

INTERREG B – Saisir les opportunités

Une valeur ajoutée pour la Suisse et pour l'Europe



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral du développement territorial ARE

Avec le soutien de
Secrétariat d'Etat à l'économie SECO

regio**sw**uisse

Netzwerkstelle Regionalentwicklung
Centre du réseau de développement régional
Centro della rete di sviluppo regionale
Center da la rait per il svilup regional

INTERREG B – Valoriser ses atouts



Sommaire

INTERREG B – Valoriser ses atouts	2
INTERREG B – Déployer des effets tangibles	4
INTERREG B – Un regard sur la pratique	6
ACCESS	6
ENERBUILD	8
Alps Bio Cluster	10
COMUNIS	12
CLISP	14
iMONITRAFI	16
CODE24	18
DEMARRAGE	20
INTERREG B – Mettre à profit les collaborations	22
Contact	24

Impressum

Éditeur

Office fédéral du développement territorial (ARE),
regioisuisse

Conception/rédaction/réalisation

Gloia Edelmann et Sébastien Rieben
Office fédéral du développement territorial (ARE),
regioisuisse

Avec le soutien financier du Secrétariat d'État
à l'économie (SECO)

Réalisation graphique

Kurt Brunner

Photos

Priska Ketterer, Lucerne

Alps Bio Cluster, ESRF, Grenoble: p. 10, p. 11 (gauche)

Alps Bio Cluster, Bioindustry Park Silvano Fumero:

p. 11 (milieu)

ballenbergkurse.ch: p. 8 (gauche)

Banque de données photographiques PNRHJ: p. 4 (gauche)

Ralph Eichenberger, ©re/hslu: p. 8 (droite), p. 9 (gauche)

Les autorités portuaires de Gênes: p. 19 (droite)

Hupac SA, Chiasso: p. 5, p. 16 (droite), p. 18, p. 19 (centre)

Urs-Peter Menti, Haute École de Lucerne: couverture

Massimiliano Navarra, Province d'Alexandrie: p. 15 (gauche)

www.nena-network.eu: p. 9 (droite)

SuisseMobile: pp. 20–21

Land du Tyrol: p. 17 (droite)

Impression

Imprimerie Saint-Paul, Fribourg

Imprimé sur papier Balance SILK FSC

Édition

Avril 2011

Distribution et téléchargement de la brochure
(français, allemand): www.interreg.ch

L'Europe se caractérise par une grande diversité sur un petit territoire: les différences culturelles et économiques entre les pays, mais également entre les différentes régions des pays, sont parfois très grandes. L'Union européenne (UE) a développé il y a quelques décennies sa politique de cohésion en ayant en tête ces spécificités.

Encourager les économies régionales

La politique de cohésion vise la réduction des inégalités économiques entre les régions en soutenant les plus défavorisées d'entre elles. Parallèlement, la politique de cohésion encourage les potentiels qui existent dans les régions aux économies florissantes, en misant sur la promotion économique au niveau régional.

Dépasser les frontières

La politique de cohésion de l'UE encourage également la collaboration transfrontalière depuis 1990. INTERREG est l'instrument central de cet engagement; il s'agit d'un instrument d'encouragement qui poursuit les objectifs économiques de la politique de cohésion tout en renforçant le dialogue entre les régions, et en créant des réseaux par-delà les frontières. La Suisse, située au centre géographique de l'Europe, participe à INTERREG depuis ses débuts.

INTERREG B

Pour compléter les modèles classiques de collaboration entre régions frontalières voisines (programmes INTERREG A), l'UE a mis au point des programmes INTERREG B à la fin des années 1990, afin de promouvoir la coopération transnationale. Ces programmes INTERREG B recouvrent de vastes régions en Europe, telles que l'espace alpin, la région de la mer du Nord ou celle de la Baltique. Ces programmes s'étendent sur plusieurs pays qui sont confrontés à des défis

semblables du fait de leur situation géographique et économique. INTERREG B permet à ces pays de réagir de manière coordonnée à des problèmes communs.

INTERREG B en Suisse

La Suisse participe à deux programmes INTERREG B, « Europe du Nord-Ouest » et « Espace alpin ». Pour bénéficier du soutien financier d'un programme, les projets doivent réunir des partenaires de différents pays de la zone couverte. Ces projets ont pour objectif de renforcer les économies régionales et de trouver des réponses aux défis communs à ces régions. L'éventail thématique des projets est vaste, allant des transports à la promotion du développement économique en passant par l'environnement et les technologies de l'information et de la communication. Durant la période de programmation INTERREG IV B (2007–2013), pas moins de 26 projets ont été lancés avec une participation de la Suisse (état: mars 2011).

Les partenaires des projets INTERREG B

Innover, c'est dépasser les modes de pensée et de comportement classiques. Des partenaires de tout type peuvent ainsi participer à INTERREG B: communes, offices cantonaux et fédéraux, instituts de recherche (EPF, universités, hautes écoles), entreprises, associations, etc. Les projets INTERREG B ont en commun d'établir des liens entre des partenaires aux origines et aux expériences les plus diverses; l'un des partenaires dirige et coordonne chacun de ces projets, assurant ainsi que les autres partenaires effectuent les tâches qui leur ont été attribuées.

Participation suisse dans le cadre de la Nouvelle politique régionale

Comme les régions suisses se différencient également dans leurs atouts, la politique régionale les soutient de manière ciblée. La Nouvelle politique régionale (NPR) a pour objectif de renforcer la compétitivité des régions et d'y accroître la valeur ajoutée. Depuis 2008, la Confédération et les cantons soutiennent par le biais de la NPR les efforts entrepris dans les régions de montagne, les autres espaces ruraux et les régions frontalières de la Suisse en vue de valoriser les potentialités de ces régions et les démarches qu'elles entreprennent pour surmonter les changements structurels.

La NPR cherche en particulier à améliorer les conditions économiques pour les activités entrepreneuriales et à encourager durablement la création de valeur ajoutée ainsi qu'à accroître la compétitivité.

INTERREG, en sa qualité d'instrument de politique régionale, est associé à la NPR et bénéficie de ce fait du soutien financier du Secrétariat d'État à l'économie (SECO). Les projets INTERREG soutenus par des crédits NPR doivent par conséquent répondre aux critères de la politique régionale suisse, c'est-à-dire encourager l'innovation, la compétitivité et la création de valeur ajoutée dans

les régions. Une exception prévaut pour les projets INTERREG B qui peuvent être déclarés d'importance nationale.

En Suisse, le suivi et la coordination des programmes INTERREG B relèvent de la responsabilité de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Cet office participe à la direction des programmes et à leurs réunions de coordination, assiste les partenaires suisses de projets et assure le suivi de la création de nouveaux projets et prend part à leur sélection.

Les projets à participation suisse – Un regard sur la pratique

Cette brochure décrit huit projets des programmes INTERREG B «Espace alpin» et «Europe du Nord-Ouest». Des partenaires suisses font part de leurs expériences dans des interviews et offrent ainsi un aperçu de leurs projets.

Contact

Office fédéral du développement territorial (ARE)
Service des affaires internationales

interreg@are.admin.ch
www.interreg.ch

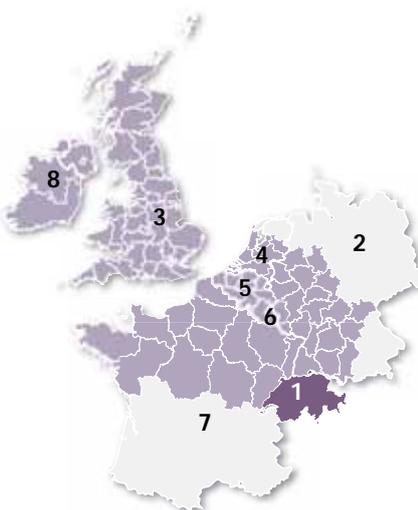


Programme «Espace alpin» www.alpine-space.eu

- Durée maximale des projets : 3 ans
- Nombre moyen de partenaires par projet : 13
- Budget global moyen par partenaire suisse de projet : 256 000 francs

- | | |
|-------------|-----------------|
| 1 Suisse | 5 Italie |
| 2 Allemagne | 6 France |
| 3 Autriche | 7 Liechtenstein |
| 4 Slovénie | |

■ Zone de programmation



Programme «Europe du Nord-Ouest» www.nweurope.eu

- Durée maximale des projets : 5 ans
- Nombre moyen de partenaires par projet : 9
- Budget global moyen par partenaire suisse de projet : 317 000 francs

- | | |
|---------------|--------------|
| 1 Suisse | 5 Belgique |
| 2 Allemagne | 6 Luxembourg |
| 3 Royaume-Uni | 7 France |
| 4 Pays-Bas | 8 Irlande |

■ Zone de programmation

INTERREG B – Déployer des effets tangibles



Les programmes INTERREG B entendent déployer des effets tangibles dans les régions qu'ils couvrent. Il s'agit notamment d'encourager et de renforcer les circuits économiques régionaux par l'innovation et par les réseaux internationaux. L'échange de savoirs et d'expériences permet d'utiliser plus efficacement les ressources disponibles au niveau régional. INTERREG B sert aussi de plate-forme pour trouver des solutions coordonnées aux problèmes suprarégionaux.

Renforcer les circuits économiques régionaux par l'innovation

L'innovation est un facteur clé de compétitivité pour une économie régionale. Toutefois, les innovations n'auront aucun effet si elles se heurtent aux réalités politiques et économiques des régions. L'un des objectifs d'INTERREG B consiste à encourager les partenariats entre les actrices et les acteurs des domaines d'activités les plus variés. Les projets regroupent par conséquent des partenaires aux origines institutionnelles et culturelles diverses. Ces partenariats permettent de développer des solutions qui correspondent aux besoins, bénéficient d'une large assise et sont transposables sur le terrain, car elles tiennent compte des réalités politiques qui prévalent dans les régions concernées.

Parmi les projets qui cherchent à développer une innovation basée sur les besoins locaux, citons **ACCESS** (p. 6), qui développe de nouvelles solutions pour maintenir l'approvisionnement de base dans les régions de montagne ; citons aussi **ENERBUILD** (p. 8), un projet qui soutient les petites et moyennes entreprises (PME) du domaine de la construction désireuses d'acquérir le savoir-faire nécessaire pour réaliser des bâtiments peu gourmands en énergie, un savoir-faire qui leur permet de rester compétitives.

Des réseaux internationaux pour promouvoir l'économie régionale

Lorsque les entreprises et les institutions de recherche se regroupent pour former des « clusters », elles cherchent à renforcer leur position sur le marché européen et international. La participation à un réseau international facilite l'accès aux marchés étrangers et constitue ainsi un atout pour l'économie régionale : le site économique est renforcé et des emplois voient le jour, les objectifs de la NPR et de la politique régionale européenne sont ainsi réalisés. La création de tels clusters est facilitée par INTERREG B, qui établit le lien entre les partenaires de projets de plusieurs pays.

C'est l'approche choisie par le projet **Alps Bio Cluster** (p. 10), qui entend établir un réseau d'entreprises de biotechnologie et de technologie médicale dans la région alpine.



Échanger les connaissances et les expériences pour utiliser efficacement les ressources

Les collaborations transnationales permettent d'économiser des ressources, et d'utiliser plus rationnellement ces dernières. Une telle approche peut, par exemple, s'appliquer au transfert de connaissances, à l'échange de données, de résultats et de processus efficaces. La Suisse profite ainsi du savoir-faire d'autres pays dans différents domaines. Inversement, la Suisse peut, là où elle est précurseur, faire part de son propre savoir-faire et améliorer ainsi son image.

L'échange d'expériences permet aussi d'optimiser l'utilisation des ressources. Les régions couvertes par les programmes INTERREG B ont toutes des défis semblables à affronter. Plutôt que de voir chaque pays faire les mêmes expériences pour résoudre un problème commun, des approches différentes peuvent être testées dans chaque pays. Les expériences et les recommandations peuvent ensuite être échangées et transférées dans d'autres régions.

Le projet **COMUNIS** (p. 12), qui vise à développer une stratégie commune de positionnement des sites industriels et artisanaux, propose d'échanger les savoirs et les expériences acquis entre les différentes régions modèles. L'échange de connaissances et d'expériences est également au centre du projet **CLISP** (p. 14), destiné à étudier l'adaptation au changement climatique dans le domaine de l'aménagement du territoire.

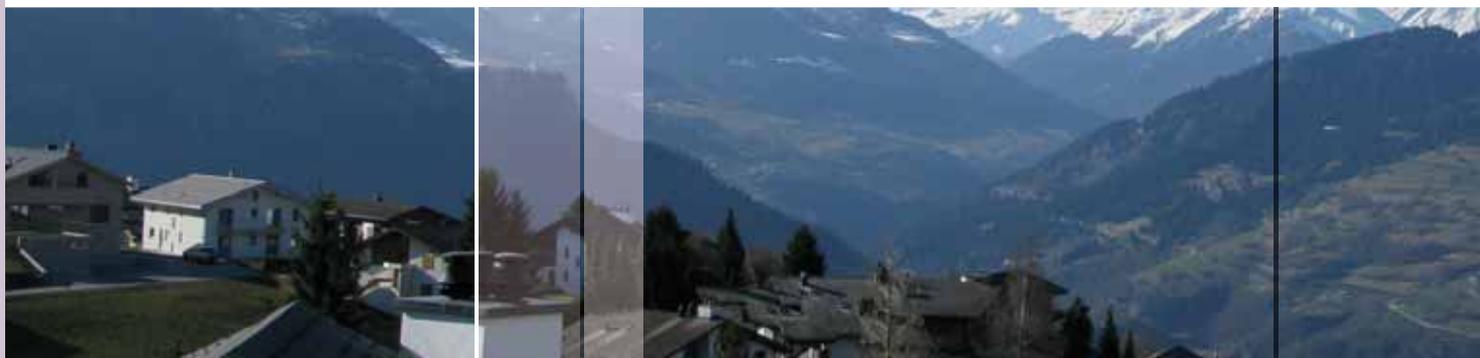
Résoudre les problèmes suprarégionaux en misant sur la coordination

De nombreuses mesures stratégiques qui visent le développement économique durable d'un espace couvert par un programme INTERREG B n'ont de sens que si elles sont mises en œuvre de manière coordonnée sur l'ensemble du territoire concerné. Les mesures mises en œuvre sur une partie seulement du territoire ne peuvent développer leurs effets que de manière limitée; elles risquent même d'avoir des retombées indésirables sur d'autres parties de ce territoire. Pour empêcher de tels effets, il convient de développer des solutions au niveau suprarégional. Par l'élaboration commune d'idées et par la mise en place de réseaux transnationaux, les projets INTERREG B peuvent contribuer à trouver des solutions communes aux problèmes suprarégionaux.

Ainsi, le projet **iMONITRAF!** (p. 16) veut réduire les retombées environnementales du trafic international de poids lourds dans l'espace alpin. Le projet **CODE24** (p. 18), quant à lui, cherche à mettre en place le Corridor ferroviaire 24 sur l'axe nord-sud (Rotterdam-Gênes). Le projet **DEMARRAGE** (p. 20), qui cherche à promouvoir l'itinéraire cyclable le long du Rhin à l'aide d'une signalétique et d'une infrastructure internet homogènes, ne peut lui aussi déployer tout son effet qu'à condition d'être réalisé sur l'ensemble de cet itinéraire.

ACCESS

Maintien de l'approvisionnement de base dans les régions de montagne



Le projet ACCESS, dont le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) est le chef de file, veut développer des innovations qui répondent à des besoins concrets dans le domaine des services de base. En étroite collaboration avec les actrices et les acteurs locaux et avec les institutions concernées, le projet cherche à mettre en place des solutions assurant le maintien de services menacés dans les régions de montagne, tels qu'écoles, services postaux ou commerces de proximité.

Les régions alpines sont nombreuses à tomber dans un cercle vicieux. La concentration spatiale des services publics entraîne une dégradation de la qualité d'approvisionnement dans les régions périphériques. Par conséquent, l'attractivité des services restants diminue, tout comme la demande. Il en résulte une diminution générale de l'offre de prestations de services, qui à son tour entraîne de nombreux inconvénients dans les régions concernées, notamment la perte de compétitivité et la perte d'attrait pour l'habitation.

Le projet ACCESS, lancé dans le cadre du programme « Espace alpin », s'est donné pour mission de trouver des solutions à cette problématique. Il développe des approches innovatrices, mises en œuvre dans des régions modèles, qui permettent de proposer les prestations de services menacées. La collaboration avec les actrices et les acteurs locaux et régionaux, ainsi qu'avec les institutions concernées, est au centre de cette démarche. Dans la région modèle du « Nord vaudois », par exemple, un système de covoiturage pour les personnes qui se rendent au travail est mis en place. La région allemande du « Südlicher Oberrhein », située autour de Fribourg-en-Brigau et d'Offenbourg, quant à elle, développe une plate-forme internet qui assure l'approvisionnement en biens et en services quotidiens au moyen d'un service de transport. Pour assurer la transférabilité des solutions élaborées, ces dernières font l'objet de tests qui débouchent sur des recommandations.

La collaboration entre les personnes concernées et les prestataires potentiels de services manquants permet de proposer les services demandés à des conditions qui répondent aux critères du marché. La collaboration transnationale de partenaires de projet tels que l'Association pour le Développement du Nord Vaudois (ADNV), la région Lombardie ou l'association régionale allemande du « Südlicher Oberrhein » permet d'envisager une multitude de projets modèles que plusieurs régions pourront mettre à l'épreuve.



- Durée : septembre 2008 – août 2011
- Budget : 2 478 845 EUR
- Nombre de partenaires : 11
- Partenaires suisses du projet :
Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)
Association pour le Développement du Nord Vaudois (ADNV)

www.access-alpinespace.eu

Interview avec Thomas Egger, directeur du SAB



Thomas Egger est directeur du Groupe-ment suisse pour les régions de montagne (SAB), une association qui s'engage pour le maintien de l'approvisionnement de base dans les régions de montagne. C'est dans ce but que le SAB a lancé et dirige le projet ACCESS.

En Suisse, on parle du dépeuplement des régions de montagne depuis un certain temps déjà. Pourquoi faut-il que ces régions demeurent des lieux de vie ?

Une mise au point pour commencer : la totalité des régions de montagne ne sont pas concernées par le dépeuplement. Mais dans certaines régions, l'évolution démographique est négative. Il s'agit de zones qui ont une économie monostructurée, centrée par exemple sur l'agriculture ou le tourisme, ou de zones qui sont peu accessibles. L'accessibilité est importante pour le développement économique, qui lui-même est le moteur principal de la dynamique de la population. Si l'économie régionale fonctionne, qu'elle est dynamique et qu'elle offre des emplois attractifs, l'évolution démographique sera positive.

N'y a-t-il pas des villages où il ne vaut plus la peine de proposer des services de base ? Ne serait-il pas plus efficace de les supprimer ?

En aucun cas. En Suisse, l'espace est limité et doit être utilisé de manière optimale. Il serait complètement faux d'abandonner certaines vallées. L'occupation décentralisée du territoire est inscrite dans la Constitution, nous sommes donc appelés à mettre en pratique cette disposition. Les paysages dépeuplés et laissés à l'abandon, tels qu'on en rencontre dans le nord de l'Italie, perdent leur attrait. Si la Suisse perdait sa diversité paysagère, elle perdrait aussi beaucoup de son attrait. La Suisse est une destination touristique où les voyageurs recherchent un paysage attractif et exploité, ce que seule une population résidente peut

assurer. D'ailleurs tant la population des régions de montagne que des villes souhaite trouver des paysages entretenus.

Le projet ACCESS est-il en mesure d'intervenir dans un système économique qui cherche à centraliser les sites économiques et par conséquent les emplois ?

ACCESS est un projet important dans le domaine de l'approvisionnement de base. Aucune entreprise ni particulier ne s'établira là où il n'y a ni services postaux, ni raccordements internet à haut débit ou de transports. En assurant le maintien de l'approvisionnement, on assure un standard minimal dans toutes les régions du pays. Ce principe est malheureusement remis en question périodiquement dans le cadre des mesures d'austérité de la Confédération et par les défenseurs de l'économie de marché pure et dure. La démarche proactive est pour moi essentielle. Les communes sont souvent outrées lorsqu'elles reçoivent une lettre de Berne leur annonçant la fermeture de leur bureau de poste. Face à cette réalité, elles pourraient aussi agir de manière préventive et reconnaître qu'elles vont devoir prendre des mesures. De nombreuses communes ne mènent aucune réflexion sur leurs objectifs de développement. Le système de milice implique que, souvent, les communes ne peuvent se manifester que de manière réactive face aux évolutions. ACCESS joue un rôle de précurseur et esquisse des voies envisageables. Nous espérons qu'ACCESS sera perçu comme un signal d'avertissement, mais aussi qu'il sera reconnu comme un modèle transférable à la totalité des Alpes.

Le SAB pilotait déjà le projet précurseur, PUSEMOR. Il connaît donc les difficultés inhérentes aux démarches effectuées au niveau transnational. Comment fait-il face à ces difficultés ? Les difficultés sont moindres qu'il n'y paraît à première vue. Nous sommes parvenus à éta-

blir des relations qui permettent aux autres partenaires de se faire entendre et de partager les responsabilités. D'emblée, le projet était assez flexible pour leur permettre de s'identifier à lui et de formuler leurs requêtes. Chacun est libre d'agir dans le domaine thématique de l'approvisionnement de base. Cet aspect est essentiel pour assurer que le projet soit réellement apte à répondre aux besoins effectifs de la population. D'ailleurs, on est parfois surpris de voir quelle tournure le projet prend. Dans le cas de PUSEMOR, par exemple, nous pensions au début qu'il fallait absolument construire de nouvelles infrastructures. Mais très rapidement, nous avons réalisé que ce n'est pas l'infrastructure qu'il faut changer, mais son utilisation. Pour prendre un exemple concret : environ 98% du territoire suisse bénéficie d'un raccordement à haut débit, mais seulement la moitié de la population y a recourt. Nous essayons donc d'encourager la population à utiliser ces nouvelles ressources.

Quels sont les avantages d'INTERREG B pour le SAB, selon vous ?

Pour nous, l'échange d'expériences et la communauté d'apprentissage formée avec nos partenaires européens sont les aspects centraux. On commet souvent l'erreur de penser qu'on doit résoudre seuls les problèmes. Mais les bureaux de poste que l'on ferme sont, par exemple, un domaine où nous avons beaucoup à apprendre et où nous pouvons développer ensemble de nouvelles solutions. Compte tenu des conditions de départ très différentes des nôtres, nos partenaires ont des idées qui sont très différentes elles aussi. Nous avons donc tout à gagner en procédant à des échanges.

thomas.egger@sab.ch

ENERBUILD

Savoir-faire pour la construction de bâtiments peu gourmands en énergie



ENERBUILD mise sur des innovations qui répondent à des besoins concrets ; le projet soutient en effet les PME du secteur de la construction situées dans les régions alpines et désireuses d'acquérir le savoir-faire nécessaire pour ériger des constructions peu gourmandes en énergie, un atout qui leur permettra de rester compétitives.

Les PME du secteur de la construction sont des acteurs économiques clés en Suisse, en particulier dans les Alpes. Elles jouent un rôle essentiel à la fois comme employeurs et comme piliers des économies régionales. Le débat sur le réchauffement climatique a placé la question des constructions à efficacité énergétique élevée au centre des préoccupations de l'industrie du bâtiment : l'avenir appartient aux constructions Minergie, Minergie Plus et génératrices d'énergie. Si elles veulent rester compétitives par rapport aux plus grandes entreprises, les PME doivent donc veiller à ne pas perdre le fil des

innovations techniques, de manière à rester compétitifs vis-à-vis des grandes entreprises et être en mesure de mettre en œuvre les exigences de la clientèle. ENERBUILD soutient les PME dans cet effort.

ENERBUILD mise sur toute une palette de mesures, notamment sur le transfert de savoir-faire technique. À cet effet, le projet met en place une banque de données suprarégionale en faisant appel aux entreprises qui détiennent ce savoir-faire et aux PME spécialisées. ENERBUILD adapte également les offres de formations, pour promouvoir l'efficacité énergétique dans le domaine de la construction aux besoins des PME. Il s'agit à la fois de combler les lacunes et de coordonner les offres existantes dans la région alpine. Par ailleurs, ENERBUILD dresse le panorama de tous les labels de construction qui existent dans la région alpine afin que les PME puissent comparer facilement les exigences et les normes. Enfin, le projet propose un catalogue d'arguments qui permettent de lutter contre les préjugés encore trop répandus concernant les constructions Minergie.

Les partenaires d'ENERBUILD sont notamment « InnovationsTransfer Zentralschweiz » (ITZ) associé à la Haute École de Lucerne, l'agence de l'énergie de Haute-Styrie et le Bureau de développement régional du Vorarlberg. Ces partenariats permettent ainsi de conserver des emplois précieux dans les régions alpines.

ENERBUILD

- Durée : juillet 2009 – juin 2012
- Budget : 2 961 502 EUR
- Nombre de partenaires : 13
- Partenaire suisse du projet : ITZ (InnovationsTransfer Zentralschweiz)

www.enerbuild.eu

Interview avec Willy Küchler, administrateur d'ITZ



Willy Küchler est l'administrateur d'ITZ, une institution qui a pour tâche de promouvoir la compétitivité des PME de Suisse centrale. ITZ organise notamment le transfert de savoirs et de technologies tant entre les PME qu'entre ces dernières et les hautes écoles ou les universités.

L'acquisition de connaissances dans le domaine des techniques nouvelles du bâtiment nécessite un investissement en temps et en argent de la part des PME. Comment les PME concernées réagissent-elles aux nouvelles techniques de construction selon vous ?

En principe, les PME réagissent très rapidement aux nouveaux besoins du marché. On constate toutefois que malgré tout, il leur manque des connaissances approfondies pour mettre en œuvre les technologies demandées par le marché, et ce pas seulement dans le secteur de la construction. Prenons l'exemple du label Minergie. Les entreprises de construction et les architectes ont répondu rapidement à l'introduction de ce label et proposent des maisons Minergie à leur clientèle. Dans la pratique, le savoir-faire manque, en particulier en ce qui concerne les questions de diffusion de la vapeur lorsqu'on a à faire à des façades et à des fenêtres extrêmement étanches. Les erreurs qui en découlent sont ensuite associées au label Minergie, que l'on assimile à une mauvaise qualité de l'air. Voilà qui nuit aux PME, mais aussi au label Minergie. ENERBUILD intervient à ce niveau : prêter main-forte aux PME pour leur permettre de bien faire leur travail.

Comment la collaboration entre ITZ et les partenaires du projet qui ont une origine institutionnelle différente, comme l'agence de l'énergie de Haute-Styrie, se passe-t-elle ?

Pour nous, la possibilité de collaborer avec ces partenaires de l'espace alpin constitue une chance énorme. D'une part, la collaboration au sein d'ENERBUILD nous a permis de créer un réseau de relations précieux. D'autre part, nous pouvons profiter des activités des autres partenaires. Les partenaires ayant tous une spécialité, il y a quelque chose à apprendre chez chacun d'entre eux : comment mettre en œuvre les mesures ? Quelles solutions élaborer ?

Notre motivation à participer au projet était aussi qu'il facilitait l'accès de nos propres PME aux autres régions partenaires. Par exemple, si l'une de nos PME cherche à travailler en Styrie, nous pouvons examiner les possibilités de soutien avec le partenaire local d'ENERBUILD ; le fonctionnement est comparable à celui d'une Osec (le centre de compétences qui aide les entreprises suisses et liechtensteinoises à développer leurs activités à l'étranger et propose pour ce faire des actions de promotion économique ciblées), tout en étant d'un accès beaucoup plus aisé.

ITZ collabore étroitement avec des entreprises privées. Ces entreprises sont plutôt sous-représentées dans les projets INTERREG B. Quels sont, selon vous, les avantages que l'économie privée peut retirer d'une participation à un projet INTERREG B ?

Pour nous, en Suisse centrale, les projets INTERREG B sont très importants, car nous sommes la seule région en Suisse qui n'a pas de frontière avec l'étranger, ce qui nous prive d'accès aux projets INTERREG A. INTERREG B nous permet d'entrer en contact avec des régions situées hors du pays ; le programme nous permet par exemple d'entreprendre les premières démarches dans le domaine de l'exportation ou de l'internationalisation, en facilitant l'organisation de visites réciproques,

comme c'est par exemple le cas dans le domaine de la transformation du bois au Vorarlberg. Ces contacts ouvrent ensuite de nouvelles possibilités.

INTERREG B est un programme transnational. Les cantons de Suisse centrale profitent-ils réellement de la participation d'ITZ à un projet comme ENERBUILD ?

Sans aucun doute. La région lucernoise, par exemple, se penche sur les moyens à mettre en œuvre pour une utilisation plus efficace de l'énergie. Le Vorarlberg a valeur d'exemple pour nous dans ce domaine, car il a quelques longueurs d'avance sur nous pour ce qui est de la commercialisation et de l'utilisation efficace de l'énergie. Par l'intermédiaire du projet ENERBUILD, nous avons pu nous procurer des connaissances sur place que nous allons pouvoir mettre en œuvre telles quelles dans la région de Lucerne.

Autre exemple : lors de la construction d'un lotissement dans le canton d'Obwald, nous avons pu organiser, dans le cadre d'ENERBUILD, un transfert d'innovations entre la Haute École de Lucerne et le bureau de planification situé dans le canton de Nidwald. Dans ce cas, la Haute École de Lucerne a produit une étude qui montre comment effectuer les installations électriques de manière à utiliser efficacement l'énergie électrique, aujourd'hui comme demain. L'objectif d'ITZ est justement d'assurer ce type de transfert, la participation aux projets INTERREG B n'est pas une fin en soi.

wk@itz.ch

ALPS BIO CLUSTER

Mettre en réseau les secteurs biotechnologique et médical



Alps Bio Cluster met en place un réseau d'entreprises actives dans le secteur biotechnologique et médical dans l'espace alpin. Il s'agit à la fois de renforcer la position de ce secteur sur le marché mondial et de favoriser les échanges entre les entreprises et les institutions de recherche.

Alps Bio Cluster a pour objectif de constituer un réseau transnational de clusters dans le secteur biotechnologique et médical, et plus particulièrement dans les domaines de la « médecine personnalisée », du « diagnostic médical » ainsi que de « l'adaptation des traitements et des soins en vue d'accroître l'autonomie des personnes qui nécessitent des soins ».

Des hautes écoles et des acteurs privés de six régions alpines participent à ce projet, qui réunit ainsi des partenaires de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, de l'Autriche et de la Suisse. Chacune de ces régions compte déjà un secteur Sciences de la vie performant, sans toute-

fois atteindre la taille critique pour être compétitive à l'échelle globale. L'intérêt d'une collaboration est donc évident. Le projet prévoit en particulier de constituer un service commun de marketing international pour les PME.

Un autre objectif du projet consiste à faciliter la collaboration entre les hautes écoles, les centres de recherche et l'industrie afin d'améliorer le potentiel d'innovation des entreprises dans l'espace alpin élargi. La confiance réciproque et les contacts directs, deux composants qui font souvent défaut dans le contexte transnational, comptent parmi les clés du succès lorsqu'il s'agit d'encourager le transfert de technologies et les processus innovateurs dans les PME. Alps Bio Cluster est destiné à favoriser la mise en contact et la constitution des relations de confiance nécessaires à cet effet. Il est prévu de constituer deux réseaux thématiques destinés à perdurer une fois le projet arrivé à échéance.

En Suisse, Alps Bio Cluster est piloté par BioAlps, le centre romand des sciences de la vie. BioAlps réunit sept cantons, des universités, des hautes écoles et pas moins de 750 entreprises actives dans ce domaine.



Alps Bio Cluster

Biotech and Medtech in Alpine Space

- Durée: octobre 2008 – septembre 2011
- Budget: 1 862 505 EUR
- Nombre de partenaires: 8
- Partenaire suisse du projet: BioAlps – Lake Geneva Life Science Cluster

www.alpsbiocluster.eu

Interview avec Daniel Cefai, membre du comité exécutif de BioAlps



Daniel Cefai est chargé d'affaires à l'Université de Neuchâtel, dans le secteur Valorisation de la recherche. Il s'y occupe du transfert des technologies et occupe la fonction de contact régional pour le réseau suisse Euresearch. Il est par ailleurs membre du comité exécutif de BioAlps, le partenaire helvétique de Alps Bio Cluster, et participe à ce titre à la mise en œuvre de ce projet.

Quelle est l'importance du secteur des biotechnologies et des technologies médicales en Suisse occidentale ?

Le domaine des sciences de la vie, qui comprend notamment les secteurs des biotechnologies et des technologies médicales, représente en Suisse occidentale environ 25 000 chercheuses et chercheurs, répartis dans 750 entreprises et centres de recherche. Ces centres, tels que l'EPFL, les universités et les hautes écoles spécialisées, sont de véritables pépinières de l'innovation. L'arc lémanique est reconnu pour être la région la plus dynamique en termes d'innovations dans le domaine des sciences de la vie en Europe. Le cluster BioAlps a enregistré une croissance au cours des récentes années, alors que le bilan des autres grands clusters des sciences de la vie, tels que la Boston Area, était plutôt négatif. L'arc lémanique étendu se positionne beaucoup mieux dans ces domaines que d'autres régions à forte tradition biotechnologique, mais qui ont plus de mal à se renouveler.

Quels sont, selon vous, les avantages de la coopération transnationale pour BioAlps ?

BioAlps représente en tout premier lieu les entreprises et les institutions des sept cantons de l'arc lémanique élargi actives dans les sciences de la vie. À ce titre, Alps Bio Cluster permet à BioAlps de proposer aux entreprises

et aux instituts de recherche des échanges d'expériences et des partenariats potentiels afin d'agir sur un marché plus grand que le marché suisse. Parallèlement, Alps Bio Cluster permet à BioAlps d'encourager l'innovation dans les sciences de la vie en Suisse occidentale. Indépendamment de ces mécanismes de promotion, on peut toujours apprendre des régions voisines. Elles ont des modèles d'affaires, d'innovation et de financement différents. Le bilan de la situation des systèmes de santé dans les régions partenaires de Alps Bio Cluster a par exemple mis en évidence qu'il y a de grandes différences dans les systèmes de prise en charge des patients et de remboursement des médicaments et des thérapies.

Dans le cas précis de la télémédecine, c'est en faisant travailler ensemble ces différents partenaires des différents pays qu'on pourrait arriver à définir un standard européen de transmission de données.

Comment faites-vous pour impliquer concrètement les PME dans les activités du projet ?

Les PME peuvent participer aux manifestations et aux séances des groupes de travail de Alps Bio Cluster, ce qui leur donne l'occasion de rencontrer, le temps d'un ou deux jours, un grand nombre d'institutions de recherche et d'entreprises qui travaillent dans le domaine qui les intéresse. Cette réunion de spécialistes permet de nouer beaucoup de contacts, voire des partenariats, en un seul lieu et en peu de temps.

Alps Bio Cluster crée donc des événements sociaux en marge des congrès, par exemple en mettant à disposition des salles pour des séances individuelles.

Est-ce que Alps Bio Cluster intéresse également les chercheurs des universités ou des hautes écoles ?

Tout à fait. Les chercheurs de différentes régions pourront se rencontrer. Lorsqu'ils s'apercevront qu'ils travaillent dans des

domaines complémentaires, ils pourront envisager de lancer un projet de recherche européen commun. Créer des consortiums à l'échelle européenne est parfois très difficile. C'est en tous cas une constatation que nous avons souvent faite dans le cadre d'Euresearch. Alps Bio Cluster peut proposer des soutiens en réunissant les domaines de compétences complémentaires qui viennent de différents pays européens.

Enfin, Alps Bio Cluster propose des ateliers de réflexion sur la manière de préparer des projets pour les prochains appels, notamment dans le cadre du 7^e Programme cadre de l'UE (FP7), destiné à encourager la collaboration scientifique en Europe.

Qu'est-ce que Alps Bio Cluster peut apprendre aux PME et aux institutions de recherche ?

Alps Bio Cluster permet tout d'abord d'appréhender les différents systèmes de santé mis en place par les pays et de prendre connaissance des diverses solutions mises en œuvre. Par ailleurs, on réalise qu'un petit nombre d'innovations débouche finalement sur un objectif. C'est précisément cette réflexion sur des solutions possibles et sur des potentialités innovatrices qui peuvent se traduire par des projets de recherche et des partenariats ciblés. Ce sont de tels messages que nos entreprises et nos chercheurs ramènent des événements organisés dans le cadre du cluster. Une PME saura que l'une ou l'autre collaboration avec les instituts de recherche ou une autre PME issue du Alps Bio Cluster lui sera utile, parce qu'elle va par exemple envisager de nouvelles solutions ou technologies. Elle sera ainsi en mesure de réagir aux défis et besoins nouveaux de la société et de l'économie, ce qui lui permettra de rester dans le coup.

daniel.cefai@unine.ch

COMUNIS

Stratégie pour une promotion intercommunale des sites industriels et artisanaux



Le projet COMUNIS mise sur l'utilisation rationnelle des ressources, en permettant à des régions modèles de mettre au point des instruments capables de mettre en valeur les atouts individuels des sites. Les expériences et les connaissances disponibles dans chacune des régions concernées font l'objet d'échanges en vue d'optimiser les stratégies de promotion individuelles.

COMUNIS est un projet du programme «Espace alpin». Il regroupe des partenaires tels que la Haute École Spécialisée de Suisse occidentale du Valais (HES-SO Valais), la Chambre du commerce de Lyon, le bureau de développement régional du Vorarlberg ou le canton du Valais.

Les communes sont en concurrence lors du développement industriel et commercial, car un tel processus est essentiel en vue de créer de nouveaux emplois aux niveaux régional et local. Ce processus prévient l'exode de la main-d'œuvre qualifiée et permet de proposer des activités en dehors du secteur touristique.

Toutefois, la promotion commerciale des sites par les communes se limite fréquemment à réagir aux demandes ponctuelles des entreprises isolées. En général, la vue d'ensemble sur l'économie et le marché du travail régionaux manque, ce qui occasionne la perte de ressources. Une démarche plus prometteuse consiste, pour les communes, à se profiler comme région et à regrouper leurs atouts afin de soumettre aux entreprises intéressées toute une palette de possibilités attrayantes. COMUNIS a pour objectif de mettre au point une stratégie qui permet de promouvoir ensemble les sites industriels et commerciaux. Cette stratégie, qui tiendra compte des conditions spécifiques qui prévalent dans les communes alpines, sera élaborée, mise à l'épreuve et développée dans plusieurs régions modèles. COMUNIS ne se contente pas d'élaborer des lignes directrices qui expliquent la mise en œuvre de la stratégie décrite; le projet montre également comment organiser le travail dans les communes et comment les insérer dans le cadre juridique. Enfin, COMUNIS crée des structures durables dans les régions modèles afin de garantir la mise en œuvre de la stratégie commune adoptée pour promouvoir les qualités industrielles et commerciales du site. Ces structures doivent avant tout favoriser la collaboration entre les communes, ce qui se manifeste par exemple dans la planification coordonnée des zones industrielles et artisanales.



- Durée: juillet 2009 – juin 2012
- Budget: 2 110 663 EUR
- Nombre de partenaires: 11
- Partenaires suisses du projet:
 - HES-SO Valais
 - Canton du Valais
 - Association suisse pour le service aux régions et communes (SEREC)

www.comunis.eu

Interview avec Nathalie Stumm, collaboratrice scientifique à la Haute École Spécialisée de Suisse occidentale



Nathalie Stumm est collaboratrice scientifique à la Haute École Spécialisée de Suisse occidentale. Elle assure la participation à COMUNIS et s'occupe d'autres projets, tels qu'INCUBUS ou l'étude de faisabilité d'un observatoire cantonal du tourisme en Valais.

Où voyez-vous une plus-value au terme d'une collaboration transnationale dans le cadre du projet COMUNIS ?

D'une manière générale, les projets transfrontaliers permettent de rapprocher les régions qui appartiennent à un même ensemble et, ce faisant, de rapprocher les populations qui sont concernées. L'approche transnationale permet de réunir des participants qui n'ont en général pas l'habitude de collaborer. C'est le cas de COMUNIS, qui regroupe des entités très différentes : des universités, des entreprises, des régions et même un ministère. Leurs approches sont différentes, ce qui permet de générer des synergies très intéressantes. Par ailleurs, nous avons accès à des bonnes pratiques non appliquées sur notre territoire. Enfin, la couverture médiatique du projet est accrue de par sa dimension européenne.

Dans quelle mesure est-ce que la HES-SO profite de la participation à un projet INTERREG B ? La seule participation constitue déjà un avantage pour l'institution et pour ses collaborateurs. Elle nous permet de nous familiariser avec de nouvelles techniques de travail et d'entrer dans des réseaux qui nous étaient fermés auparavant. La participation à COMUNIS est aussi une sorte de publicité : nous pouvons améliorer notre image de marque et nous faire connaître sur la scène européenne. Voilà un avantage majeur.

Qu'est-ce que cela signifie pour la HES-SO Valais d'être chef de file de COMUNIS ?

C'est à la fois un défi et un investissement pour nous. Nous sommes à la fois les coordinateurs et les meneurs du projet : nous devons faire respecter le calendrier de mise en œuvre des activités et assurer une couverture médiatique optimale. Par ailleurs, nous devons rendre compte des activités de communication entre le chef de file et le secrétariat du programme. Il faut évidemment aussi informer les partenaires de tout ce qui touche au projet. La gestion de conflits fait aussi partie de nos tâches. Nous devons aussi garantir l'utilisation adéquate des fonds qui sont alloués au projet. En notre qualité de chef de file, nous avons la possibilité d'orienter le projet dans le sens que nous souhaitons, ce que nous faisons dans une certaine mesure, tout en assurant un maximum de marge de manœuvre aux partenaires.

Dans la Suisse fédéraliste, la plupart des communes tiennent à leur autonomie. Comment les communes ont-elles réagi à l'invitation de COMUNIS à collaborer au niveau intercommunal ?

Le travail avec les communes constitue un aspect essentiel du projet COMUNIS. Les communes sont nos partenaires sur le terrain. Ce sont elles qui connaissent les conditions locales et qui participent, dans leur intérêt, à l'organisation de la mise en œuvre. Ce sont aussi elles qui doivent prouver que le projet pilote qu'elles veulent mener sur leur territoire est faisable. Mais on observe au sein du partenariat qu'elles sont parfois un peu frileuses. La coopération peut s'avérer difficile, notamment lorsqu'elles ne voient pas véritablement le bénéfice du projet ou lorsqu'elles sont déjà désabusées par rapport à la coopération intercommunale. Il faut aussi évoquer l'aspect financier : les communes ne touchent rien pour prendre part au projet et il est donc difficile de les faire participer. Nous avons donc demandé l'engagement officiel des présidents de

commune pour éviter que l'engagement de terrain se délite au moment où commence la phase concrète.

Quel impact économique les régions et les communes peuvent-elles attendre d'un tel projet ?

Les régions pilotes du projet COMUNIS en Suisse sont le Valais romand et plus particulièrement la région de Sierre et la zone industrielle des Iles Falcon. Un projet pilote d'écologie industrielle est en train d'être mis sur pied dans cette zone : des mesures améliorant à la fois les performances économiques et les performances environnementales des industries seront lancées. L'occasion est ainsi donnée aux entreprises établies sur place de redéfinir leurs activités sous l'angle de l'écologie industrielle. Nous espérons en outre attirer de nouvelles entreprises sur le site des Iles Falcon à Sierre.

Même si l'écologie industrielle est fortement axée sur la protection de l'environnement, elle n'empêche pas les entreprises de résister à la pression de la concurrence. Une économie régionale qui peut s'appuyer sur la connaissance et l'innovation technologique dispose d'une image de marque porteuse. L'écologie industrielle pourrait bientôt se révéler un atout pour le site en question et même marquer l'identité régionale. Si le projet est un succès, il devrait être étendu à d'autres communes en Valais et ailleurs.

nathalie.stumm@hevs.ch

CLISP

Améliorer la capacité d'adaptation des instruments d'aménagement du territoire au changement climatique



L'échange de connaissances et d'expériences entre partenaires et régions modèles est également au centre du projet CLISP ; ce projet a pour vocation d'analyser les adaptations faites dans le domaine de l'aménagement du territoire en réponse au changement climatique.

Les Alpes réagissent de manière plus sensible aux effets du changement climatique que les régions du Plateau. Ces réactions ne sont pas sans effet sur l'espace vital alpin. Les événements extrêmes tels que vagues de chaleur ou inondations sont plus fréquents, avec les risques qu'ils comportent pour les populations et les infrastructures. Ces événements ne portent pas seulement atteinte à l'espace vital ; ils réduisent aussi les possibilités de développement et entraînent des conflits d'intérêts toujours plus fréquents entre les différentes utilisations du territoire, comme par exemple entre la prévention des risques et l'utilisation des surfaces.

Ce sont les conflits de ce type qu'aborde CLISP, en recourant à l'aménagement du territoire comme outil pour piloter les adaptations requises par le changement climatique, pour réduire la vulnérabilité et pour accroître la résistance. L'aménagement du territoire doit tou-

tefois pouvoir recourir à des procédures adéquates pour pouvoir jouer ce rôle-clé. CLISP s'est donné pour objectif d'étudier l'adéquation des systèmes d'aménagement du territoire face aux défis posés par le changement climatique. Cette étude intervient dans des régions modèles ; en Suisse, il s'agit du canton des Grisons. CLISP cherchera notamment à répondre aux questions suivantes : la législation en vigueur contient-elle déjà des possibilités de s'adapter au changement climatique ? Existe-t-il des instruments et des procédures qui permettent de piloter les adaptations requises ? Il s'agit en premier lieu d'améliorer l'aptitude des régions et des communes alpines à réagir aux changements climatiques. CLISP permet aussi d'aiguiser la prise de conscience des organes de décision et de la population pour les répercussions du changement climatique. Cette prise de conscience doit à son tour assurer la mise en œuvre concrète des résultats de l'étude dans les différentes régions.

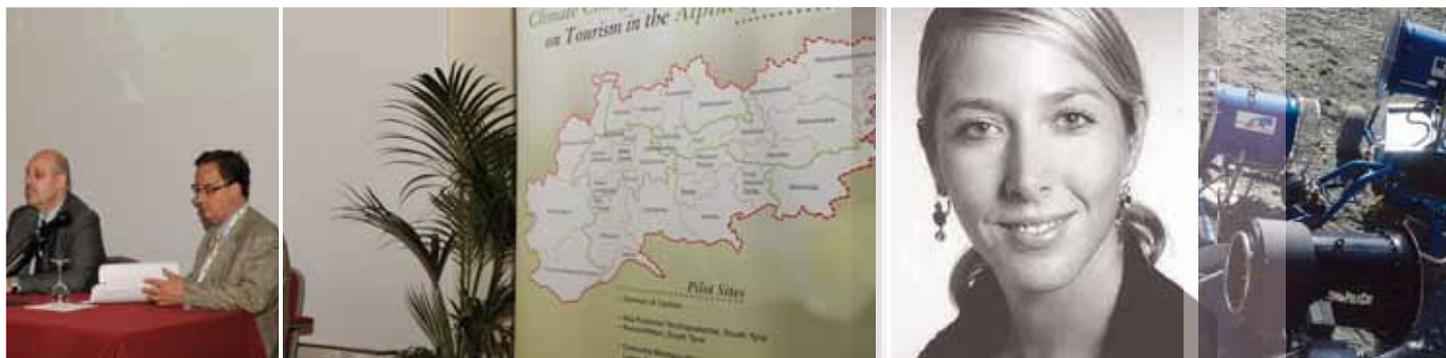
La collaboration des partenaires du projet, aux origines institutionnelles diverses (Office du développement territorial du canton des Grisons, Institut de recherche EURAC à Bolzano, Office fédéral du développement territorial ARE) assure des résultats solidement fondés. Chacune des régions modèles se concentre sur des points forts thématiques tels que la gestion de l'eau ou le tourisme hivernal. Cette division des tâches permet d'obtenir les conditions nécessaires à l'échange d'expériences entre les régions et à une utilisation efficace des ressources.



- Durée : septembre 2008 – août 2011
- Budget : 2 522 990 EUR
- Nombre de partenaires : 14
- Office du développement territorial du canton des Grisons
Office fédéral du développement territorial (ARE)

www.clisp.eu

Interview avec Melanie Butterling, collaboratrice scientifique à l'ARE



Melanie Butterling est collaboratrice scientifique à l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Elle assure la participation de l'ARE au projet CLISP et s'occupe en premier lieu de l'évaluation des instruments communaux et régionaux d'aménagement du territoire en termes de capacité d'adaptation au changement climatique. Par ailleurs, elle est en charge de la contribution de l'ARE à la Stratégie suisse d'adaptation aux changements climatiques.

Quel est selon vous l'intérêt de l'ARE à participer au projet CLISP ?

L'ARE peut intégrer directement les résultats des expériences faites dans le cadre du projet CLISP dans la Stratégie suisse d'adaptation aux changements climatiques. En Suisse, les Grisons servent de région pilote pour le projet CLISP. Pour nous, en notre qualité d'office fédéral, ce projet permet un excellent échange avec le niveau cantonal. Nous pouvons sentir ce qui s'y passe au quotidien et définir les besoins et les souhaits des cantons pour les transmettre à l'ARE et à la Stratégie suisse d'adaptation aux changements climatiques. CLISP a permis d'aiguiser les sensibilités à l'intérieur de l'ARE pour le rôle joué par l'aménagement dans le contexte du changement climatique.

Enfin, c'est à CLISP que nous devons les excellentes conditions d'échange qui existent entre l'ARE et les milieux de la recherche, par exemple avec l'Institut fédéral de recherches sur la forêt, la neige et le paysage WSL. Ce sont ces contacts qui permettent à l'ARE d'être au fait des développements les plus récents dans la recherche sur le changement climatique.

L'aménagement du territoire est une activité qui intervient essentiellement au niveau communal et cantonal. Dans quelle mesure l'ARE peut-il, en sa qualité d'autorité nationale, contribuer au projet CLISP ?

Le travail de l'ARE intervient avant tout au

niveau stratégique et conceptuel. Notre rôle ne consiste bien évidemment pas à dessiner des plans. Pourtant, nous disposons d'une vaste palette d'instruments. L'ARE travaille sur la législation, mais aussi à des concepts, tels que le Projet de territoire Suisse. Par ailleurs, nous étudions la possibilité d'intégrer les résultats du projet CLISP à la Stratégie pour le développement durable de la Confédération, élaborée par l'ARE. C'est enfin dans les plans sectoriels de la Confédération que sont définies les grandes orientations de l'aménagement du territoire au niveau des cantons et des communes.

Comment les connaissances acquises grâce à CLISP sont-elles mises en œuvre ?

Le canton des Grisons peut appliquer dans sa politique climatique cantonale les connaissances obtenues dans sa région pilote. L'ARE, pour sa part, travaille à des projets de suivi, destinés à appliquer dans des projets modèles les recommandations et les résultats générés par CLISP. Notre but est de mettre au point une approche intégrée de l'aménagement du territoire, assortie d'incitations, de manière à motiver les acteurs locaux et cantonaux à s'engager davantage dans le domaine du changement climatique.

CLISP essaie aussi de distiller, à partir des expériences effectuées dans les régions pilotes, des recommandations opérationnelles valables au niveau transnational. Cette démarche interviendra vers la fin du projet, lorsque les expériences des régions pilotes auront été évaluées. Nous sommes curieux de voir dans quelle mesure des recommandations à validité générale pourront être formulées, dans la mesure où l'aménagement repose sur des systèmes très différents selon les pays. Ces différences permettent toutefois à leur tour d'obtenir des renseignements intéressants.

Quelles sont les difficultés rencontrées par le projet CLISP dans le cadre de l'approche transnationale ?

À mon sens, les difficultés résident avant tout dans l'emploi de la langue anglaise et dans la communication à distance. J'ai eu l'impression à plusieurs reprises que les partenaires, locaux surtout, éprouaient une certaine gêne à s'exprimer durant les séances du fait de leur niveau d'anglais. Ces mêmes personnes ont ensuite discuté de certains aspects avec moi en allemand, durant le souper commun.

Un projet comme CLISP est très instructif. En réalisant que des approches et des procédures différentes sont possibles pour aborder un même questionnement, on découvre de nouvelles manières de résoudre un problème, auxquelles on n'aurait pas pensé si l'on s'était contenté de travailler au niveau national. La collaboration transnationale sert en quelque sorte de source d'inspiration pour des approches et des solutions qu'on n'aurait pas choisies soi-même et qui se révèlent finalement utiles et adéquates.

Avez-vous développé des instruments pour surmonter les difficultés surgies dans le projet CLISP ?

Entre-temps, nous essayons de baser nos séances sur une approche plus interactive : nous renonçons aux longs monologues des représentants de chacun des secteurs de travail et misons davantage sur les échanges. Cette manière de faire contribue à responsabiliser davantage les partenaires et à renforcer l'esprit d'équipe.

J'estime que les repas et les autres activités communes ont un rôle important à jouer à cet égard. Ce sont dans ces moments que les problèmes et les incertitudes peuvent être discutés dans un contexte informel et au niveau bilatéral s'il le faut. De plus, c'est le moment où les partenaires locaux peuvent s'adresser à moi en allemand.

melanie.butterling@are.admin.ch

iMONITRAF!

Réduire les retombées négatives du trafic poids lourds transalpin



Le projet iMONITRAF! cherche à réduire les retombées négatives du trafic poids lourds transalpin en coordonnant des mesures sur l'ensemble de l'espace alpin.

Le trafic de transit à travers les Alpes a presque doublé au cours des vingt dernières années. Il est important que les régions concernées prennent des mesures. Mais comment faire pour réduire les retombées négatives du trafic de transit? C'est ce défi qu'aborde le projet iMONITRAF!. Chacun des pays concernés prend déjà des mesures destinées à réduire les retombées négatives du trafic de transit. Aucune coordination n'existe toutefois entre ces initiatives. Pourtant, la dimension transnationale constitue un facteur essentiel si l'on veut éviter que les mesures destinées à

réduire des retombées se soldent simplement par le report du trafic vers les corridors de transit des autres régions.

C'est ce défi qu'entend aborder le projet iMONITRAF!, en créant un réseau politique fonctionnel à long terme. Ce réseau est destiné à donner une voix commune qui pourra se faire entendre tant aux niveaux régional et national qu'à celui de l'Union européenne. En organisant chaque année un « Forum des transports », le projet permet aux politiciens, aux personnes intéressées et aux personnes concernées de s'informer, mais aussi de s'exprimer, sur les résultats obtenus. iMONITRAF! a publié un guide des bonnes pratiques qui énumère les mesures prises par les différents pays et régions ; ce guide montre dans quelle mesure elles sont applicables dans les autres régions de transit. L'adoption d'une stratégie commune permettra de mettre en œuvre le plus efficacement possible les mesures choisies. iMONITRAF! réunit toutes les grandes régions de transit touchées par les corridors alpins suivants: Fréjus, Mont-Blanc, Saint-Gothard, Brenner et Tauern.



- Durée: juillet 2009 – juin 2012
- Budget: 1 734 768 EUR
- Nombre de partenaires: 10
- Partenaires suisses du projet :
Conférence des directeurs de l'environnement de Suisse centrale (ZUDK)
Office de l'aménagement du territoire du canton du Tessin

www.imonitraf.org

Interview avec Rainer Kistler, directeur de l'Office de la protection de l'environnement du canton de Zoug



Rainer Kistler dirige l'Office de la protection de l'environnement du canton de Zoug. Secrétaire de la Conférence des directeurs de l'environnement de Suisse centrale (ZUDK), il est aussi chef de file du projet iMONITRAF!. La Suisse centrale assure d'ailleurs la direction du projet au niveau européen. Les offices de la protection de l'environnement des cantons d'Uri, de Schwyz, d'Obwald, de Nidwald, de Lucerne et de Zoug coopèrent étroitement dans ce contexte; ils participent à des projets et des actions communs.

La plus-value d'une approche transnationale telle qu'elle est pratiquée dans le projet iMONITRAF! est-elle réellement considérable ?

Le projet iMONITRAF! n'a de sens que s'il se base sur une approche transnationale et inter-régionale. Toutes les régions alpines ont pris des mesures pour réduire les effets négatifs du trafic poids lourds à travers les Alpes. Mais les mesures prises par un pays risquent de générer un report du trafic dans d'autres régions, ce qui n'est ni conforme aux exigences du développement durable, ni sensé. Nous devons donc mettre au point une solution basée sur la solidarité.

De plus, certaines régions sont trop petites pour que certaines mesures déploient leurs effets. C'est par exemple le cas de l'interdiction de rouler la nuit pour certains tronçons dans le Tyrol : les poids lourds se concentrent devant ces tronçons le soir et redémarrent simultanément le lendemain matin. La concentration de polluants dans l'air connaît alors un pic et par conséquent, c'est l'inverse de l'effet escompté qui se produit. Pour qu'une mesure de ce type soit réellement efficace, elle doit s'appliquer sur des territoires étendus et se baser sur une solution concertée au plan transnational.

Les objectifs de iMONITRAF! sont déjà ancrés dans la Constitution en Suisse, suite à l'acceptation de l'initiative des Alpes. Pourquoi ce projet est-il nécessaire malgré tout ? Effectivement, du point de vue de la Suisse, le projet iMONITRAF! n'est pas une nécessité absolue. Pourtant, des mesures qui ne seraient mises en œuvre qu'en Suisse n'ont qu'un effet limité et sont difficiles à appliquer du point de vue politique. Il s'agit donc de rendre attentifs les autres pays alpins à la politique des transports suisses et à les encourager à prendre des mesures identiques ou comparables. Ne l'oublions pas : la loi suisse est conforme aux souhaits formulés par les régions participant à iMONITRAF!, ce qui n'est pas le cas pour d'autres pays, tels que l'Autriche. Le Tyrol est donc à la recherche de partenaires étrangers qui poursuivent les mêmes buts que lui. Ainsi, iMONITRAF! constitue un canal qui permet à la Suisse de commercialiser sans heurts sa politique des transports. À Vienne, l'intérêt pour les politiques des transports telles qu'elles sont appliquées en Suisse n'est pas le même si c'est la Suisse elle-même qui la présente ou si c'est le Tyrol.

Enfin, iMONITRAF! nous permet de profiter des solutions et des expériences des autres régions.

iMONITRAF! aimerait influencer la politique, dans les pays alpins, mais aussi à Bruxelles, où se fait la politique des transports de l'UE. La poursuite de la collaboration au-delà de la fin officielle du projet iMONITRAF! est-elle prévue ?

Nous espérons qu'une partie au moins des structures mises en place subsistera au-delà du projet. D'une part, nous essayons de créer un réseau politique; nous souhaitons que les liens formés lors des trois « Forums des transports » subsistent et que de tels forums seront organisés après la fin du projet. L'engagement politique constitue un facteur déterminant de la réussite durable des projets

transnationaux. D'autre part, nous souhaitons que la valorisation commune des données telle qu'elle intervient dans le cadre de iMONITRAF! se poursuive après le bouclage du projet.

Comment une stratégie pour le trafic de transit transalpin doit-elle être conçue pour être réellement efficace ?

iMONITRAF! nous permet d'approcher cette question. Dans le guide de bonnes pratiques que nous avons publié, nous avons analysé et présenté les mesures que les différentes régions ont déjà prises. Dans une prochaine étape, c'est une stratégie commune pour le trafic de transit à travers les Alpes qu'il s'agira d'élaborer. Voilà la quadrature du cercle : la population locale tient beaucoup à la bonne accessibilité, tout en souhaitant un minimum d'émissions dues au trafic de transit. Pour aboutir, une stratégie doit probablement viser le transfert d'un maximum de trafic de transit de la route vers le rail, mais sans pour autant évincer le trafic voyageurs du rail.

Il n'existe actuellement pas de ligne de conduite qui rallie tous les suffrages. Je constate toutefois qu'il existe une grande ouverture face aux mesures prises par les régions tierces. Un autre obstacle réside dans le fait que le degré d'autonomie des différentes régions est très variable, tout comme leur marge de manœuvre. L'unanimité règne à propos de deux aspects : ne pas générer de report de trafic et utiliser de manière optimale les infrastructures ferroviaires existantes et futures.

rainer.kistler@zg.ch

CODE24

Assurer la réalisation du Corridor ferroviaire 24



Le projet CODE24 entend lui aussi relever un défi qui nécessite une approche coordonnée: il se propose de combler les lacunes et les goulets d'étranglement sur le Corridor européen de transit 24, qui relie les ports de Rotterdam, d'Anvers et de Gênes, afin de garantir la mise en place d'une liaison ferroviaire performante sur l'axe nord-sud.

Le transfert des marchandises de la route vers le rail constitue l'un des objectifs principaux de la politique suisse des transports. Pour y parvenir, il s'agit de proposer les capacités de transports requises non seulement en créant les infrastructures nécessaires à l'intérieur du pays, mais aussi en assurant le développement correspondant sur l'ensemble de l'axe ferroviaire nord-sud. Le Corridor européen de transit 24 relie les ports internationaux de Rotterdam et d'Anvers au port méditerranéen de Gênes. Cet itinéraire voit défiler 700 millions de tonnes de marchandises par an, à savoir environ la moitié du fret ferroviaire total transitant sur l'axe nord-sud. Les deux tunnels de base situés en Suisse, à savoir celui du Lötschberg et celui du Gothard, ont valeur d'exemple pour le développement futur

du Corridor 24. Dès que les lignes affluentes auront été aménagées en conséquence, l'Europe disposera d'une liaison nord-sud performante. Actuellement, quelques tronçons manquants importants et quelques goulets d'étranglement empêchent ce corridor de fonctionner de manière performante et nuisent à la qualité de la desserte.

Le projet CODE24, initié dans le cadre du programme « Europe du Nord-Ouest » a pour objectif d'assurer la réalisation de la totalité du Corridor 24 et l'accélération des travaux. Il s'agira notamment d'accroître les performances économiques du fret et des réseaux logistiques. L'accélération des travaux d'aménagement et l'accroissement des capacités de transport seront organisés de manière à promouvoir le développement économique et spatial, tout en réduisant les nuisances écologiques du trafic ferroviaire. Un guide de planification sera ainsi créé pour favoriser l'utilisation de systèmes antibruit innovateurs, qui contribuera à la réussite de ce projet. Le projet doit aussi renforcer le rôle des actrices et des acteurs régionaux qui œuvrent le long du Corridor 24.

L'Institut du développement territorial et paysager (IRL) de l'EPF de Zurich, soutenu par le « Comité pro Gothard » est le partenaire suisse du projet. De nombreux autres partenaires sont impliqués dans le projet, tels que les autorités portuaires de Gênes, la région de la Ruhr et l'entreprise de logistique Transcare.



- Durée: octobre 2008 – décembre 2013
- Budget: 6 696 755 EUR
- Nombre de partenaires: 16
- Partenaire suisse du projet: EPF de Zurich, Institut du développement territorial et paysager (IRL)

www.code-24.eu

Interview avec Felix Günther, responsable de programmes de formation continue à l'EPFZ



Felix Günther travaille à l'IRL de l'EPFZ. Il est en charge du projet CODE24 et dirige les programmes de formation continue MAS en aménagement du territoire et CAS en développement territorial de l'EPFZ.

CODE24 s'est donné pour tâche d'effectuer les aménagements requis par le Corridor 24 de manière à ne porter qu'une atteinte minimale à l'environnement. Comment entendez-vous procéder concrètement ?

Le professeur Bernd Scholl, qui travaille dans notre institut, a lancé ce projet dans le cadre d'INTERREG B, car jusqu'à présent, la question des éventuels conflits d'intérêts relatifs à l'utilisation du territoire n'a guère été évoquée dans les débats concernant les aménagements sur le tracé du Corridor 24. Aujourd'hui, sur certains tronçons, l'opposition de la population est telle qu'elle peut remettre en question l'objectif du transfert dans son ensemble. CODE24 ne doit pas seulement établir la liste des conflits existants, mais aussi contribuer à leur résolution. Une planification test est actuellement en cours à titre de projet pilote dans la région d'Oberhausen-Emmerich. Dans cette région, la voie ferrée doit être aménagée pour relier les voies à grande vitesse qui existent en Allemagne et aux Pays-Bas. Or, le projet prévoit de traverser plusieurs villages et la population craint les retombées d'un tel ouvrage. La planification test a pour but d'élaborer une solution acceptable pour la région en impliquant les actrices et les acteurs locaux, les autorités du land de Rhénanie du Nord-Westphalie et les compagnies ferroviaires. Nous estimons qu'il est indispensable que les différents groupes d'intérêts participent à un même dialogue.

CODE24 implique des partenaires aussi différents que les autorités portuaires génoises, l'entreprise de logistique Transcare ou l'IRL. Est-il réellement possible d'aboutir à un dénominateur commun ?

Il est bien clair que nous défendons chacun des intérêts qui peuvent diverger jusqu'à un certain point, surtout si on compare ceux d'une région comme celle de la Ruhr et ceux des autorités portuaires. Les régions souhaitent en principe un minimum d'émissions, alors que les ports sont intéressés à pouvoir bénéficier de voies d'accès aussi dégagées que possible. CODE24 leur donne l'occasion de débattre de ces intérêts opposés. Si ce débat est occulté, le projet d'aménagement risque de finir dans un débat sur les infrastructures, qui va se matérialiser par une masse de procédures judiciaires destinées à s'opposer aux projets d'aménagement du chemin de fer. Un tel scénario reviendrait à bloquer les travaux pendant des décennies. C'est un risque d'autant plus grand que les milieux économiques concernés souhaitent faire avancer les travaux. Ce risque concerne aussi les investissements effectués dans d'autres espaces économiques européens, dont la création de valeur est peut-être moins élevée.

CODE24 doit permettre de faire le lien entre les milieux scientifiques, ceux de l'aménagement et ceux de la politique.

Les pays disposent de systèmes d'aménagement du territoire très différents. Dans quel domaine la Suisse a-t-elle quelque chose à apprendre des partenaires du projet CODE24 ?

Il existe de nombreuses approches intéressantes qui nous permettent d'acquérir des connaissances nouvelles. En Italie, par exemple, les méthodes d'aménagement informelles que nous connaissons (lignes directrices, conceptions de développement, procédures test de planification, procédures participatives) ont en partie été intégrées dans les procédures formelles. La Suisse n'a pas effectué d'expé-

riences de ce type. Aux Pays-Bas, l'aménagement est fortement marqué par les directives nationales.

La comparaison des systèmes constitue d'ailleurs un objectif accessoire du projet CODE24 : il s'agit de réunir les connaissances et les expériences dont disposent les différents pays, puis de comparer les différentes approches afin d'en tirer des informations applicables en Suisse.

CODE24 est votre première expérience avec un projet INTERREG B. Comment percevez-vous la collaboration avec les partenaires de pays tiers qui ont des fonctionnements institutionnels différents ?

Cet aspect est particulièrement intéressant pour moi. J'ai acquis une expérience internationale dans le cadre de mes emplois antérieurs, mais plutôt avec des acteurs privés. CODE24 me donne l'occasion de collaborer avec des représentants des pouvoirs publics européens. Les origines culturelles différentes sont révélatrices : nous avons par exemple adressé la même question et la même invitation à un nombre égal de personnes à Gênes et aux Pays-Bas. Lors de la séance organisée à Gênes, il y avait 30 personnes ; lors de la séance organisée aux Pays-Bas, il y en avait quatre.

Au moment de lancer la collaboration, le contact personnel est indispensable pour permettre de cerner les personnes en vue d'une collaboration fructueuse. Il faut dire que ces contacts personnels exigent beaucoup de temps. J'espère qu'à l'avenir, nous pourrions communiquer plus fréquemment par vidéoconférence et par courriel.

fguenther@ethz.ch

DEMARRAGE

Promotion internationale du cyclotourisme le long du Rhin



DEMARRAGE a pour objectif de promouvoir le cyclotourisme le long du Rhin. Pour parvenir à mieux vendre cet itinéraire cyclable, les responsables du projet entendent coordonner leurs démarches de communication et établir une signalisation homogène sur tout le trajet.

Ce projet vise à développer, mieux coordonner et communiquer l'offre dans le domaine du cyclotourisme le long du Rhin. DEMARRAGE a été lancé dans le cadre du programme « Europe du Nord-Ouest ». La fondation SuisseMobile y travaille en collaboration avec la Fédération européenne des cyclistes (ECF) et les partenaires nationaux et régionaux des Pays-Bas, de l'Allemagne et de la France. Une base commune est en train d'être mise en place pour promouvoir l'itinéraire cyclable le long du Rhin par des mesures d'organisation, d'infrastructure et de communication et pour asseoir durablement cette voie comme itinéraire EuroVelo.

Une étude sur EuroVelo du Parlement européen parue en mai 2009 met en évidence le potentiel économique considérable du cyclotourisme. On estime à 45 millions le nombre de voyages entrepris à vélo chaque année et à 5 milliards d'euros le chiffre d'affaires généré sur le réseau EuroVelo. Les recensements entrepris par « La Suisse à vélo » confirment l'importance économique du cyclotourisme : sur les itinéraires de « La Suisse à vélo », les dépenses effectuées chaque année se montent à quelque 150 millions de francs suisses.

La fondation SuisseMobile, l'une des partenaires du projet, en assure le pilotage ; elle est coresponsable de la stratégie de communication et de la stratégie de produit du projet DEMARRAGE. SuisseMobile représente par ailleurs les intérêts de la Suisse au sein du projet et assure la coordination à l'intérieur du pays. C'est au projet DEMARRAGE que l'on devra l'intégration de l'itinéraire cyclable national n° 2, « Route du Rhin », au réseau EuroVelo, ainsi que la mise en valeur et l'amélioration de la communication à propos de cet itinéraire. Internet joue un rôle essentiel dans cette démarche. Pour la première fois en Europe, une architecture virtuelle sera développée et mise en œuvre afin d'assurer la mise en réseau optimale des informations au niveau des régions et des pays européens. Le projet DEMARRAGE assure à la Suisse un rôle déterminant lors de la définition des normes relative aux itinéraires cyclables internationaux en vue de la communication au niveau européen.



- Durée : janvier 2009 – avril 2013
- Budget : 2 369 690 EUR
- Nombre de partenaires : 18
- Partenaire suisse du projet : Fondation SuisseMobile

www.suissemobile.ch

Interview avec Lukas Stadtherr, représentant de la fondation SuisseMobile dans le projet DEMARRAGE



Lukas Stadtherr représente la fondation SuisseMobile ainsi que ses partenaires – la Confédération, les cantons, les organisations de tourisme – dans le projet DEMARRAGE. En sa qualité de membre de la direction de projet de SuisseMobile, du conseil EuroVelo et de copropriétaire de Velobüro, il gère des projets dans le domaine du cyclisme et de la mobilité douce, en Suisse et à l'étranger.

Pendant les cinq ans que durera le projet DEMARRAGE, un important échange d'expérience aura lieu entre les partenaires. Les cyclistes qui emprunteront l'itinéraire qui longe le Rhin verront-ils effectivement les retombées concrètes du projet ?

DEMARRAGE doit atteindre cet objectif. Le projet a pour but d'inciter les Länder, les cantons et les régions à investir encore davantage dans les améliorations de l'infrastructure de cet itinéraire. Il s'agira également d'investir dans la signalétique. L'itinéraire se verra attribuer le numéro 15 par EuroVelo; le numéro sera inscrit en blanc sur fond bleu et entouré de douze étoiles jaunes.

Par ailleurs, l'accès aux informations sur l'itinéraire cyclable rhénan sera facilité et mieux mis en réseau. Une page d'accueil transnationale sera mise en lien avec les pages nationales et régionales afin d'assurer une meilleure accessibilité des informations détaillées. Ces démarches seront possibles grâce à une structure virtuelle qui sera désormais coordonnée au niveau européen. Il s'agit d'une première pour un itinéraire cyclable international et d'une approche à la fois rationnelle et durable.

Avec DEMARRAGE vous et la fondation SuisseMobile participez pour la deuxième fois à un projet INTERREG B. Quelle est votre motivation à participer à de tels projets, parfois critiqués pour être trop bureaucratiques ?

En participant à un projet, SuisseMobile tient à assurer une meilleure intégration de l'offre nationale « La Suisse à vélo » dans le contexte européen, ce qui lui assure une plus grande notoriété. Cette notoriété assurera un avantage économique aux régions et aux communes situées au bord du Rhin, puisque le nombre des touristes qui y séjourneront augmentera. En même temps, nous souhaitons être de la partie lorsque les normes de communication sont définies, par exemple l'image de marque ou la structure du site internet. La Suisse est le pays qui est le plus en avance quant à la communication de ses offres de cyclotourisme. Les pays voisins sont là pour confirmer cette affirmation. DEMARRAGE nous permet de faire part de nos expériences. Notre engagement permet aussi d'empêcher que des solutions de communication inadéquates auxquelles la Suisse aura à se conformer a posteriori soient élaborées.

DEMARRAGE est également une occasion de réaliser des solutions de communication qui seront ensuite applicables à tout autre itinéraire international. Nous ne souhaitons pas devoir élaborer des solutions individuelles pour chaque itinéraire créé, mais proposer une offre compréhensible et facile à réaliser à l'aide de règles simples et compatibles.

Du point de vue de la Suisse et de la fondation SuisseMobile, INTERREG constitue la plateforme qui permet de répondre à des questions de ce type. Je l'affirme tout en sachant que dans les projets INTERREG, notre charge administrative est nettement moins élevée que celle que subissent nos partenaires qui sont dans l'UE.

En général, la relation entre les destinations touristiques est dominée par la concurrence. Le potentiel offert par le cyclotourisme sur l'itinéraire du Rhin est-il suffisant pour assurer des avantages à toutes les régions qui participent au projet ?

Sans aucun doute. Du point de vue européen, la solution ne peut en aucun cas résider dans la concurrence, mais seulement dans la collaboration. Si l'on communique des offres dans le domaine du cyclotourisme à un niveau transnational et en respectant des règles du jeu communes, il n'y aura que des gagnants. Pour prendre un exemple : si un plus grand nombre de personnes emprunte l'itinéraire cycliste rhénan en Allemagne et que ces personnes apprennent que cet itinéraire continue dans les pays voisins, la Suisse en profitera et inversement.

Huit cantons accordent un soutien financier à DEMARRAGE. Quels sont les arguments qui ont convaincu ces cantons à participer au projet ? Dans quelle mesure ces cantons profitent-ils de leur engagement ?

Les cantons ont tout intérêt à faire connaître leurs investissements dans le réseau national « La Suisse à vélo » et à mieux communiquer cet engagement par-delà les frontières.

Le fait que la demande ait été formulée par la fondation SuisseMobile constitue peut-être un facteur de motivation supplémentaire. Depuis plus de quinze ans, SuisseMobile (jusqu'en 2008 : la fondation « La Suisse à vélo ») veille à ce que les projets lancés soient effectivement réalisés. SuisseMobile et ses partenaires impliqués bénéficient d'une longue expérience de collaboration et d'excellents rapports de confiance.

lukas.stadtherr@schweizmobil.ch

INTERREG B – Mettre à profit les collaborations



INTERREG B permet de collaborer dans des espaces fonctionnels alors que dans notre monde globalisé, la signification des frontières se modifie. La recherche de solutions intervient aux niveaux adéquats et ne tient plus nécessairement compte des frontières nationales. Les entretiens menés avec les partenaires suisses des projets montrent que les collaborations transnationales offrent de multiples occasions de profiter du savoir et de l'expérience des autres. En même temps, il faut rappeler que la participation à des projets internationaux est exigeante et qu'elle nécessite beaucoup de compréhension pour la situation des partenaires.

Générer une valeur ajoutée grâce à la collaboration transnationale

Au terme des entretiens avec les partenaires suisses de huit projets INTERREG B, on réalise que ce programme permet réellement à l'UE de se rapprocher de son objectif de cohésion. Les entretiens montrent aussi que la collaboration dans un espace transnational comporte un grand nombre d'avantages, qui lui confèrent une valeur ajoutée particulière :

- **INTERREG B, source d'inspiration et laboratoire d'expérimentation**
L'échange d'expériences et de connaissances avec les actrices et les acteurs étrangers permet de mettre au point des approches nouvelles pour résoudre des problèmes connus. La capacité d'innovation des partenaires du projet s'en trouve renforcée (CLISP, ACCESS, ENERBUILD, Alps Bio Cluster).
- **INTERREG B, plate-forme pour la promotion de ses propres solutions**
Les normes et les approches nationales d'un projet peuvent être communiquées à l'étranger, où elles seront mises en œuvre dans le meilleur des cas (DEMARRAGE, iMONITRAF!).
- **INTERREG B, un tremplin pour de nouveaux marchés**
Une institution associée à INTERREG B gagne en visibilité dans le contexte européen. Les PME obtiennent des occasions de créer des réseaux avec des entreprises étrangères et de découvrir de nouveaux marchés (Alps Bio Cluster, COMUNIS, ENERBUILD).

• INTERREG B, une plate-forme à l'origine de partenariats inédits

Les partenaires des projets INTERREG B proviennent non seulement de différents pays, mais représentent aussi bien le secteur public que le secteur privé. Cette composition hétérogène permet de transcender les schémas de pensée traditionnels et ce faisant, elle rend possible l'émergence d'innovations conformes aux besoins (ACCESS, CLISP, Alps Bio Cluster, ENERBUILD).

• INTERREG B, un lieu pour créer des réseaux stratégiques et politiques dans de grands espaces fonctionnels

Dans bon nombre de situations, il faut des solutions qui soient coordonnées dans l'ensemble d'un grand espace, ou alors, il s'agit de créer des réseaux stratégiques et/ou politiques qui s'étendent sur plusieurs pays, qui ne correspondent pas nécessairement aux territoires des États nationaux. Dans ces cas, INTERREG B peut servir de lieu qui accueille les réseaux stratégiques et politiques des grands espaces fonctionnels (iMONITRAF!, CODE24, DEMARRAGE).

• INTERREG B, un espace de discussion et de compromis

Toute planification intégrée nécessite une approche globale, où les intérêts divergents sont exprimés en vue de la recherche d'une solution (CODE24).



Soutenir l'économie régionale avec INTERREG B

L'administration fédérale suisse soutient INTERREG B en tant qu'instrument de la Nouvelle politique régionale (NPR). De bons projets NPR augmentent la création de valeur ajoutée économique dans les régions et créent des places de travail. Alps Bio Cluster (réseau de PME), COMUNIS (développement économique local), ENERBUILD (innovation dans le domaine de l'énergie) et CODE24 (liaison de régions économiquement importantes) ont ce potentiel. ACCESS (services de base dans les régions de montagne), CLISP (dangers naturels), DEMARRAGE (cyclotourisme) et iMONITRAF! (accessibilité et trafic de transit) tirent leur conformité avec la NPR plutôt de l'importance stratégique nationale des problématiques qu'ils traitent. Ces exemples montrent que les projets INTERREG se prêtent au renforcement de la valeur ajoutée dans les régions.

Grandir en surmontant les difficultés

Vingt ans d'expérience au sein du programme INTERREG B montrent que la collaboration transnationale est aussi synonyme de nombreux défis à relever. La distance, les différences culturelles et linguistiques ainsi que des contextes institutionnels hétérogènes sont à la fois un riche potentiel et autant d'écueils qu'il faut surmonter avant de collaborer efficacement.

Les partenaires interrogés montrent qu'au sein d'une telle collaboration, il faut réserver suffisamment de temps aux échanges informels et bilatéraux. Les différences culturelles et linguistiques font partie de tels échanges et il faut les respecter et en tenir compte. Au moment de lancer un projet, les contacts personnels comptent pour beaucoup et il s'agit de faire connaissance. La Suisse, compte tenu de sa structure institutionnelle et de sa diversité culturelle, peut adopter un rôle de médiatrice lorsque des différends surgissent entre partenaires.

N'hésitez pas à participer à un projet INTERREG B! L'Office fédéral du développement territorial (ARE) coordonne les participations suisses à INTERREG B et se tient à votre disposition pour répondre à vos questions.

Office fédéral du développement territorial (ARE)
Service des affaires internationales

www.interreg.ch
interreg@are.admin.ch

Office fédéral du développement territorial (ARE)
Service des affaires internationales

interreg@are.admin.ch
www.interreg.ch

**Programmes transnationaux
INTERREG B**

Programme «Espace alpin»
www.alpine-space.eu



Programme «Europe du Nord-Ouest»
www.nweurope.eu



Déjà paru

INTERREG et la Suisse
Des échanges gagnants

Distribution et téléchargement:
www.interreg.ch