



Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO

Appel d'offres: thème prioritaire « Interfaces de mobilité multimodale encore plus efficaces »

Conditions de participation et critères d'attribution

Délai de dépôt des projets: 30 avril 2021

1. Introduction

1.1 Objectifs du Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO

En politique des transports, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) mise sur le développement durable. Ce dernier comprend aussi le développement d'idées nouvelles pour des formes et des offres de mobilité porteuses d'avenir. Avec le Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO), la Confédération contribue à ce développement. Le bureau est placé sous la responsabilité de six offices fédéraux, à savoir l'Office fédéral du développement territorial (ARE), l'Office fédéral des routes (OFROU), l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), l'Office fédéral de la santé publique (OFSP), l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). Le COMO se concentre sur des solutions de mobilité durables particulièrement respectueuses de l'environnement et des ressources et favorisant des modes de déplacement propices à l'activité physique, qui contribuent à une utilisation efficace des offres de transport existantes et optimisent les interfaces entre les différents modes de transport ainsi que l'utilisation intermodale des offres. Le COMO sert de guichet pour les demandes relevant du domaine de la mobilité durable et apporte son soutien dans les trois catégories suivantes:

1. **projets pilotes et de démonstration dans le domaine de la mobilité combinée des personnes** (amélioration de la gestion des interfaces et des chaînes de transport et soutien en faveur de l'utilisation intermodale des offres notamment en ce qui concerne une meilleure exploitation des potentiels de la mobilité combinée);
2. **projets pilotes et de démonstration présentant de nouvelles formes d'offres pour les trois modes de transport que sont le trafic individuel motorisé, les transports publics et la mobilité douce** (par exemple augmentation du taux de remplissage des véhicules dans le trafic motorisé et dans les transports publics, suppression des lacunes de l'offre de transports publics, renforcement de l'attrait des transports publics et de la mobilité douce);
3. **projets comprenant des mesures orientées sur la demande et des solutions innovantes** (par exemple projets de communication ciblés, utilisation plus équilibrée des offres de transport pendant la journée, mesures visant à éviter ou à regrouper les besoins en matière de transport).

Le programme complète les priorités de chacun des offices. Le service de coordination met un guichet commun à la disposition de tous les intéressés.

Deux échéances par année sont fixées pour le dépôt de projets prometteurs dans le domaine de la mobilité durable (le 30 avril et le 31 octobre). Chaque année, un montant d'environ 1 000 000 de francs est mis à disposition pour des projets innovants offrant de

bonnes perspectives de débouchés sur le marché et pouvant être menés à bien dans un délai de deux à trois ans, qui ne pourraient voir le jour sans le soutien de la Confédération. Le montant maximal attribué par projet représente 40% des coûts totaux du projet.

Les dossiers pour la prochaine échéance doivent être déposés d'ici au **30 avril 2021**. Vu les ressources limitées, il est nécessaire de sélectionner les projets les plus prometteurs. Les responsables techniques des offices concernés – OFEN, ARE, OFROU, OFEV, OFT et OFSP – évaluent les demandes de subvention et opèrent la sélection.

2. Thèmes privilégiés

Les propositions de projet qui concernent le **thème prioritaire « Interfaces de mobilité multimodale »** (voir point 2.1) retenu pour l'appel d'offres se terminant le 30 avril 2021 sont traitées en premier. Les projets qui ne font pas partie de ce thème prioritaire (thèmes libres, voir point 2.2) sont également les bienvenus. Ils peuvent bénéficier d'un soutien s'ils correspondent particulièrement bien aux objectifs du bureau de coordination (voir point 3).

2.1 Thème prioritaire « Interfaces de mobilité multimodale »

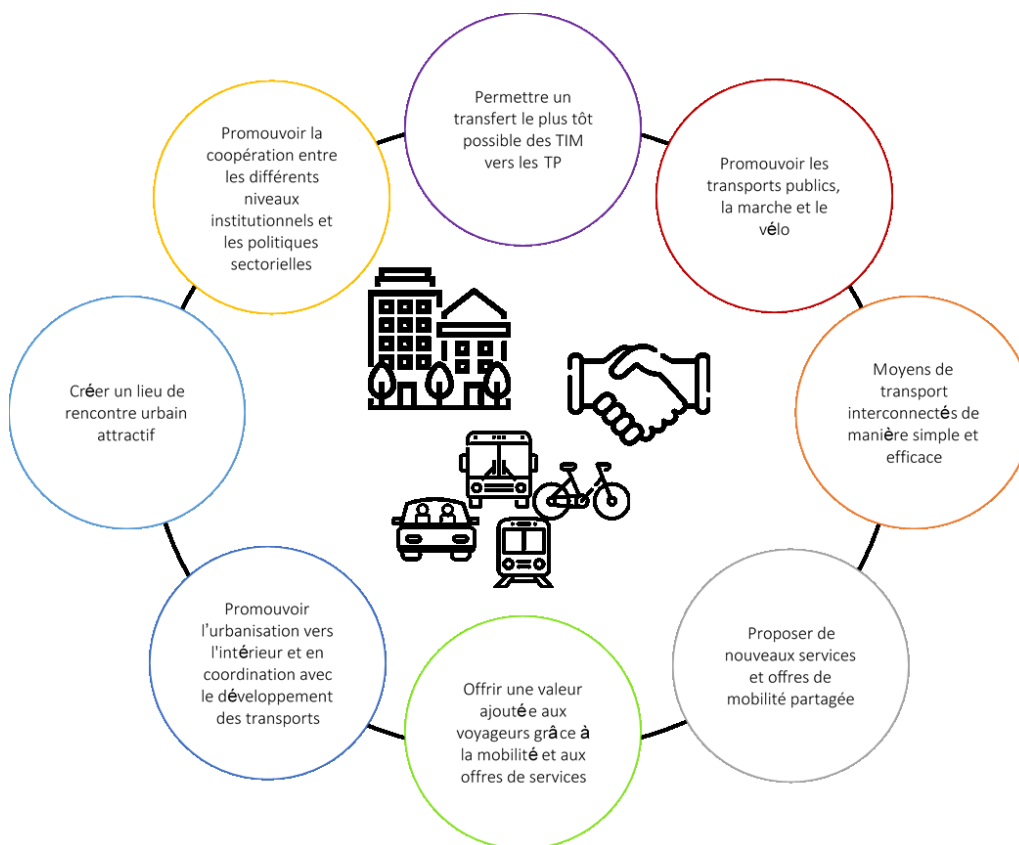


Illustration 1: Les éléments les plus importants d'une « Interface de mobilité multimodale » (Quelle: ARE).

Contexte et problématique

Actuellement, nombre d'interfaces servant de transition entre les entrées ou les sorties d'une jonction autoroutière et le réseau routier des villes ou des agglomérations sont saturées aux

heures de pointe. Les plus fortes congestions s'observent le soir lorsque le trafic pendulaire, celui généré par les loisirs et celui dus aux achats se cumulent. En l'absence de mesures ciblées, tout indique que le problème des interfaces sur la route pourrait s'accroître, aussi bien dans l'espace que dans le temps, nuisant ainsi à la qualité de l'air et au climat.¹

Dans les villes et les agglomérations, l'espace à disposition pour les routes est, dans la plupart des cas, limité. La qualité de l'habitat et la qualité de vie en pâtissent lorsque le trafic est dense. De plus, les aménagements routiers ne font souvent que déplacer les problèmes de trafic. C'est pourquoi il est peu réaliste, et de surcroît financièrement difficile, de vouloir éliminer tous les bouchons et tous les problèmes d'interfaces dans l'espace urbain en développant davantage l'infrastructure routière. Il faut privilégier **des solutions intermodales ou multimodales qui impliquent des moyens de transport faisant une utilisation rationnelle de l'espace** tels les transports publics (TP), le covoiturage ou la mobilité active (déplacements à vélo, à pied, etc.).

Dans ce contexte, les interfaces multimodales ou **interfaces de transports** jouent un rôle prépondérant. Il s'agit d'emplacements facilitant le passage d'un moyen de transport à un autre en cours de trajet, par exemple de la voiture aux TP, au trafic cycliste ou à la circulation piétonne.² Dans le cadre des TP, ils relient le transport de longue distance au transport régional, au transport local ou à d'autres offres de mobilité, comme le vélopartage, l'autopartage ou le covoiturage.

Les nœuds du réseau des TP constituent également des éléments déterminants dans le trafic routier. Il y a bien longtemps que les gares ne servent plus uniquement à l'embarquement et au débarquement de passagers. Elles se sont transformées en **interfaces multimodales et multifonctionnelles** comprenant des parkings-relais (P+R), des possibilités d'autopartage, des vélostations, des offres de micromobilité partagée, des endroits où prendre un café, des magasins et même des espaces de coworking.

Les interfaces de transports constituent donc l'ossature d'une mobilité multimodale efficace. Autrement dit, une mobilité adaptée aux besoins et à différentes situations, qui permet de mettre à profit de façon plus ciblée et plus équilibrée les offres de transports disponibles. Cette approche accroît l'efficacité et la durabilité du système global de transport.

Les interfaces multimodales sont également très utiles au niveau de l'aménagement du territoire. Vu leur fonction de relais dans le trafic, elles représentent des points de départ idéaux pour une densification mesurée du tissu urbain. Il est important de tenir compte des interactions entre les interfaces et les villes ou régions concernées et d'assurer une bonne desserte

¹ Résoudre le problème des interfaces entre routes nationales et le réseau routier en aval, rapport du Conseil fédéral du 15 septembre 2020 en réponse au postulat 18.3606 Burkart du 14 juin 2018

² Ibid.

afin d'éviter des effets indésirables tels l'augmentation du trafic ou le transfert vers le trafic individuel motorisé (TIM) (p. ex., grâce à des mesures d'accompagnement comme une gestion des places de stationnement à grande échelle).

Objectifs

Les projets pilotes ou de démonstration soutenus dans le cadre de COMO doivent servir à favoriser **la mise en place d'interfaces de transports ou d'interfaces multimodales**.³

À cet effet, ils doivent poursuivre les objectifs suivants:

- l'encouragement de la mobilité intermodale et multimodale
- un passage facilité, en cours de trajet, entre les offres ou les formes de mobilité
- une couverture des trajets et des besoins dans le domaine de la mobilité qui soit efficace et respectueuse de l'environnement
- un transfert vers des formes de transport ou des solutions dans le domaine de la mobilité qui soient énergétiquement efficaces et préservent les ressources, notamment le transfert vers la mobilité active (déplacements à pied ou à vélo)

Éléments à prendre en compte (conditions-cadres)

- L'appel d'offres est consacré à la mobilité des personnes. Les projets axés uniquement sur le transport de marchandises, comme les plateformes logistiques (logistic hubs) ne seront pas soutenus dans le cadre du thème prioritaire « Interfaces de mobilité multimodale ». Par contre, des projets pilotes portant sur l'exploitation des synergies entre le transport de personnes et celui des marchandises (p. ex., consignes de retrait de colis dans des mini-centres de distribution [*microhubs*]) peuvent être soumis dans le cadre de cet appel d'offres.
- Dans le cadre du thème prioritaire « Interfaces de mobilité multimodale », COMO ne soutiendra pas non plus les projets entièrement numériques ou comprenant uniquement une application dans le domaine de la mobilité multimodale, ni ceux basés sur des approches « mobilité tout en un » (*MAAS, mobility as a service*). Les solutions numériques développés et pilotées dans le cadre d'une interface multimodale (physique) « concrète » pourraient par contre faire l'objet d'un soutien.
- Selon les critères d'attribution définis pour les encouragements, le programme COMO ne peut pas soutenir directement la réalisation d'infrastructures ou, dans le cas présent, la construction proprement dite d'une interface (cf. critères d'attribution définis pour les appels d'offres de COMO, ch. 3.4).

³ Attention: selon les critères d'attribution définis pour les encouragements, le programme COMO ne peut pas soutenir directement la réalisation d'infrastructures ou, dans le cas présent, la construction proprement dite d'une interface (cf. critères d'attribution définis pour les appels d'offres de COMO, ch. 3.4).

Mesures envisageables (liste non exhaustive)

- Nouvelles approches visant à renforcer l'attrait des interfaces de mobilité multimodale, comme des mesures d'aménagement, un bon agencement des offres dans l'espace à disposition, de nouvelles offres de mobilité, des prestations innovantes dans les interfaces (gares), des concepts de marketing, etc.
- Développement et test de nouvelles offres ou solutions dans le domaine de la mobilité qui soient adaptées aux besoins des usagers dans les interfaces de mobilité, comme des offres de covoiturage, d'autopartage ou de vélopartage.
- Concepts innovants et test de nouvelles solutions pour le passage en cours de trajet à la mobilité active (déplacements à vélo ou à pied), p. ex., par une meilleure coordination entre offres de vélostations ou voies piétonnes et offres des TP.
- Nouvelles approches encourageant les P+R ou les aires de covoiturage (à proximité du point de départ), notamment par une meilleure coordination entre offres de parking-relais et offres des TP ou par une signalisation des points de rencontre (places de stationnement) pour le covoiturage.
- Nouvelles approches dans la gestion des espaces de stationnement qui favorisent le passage, en cours de trajet, à d'autres moyens de transport (p. ex., aux TP ou à la mobilité active) ou des formes de transport plus efficaces et respectueux de l'environnement.
- Nouvelles solutions économes en espace pour aménager et gérer les surfaces dédiées au stationnement (près des interfaces de transports), notamment au moyen de nouvelles technologies.
- Développement et test de nouvelles technologies, pouvant être numériques, qui permettent d'organiser les déplacements multimodaux et aident les usagers à s'orienter rapidement aux points de transbordement, ces solutions devant être directement liées à une interface multimodale (physique) « concrète » (voir conditions-cadre ci-avant).
- Projets pilotes visant à exploiter les synergies entre le transport de personnes et celui des marchandises dans le cadre d'interfaces de mobilité multimodale.
- Mesures servant à éviter, dans le contexte des interfaces de mobilité multimodale, des effets secondaires négatifs tels que l'extension (globale) de l'offre en places de stationnement pour le TIM dans une ville ou une agglomération ou l'augmentation du trafic.

- Développement et test de modèles innovants pour exploiter les interfaces de mobilité multimodale.

Exemples, informations et références supplémentaires

- **Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération, 4^e génération** (y compris encouragement des interfaces multimodales), ARE 2020 ([Link](#))
- **Comment la mobilité modèle les territoires urbains** - Une étude centrée sur les interfaces avec les réseaux nationaux, Union des villes suisses 2019 ([Link](#))
- **Résoudre le problème des interfaces entre routes nationales et le réseau routier en aval**, rapport du Conseil fédéral du 15 septembre 2020 en réponse au postulat 18.3606 Burkart du 14 juin 2018 ([Link](#))
- Conférence des villes pour la mobilité, webinaire du 17 juin 2020 «**Interfaces de mobilité multimodales – les plans de la Confédération et des exemples venus des Pays-Bas**» ([Link](#))
- **Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten, rapport final du 29 juin 2007** (en allemand, avec un résumé en français) du projet de recherche SVI 2004/096 portant sur l'aménagement des points de transbordement multimodaux mené par l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) ([Link](#))
- Mobilité et territoire 2050, **Plan sectoriel des transports, partie Programme**, projet mis en consultation (notamment p. 26 ss, types d'interfaces) ([Link](#))
- **Forum du développement territorial 1/20, La mobilité combinée** – Territoire, technologie et comportements ([Link](#))
- **Réseau Mobilité et territoire Suisse**, rencontre du 3 septembre 2020 ([Link](#))

2.2 Propositions de projet sur des thèmes libres

Les projets et les approches attendus doivent être novateurs, voire pionniers, et viser une exploitation durable et plus efficace des capacités existantes et des ressources naturelles, faciliter les transbordements, combler des lacunes interrompant la chaîne de mobilité ou permettre l'instauration de solutions de transport intermodales d'un type nouveau. Les thèmes pouvant être retenus ont été précisés sur la base des expériences réalisées lors des sélections précédentes. La liste ci-dessous n'est pas exhaustive, d'autres thèmes pouvant bien sûr être envisagés.

Villes et agglomérations

- Approches favorisant une mobilité qui soutient le développement urbain et résidentiel durable
- Organisation en réseau et communication de l'offre de mobilité
- Schémas et modèles de financement permettant de proposer une offre de mobilité complète
- Mesures d'aménagement favorisant une mobilité durable (entre autres la mobilité douce)

- Promotion de la santé et de la mobilité douce par davantage de mouvement, moins de bruit, moins de stress, plus de contacts sociaux
- Mesures relatives à la gestion des places de stationnement
- Autres

Espace rural

- Actions visant à promouvoir le développement durable de la mobilité dans une région et une commune
- Offre répondant aux besoins en matière d'accessibilité
- Schémas et modèles visant un financement de la desserte à long terme à des conditions supportables pour la région, ainsi que la garantie du service public à l'échelle régionale
- Autres

Environnement, énergie et mobilité

- Projets pour une utilisation efficace des véhicules (dans la mesure où l'approche retenue n'est pas déjà couverte par une priorité de projet de SuisseEnergie)
- Projets visant à réduire la charge de trafic, les atteintes au climat, à la qualité de l'air et au paysage, les nuisances sonores et la consommation de sol, ainsi qu'à utiliser l'énergie efficacement
- Autres

Propositions d'innovation technologique

En ce qui concerne les projets d'innovation technologique, une coordination est en principe recherchée avec les activités que la Confédération déploie dans le domaine des cleantech et avec celles de la CTI, Commission pour la technologie et l'innovation.

- Idées pour le futur système de transports
- Projets d'information et de communication favorisant l'utilisation optimale des infrastructures et des moyens de transport disponibles
- Logistique
- Autres

3. Critères de sélection

3.1 Principes

Le bureau de coordination soutient en priorité des projets de mobilité intermodaux novateurs qui déploient leurs effets en Suisse. Il accepte des projets intervenant à tous les niveaux, de

l'idée à la réalisation. Il privilégie toutefois les projets prêts à être mis en œuvre et ayant un impact positif direct sur une politique des transports durable, sur l'environnement, sur la santé, sur l'efficacité énergétique et sur le potentiel de réduction des émissions de CO₂. Mais il s'intéresse aussi à la présentation de modèles susceptibles d'être diffusés et de servir d'exemples à l'échelle nationale. Pour les projets de grande envergure, il faut à la fois que l'étape devant être soutenue soit clairement définie et que des perspectives de mise en œuvre réalistes soient avancées.

3.2 À quels critères un projet doit-il répondre?

- Déclaration des moyens fédéraux sollicités et de ceux dont l'attribution a été confirmée
- **Coûts totaux du projet d'au moins 50 000 francs.** Exceptions possibles dans certains cas motivés
- Présentation de la situation financière et des perspectives de financement
- Soutien fédéral nécessaire comme impulsion de départ
- Orientation et effet à long terme
- Gestion de projet transparente assortie d'une division en étapes et d'un contrôle des coûts et de l'efficacité
- Solide assise du projet et/ou recours à des partenaires qualifiés pour la mise en œuvre
- Potentiel d'effet, de multiplication ou de diffusion à l'échelle nationale

3.3 Les requérants doivent exposer les perspectives de succès en fonction des critères suivants

- Potentiel d'innovation et de commercialisation
- Potentiel d'efficacité énergétique et de réduction du CO₂ et, dans la mesure du possible, absence d'effets négatifs sur d'autres domaines environnementaux
- Effets positifs pour une mobilité durable, pour l'environnement et pour la santé (p. ex. augmentation de la part des transports publics et de la mobilité douce ou renforcement de l'intermodalité, amélioration de l'accès au système de transports, etc.)

3.4 Quels sont les projets qui n'ont aucune chance d'obtenir des subventions du bureau de coordination?

- Projets dont les requérants ne peuvent pas garantir la mise en œuvre

- Recherche fondamentale
- Subventions annuelles ou d'exploitation à des organisations
- Coûts d'exploitation qui ne relèvent pas du projet soutenu et frais relevant du passé
- Projets visant principalement la construction et l'exploitation d'installations d'infrastructure
- Achats de (grands) parcs de véhicules
- Développement de véhicules

Les projets qui sont en priorité axés sur la communication et non pas sur la mise en œuvre concrète, notamment les colloques, congrès, campagnes, expositions, matériel didactique et publications ont **peu de chance d'être subventionnés**.

Les doubles financements sont à éviter autant que possible. Les projets financés directement ou indirectement par un ou plusieurs offices du DETEC dans le cadre de leurs autres tâches ne peuvent pas prétendre à une subvention du bureau de coordination, par exemple par le biais d'agences et de programmes de SuisseEnergie. Quant aux projets déjà soutenus dans le cadre de mesures de compensation des émissions de CO₂ (notamment KliK, Myclimate, etc.), ils sont exclus du soutien financier du bureau de coordination.

4. Délais

Les dossiers pour la prochaine échéance doivent être déposés d'ici au **30 avril 2021**. Les projets innovants recherchés doivent pouvoir être réalisés **dans un délai de deux à trois ans**. La clôture du projet doit aussi avoir lieu durant cette période.

5. Quelle est l'ampleur des subventions possibles?

- Les coûts totaux du projet doivent atteindre **au moins 50 000 francs**.
- Le montant maximal fourni par le bureau de coordination pour des projets de mise en œuvre **est de 40% des coûts totaux du projet⁴**.
- Des exceptions sont possibles dans certains cas motivés.

6. Qui peut déposer une demande de subvention?

Le bureau de coordination soutient des projets des pouvoirs publics suisses (cantons, régions, communes, y compris en coopération avec d'autres partenaires), de l'économie

⁴ La marge de manœuvre financière pour les contributions dans le cadre du COMO est par ailleurs limitée à 1 million de francs par an du fait du budget disponible.

privée et d'associations et de sociétés de Suisse. Le partenaire contractuel est une entité juridique (personne physique ou morale).

7. Comment s'effectue le contrôle des coûts et de l'efficacité?

Un contrôle des coûts et de l'efficacité est exigé des projets cofinancés.

8. Quelles sont les conditions formelles?

Le formulaire de demande doit être envoyé à l'OFEN, annexes comprises, par la poste ainsi que sous forme électronique (PDF) à l'attention de Claudia Heer, Office fédéral de l'énergie OFEN, Section Mobilité, 3003 Berne, courriel: komo@bfe.admin.ch.

La documentation nécessaire peut être téléchargée à l'adresse suivante:

www.suisseenergie.ch/como

Elle comprend:

- l'appel d'offres (le présent document)
- le formulaire de demande
- les explications relatives au formulaire de demande, ch. 5.8 et 8.2

Les dossiers incomplets ou réceptionnés après les délais fixés ne peuvent prétendre à aucune évaluation. Aucune correspondance ne sera échangée sur les projets qui ne sont pas pris en considération. Tout recours juridique est exclu.

9. Et ensuite?

Les documents à l'appui des demandes seront étudiés à l'échéance du délai. Les décisions d'octroi de subvention sont prises en règle générale dans les deux mois après la clôture des soumissions. Puis les auteurs des projets seront informés de la décision les concernant et la liste des projets retenus sera publiée sur Internet.

10. Où obtenir des informations supplémentaires?

Office fédéral de l'énergie OFEN

Claudia Heer, responsable du programme COMO

Section Mobilité

3003 Berne

Tél. 058 469 18 69

Courriel: komo@bfe.admin.ch