui se posent dans des territoires qui ne sont pas nécessairement proches les uns des autres, mais qui rencontrent des difficultés pour garantir l'accès à l'assistance en cas d'urgences médicales ou de catastrophes.</p> <p>Le projet s'est également distingué par sa capacité d'adaptation à la situation d'urgence sanitaire de la COVID-19, en mettant ses ressources à la disposition de la population transfrontalière pour une utilisation non prévue initialement mais à fort impact sur la santé publique (vaccination mobile COVID).</p> <p>La visibilité et la notoriété obtenues par ce projet, tant parmi la population cible que parmi les agents clés du territoire, est un autre élément remarquable, étant donné qu'elle contribue à sensibiliser la population aux bénéfices que l'investissement du Programme apporte aux citoyens.</p>

PROJET « PPC » (PI 9a, OS 10)	
	Pôle Pédiatrique de Cerdagne
Chef de file	Groupement européen de coopération territoriale Hôpital de Cerdagne
Web	https://keep.eu/projects/20602/P-le-P-diatrique-de-Cerdagn-EN/
Budget total / FEDER approuvé	1.846.153,90 EUR / 1.200.000,00 EUR
État	Terminé (septembre 2015 à novembre 2018)
Les territoires dans lesquels se développe le projet	<p>Pyrénées Orientales, Girona</p> 
Résumé	<p>Le projet s'adresse à la population pédiatrique (0-18 ans) de la Cerdagne française et catalane et aux soins liés à des pathologies telles que l'obésité, la pneumonologie et l'allergologie.</p> <p>Un centre de référence a été construit à Osséja avec 120 lits pour l'accueil et l'accompagnement des enfants et des parents qui ont besoin d'apprendre dans le cadre de l'éducation thérapeutique du patient. Ce centre est lié à l'hôpital de la Cerdagne. Ce projet permet l'accès aux soins dans une zone isolée où le centre de santé le plus proche avec un service pédiatrique se trouve à Perpignan du côté français et à Barcelone du côté espagnol, à 1h45min de la Cerdagne.</p>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer et faciliter l'accès à des soins pédiatriques de qualité pour la population catalane et française vivant dans l'espace transfrontalier.
Points forts	<p>Il s'agit d'un exemple représentatif d'un projet qui facilite l'utilisation des services (de santé) de base par une population ayant des difficultés à y accéder (enfants vivant dans une zone à faible couverture sanitaire), avec une approche totalement alignée sur les objectifs du Programme et sur les résultats escomptés.</p> <p>Il se distingue également comme l'un des rares projets analysés dans cette évaluation à avoir mis en place des services pour la population dans le cadre d'une approche de gestion conjointe.</p> <p>Il s'agit également d'un projet qui capitalise les résultats obtenus dans des interventions précédemment soutenues par les fonds structurels, et qui s'inscrit dans une initiative reconnue par le Comité européen des régions comme une bonne pratique dans le domaine de l'accès aux services de santé transfrontaliers (l'hôpital de Cerdagne).</p>

PROJET « PYRHEQUAL » (PI 9a, OS 10)	
	PYRÉNÉES - HANDICAP - ÉQUITÉ SOCIALE : TOUS ACTEURS D'UNE CROISSANCE INCLUSIVE DANS LES PYRÉNÉES
Chef de file	Coordinatrice des associations de personnes handicapées de Huesca
Partenaires	Agrupación de Personas Sordas de Zaragoza y Aragón, Asociación San Francisco de Sales de Hipoacúsicos, Asociación Guayente-Centro El Remós, Asociación de Familiares de Enfermos de Alzheimer y otras Demencias, Fundación ADISLAF, Asociación Down Huesca, Asociación de Personas con Parálisis Cerebral de Huesca, ADAPEI des Hautes-Pyrénées, Asociación Tutelar Asistencial de Deficientes Psíquicos, Asociación Oscense Pro Salud Mental, Casa Familiar San Lorenzo de Hermanos Franciscanos de la Cruz Blanca, FUNDACIÓN VALENTIA HUESCA, Fundación Agustín Serrate, Fundación Agustín Serrate, Fundación San Lorenzo de Hermanos Franciscanos de la Cruz Blanca, FUNDACIÓN VALENTIA HUESCA, Fundación Agustín Serrate
Web	https://www.pyrhequal.eu/
Budget total / FEDER approuvé	1.741.540,00 EUR / 1.132.001,00 EUR
État	Terminé (janvier 2018 à décembre 2020)
Les territoires dans lesquels se développe le projet	Hautes Pyrénées, Huesca 
Résumé	PYRHEQUAL est un projet entre entités travaillant avec des personnes en situation de handicap et/ou dépendantes pour créer un réseau d'innovation transfrontalier, visant à améliorer leur qualité de vie et celle de leurs aidants. Ce projet vise à faire des personnes en situation de handicap et/ou dépendantes les acteurs de la croissance inclusive dans les Pyrénées.
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Permettre aux personnes en situation de handicap et/ou de dépendance d'accéder à des activités artistiques, récréatives et sportives qui garantissent leur inclusion sociale. Création et mise en œuvre d'une communauté transfrontalière d'innovation sociale. Développer la participation sociale des personnes en situation de handicap et/ou dépendantes à travers l'art, les médias, le sport et les loisirs. Développer l'innovation et la coopération dans le secteur de la prestation de services aux personnes en situation de handicap et/ou dépendantes. Promouvoir l'inclusion sociale des personnes en situation de handicap et/ou dépendantes par la formation à l'emploi.
Points forts	<p>Il s'agit d'un exemple représentatif des nombreux projets de proximité développés dans l'OS 10. Le projet a une dimension territoriale très localisée dans une zone qui lui permet de répondre aux défis des deux côtés de la frontière.</p> <p>Il se distingue par le fait qu'il s'agit d'un projet présentant des avantages évidents pour un groupe particulièrement vulnérable, comme les personnes en situation de handicap, en fournissant des services et en offrant des ressources qui améliorent leur qualité de vie à partir d'une approche innovante.</p> <p>Un autre aspect intéressant de ce projet est l'activité développée en termes de communication pour donner de la visibilité et de l'importance à ce groupe, ainsi que l'intervention visant à promouvoir leur autonomisation, avec un objectif clair d'amélioration du niveau d'inclusion sociale de ces personnes, conformément à la logique d'intervention du Programme.</p>

7. Recommandations

À la suite du processus d'évaluation, une série de recommandations sont formulées ci-dessous, qui visent à contribuer à améliorer l'efficacité et l'impact de l'intervention dans le domaine de la mobilité durable et de l'accès aux services.

Étant donné que le Programme est actuellement en phase de clôture et que tous les projets ont été finalisés, les recommandations sont formulées dans le but de faciliter la prise de décision dans le cadre de la période de programmation 2021-2027, sur la base d'un financement continu des initiatives dans les deux domaines analysés.

En ce sens, **assurer la continuité de l'intervention du Programme** dans ces domaines au **cours de la période 2021-2027** peut en soi être considéré comme une première recommandation, étant donné l'importance sur le territoire du POCTEFA des problèmes liés à la mobilité de la population dans un environnement frontalier, qui dans de nombreux cas nécessitent de longues périodes de temps pour leur résolution, et avec la consolidation d'un système de services publics accessibles à toute la population et aux groupes vulnérables en particulier, notamment dans les zones isolées.

Le manque de transports publics transfrontaliers et l'accès aux services publics plus proches du domicile sont deux des difficultés qui affectent le plus de nombreux aspects de la vie transfrontalière (souvent liés entre eux), tant sur le territoire de POCTEFA que dans les zones frontalières de l'Union européenne dans son ensemble. L'engagement de poursuivre les investissements visant à promouvoir **des services publics transfrontaliers plus nombreux et de meilleure qualité** (transports, services numériques, services de santé, éducation, culture et loisirs) est pleinement conforme aux orientations de la Commission européenne en matière de coopération dans les régions transfrontalières.

Sur la base de cette première recommandation, les recommandations suivantes sont formulées :

- **Renforcer le rôle de l'Autorité de gestion au niveau institutionnel, en portant devant les instances compétentes (nationales ou communautaires) les problèmes qui empêchent la réalisation de progrès en matière de mobilité et d'accès aux services dans le territoire frontalier.**

L'expérience accumulée à travers le développement des projets POCTEFA, tant dans cette période de programmation (2014-2020) que dans les précédentes, a permis d'identifier des obstacles à la mobilité et à l'accès aux services qui vont au-delà de la capacité d'action des projets et, par conséquent, du Programme.

Le processus d'évaluation a mis en évidence certains cas où ces obstacles sont particulièrement évidents, par exemple, dans le cas des infrastructures de transport qui doivent traverser une frontière ou dans la fourniture de services de santé aux personnes vivant des deux côtés de la frontière.

Il est donc nécessaire d'avancer dans la canalisation de ces problèmes par l'Autorité de gestion vers les instances auxquels participent les acteurs ayant des compétences en la matière au niveau de étatique et/ou communautaire, en collaborant aux travaux au niveau des États pour contribuer à la construction d'une éventuelle stratégie commune pour le développement transfrontalier, et en participant également à toutes ces initiatives qui seront développées au niveau communautaire promues par la Commission Européenne pour le développement de services publics transfrontaliers plus nombreux et de meilleure qualité.

- **Octroyer une plus grande importance dans le Programme au développement d'actions visant à améliorer la gouvernance et à supprimer les obstacles législatifs et administratifs au développement d'initiatives de gestion conjointe.**

En complément de la recommandation précédente, et dans le but de progresser dans l'élimination des principaux obstacles à la fourniture et à l'accès aux services publics transfrontaliers, il est proposé de se concentrer davantage sur le financement de projets alignés sur les solutions possibles aux problèmes et obstacles communs dans ce domaine dans les milieux transfrontaliers de l'UE, qui ont déjà été identifiées tant au niveau européen que sur le territoire de POCTEFA lui-même.

L'intervention prévue dans le futur POCTEFA 2021-2027 dans le cadre de l'objectif spécifique Interreg ISO1 sera sans doute un catalyseur pour ce type d'initiative, en soutenant des projets d'amélioration de la gouvernance qui peuvent se concentrer sur la résolution des obstacles juridiques, sur la promotion de la coordination administrative entre les acteurs des deux côtés de la frontière ou sur le développement de mesures complémentaires pour valider ou faciliter les processus de changements juridiques et administratifs en tant qu'expériences d'apprentissage, entre autres.

Continuer à soutenir les initiatives qui favorisent la mise en œuvre de systèmes de gouvernance transfrontaliers pour gérer collectivement les ressources partagées, les défis et les opportunités dans ces deux domaines est essentiel pour le développement du territoire.

- **Mettre en œuvre des actions visant à accroître la qualité des projets, en assurant leur alignement et leur intégration dans la logique d'intervention stratégique du Programme.**

L'évaluation a montré qu'il y a eu des lacunes dans la couverture de certains types d'actions par les projets finalement sélectionnés dans les appels lancés par le Programme (dans les PI 7c, OS 8 et PI 9a, OS 10), ce qui a limité leur capacité à atteindre certains résultats espérés.

La cohérence et l'alignement des projets soutenus avec les priorités et les thèmes définis dans le texte du POCTEFA est une question clé, car c'est une condition nécessaire pour assurer l'efficacité de l'intervention.

Dans le même ordre d'idées, les projets futurs devraient être en mesure d'apporter une valeur ajoutée par rapport à ceux déjà développés au cours des périodes précédentes, de manière à maximiser l'efficacité dans l'utilisation des ressources, en capitalisant davantage sur les résultats des projets déjà mis en œuvre, par exemple, ou en proposant l'obtention de résultats clairement reproductibles dans d'autres domaines de l'espace de coopération.

Il est donc recommandé d'améliorer le soutien apporté par le SC et les coordinateurs territoriaux aux porteurs de projets dans la préparation de leurs candidatures, ce qui est particulièrement important dans la phase initiale du futur POCTEFA 2021-2027.

Certaines idées à cet égard pourraient être l'orientation de séminaires d'information pour les bénéficiaires potentiels vers les questions clés auxquelles il faut prêter attention dans la préparation des candidatures, y compris le développement de matériel et de documentation d'appui à la préparation des projets pour les guider à cet égard.

- **Prendre des mesures pour accroître la qualité et la pertinence des partenariats dans les projets futurs.**

Bien que les partenariats des projets analysés aient généralement fonctionné de manière adéquate, il est recommandé de prendre certaines mesures pour améliorer la qualité des consortiums dans les projets futurs, en établissant des exigences en termes de capacité des acteurs et de participation d'agents qui apportent un engagement politique et une autonomie de décision multi-niveau, adaptés au domaine thématique particulier abordé.

Dans le domaine de la prestation de services communs, l'implication d'une figure telle que les Groupements européens de coopération territoriale (GECT) en tant qu'entités juridiques communes dotées d'une capacité de passation de marchés communs est essentielle pour développer des projets réellement solvables afin de mettre en œuvre des systèmes de gestion conjointe des services publics.

Dans le cas des projets sociaux, stimuler la participation des entités représentant le groupe de population jeune serait également très pertinent, en consolidant leur rôle dans le développement d'actions visant à promouvoir la prévention des risques sanitaires ou à réduire le risque d'exclusion sociale de ce groupe, sur lequel se sont concentrés de nombreux projets soutenus dans la période 2014-2020.

- **Mettre l'accent sur le renforcement de la connexion entre les projets, la génération de synergies et le transfert et la capitalisation des résultats.**

L'analyse a révélé des faiblesses en termes de complémentarité et de synergies entre les projets et entre les thèmes qui, s'ils étaient travaillés de manière plus coordonnée, pourraient générer des impacts croisés importants. Il a également été observé que les projets isolés prédominent, ce qui réduit la capacité à générer des changements dans les questions structurelles à une large échelle territoriale.

Dans ce sens, il est considéré comme essentiel de renforcer la communication et les relations entre les projets et de renforcer la capitalisation des résultats comme base pour la définition de futures stratégies thématiques transfrontalières, ce qui pourrait être réalisé par des actions telles que les suivantes :

- Organisation d'événements spécifiques pour favoriser le partage et l'accès aux expériences et aux résultats, ce qui serait particulièrement utile pour les porteurs de projets dans la phase de préparation des candidatures.
- Lancement de communautés thématiques au niveau du Programme, liées aux transports ou aux services publics (notamment la santé), canalisant les résultats comme base pour le développement de futures stratégies thématiques transfrontalières.

- Développer un processus d'identification et de catégorisation des bonnes pratiques et des résultats transférables avec une approche thématique, accompagné d'actions de communication pour les diffuser et les mettre à disposition d'agents externes aux projets qui les ont générées.
- Apporter des modifications aux formulaires de candidature, par exemple en incluant des champs dans lesquels les porteurs de projets décrivent leur plan de capitalisation des résultats et/ou de collaboration avec d'autres projets.
- Fournir un soutien spécialisé du SC aux porteurs de projets en se concentrant sur les aspects liés à la capitalisation (concept, exigences, tendances, opportunités, etc.).
- Prévoir le lancement d'appels spécifiques pour capitaliser les résultats des projets précédents dans les domaines présentant un degré plus élevé de développement des résultats ou un meilleur alignement sur les besoins des bénéficiaires potentiels.

Cependant, pour le bon développement des actions de capitalisation, il est recommandé d'entreprendre au préalable un processus de réflexion stratégique, qui sera matérialisé et structuré dans un plan de capitalisation, intégré aux stratégies de communication et d'évaluation du Programme pour la période 2021-2027.

D'autre part, et **au niveau de la gestion du Programme**, d'autres domaines supplémentaires d'amélioration sont identifiés, qui sont spécifiés dans les recommandations suivantes :

- **Évaluer l'introduction éventuelle de mesures de simplification administrative, en accordant une attention particulière à la rationalisation du circuit de paiement.**

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un élément qui a affecté la réalisation des objectifs et des résultats escomptés, les retards de paiement aux bénéficiaires sont un problème qui a été souligné à plusieurs reprises par les différents répondants aux enquêtes et personnes interrogées tout au long du processus d'évaluation.

La complexité du circuit financier, ainsi que les retards dans le contrôle des opérations, ont entraîné de nombreux incidents et difficultés dans la gestion des projets, générant des tensions de trésorerie importantes dans de nombreuses partenaires. Ces problèmes représentent un obstacle potentiel à la participation des entités à capacité financière limitée et peuvent décourager la continuité de la participation à ce type de projet.

- **Revoir les formats des rapports finaux, en évaluant les changements possibles pour augmenter la qualité et la portée des informations qu'ils fournissent pour le suivi et l'évaluation du Programme.**

Les partenaires des projets soutenus par le POCTEFA fournissent une grande quantité d'informations tout au long des différentes phases du cycle de vie d'un projet, mais celles-ci ne sont pas toujours de la qualité et de l'utilité attendues. Plus précisément, il a été observé qu'il y a un manque d'informations globales à la fin des projets qui permettraient une évaluation par les porteurs eux-mêmes d'aspects tels que les résultats les plus remarquables obtenus, leur durabilité ou leur potentiel de transfert, ou la valeur ajoutée produite.

Ce problème pourrait être résolu en ajoutant aux rapports finaux des champs permettant aux chefs de file de fournir une évaluation plus globale du projet, non pas liée à la période de certification des dépenses, mais à l'ensemble de la période de mise en œuvre. Cela permettrait de fournir des données pour les évaluations futures, en évitant les demandes répétées d'informations de la part des autorités du Programme et des évaluateurs.

- **Réviser le système d'indicateurs du Programme.**

L'évaluation a révélé certains points à améliorer dans le système d'indicateurs, dont la révision permettrait un meilleur suivi et une meilleure évaluation des résultats et des impacts.

Lors de la définition des indicateurs de résultat du Programme, il est considéré comme particulièrement pertinent de garder à l'esprit l'importance de les relier aux impacts à atteindre, conformément à la logique d'intervention, de manière à mesurer les effets que les projets peuvent avoir sur l'évolution de toutes les dimensions abordées.

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE

Résumé des tâches d'évaluation

Tâches et activités d'évaluation analytique	Questions d'évaluation ou exigences de la spécification technique de l'évaluation (questions prioritaires et secondaires)	Présentation des résultats de l'évaluation dans le rapport
Mise en œuvre		
Analyse de la mise en œuvre du projet OS 8	AD-1 Comment et dans quelle mesure l'intervention du Programme dans le domaine de la mobilité est-elle mise en œuvre ? (OS 8)	Paragraphe 3.3 Paragraphe 3.4
Analyse de la mise en œuvre du projet OS 10	AD-2 Comment et dans quelle mesure l'intervention du Programme dans le domaine de l'accès aux services est-elle mise en œuvre ? (OS 10)	Paragraphe 3.3 Paragraphe 3.4
Efficacité du Programme		
Analyse de la réalisation des résultats des projets de mobilité durable	7.1 Le programme (OS 8) a-t-il amélioré l'offre publique de transport durable par le développement d'alternatives à la voiture individuelle, l'interconnexion et l'intermodalité, l'offre de déplacements transfrontaliers en réseau territorial, le transfert modal pour le transport de marchandises ?	Paragraphe 4.2
Analyse de la réalisation des résultats des projets d'accès aux services	7.2.1. Les projets soutenus dans le cadre de l'OS 10 ont-ils permis la mise en place d'un système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives ?	Paragraphe 4.3
	7.2.2. Le Programme a-t-il contribué au maintien et/ou au développement des services et à l'équilibre de l'offre de services dans l'espace transfrontalier ?	Paragraphe 4.3
Impact du Programme		
Analyse de l'impact sur l'inclusion sociale	Les projets soutenus dans le cadre de l'OS 10 ont-ils bénéficié aux populations les plus vulnérables (isolées, défavorisées, sans emploi) et contribué à leur inclusion sociale ?	Paragraphe 4.3
Analyse de l'impact sur le genre des projets de mobilité et d'accès aux services	AD-3 Dans quelle mesure le POCTEFA 2014-2020 a-t-il contribué à faire progresser l'égalité des chances entre les femmes et les hommes sur le territoire transfrontalier ?	Paragraphe 4.4
Analyse des impacts environnementaux de la mobilité et de l'accès aux services	AD-4 Dans quelle mesure les effets potentiels sur l'environnement identifiés dans l'évaluation environnementale stratégique du POCTEFA 2014-2020 se sont-ils matérialisés suite au développement des projets soutenus par l'OS 8 ?	Paragraphe 4.5
	AD-5 Dans quelle mesure les effets potentiels sur l'environnement identifiés dans l'évaluation environnementale stratégique du POCTEFA 2014-2020 se sont-ils matérialisés suite au développement des projets soutenus par l'OS 10 ?	Paragraphe 4.5
Complémentarité et synergies		
Analyse des synergies entre les OS du Programme	7.4 Le Programme, par le maintien et la création de services (commerciaux ou non) dans les vallées (OS 10), a-t-il contribué au développement intégré des zones transfrontalières et donc à la réduction des déplacements ?	Paragraphe 5.1

Tâches et activités d'évaluation analytique	Questions d'évaluation ou exigences de la spécification technique de l'évaluation (questions prioritaires et secondaires)	Présentation des résultats de l'évaluation dans le rapport
	7.5 Dans quelle mesure l'amélioration de l'offre de transports publics durables (OS8) facilite-t-elle la mobilité touristique entre les deux côtés de la frontière (OS6) et la mobilité des actifs transfrontaliers (OS9) ?	Paragraphe 5.2

Données et sources d'information

Les informations secondaires ont permis à l'équipe de consultants de compiler les données pertinentes utilisées tout au long du processus d'évaluation à partir de travaux et de registres antérieurs. Vous trouverez ci-dessous la liste complète des documents et registres consultés, classés en fonction de leur typologie :

- **Documents politiques et réglementaires :**
 - Règlement de dispositions communes (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013.
 - Règlement FEDER (UE) n° 1301/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013.
 - Règlement relatif à la coopération territoriale européenne (UE) n° 1299/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013.
 - Règlement d'exécution (UE) 2015/207 de la Commission du 20 janvier 2015.
- **Documents du Programme :**
 - Programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre 2014-2020 (version 3.0 approuvée le 03.04.2020).
 - Annexe 3a du Programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre 2014-2020 : Indicateurs de productivité (version 3, approuvée en avril 2020).
 - Annexe 4a du Programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre 2014-2020 : indicateurs de résultats (version 2.2, approuvée le 17.08.2016).
 - Plan d'évaluation du POCTEFA 2014-2020 (approuvé par le comité de suivi le 12.05.2016).
 - Étude environnementale stratégique du POCTEFA 2014-2020.
- **Documentation sur la gestion et le suivi du POCTEFA :**
 - Rapports annuels de mise en œuvre du POCTEFA 2014-2020 (annualité 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021).
 - Données de suivi et de contrôle des opérations programmées, extraites de l'application de gestion POCTEFA (SIGEFA).
 - Guide des indicateurs POCTEFA (version juin 2020).
 - Formulaire de candidature pour les opérations programmées au titre de l'Axe 4 (Axe 8) et de l'Axe 5 (Axe 10).
 - Rapports intermédiaires et finaux sur la mise en œuvre des opérations programmées au titre de l'Axe 4 (OS 8) et de l'Axe 5 (OS 10).
 - Évaluation des incitations et sélection des axes 1 et 3 (E1).
 - Évaluation à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme (E2).

- **Informations statistiques :**
 - Bases de données statistiques d'Eurostat, de l'Institut National de la Statistique (INE), de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) et du Departament d'Estadística del Govern d'Andorra.
 - Observatoire franco-espagnol de la circulation dans les Pyrénées.
- **Autres documents :**
 - b-solutions: Solving Border Obstacles. A Compendium of 43 Cases. 2020. Comisión Europea.
 - Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen : « Stimuler la croissance et la cohésion dans les régions frontalières de l'UE », COM(2017) 534 final.
 - Livrables générés par les projets programmés dans le cadre de l'Axe 4 (PI 7c, OS 8) et de l'Axe 5 (PI 9a, OS 10), extraits de l'application de gestion du POCTEFA (SIGEFA).
 - EGTC Good Practice Booklet. 2018. Comité Europeo de las Regiones.
 - Expert analysis on geographical specificities. Mountains, Islands and Sparsely Populated Areas. Cohesion Policy 2014-2020. DG Regio, Commission européenne.
 - Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions : « Les régions transfrontalières de l'UE : de véritables laboratoires de l'intégration européenne », COM(2021) 393 final.
 - Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à un mécanisme permettant de surmonter les obstacles réglementaires et administratifs dans un contexte transfrontalier, COM(2018) 373 final.
 - Consultation publique sur les moyens de surmonter les obstacles transfrontaliers. 2021. DG Regio, Commission européenne.

Outils pour générer des informations primaires

Dans le processus d'évaluation, la **participation des acteurs de la coopération transfrontalière sur le territoire de POCTEFA** a été encouragée, suivant une approche participative.

Le travail sur le terrain a été un élément clé dans le développement de l'évaluation, car il a permis de générer les informations nécessaires pour aborder les différentes parties du contenu prévu. Ce travail a fait appel à des outils fréquemment utilisés dans les processus d'évaluation et de recherche sociale (enquêtes, entretiens semi-structurés, groupes de discussion et observations sur le terrain). Les fiches techniques de chaque outil utilisé sont présentées ci-dessous.

Tableau 31. Fiche d'information sur l'enquête

ENQUÊTE															
Objectif	Recueillir des informations quantitatives et qualifier les résultats à partir des données des registres et d'autres outils générateurs d'informations, avec un large champ d'application.														
Univers	L'univers est composé des partenaires gérant des projets programmés sous l'Axe 4 (Axe 8) et l'Axe 5 (Axe 10), en considérant les responsables de chaque entité partenaire de tous les projets programmés sous les deux axes : <table border="1" data-bbox="671 539 1209 696"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Univers</th> </tr> <tr> <th>Nombre</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>OS 8</td> <td>57</td> <td>40,7%</td> </tr> <tr> <td>OS 10</td> <td>83</td> <td>59,3%</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>140</td> <td>100,0%</td> </tr> </tbody> </table>		Univers		Nombre	%	OS 8	57	40,7%	OS 10	83	59,3%	Total	140	100,0%
	Univers														
	Nombre	%													
OS 8	57	40,7%													
OS 10	83	59,3%													
Total	140	100,0%													
Taille de l'échantillon	Au total, 40 réponses au questionnaire ont été obtenues : <table border="1" data-bbox="671 734 1209 891"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Echantillon</th> </tr> <tr> <th>Nombre</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>OS 8</td> <td>16</td> <td>40,0%</td> </tr> <tr> <td>OS 10</td> <td>24</td> <td>60,0</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>40</td> <td>100,0%</td> </tr> </tbody> </table>		Echantillon		Nombre	%	OS 8	16	40,0%	OS 10	24	60,0	Total	40	100,0%
	Echantillon														
	Nombre	%													
OS 8	16	40,0%													
OS 10	24	60,0													
Total	40	100,0%													
Erreur d'échantillonnage	13,14% au total (pour un niveau de confiance de 95% et $p=q=50$).														
Mode d'administration	Un questionnaire en ligne a été utilisé.														
Dates	Du 27 avril au 24 mai 2022.														

Tableau 32. Fiche technique des entretiens

INTERVIEWS							
Objectif	Les entretiens ont été menés dans le but de qualifier les résultats des données du registre et des autres outils de génération d'informations.						
Univers	Deux profils d'informateurs clés ont été identifiés et la technique de l'entretien leur a été appliquée : <ul style="list-style-type: none"> Responsable de la dynamisation du Programme, y compris le Secrétariat technique et les membres du partenariat (partenaires institutionnels du POCTEFA). Entités responsables du projet. 						
Critères de sélection de l'échantillon	<p>Une série de critères a été établie pour guider la sélection des entités à interviewer, définis à trois niveaux :</p> <ol style="list-style-type: none"> Critères de sélection des facilitateurs du Programme et des acteurs institutionnels. Critères de sélection des projets programmés dans le cadre de l'OS 8 et de l'OS 10 du Programme. <table border="1" data-bbox="355 1581 1407 2002"> <thead> <tr> <th>Niveau</th> <th>Critères appliqués à la sélection</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sélection d'entités dynamiques</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Types d'acteurs impliqués dans la dynamisation du Programme et portée de leur intervention, en veillant à ce qu'ils soient tous représentatifs. Champ d'action des entités, pour couvrir l'ensemble de la zone de coopération et sa diversité géographique. </td> </tr> <tr> <td>Sélection des projets</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Niveau de mise en œuvre, en donnant la priorité aux projets ayant un niveau de développement plus élevé. Nature thématique, assurant la couverture de toutes les priorités d'investissement. Une couverture territoriale, assurant à la fois la représentation de tous les territoires impliqués dans le Programme et des projets de différents domaines d'application dans le développement et les résultats (locaux, régionaux, interrégionaux). La taille, en termes de nombre de partenaires et de volume financier, en donnant la priorité aux grands projets. </td> </tr> </tbody> </table>	Niveau	Critères appliqués à la sélection	Sélection d'entités dynamiques	<ul style="list-style-type: none"> Types d'acteurs impliqués dans la dynamisation du Programme et portée de leur intervention, en veillant à ce qu'ils soient tous représentatifs. Champ d'action des entités, pour couvrir l'ensemble de la zone de coopération et sa diversité géographique. 	Sélection des projets	<ul style="list-style-type: none"> Niveau de mise en œuvre, en donnant la priorité aux projets ayant un niveau de développement plus élevé. Nature thématique, assurant la couverture de toutes les priorités d'investissement. Une couverture territoriale, assurant à la fois la représentation de tous les territoires impliqués dans le Programme et des projets de différents domaines d'application dans le développement et les résultats (locaux, régionaux, interrégionaux). La taille, en termes de nombre de partenaires et de volume financier, en donnant la priorité aux grands projets.
Niveau	Critères appliqués à la sélection						
Sélection d'entités dynamiques	<ul style="list-style-type: none"> Types d'acteurs impliqués dans la dynamisation du Programme et portée de leur intervention, en veillant à ce qu'ils soient tous représentatifs. Champ d'action des entités, pour couvrir l'ensemble de la zone de coopération et sa diversité géographique. 						
Sélection des projets	<ul style="list-style-type: none"> Niveau de mise en œuvre, en donnant la priorité aux projets ayant un niveau de développement plus élevé. Nature thématique, assurant la couverture de toutes les priorités d'investissement. Une couverture territoriale, assurant à la fois la représentation de tous les territoires impliqués dans le Programme et des projets de différents domaines d'application dans le développement et les résultats (locaux, régionaux, interrégionaux). La taille, en termes de nombre de partenaires et de volume financier, en donnant la priorité aux grands projets. 						

INTERVIEWS (suite)	
Entités interrogées	Un échantillon de 28 personnes au total a été sélectionné, et 16 entretiens ont finalement été menés avec les informateurs clés suivants : <ul style="list-style-type: none"> • 1 entretien avec les personnes responsables de la gestion et du suivi des projets de l'Axe 4 et de l'Axe 5.
	<ul style="list-style-type: none"> • 5 entretiens avec des partenaires institutionnels du Programme
Entités interrogées	Secrétariat technique du POCTEFA
	Département des Hautes-Pyrénées
	Conseil régional d'Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
	Generalitat de Catalunya. Direcció General de Promoció Econòmica, Competència i Regulació (Direction générale de la promotion économique, de la concurrence et de la réglementation).
	Gouvernement de Navarre / Nafarroako Gobernua
	Ministère des finances. Direction générale des Fonds européens. Subdirección General de Cooperación Territorial Europea.
	• 10 entretiens avec une sélection de chefs de file
	Consorci de les Vies Verdes de Girona (projet BiciTransCat)
	Département des Pyrénées-Atlantiques (projet BICIMUGI)
	GECT Eurorégion Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre (projet TRANSFERMUGA-RREKIN)
Compagnie de tramway de Saint-Sébastien (projet E-MOBASK)	
Département de la vice-présidence et des politiques numériques et du territoire. Generalitat de Catalunya (projet CONNECT)	
Centre Hospitalier Universitaire de Toulouse (projet EGAL-URG)	
Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya (projet ARTIS)	
Ayuntamiento de Huesca (projet MIGAP)	
Groupement européen de coopération territoriale Hôpital de Cerdagne (projet PPC)	
Comité de coordination des associations de personnes handicapées de Huesca (projet PYRHEQUAL).	
Dates	Du 29 avril au 4 juillet 2022.
Méthode	Les deux méthodes suivantes ont été utilisées, en fonction du profil de l'agent déclarant : <ul style="list-style-type: none"> • Entretiens téléphoniques développés sur la base d'un script ou d'un schéma thématique préétabli (de type mixte ou semi-structuré), avec toutefois une certaine flexibilité pour l'inclusion de questions pouvant être utiles aux fins de chaque contenu évaluatif spécifique. • Entretiens écrits sur une liste fermée de questions.

Tableau 33. Fiche d'information sur le groupe de discussion

FOCUS GROUP	
Objectif	Obtenir des informations qui permettent, de manière relationnelle, d'enrichir les résultats obtenus avec les autres techniques. Elle a été utilisée pour identifier les faiblesses et les forces du Programme dans le domaine de la mobilité et de l'accès aux services, ainsi que pour détecter les opportunités pour la prochaine période de programmation 2021-2027.
Univers	<ul style="list-style-type: none"> • Personnes responsables de la conception et de la mise en œuvre des projets de l'OS 8. • Personnes responsables de la conception et de la mise en œuvre des projets de l'OS 10. • Les personnes représentant les institutions qui sont membres du partenariat du Programme.
Méthode	Groupe de discussion en ligne (plateforme Zoom) d'une durée de 1,5 heure.
Contenu	<p>Bloc 1 : Introduction Brève présentation introductive de l'évaluation, présentation des données contextuelles clés sur la mise en œuvre des Axes 4 et 5 du Programme et introduction des éléments à discuter.</p> <p>Discussion sur l'efficacité et l'impact</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quelles ont été les principales améliorations de l'offre publique de transports durables / interconnexion et intermodalité / offre de déplacements durables sur le territoire transfrontalier / système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives ? ▪ Quels sont les éléments qui limitent la réalisation des améliorations en matière de mobilité et d'accès aux services/inclusion ? <p>Bloc 3 : Discussion sur la complémentarité</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quels sont les principaux impacts des projets de mobilité sur le tourisme, les voyages de travail et/ou de formation ? ▪ Quels sont les éléments qui limitent l'impact des projets de mobilité sur le tourisme, le travail et/ou les voyages de formation ? ▪ Quels sont les principaux impacts des projets d'inclusion sur la mobilité (augmentation/réduction/nouveaux flux...) ? <p>Bloc 4 : Clôture de la session</p>

FOCUS GROUP (suite)

Participants		
	Assistant	Entité
	Ana Cirera	GRUPO CONSIDERA, S.L.
	Annick Dalmagne	Agence Pays Basque NTIC
	Beatriz Azanza	GRUPO CONSIDERA, S.L.
	Bénédicte Torrente	Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine
	Elena Amaro	Gouvernement d'Aragon. Conseil général d'Aragon. Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi
	Elena Barrios	Ministère des finances. Direction générale des Fonds européens. Subdirección General de Cooperación Territorial Europea.
	Elena Giménez	SC POCTEFA 2014-2020
	Elodie Lestime	Centre Hospitalier Universitaire de Toulouse, Gérontopôle de Toulouse, Equipe Régionale Vieillesse et Prévention de la Dépendance (ERVPD) d'Occitanie
	Fernando Martín	Gouvernement d'Aragon. Conseil général d'Aragon. Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi
	Florent Martiche	Département des Pyrénées-Orientales
	Jon Echeverria	Association Navarre Nouveau Futur
	Jose Gonzalez	GRUPO CONSIDERA, S.L.
	Mercedes Vilches	Gouvernement de Navarre / Nafarroako Gobernua. Direction générale de l'action extérieure
	Neda Tavassoli	Centre Hospitalier Universitaire de Toulouse, Gérontopôle de Toulouse, Equipe Régionale Vieillesse et Prévention de la Dépendance (ERVPD) d'Occitanie
	Nuno Vaz	GRUPO CONSIDERA, S.L.
	Peio Barrenetxea	GECT Eurorégion Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre
	Pierre Noel	Conseil Départemental de la Haute-Garonne
	Silvia Fernández	SC POCTEFA 2014-2020
	Sophie Mourgues	Centre Hospitalier Universitaire de Toulouse, Gérontopôle de Toulouse, Equipe Régionale Vieillesse et Prévention de la Dépendance (ERVPD) d'Occitanie
	Soraya Qassemi	Centre Hospitalier Universitaire de Toulouse
	Vincent Jouanolou	Centre Hospitalier Universitaire de Toulouse, Gérontopôle de Toulouse, Equipe Régionale Vieillesse et Prévention de la Dépendance (ERVPD) d'Occitanie
	Zuhaitz Areitio	Sakanako Garapen Agentzia
Date	24 mai 2022	

Tableau 34. Fiche d'information sur la visite sur le terrain

VISITES																								
Objectif	Connaître in situ un échantillon d'actions réalisées dans le cadre des projets financés par POCTEFA pour promouvoir la mobilité et l'accès aux services, et identifier les aspects et les éléments qui ont joué un rôle clé dans leur efficacité et leur impact sur le territoire.																							
Univers	Tous les projets programmés dans l'Axe 4, PI 7c, OS 8 et l'Axe 5, PI 9a, OS 10.																							
Méthode	Des visites ont été effectuées sur un échantillon de 4 projets, 2 pour chaque OS, qui ont été sélectionnés en accord avec le SC POCTEFA et en appliquant des critères tels que la dimension financière (en donnant la priorité à ceux qui ont le plus gros budget) et le statut du projet (en donnant la priorité aux projets à un stade avancé de mise en œuvre), couvrant les deux OS qui font l'objet de cette évaluation.																							
Projets visités	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Projet</th> <th>Pays (BP)</th> <th>PI</th> <th>OS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ConnECT</td> <td>ESP</td> <td>7c</td> <td>OS 8</td> </tr> <tr> <td>E-MOBASK</td> <td>ESP</td> <td>7c</td> <td>OS 8</td> </tr> <tr> <td>EGAL-URG</td> <td>FR</td> <td>9a</td> <td>OS 10</td> </tr> <tr> <td>PPC</td> <td>ESP</td> <td>9a</td> <td>OS 10</td> </tr> </tbody> </table>				Projet	Pays (BP)	PI	OS	ConnECT	ESP	7c	OS 8	E-MOBASK	ESP	7c	OS 8	EGAL-URG	FR	9a	OS 10	PPC	ESP	9a	OS 10
Projet	Pays (BP)	PI	OS																					
ConnECT	ESP	7c	OS 8																					
E-MOBASK	ESP	7c	OS 8																					
EGAL-URG	FR	9a	OS 10																					
PPC	ESP	9a	OS 10																					
Dates	Entre le 27 mai et le 2 juin 2022.																							

- **Questionnaire 1. Entités bénéficiant de projets dans l'Axe 4, PI 7c, OS 8.**

Questionnaire Évaluation "Mobilité et accès aux services" (bénéficiaires Axe 4-PI7c-OS8)



Présentation

La Communauté de travail des Pyrénées (CTP), autorité de gestion du programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre pour la période 2014-2020, coordonne le processus d'évaluation de l'efficacité et de l'impact du Programme dans le domaine de mobilité et accès aux services, qu'elle réalise avec l'assistance technique externe de CONSIDERA, S.L.

Ce questionnaire vise à recueillir des informations pour connaître les résultats et l'impact des projets liés à la mobilité soutenus dans le cadre de l'axe 4, Priorité d'investissement 7c, Objectif spécifique 8, du POCTEFA 2014-2020.

En répondant à ce questionnaire, vous contribuez à améliorer la coopération transfrontalière entre Espagne-France-Andorre. Les résultats obtenus seront disponibles dans le rapport d'évaluation qui sera publié sur le site web de POCTEFA (<https://www.poctefa.eu/>).

Toutes les réponses seront anonymes et les données personnelles ne seront ni stockées ni partagées par quelque moyen que ce soit et ne seront utilisées qu'à des fins d'analyse statistique pendant l'évaluation externe.

Si l'entité que vous représentez a participé à plus d'un projet de mobilité dans l'axe 4, Priorité d'investissement 7c, OS 8, veuillez remplir un questionnaire par projet.

Si vous avez des questions ou des commentaires concernant cette procédure, veuillez utiliser le formulaire de contact disponible. Nous vous remercions d'avance pour votre coopération.

Données d'identification

* **Projet (acronyme) :**

* **Veuillez indiquer le nom de l'entité que vous représentez :**

*

Veuillez indiquer le rôle de votre organisation dans le projet :

Questionnaire

De manière générale, dans quelle mesure pensez-vous que votre projet a contribué aux changements suivants dans la zone transfrontalière?

	Pas du tout	Un peu	Moyennement	Dans une large mesure
* A développé des alternatives à la voiture privée et/ou promu des moyens de transport plus respectueux de l'environnement.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* A amélioré et/ou facilité l'interconnexion et l'intermodalité des transports publics.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* A amélioré l'offre de services de transport public pour les déplacements à l'intérieur du territoire.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* A facilité la mobilité des touristes entre les deux versants de la frontière.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* A facilité la mobilité de la main-d'œuvre et de la formation entre les deux pays (Espagne et France).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veuillez développer votre réponse si nécessaire :

* Pourriez-vous indiquer, parmi les actions suivantes, celles que vous avez réalisées dans le cadre de votre projet?

(Vous pouvez cocher plus d'une option)

- Actions visant à améliorer les services de mobilité (information, billetterie électronique, tarification intégrée, communication, etc.)
- Infrastructures visant à améliorer l'accessibilité au réseau de transport durable et à renforcer l'intermodalité.
- Des infrastructures de transport respectueux de l'environnement.
- Études sur la mobilité transfrontalière et l'amélioration des liaisons transfrontalières.
- Aucune de ces réponses.

Veuillez développer votre réponse si nécessaire :

* Dans quelle mesure pensez-vous que les actions ci-dessus sont complémentaires aux solutions de transport existantes sur le territoire?

- Pas du tout Un peu Moyennement Dans une large mesure

* Avez-vous conçu et/ou mis en place un système quelconque pour obtenir des informations sur l'utilisation et/ou l'utilité des services ou des infrastructures qui ont été mis en place dans le cadre du projet ?

- Oui, des indicateurs ont été définis, mesurés et des informations sont disponibles.
- Oui, des indicateurs ont été définis, mais pas mesurés et aucune information n'est disponible.
- Un autre type de système de suivi a été défini.
- Aucun système de suivi, quel qu'il soit, n'a été conçu.

En considérant les nouveaux services et/ou infrastructures mis en place par votre projet, veuillez indiquer votre degré d'accord avec les affirmations suivantes:

(Utilisez une échelle de 1 à 5, où 1 signifie pas du tout d'accord et 5 tout à fait d'accord)

	1 (pas d'accord)	2	3	4	5 (tout à fait d'accord)
* Les services et/ou infrastructures sont utilisés comme prévu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Les services et/ou infrastructures sont utiles aux personnes qui les utilisent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Les services et/ou infrastructures ont couvert les déficits de l'offre de transport public	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Les solutions de mobilité mises en place consomment moins d'énergie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veuillez développer votre réponse si nécessaire :

Selon vous, dans quelle mesure votre projet a-t-il été pertinent pour obtenir les effets suivants sur la mobilité transfrontalière?

(Utilisez une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à "aucun impact" et 5 à "décisif")

	1 (aucun impact)	2	3	4	5 (décisif)
* Réduction des impacts environnementaux liés aux déplacements transfrontaliers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Réduction de la part des marchandises transportées par la route (au profit d'autres modes de transport)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Une plus grande fluidité du trafic sur les principaux axes transfrontaliers.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Mise en réseau de l'offre de déplacements sur le territoire transfrontalier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veuillez développer votre réponse si nécessaire :

* **Quelle serait, selon vous, la principale valeur ajoutée de votre projet en termes de contribution à l'amélioration de la mobilité transfrontalière?** (Veuillez n'en sélectionner qu'une, la plus pertinente)

- A apporté des solutions concrètes aux difficultés de déplacement.
- A réduit le recours au transport privés au profit des transports publics.
- A contribué à l'augmentation de l'utilisation de moyens de transport moins polluants.
- Autre valeur ajoutée.
- Il n'a pas apporté de valeur ajoutée.

*

De quelle manière considérez-vous que votre projet a contribué à la réalisation de progrès effectifs en matière d'égalité des chances entre les femmes et les hommes?

(Vous pouvez cocher plus d'une réponse)

- Favorise l'utilisation non sexiste du langage.
- Enregistre et analyse des indicateurs de genre.
- A permis d'identifier des références de leadership féminin.
- A réduit des écarts entre les genres en matière d'emploi et/ou de formation.
- Comprend des actions positives (clauses sociales dans le recrutement, élaboration de plans d'égalité, mesures de conciliation, etc.)
- Autres.
- N'a eu aucun effet sur l'égalité des chances.

Spécifier:

* **Pourriez-vous indiquer si votre projet a eu un impact environnemental sur le territoire de POCTEFA?**

- Oui, négatif. Potentiellement négatif.
- Oui, positif. Non.

Décrivez les mesures correctives que vous avez prises pour minimiser l'impact environnemental de votre projet:

Soumettre

- **Questionnaire 2 : Entités bénéficiant des projets de l'Axe 5, de la PI 9a et de l'OS 10.**

Questionnaire Évaluation "Mobilité et accès aux services" (bénéficiaires Axe 5-PI9a-OS10)



Présentation

La Communauté de travail des Pyrénées (CTP), autorité de gestion du programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre pour la période 2014-2020, coordonne le processus d'évaluation de l'efficacité et de l'impact du Programme dans le domaine de mobilité et accès aux services, qu'elle réalise avec l'assistance technique externe de CONSIDERA, S.L.

Ce questionnaire vise à recueillir des informations pour connaître les résultats et l'impact des projets liés à l'accès aux services soutenus dans le cadre de l'axe 5, Priorité d'investissement 9a, Objectif spécifique 10, du POCTEFA 2014-2020.

En répondant à ce questionnaire, vous contribuez à améliorer la coopération transfrontalière entre Espagne-France-Andorre. Les résultats obtenus seront disponibles dans le rapport d'évaluation qui sera publié sur le site web de POCTEFA (<https://www.poctefa.eu/>).

Toutes les réponses seront anonymes et les données personnelles ne seront ni stockées ni partagées par quelque moyen que ce soit et ne seront utilisées qu'à des fins d'analyse statistique pendant l'évaluation externe.

Si l'entité que vous représentez a participé à plus d'un projet d'accès aux services dans l'axe 5, Priorité d'investissement 9a, OS 10, veuillez remplir un questionnaire par projet.

Si vous avez des questions ou des commentaires concernant cette procédure, veuillez utiliser le formulaire de contact disponible. Nous vous remercions d'avance pour votre coopération.

Données d'identification

* **Projet (acronyme) :**

* **Veuillez indiquer le nom de l'entité que vous représentez :**

*
Veuillez indiquer le rôle de votre organisation dans le projet :

QUESTIONNAIRE

De manière générale, dans quelle mesure pensez-vous que votre projet a contribué à renforcer la cohésion sociale du territoire transfrontalier?

	Pas du tout	Un peu	Moyennement	Dans une large mesure
* A maintenu ou développé de nouveaux services utiles en matière de santé, de culture et/ou de loisirs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* A couvert les besoins des services de proximité sur le territoire transfrontalier.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* A bénéficié aux groupes de population vulnérables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veuillez développer votre réponse si nécessaire :

* Pourriez-vous indiquer, parmi les actions suivantes visant à améliorer l'accès aux services de proximité, celles que vous avez réalisées dans le cadre de votre projet?

(Vous pouvez indiquer plus d'un type d'action)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Actions conjointes d'étude, de connaissance, de sensibilisation, d'information et de diffusion (de problèmes, de services ou d'avantages). | <input type="checkbox"/> Mise en œuvre d'infrastructures et/ou de services de proximité. |
| <input type="checkbox"/> Échanges d'expériences et mise en réseau des entités gérant des services. | <input type="checkbox"/> Aucune des réponses ci-dessus. |
| <input type="checkbox"/> Plans pour l'utilisation et la gestion conjointes d'infrastructures et/ou de services. | |

* D'une manière générale, dans quelle mesure pensez-vous que les actions ci-dessus ont contribué à améliorer le niveau d'inclusion sociale des groupes de population les plus vulnérables?

- Pas du tout Un peu Moyennement Dans une large mesure

Compte tenu des actions développées dans le cadre de votre projet, veuillez exprimer votre degré d'accord avec les affirmations suivantes, en utilisant une échelle de 1 à 5, où 1 signifie pas du tout d'accord et 5 tout à fait d'accord.

	1 (pas du tout d'accord)	2	3	4	5 (tout à fait d'accord)
* Grâce à la mise en œuvre du projet, de nouveaux services et/ou infrastructures ont été créés.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Le projet a permis de compléter les services et/ou infrastructures existants.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Les services et/ou infrastructures mis en place sont utiles aux personnes qui les utilisent.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Grâce à la mise en œuvre du projet, il a été possible de fournir des services dans des zones où l'offre était insuffisante.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Grâce à la mise en œuvre du projet, les besoins en services de proximité dans les zones couvertes par le projet ont été couverts.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veuillez développer votre réponse si nécessaire :

Selon vous, quelle a été la contribution de votre projet à la réduction des déplacements dans la zone transfrontalière pour accéder aux services?

(Utilisez une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à "n'a eu aucun impact" et 5 à "a été décisif".)

Reset to initial position

N'a eu aucun impact

A été décisif



Veillez développer votre réponse si nécessaire :

*** Veuillez indiquer si les actions développées dans votre projet ont ciblé l'un des groupes de population suivants:**

(Vous pouvez sélectionner plus d'une option)

- Population isolée
- Personnes au chômage
- Personnes âgées de plus de 65 ans
- Personnes migrantes
- Personnes handicapées
- Jeunes
- Femmes
- Personnes dépendantes
- Aucun de ces groupes.

Veillez préciser quel(s) autre(s) groupe(s) :

Sur le nombre total de personnes ayant bénéficié des actions de votre projet, veuillez indiquer quelle proportion correspondrait à chacun des profils suivants:

(Notez que la somme des % indiqués dans la colonne doit être égale à 100 %)

	% du nombre total de bénéficiaires des actions
Population isolée	//
Personnes au chômage	//
Personnes âgées de plus de 65 ans	//
Migrants	//
Personnes handicapées	//
Jeunes	//
Femmes	//
Personnes à charge	//
Autres publics	//

Selon vous, de quelle manière les actions développées par votre projet ont-elles bénéficié aux groupes de population vulnérables et aux personnes les plus exposées au risque d'exclusion sociale? (Utiliser une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à "pas du tout" et 5 à "a été déterminant")

	1 (pas du tout)	2	3	4	5 (décisif)
* Les a aidé à mieux comprendre et à prévenir les risques sanitaires et sociaux	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* A facilité leur accès aux services publics	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* A amélioré des dispositions en matière de soins et d'assistance à domicile	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* A réduit le risque d'exclusion sociale	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dans quelle mesure considérez-vous que les services et/ou infrastructures qui ont été mis en place ou améliorés dans le cadre de votre projet sont adaptés aux besoins des personnes vulnérables et plus exposées au risque d'exclusion sociale? (Utilisez une échelle où 1 correspond à "pas du tout adapté" et 5 à "complètement adapté"):

Reset to initial position

Pas du tout adapté

Complètement adapté



Indiquez quelles mesures concrètes ont été prises pour adapter les services et/ou les infrastructures aux besoins spécifiques de votre public cible:

Quelle serait, selon vous, la principale valeur ajoutée de votre projet en termes de contribution à l'amélioration de la cohésion sociale du territoire?

(Veuillez n'en choisir une seule, la plus pertinente)

- A apporté des solutions aux difficultés d'accès aux services (santé, éducation, loisirs, soins, etc.).
- A permis de mieux comprendre les risques sociaux et sanitaires.
- A consolidé les relations et les échanges de coopération entre les gestionnaires de services de proximité.
- Autre valeur ajoutée.
- N'a pas apporté de valeur ajoutée.

De quelle manière considérez-vous que votre projet a contribué à la réalisation de progrès effectifs en matière d'égalité des chances entre les femmes et les hommes? (Vous pouvez cocher plus d'une réponse)

- Favorise l'utilisation non sexiste du langage.
- Enregistre et analyse des indicateurs de genre.
- A permis d'identifier des références de leadership féminin.
- A réduit des écarts entre les genres en matière d'emploi et/ou de formation.
- Comprend des actions positives (clauses sociales dans le recrutement, élaboration de plans d'égalité, mesures de conciliation, etc.).
- Autres.
- N'a eu aucun effet sur l'égalité des chances.

Pourriez-vous indiquer si votre projet a eu un impact environnemental sur le territoire de POCTEFA?

- Oui, négatif. Potentiellement négatif.
- Oui, positif. Non.

Décrivez les mesures correctives que vous avez prises pour minimiser l'impact environnemental de votre projet:

Soumettre

• **Script de l'interview 1. SC du POCTEFA.**

PRÉSENTATION

La Communauté de Travail des Pyrénées (CTP), autorité de gestion du Programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020), gère un système de suivi et d'évaluation pour rendre compte des progrès et des impacts de la coopération dans les zones géographiques concernées par le Programme.

Cet entretien fait partie du processus d'évaluation de l'efficacité et de l'impact du Programme dans le domaine de la mobilité et de l'accès aux services, qui est coordonné par l'autorité de gestion de POCTEFA et mis en œuvre avec l'assistance technique externe de CONSIDERA, S.L.

Compte tenu de leur connaissance du Programme grâce à leur rôle de secrétariat conjoint, leur contribution est essentielle pour mener à bien l'évaluation. Nous vous remercions d'avance pour votre participation.

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE INTERROGÉE

Nom :

Titre du poste / position :

Date de l'entretien :

QUESTIONS

1. D'une manière générale, comment évaluez-vous l'avancement des projets soutenus par le Programme dans le cadre de l'OS 8 par rapport à ce qui était prévu ? Et comment évaluez-vous l'avancement des projets dans le cadre de l'OS 10 ?
2. Dans quelle mesure pensez-vous que les projets soutenus par le Programme dans l'OS 8 ont amélioré l'offre de transport public sur le territoire transfrontalier ?
 - a. Avez-vous développé des alternatives à la voiture individuelle et/ou promu des moyens de transport plus respectueux de l'environnement ?
 - b. Ont-ils amélioré et/ou facilité l'interconnexion et l'intermodalité des transports publics ?
 - c. L'offre de services de transport public pour se déplacer sur le territoire s'est-elle améliorée ?
 - d. Ont-ils facilité la mobilité touristique entre les deux côtés de la frontière, ainsi que la mobilité de la main-d'œuvre et de la formation ?
3. Dans quelle mesure les projets de l'OS 8 ont-ils contribué à améliorer l'intermodalité du transport de marchandises ?
 - a. Ont-ils contribué à décongestionner les deux principaux postes frontières entre la France et l'Espagne utilisés pour le transport de marchandises ?
 - b. Ont-ils eu un effet sur une éventuelle réduction du pourcentage de marchandises transportées par la route ?
4. Parmi les projets soutenus par POCTEFA dans le domaine de la mobilité (OS 8), quels sont ceux qui, selon vous, ont eu ou ont la plus grande capacité à améliorer l'offre de transports publics et l'intermodalité dans le trafic de marchandises dans l'espace transfrontalier ?
 - a. Pour quelle raison ?
 - b. Quelles sont, selon vous, les principales réalisations de ces projets ?
 - c. Quelles sont, selon vous, les caractéristiques distinctives de ces projets (clés pour obtenir un impact élevé sur le territoire, en termes de contribution à la génération de changements dans l'offre de transport public et dans l'intermodalité du transport de marchandises) ?
5. D'une manière générale, quels ont été, selon vous, les principaux obstacles à l'obtention des résultats escomptés pour les projets OS8, et quels éléments les ont aidés ?
6. D'après votre expérience, qu'est-ce qui devrait être amélioré afin d'obtenir un plus grand impact des projets sur la mobilité (en termes d'amélioration de l'offre de transport public et d'intermodalité du fret) ?
7. Dans quelle mesure pensez-vous que les projets soutenus par le Programme dans l'OS 10 ont eu la capacité de...
 - a. Maintenir ou développer de nouveaux services de santé, culturels et/ou récréatifs.
 - b. Répondre aux besoins de services de proximité sur le territoire transfrontalier.
 - c. Réduire les déplacements pour accéder aux services (commerciaux ou non commerciaux).

- d. Fixer la population dans les zones les plus défavorisées.
 - e. Réduire le risque d'exclusion sociale de la population dans les zones isolées et dépeuplées.
8. Pensez-vous que les projets de l'OS 10 ont réussi à bénéficier aux groupes de population les plus vulnérables ?
- a. Quels groupes de population ?
 - b. Dans quel type de contexte territorial (rural, urbain, proche de la frontière, isolé, non peuplé...) ?
 - c. Comment les projets les ont-ils aidés ? Quels avantages directs les projets leur ont-ils apportés ?
9. Parmi les projets soutenus par POCTEFA dans le domaine de l'accès aux services (OS 10), quels sont ceux qui, selon vous, ont eu ou ont la plus grande capacité à mettre en œuvre un système de services et d'infrastructures sanitaires, culturelles, commerciales ou récréatives qui facilitent l'intégration de l'ensemble de la population du territoire transfrontalier ?
- a. Pour quelle raison ?
 - b. Quelles sont, selon vous, les principales réalisations de ces projets ?
 - c. Quelles sont, selon vous, les caractéristiques distinctives de ces projets (clés pour obtenir un impact élevé sur le territoire, en termes de contribution à l'amélioration de l'offre de services de manière inclusive) ?
10. De manière générale, quels ont été, selon vous, les principaux obstacles à l'obtention des résultats escomptés pour les projets de l'OS10, et quels éléments les ont aidés ?
11. Avez-vous des idées sur ce qui devrait être amélioré pour obtenir un plus grand impact des projets dans l'amélioration de l'offre de services afin de garantir une plus grande couverture des besoins de tous les groupes de population sur l'ensemble du territoire ?

• **Script de l'interview 2. Partenaires institutionnels du Programme.**

PRÉSENTATION

La Communauté de Travail des Pyrénées (CTP), autorité de gestion du Programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020), gère un système de suivi et d'évaluation pour rendre compte des progrès et des impacts de la coopération dans les zones géographiques concernées par le Programme.

Cet entretien fait partie du processus d'évaluation de l'efficacité et de l'impact du Programme dans le domaine de la mobilité et de l'accès aux services, qui est coordonné par l'autorité de gestion de POCTEFA et mis en œuvre avec l'assistance technique externe de CONSIDERA, S.L.

Compte tenu de leur connaissance du territoire et de leur rôle d'agent dynamique du Programme, leurs contributions sont essentielles pour mener à bien l'évaluation. Nous les remercions d'avance pour leur participation.

IDENTIFICATION DE L'ENTITÉ / DE LA PERSONNE INTERROGÉE

Nom :

Titre du poste / position :

Institution :

Date de l'entretien :

QUESTIONS

1. Selon vous, dans quelle mesure les projets de mobilité et d'accès aux services soutenus par POCTEFA sur votre territoire contribuent-ils au renforcement de la cohésion de l'espace transfrontalier ?

Utilisez une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à "Aucune contribution" et 5 à "Contribution maximale".

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

Veillez développer votre réponse si nécessaire : _____

2. En ce qui concerne les projets de mobilité (OS 8) soutenus par POCTEFA sur votre territoire, dans quelle mesure pensez-vous qu'ils ont contribué aux changements suivants dans l'espace transfrontalier ?

	Rien	Petit	Quelque chose	Dans une large mesure	Sans opinion
Ils ont développé des alternatives à la voiture individuelle et/ou promu des moyens de transport plus respectueux de l'environnement.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ils ont amélioré et/ou facilité l'interconnexion et l'intermodalité des transports publics.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ils ont amélioré l'offre de services de transport public pour les déplacements sur le territoire.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ils ont facilité la mobilité des touristes entre les deux parties.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Veillez développer votre réponse si nécessaire : _____

3) Dans quelle mesure considérez-vous que ces projets soutenus par POCTEFA sur votre territoire ont contribué à améliorer l'intermodalité dans le transport de marchandises ?

	Rien	Petit	Quelque chose	Dans une large mesure	Sans opinion
Ils ont contribué à décongestionner les deux principaux postes frontières entre la France et l'Espagne utilisés pour le transport de marchandises.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elles ont eu pour effet de réduire le pourcentage de marchandises transportées par la route.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Veillez développer votre réponse si nécessaire : _____

4. Veillez indiquer votre degré d'accord avec les affirmations suivantes :

	1 (Pas d'accord)	2	3	4	5 (Tout à fait d'accord)
Grâce au développement de projets de mobilité, les infrastructures de mobilité alternatives à la voiture (principalement le train et le vélo) ont été renforcées.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grâce au développement de projets de mobilité, des progrès ont été réalisés dans le développement et/ou l'articulation de l'offre de services.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. parmi les projets de mobilité (OS 8) soutenus par POCTEFA sur votre territoire, quels types d'actions mettriez-vous en avant comme ayant le plus contribué à améliorer l'offre de transport public et l'intermodalité dans le trafic de marchandises ?

Veillez expliquer pourquoi : _____

6. Voici une série de facteurs susceptibles de limiter la réalisation d'améliorations en matière de mobilité transfrontalière. Veillez indiquer l'importance que vous accordez à chacun d'entre eux :

Utilisez une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à "Pas important" et 5 à "Très important".

	1	2	3	4	5
Rupture de charge (sur le versant ouest)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Difficultés d'harmonisation des billets pour le transport transfrontalier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manque d'investissement dans la mobilité dans les zones rurales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Réduction de l'offre de transports publics à la frontière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des procédures longues et complexes pour les études environnementales et les autorisations pour les infrastructures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besoin d'éléments réglementaires (utilité publique, rentabilité sociale...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COVID	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Selon vous, que pourrait-on faire pour accroître la contribution des projets POCTEFA à l'amélioration de l'offre de transports publics et à l'augmentation de l'intermodalité dans le trafic de marchandises ?

8. En ce qui concerne les projets d'accès aux services (OS 10) soutenus par POCTEFA sur votre territoire, dans quelle mesure pensez-vous qu'ils ont contribué à améliorer la cohésion sociale dans l'espace transfrontalier ?

	Rien	Petit	Quelque chose	Dans une large mesure	Sans opinion
Maintien ou développement de nouveaux services utiles en matière de santé, de culture et/ou de loisirs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ils ont couvert les besoins en services de proximité sur le territoire transfrontalier.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ont bénéficié à des groupes de population vulnérables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Veillez développer votre réponse si nécessaire : _____

9. Selon vous, dans quelle mesure ces projets ont-ils contribué aux changements suivants sur le territoire transfrontalier ?

Utilisez une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à "Aucune contribution" et 5 à "Contribution maximale".

	1	2	3	4	5
Ils ont des déplacements réduits pour accéder aux services (commerciaux ou non commerciaux).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ils ont permis de réduire le nombre de personnes menacées d'exclusion sociale.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Veillez développer votre réponse si nécessaire : _____

10) Parmi les projets d'accès aux services (OS 10) soutenus par POCTEFA sur votre territoire, quels sont ceux qui, selon vous, ont le plus contribué à améliorer la cohésion sociale sur le territoire transfrontalier ?

Veillez expliquer pourquoi : _____

11. Voici une série de facteurs susceptibles de limiter la réalisation d'améliorations en matière d'accès aux services et d'inclusion sociale par-delà les frontières. Veuillez indiquer l'importance que vous accordez à chacun d'entre eux :

Utilisez une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à "Pas important" et 5 à "Très important".

	1	2	3	4	5
L'accès au numérique, notamment chez les professionnels du secteur social et de la santé.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Développement numérique limité, notamment dans les zones rurales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beaucoup de jeunes sont très attachés à leur territoire.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les différences entre les systèmes de part et d'autre de la frontière rendent difficile l'adaptation et l'importation de solutions.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cela coûte cher de déplacer des professionnels pour mener des actions, et le personnel de l'administration est très à l'aise dans son travail.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les obstacles administratifs et procéduraux qui rendent difficile la mise en œuvre de solutions innovantes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La politique d'immigration de l'État français complique la mobilité des personnes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
COVID	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. A votre avis, que pourrait-on faire pour améliorer la contribution des projets POCTEFA à une plus grande cohésion sociale dans l'espace transfrontalier ?

• **Script de l'entretien 3. Chefs de file de projets dans l'Axe 4, PI 7c, OS 8.**

PRÉSENTATION

La Communauté de Travail des Pyrénées (CTP), autorité de gestion du Programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020), gère un système de suivi et d'évaluation pour rendre compte des progrès et des impacts de la coopération dans les zones géographiques concernées par le Programme.

Cet entretien fait partie du processus d'évaluation de l'efficacité et de l'impact du Programme dans le domaine de la mobilité et de l'accès aux services, qui est coordonné par l'autorité de gestion de POCTEFA et mis en œuvre avec l'assistance technique externe de CONSIDERA, S.L.

En tant que principal bénéficiaire des subventions de développement de projets POCTEFA dans le domaine de la mobilité (OS 8 / PI 7c), vos contributions sont essentielles pour réaliser l'évaluation. Nous vous remercions d'avance pour votre participation.

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE INTERROGÉE

Projet :

Nom de la personne interrogée :

Titre du poste / position :

Entité :

Date de l'entretien :

QUESTIONS

1. Comment évaluez-vous l'avancement de votre projet ? Avez-vous pu mettre en œuvre toutes les actions prévues ? Quels sont les obstacles qui ont freiné ou empêché la mise en œuvre (COVID, difficultés d'appel d'offres, difficulté à trouver des fournisseurs, manque d'intérêt du public cible...) ?
2. Quelle est votre évaluation du degré de réalisation des résultats de votre projet par rapport à ce qui était prévu/attendu ?
3. Quels sont les éléments qui ont entravé ou entravent l'atteinte des résultats de votre projet (retards dans la mise en œuvre, bureaucratie dans la gestion, manque d'implication ou d'engagement des partenaires...) et ceux qui l'ont favorisé ou le favorisent (intérêt des acteurs clés, communication, adéquation des objectifs aux besoins, capacité des partenaires...) ?
4. Quels sont les changements ou les améliorations qui, selon vous, ont résulté de votre projet ? Quels éléments ont été déterminants pour ces changements ?
5. Plus précisément, de quelle manière considérez-vous que votre projet contribue à... ?
 - Développer des alternatives à la voiture particulière et/ou promouvoir des moyens de transport plus respectueux de l'environnement.
 - Améliorer et/ou faciliter l'interconnexion et l'intermodalité des transports publics.
 - Améliorer l'offre de services de transport public pour les déplacements à l'intérieur du territoire.
 - Faciliter la mobilité des touristes entre les deux parties.
 - Faciliter la mobilité de la main-d'œuvre/formation entre les deux côtés de la frontière.
6. Votre projet a-t-il apporté une solution aux difficultés de déplacement qui freinent la mobilité sur le territoire ? Laquelle ou lesquelles et quelle valeur ajoutée présente-t-il ?
7. Les résultats de votre projet sont-ils limités aux territoires que vous avez couverts ou auront-ils un effet sur l'ensemble de la zone POCTEFA ?
 - S'ils sont limités à votre territoire, pensez-vous que certains des résultats pourraient être applicables à l'avenir dans d'autres zones du territoire de POCTEFA ? Lequel ou lesquels et ce qui serait nécessaire pour matérialiser ce transfert ?
8. La nature transfrontalière du projet apporte-t-elle des caractéristiques spécifiques et différentielles aux activités réalisées et aux résultats obtenus ?
9. À votre avis, les résultats obtenus et la coopération établie dans le cadre du projet sont-ils durables ? De quelle manière ?
10. Avez-vous des idées sur ce qui devrait être amélioré afin d'obtenir un plus grand impact des projets POCTEFA dans le renforcement de la mobilité durable et intermodale dans le territoire transfrontalier ?

• **Script de l'entretien 4. Entités partenaires dans des projets de l'Axe 5, PI 9a, OS 10.**

PRÉSENTATION

La Communauté de Travail des Pyrénées (CTP), autorité de gestion du Programme INTERREG V-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020), gère un système de suivi et d'évaluation pour rendre compte des progrès et des impacts de la coopération dans les zones géographiques concernées par le Programme.

Cet entretien fait partie du processus d'évaluation de l'efficacité et de l'impact du Programme dans le domaine de la mobilité et de l'accès aux services, qui est coordonné par l'autorité de gestion de POCTEFA et mis en œuvre avec l'assistance technique externe de CONSIDERA, S.L.

En tant que principal bénéficiaire des subventions de développement de projets POCTEFA dans le domaine de l'accès aux services (OS 10 / PI 9a), votre contribution est essentielle pour mener à bien l'évaluation. Nous vous remercions d'avance pour votre participation.

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE INTERROGÉE

Projet :

Nom de la personne interrogée :

Titre du poste / position :

Entité :

Date de l'entretien :

QUESTIONS

1. Comment évaluez-vous l'avancement de votre projet ? Avez-vous pu mettre en œuvre toutes les actions prévues ? Quels sont les obstacles qui ont freiné ou empêché la mise en œuvre (COVID, difficultés d'appel d'offres, difficulté à trouver des fournisseurs, manque d'intérêt du public cible...) ?
2. Quelle est votre évaluation de la mesure dans laquelle votre projet a atteint ses résultats par rapport à ce qui était prévu/attendu ?
3. Quels sont les éléments qui ont entravé ou entravent l'atteinte des résultats de votre projet (retards dans la mise en œuvre, bureaucratie dans la gestion, manque d'implication ou d'engagement des partenaires...) et ceux qui l'ont favorisé ou le favorisent (intérêt des acteurs clés, communication, adéquation des objectifs aux besoins, capacité des partenaires...) ?
4. Quels sont les changements ou les améliorations qui, selon vous, ont résulté de votre projet ? Quels éléments ont été déterminants pour ces changements ?
5. Plus précisément, de quelle manière considérez-vous que votre projet contribue à... ?
 - Maintenir ou développer de nouveaux services de santé, culturels et/ou récréatifs.
 - Répondre aux besoins de services de proximité sur le territoire transfrontalier.
 - Réduire les déplacements pour accéder aux services (commerciaux ou non commerciaux).
 - Fixer la population dans les zones les plus défavorisées.
 - Réduire le risque d'exclusion sociale de la population dans les zones isolées et dépeuplées.
6. Votre projet a-t-il apporté des solutions pour améliorer l'accès aux services (santé, soins, loisirs, culture, éducation, etc.) pour des groupes de population particulièrement vulnérables ? Quels groupes et quelles solutions avez-vous apportés ? Quelle valeur ajoutée apportez-vous ?
7. Les résultats de votre projet sont-ils limités aux territoires que vous avez couverts ou auront-ils un effet sur l'ensemble de la zone POCTEFA ?
 - S'ils sont limités à votre territoire, pensez-vous que certains des résultats pourraient être applicables à l'avenir dans d'autres zones du territoire de POCTEFA ? Lequel ou lesquels et ce qui serait nécessaire pour matérialiser ce transfert ?
8. La nature transfrontalière du projet apporte-t-elle des caractéristiques spécifiques et différentielles aux activités réalisées et aux résultats obtenus ?
9. À votre avis, les résultats obtenus et la coopération établie dans le cadre du projet sont-ils durables ? De quelle manière ?
10. Avez-vous des idées sur ce qui devrait être amélioré afin d'obtenir un plus grand impact des projets POCTEFA dans le renforcement de la cohésion sociale dans le territoire transfrontalier ?

• **Script du focus group.**

FOCUS GROUP « MOBILITÉ ET ACCÈS AUX SERVICES ».		
Bloc		Responsable
9.00 - 9.15	<p>Bloc 1 : Introduction</p> <p>Brève présentation introductive de l'évaluation.</p> <p>Brève présentation des données contextuelles clés sur la mise en œuvre des axes 4 et 5 du Programme.</p> <p>Introduction des éléments à discuter, relatifs aux forces (bonnes pratiques) et aux faiblesses (points à améliorer) du Programme dans le domaine de la mobilité et de l'accès aux services.</p>	Équipe d'évaluation
9.15 - 9.50	<p>Discussion sur l'efficacité et l'impact</p> <p>Les questions suivantes sont posées aux participants, et la parole est donnée à chacun d'entre eux pour se présenter et donner son avis sur les sujets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quelles ont été les principales améliorations de l'offre publique de transports durables / interconnexion et intermodalité / offre de déplacements durables sur le territoire transfrontalier / système d'infrastructures sanitaires, culturelles et récréatives ? ▪ Quels sont les éléments qui limitent la réalisation des améliorations en matière de mobilité et d'accès aux services/inclusion ? <p>L'équipe d'évaluation note les contributions et les présente sur un panneau pour faciliter la poursuite de la discussion après la fin du temps de parole.</p>	Participants (modérés par la personne responsable de l'évaluation)
9.50 - 10.10	<p>Bloc 3 : Discussion sur la complémentarité</p> <p>Les questions suivantes sont posées aux participants, et un tour de table est ouvert pour que chacun donne son avis sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quels sont les principaux impacts des projets de mobilité sur le tourisme, les voyages de travail et/ou de formation ? ▪ Quels sont les éléments qui limitent l'impact des projets de mobilité sur le tourisme, le travail et/ou les voyages de formation ? ▪ Quels sont les principaux impacts des projets d'inclusion sur la mobilité (augmentation/réduction/nouveaux flux...) ? <p>L'équipe d'évaluation note les contributions et les présente sur un panneau pour faciliter la poursuite de la discussion après la fin du temps de parole.</p>	Participants (modérés par la personne responsable de l'évaluation)
10.10 - 10.15	<p>Bloc 4 : Clôture de la session</p>	Équipe d'évaluation
<p>Retour d'information.</p> <p>Après la session, l'équipe d'évaluation préparera le procès-verbal avec les sujets discutés et, dans les 3 jours, il sera envoyé par e-mail à tous les participants. Ils pourront renvoyer le procès-verbal avec leurs suggestions.</p>		

• Exemple de programme de visite sur le terrain.

PROGRAMME ET CONTENU PRÉVUS																																																			
Durée	Contenu																																																		
45 minutes	<p>Entretien personnel avec l'équipe responsable du projet. A réaliser dans les locaux du chef de file, à l'aide d'un script de questions que l'évaluateur aura préalablement fourni. La ou les personnes responsables de la gestion et de la coordination du projet, qui ont une vision globale du projet, participeront à l'entretien.</p>																																																		
45 minutes	<p>Démonstration de services développés et/ou améliorés. Sur la base de matériel graphique et documentaire, et dans les locaux du chef de file, le ou les responsables du projet montreront à l'évaluateur les preuves des services développés et/ou améliorés par tous les partenaires du projet. La liste de contrôle suivante est utilisée :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>OUI</th> <th>NON</th> <th>Remarques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Toutes les actions prévues ont-elles été mises en œuvre ?</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Les actions menées ont-elles permis une amélioration (pour les citoyens, les partenaires ou d'autres entités) ?</td> <td></td> <td></td> <td>Précisez lequel :</td> </tr> <tr> <td>Les actions menées ont-elles eu un impact sur l'environnement (positif ou négatif) ?</td> <td></td> <td></td> <td>Précisez lequel :</td> </tr> <tr> <td>Les services/équipements/infrastructures développés ou améliorés sont-ils utilisés ?</td> <td></td> <td></td> <td>Spécifiez les publics / utilisateurs (et le volume, si disponible) :</td> </tr> <tr> <td>Les services/équipements/infrastructures développés ou améliorés sont-ils utiles aux utilisateurs ?</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Les services/équipements/infrastructures développés ou améliorés favorisent-ils l'accès aux services de santé ?</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Le trafic routier et l'utilisation des voitures privées ont-ils été réduits ?</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>De nouveaux liens transfrontaliers ont-ils été créés ?</td> <td></td> <td></td> <td>Précisez leur nombre et leur itinéraire</td> </tr> <tr> <td>Le service de transport public transfrontalier est-il assuré sans interruption de service ?</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>L'accès aux informations sur les possibilités de mobilité dans la zone frontalière a-t-il été facilité ?</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Existe-t-il des preuves de la réalisation des résultats escomptés ?</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				OUI	NON	Remarques	Toutes les actions prévues ont-elles été mises en œuvre ?				Les actions menées ont-elles permis une amélioration (pour les citoyens, les partenaires ou d'autres entités) ?			Précisez lequel :	Les actions menées ont-elles eu un impact sur l'environnement (positif ou négatif) ?			Précisez lequel :	Les services/équipements/infrastructures développés ou améliorés sont-ils utilisés ?			Spécifiez les publics / utilisateurs (et le volume, si disponible) :	Les services/équipements/infrastructures développés ou améliorés sont-ils utiles aux utilisateurs ?				Les services/équipements/infrastructures développés ou améliorés favorisent-ils l'accès aux services de santé ?				Le trafic routier et l'utilisation des voitures privées ont-ils été réduits ?				De nouveaux liens transfrontaliers ont-ils été créés ?			Précisez leur nombre et leur itinéraire	Le service de transport public transfrontalier est-il assuré sans interruption de service ?				L'accès aux informations sur les possibilités de mobilité dans la zone frontalière a-t-il été facilité ?				Existe-t-il des preuves de la réalisation des résultats escomptés ?			
	OUI	NON	Remarques																																																
Toutes les actions prévues ont-elles été mises en œuvre ?																																																			
Les actions menées ont-elles permis une amélioration (pour les citoyens, les partenaires ou d'autres entités) ?			Précisez lequel :																																																
Les actions menées ont-elles eu un impact sur l'environnement (positif ou négatif) ?			Précisez lequel :																																																
Les services/équipements/infrastructures développés ou améliorés sont-ils utilisés ?			Spécifiez les publics / utilisateurs (et le volume, si disponible) :																																																
Les services/équipements/infrastructures développés ou améliorés sont-ils utiles aux utilisateurs ?																																																			
Les services/équipements/infrastructures développés ou améliorés favorisent-ils l'accès aux services de santé ?																																																			
Le trafic routier et l'utilisation des voitures privées ont-ils été réduits ?																																																			
De nouveaux liens transfrontaliers ont-ils été créés ?			Précisez leur nombre et leur itinéraire																																																
Le service de transport public transfrontalier est-il assuré sans interruption de service ?																																																			
L'accès aux informations sur les possibilités de mobilité dans la zone frontalière a-t-il été facilité ?																																																			
Existe-t-il des preuves de la réalisation des résultats escomptés ?																																																			
90 minutes	<p>Démonstration sur place. Elle est réalisée dans le lieu déterminé par le responsable du projet, de manière à permettre à l'évaluateur de vérifier le fonctionnement et l'utilisation, le cas échéant, de l'un des services développés et/ou améliorés. La liste de contrôle suivante est utilisée :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>OUI</th> <th>NON</th> <th>Remarques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>En service (installé et en fonctionnement)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Il fonctionne correctement</td> <td></td> <td></td> <td>Précisez la fréquence des services transfrontaliers et décrivez l'expérience d'utilisation.</td> </tr> <tr> <td>Les utilisateurs finaux l'utilisent</td> <td></td> <td></td> <td>Spécifier les utilisateurs (profil, nombre...)</td> </tr> <tr> <td>Il est accessible aux utilisateurs (accessibilité pour tous, facilité d'utilisation, visible et compréhensible...).</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Il est maintenu dans un état approprié</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Le soutien de POCTEFA est visible</td> <td></td> <td></td> <td>Précisez comment (média et degré de visibilité)</td> </tr> </tbody> </table>				OUI	NON	Remarques	En service (installé et en fonctionnement)				Il fonctionne correctement			Précisez la fréquence des services transfrontaliers et décrivez l'expérience d'utilisation.	Les utilisateurs finaux l'utilisent			Spécifier les utilisateurs (profil, nombre...)	Il est accessible aux utilisateurs (accessibilité pour tous, facilité d'utilisation, visible et compréhensible...).				Il est maintenu dans un état approprié				Le soutien de POCTEFA est visible			Précisez comment (média et degré de visibilité)																				
	OUI	NON	Remarques																																																
En service (installé et en fonctionnement)																																																			
Il fonctionne correctement			Précisez la fréquence des services transfrontaliers et décrivez l'expérience d'utilisation.																																																
Les utilisateurs finaux l'utilisent			Spécifier les utilisateurs (profil, nombre...)																																																
Il est accessible aux utilisateurs (accessibilité pour tous, facilité d'utilisation, visible et compréhensible...).																																																			
Il est maintenu dans un état approprié																																																			
Le soutien de POCTEFA est visible			Précisez comment (média et degré de visibilité)																																																



GRUPO CONSIDERA S.L.

Américo Vespucio, 5.1, 2e étage, module 10. PCT Cartuja. 41092 - Séville
Paseo de la Libertad 6, 1º izq. 02001 - Albacete
Calle, Ruzafa 56, 4º, Pta 8. 46006 - Valence

info@considera.es | www.considera.es