

Innovative und nachhaltige Mobilitätsprojekte gesucht Sechste Ausschreibungsrunde des DZM

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität (DZM) unterstützt neue, zukunftsweisende Mobilitätsprojekte und stellt allen Interessierten in der Schweiz eine gemeinsame Ansprechstelle zur Verfügung. Im 2010 wurde das Dienstleistungszentrum in eine Konsolidierungsphase überführt, welche bis Ende 2014 befristet ist. Es wird pro Jahr eine Ausschreibung durchgeführt. Pro Kalenderjahr stehen für die Ausschreibungen ca. Fr. 400'000.- zur Verfügung. In den vier während des Pilotversuchs durchgeführten Ausschreibungsrunden wurde grundsätzlich die Unterstützung von 24 Projekten beschlossen, von denen 21 realisiert wurden bzw. sich in der Umsetzung befinden. Die 6. Ausschreibungsrunde mit dem Schwerpunkt Freizeit- und Tourismusverkehr wurde Ende November 2010 lanciert. Projekteingaben, die diesen Schwerpunkt betreffen, werden prioritär behandelt. Projekte ausserhalb des Schwerpunktthemas sind ebenso willkommen, wenn sie den allgemeinen Zielen des DZM besonders gut entsprechen. Das Budget der 6. Ausschreibungsrunde wurde auf rund Fr. 500 000.- aufgestockt. Gesuche müssen bis am 31. März 2011 eingereicht werden. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

DZM und Gesuchseingaben:

www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=de

Centre de services pour une mobilité innovatrice (DZM) 6^e procédure de soumission

Le centre de services pour une mobilité innovatrice et durable (DZM) fait la promotion de nouveaux projets de mobilité prometteurs et met à la disposition de tous les intéressés un service de conseil commun. En 2010, le centre de services a entamé une phase de consolidation qui se terminera fin 2014. Une procédure de soumission sera réalisée chaque année. Une somme annuelle de 400 000 francs est mise à disposition pour ces procédures. Les quatre procédures menées pendant la phase pilote ont permis de soutenir 24 projets dont 21 ont été réalisés ou se trouvent en cours de réalisation. La 6^e procédure de soumission, qui a pour thème prioritaire le trafic de loisirs et de tourisme, a été lancée. Les projets portant sur ce thème seront traités en priorité. Les autres projets sont également les bienvenus lorsqu'ils correspondent particulièrement bien aux objectifs du DZM. Le budget de la 6^e procédure de soumission a pu être augmenté à environ 500 000 francs. Les offres devront être déposées d'ici le 31 mars 2011. (Langues: français et allemand)

Pour plus d'informations :

Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable (DZM):

www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=fr

06.12.2010



**Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable: la sixième échéance pour le dépôt des demandes est fixée au 31 mars 2011 –
Thème prioritaire trafic de loisirs et de tourisme**

Le Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable invite pour la sixième fois à lui soumettre des projets. Par cette plateforme associant plusieurs offices (Office fédéral de l'énergie OFEN, de l'environnement OFEV, du développement territorial ARE, des transports OFT, des routes OFROU et de la santé publique OFSP), le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC soutient, subsidiairement à la politique des infrastructures, des projets innovateurs promouvant la mobilité durable.

Les projets pris en considération sont, en particulier, ceux qui visent à:

- exploiter les capacités existantes et les ressources naturelles de manière plus efficace et plus respectueuse de l'environnement;
- faciliter les transbordements et les rendre plus agréables;
- combler les lacunes dans la chaîne de mobilité;
- expérimenter des approches novatrices et compétitives pour la mobilité ou des solutions spécialement adaptées à une situation donnée.

La 6^{ème} procédure de soumission, qui a pour thème prioritaire le trafic de loisirs et de tourisme, est lancée. Les projets portant sur ce thème seront traités en priorité, dans le sens qu'une part du budget est réservée à ces projets. Les autres projets sont également les bienvenus. Les offres devront être déposées d'ici le 31 mars 2011.

Vous trouverez davantage d'informations, un aperçu des projets déjà soutenus, ainsi que le formulaire de demande sur le site Internet sous

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=fr>

Contact : Office fédéral du développement territorial ARE, Peter Schild, 031 322 55 55,
peter.schild@are.admin.ch



Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable - 6^{ème} procédure de soumission

Dossier d'appel d'offres

Etat au 25 novembre 2010

1. Introduction:

La 6^e procédure de soumission, **qui a pour thème prioritaire le trafic de loisirs et de tourisme**, a été lancée. Les projets portant sur ce thème (voir section 2.1) seront traités en priorité, dans le sens qu'une part du budget leur est réservée. Les autres projets (« thèmes complémentaires » au sens de la section 2.2) sont également les bienvenus. Ils peuvent être soutenus lorsqu'ils correspondent particulièrement bien aux objectifs du centre de services (voir section 3). Les offres devront être déposées d'ici le 31 mars 2011.

2. Point de la situation et problématique:

2.1 Thème prioritaire « Approches favorisant le développement durable dans le trafic de loisirs et de tourisme (mobilité de loisirs quotidienne et voyages) »

Le trafic de loisirs désigne le trafic généré par des activités de loisirs (activités humaines de détente et de divertissement) – indépendamment du moyen de transport utilisé. N'en font donc pas partie les déplacements en rapport avec les activités domestiques, avec la garde et l'éducation des enfants, avec la surveillance des personnes âgées, avec le travail non rémunéré au sein des associations et des organisations politiques. Toutefois, en fonction de l'optique retenue, les trajets effectués pour accompagner des enfants peuvent aussi avoir un lien direct ou indirect avec les loisirs: pour les parents qui conduisent leurs enfants vers des activités extrascolaires (entraînement de football, scouts, etc.), le parcours effectué est un trajet d'accompagnement, mais dans la perspective de l'enfant, il s'agit bien souvent d'activités de loisirs. Dans ce cas de figure, les trajets effectués pour accompagner des enfants sont donc considérés ici comme du trafic de loisirs. En revanche, faire des achats n'est pas classé dans cette catégorie.

Le trafic de loisirs est le trafic dominant sur les routes et sur le rail en Suisse. Aujourd'hui, près de la moitié des déplacements effectués dans le pays relèvent de ce type de trafic et les prévisions tendent vers un accroissement supplémentaire du trafic voyageurs pendant les loisirs. La voiture est le moyen de transport privilégié pour ces déplacements.

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 les lacunes interrompant la chaîne de mobilité ou encore permettre l'instauration de solutions de transport intermodales d'un type nouveau.

2.1.1 Thèmes possibles dans le domaine prioritaire:

- Encouragement des **trajets courts** dans le trafic de loisirs et de tourisme: de quoi les habitants ont-ils besoin (infrastructures, offres et services) pour passer plus souvent leurs vacances et leurs périodes de loisirs dans leur environnement proche ? Comment améliorer nettement la situation par rapport à aujourd'hui ?
- Encouragement de **la mobilité douce** dans le trafic de loisirs et de tourisme: le vélo et la marche sont deux modes de déplacement idéaux pour le trafic de loisirs (de nombreux trajets en voiture font moins de 5 km, d'où un potentiel de transfert important; autres avantages: le mouvement, la récréation, le plaisir, le fait d'être ensemble, la diminution du rythme de vie...). De quoi les habitants ont-ils besoin (infrastructures, offres et services, sensibilisation) pour utiliser davantage la mobilité douce pendant leurs activités de loisirs et durant leurs vacances ? Comment améliorer nettement la situation par rapport à aujourd'hui ?
- **Premier et dernier kilomètres** dans le trafic de loisirs et de tourisme: quelles mesures (infrastructures, offres et services) inciteraient les gens à utiliser davantage les transports publics pour leurs déplacements vers le lieu – par exemple – de leurs vacances de ski ou de leur randonnée (d'un ou de plusieurs jours) ainsi que pour leur retour ? Comment améliorer nettement la situation par rapport à aujourd'hui ?
- Trafic de loisirs et de tourisme dans **les centres-villes et les agglomérations**: quelles mesures (infrastructures, offres et services) inciteraient les gens à utiliser davantage les transports publics, la mobilité douce ou une combinaison de modes de transports pour leurs activités de loisirs et leurs vacances dans les centres-villes et les agglomérations ? Comment améliorer nettement la situation par rapport à aujourd'hui et mieux utiliser les capacités des véhicules ?
- Trafic de loisirs et de tourisme **en zone rurale**: de quoi les gens ont-ils besoin (infrastructures, offres et services, sensibilisation) pour utiliser davantage les transports publics, la mobilité douce ou une combinaison de modes de transports par exemple pour une randonnée (d'un ou de plusieurs jours) ou pour une visite à des parents ou des connaissances ? Comment améliorer nettement la situation par rapport à aujourd'hui et mieux utiliser les capacités des véhicules ?
- Trafic de loisirs et de tourisme des **habitants des zones rurales**: comment parvenir à ce que les habitants des zones rurales utilisent davantage les transports publics, la mobilité douce ou la mobilité combinée pour leurs activités de loisirs et leurs vacances, et comment obtenir une meilleure utilisation des capacités des véhicules ?

- **Réduction de la fréquence des voyages:** par rapport aux générations précédentes, on effectue aujourd'hui davantage de voyages, mais d'une durée réduite (quatre séjours de courte durée répartis sur l'année contre un à deux séjours plus longs en une seule fois). Comment parvenir à faire que les gens partent moins souvent mais pour une plus longue durée et se tournent ainsi vers un tourisme de qualité ? Pour ce thème, les voyages à l'étranger peuvent aussi être abordés.
- **Solutions informatiques** pour le trafic de loisirs et de tourisme: quelles solutions informatiques (par exemple services d'informations en ligne orientés vers la clientèle pour les transports multimodaux; mise en réseau des offres de voyage, optimisation et interconnexion des services de mobilité; information sur l'ensemble de la chaîne de mobilité, avec en particulier des offres pour le premier et le dernier kilomètres, ainsi que des possibilités de Park&Ride et de Bike&Ride; aide à la formation de communautés de transport; système électronique pour le prêt et l'utilisation, etc.) peuvent contribuer à ce que les transports publics, la mobilité douce et la mobilité combinée gagnent en attrait par rapport au trafic individuel motorisé ? Comment obtenir une meilleure utilisation des capacités des véhicules ?
- **Stationnement / gestion des places de stationnement** dans le trafic de loisirs et de tourisme comme contribution à la diminution des trajets et à la réduction des surfaces de stationnement: chaque trajet en véhicule motorisé commence et se termine sur une place de stationnement. La disponibilité de ces places et leur gestion constituent donc des paramètres déterminants pour les politiques des transports et de l'aménagement du territoire. Elles influencent de manière significative le volume de trafic et la consommation de carburant en Suisse.
 Une politique appropriée de gestion des espaces de stationnement permet d'influencer la répartition modale, l'utilisation des capacités des véhicules et le choix de la destination. Les solutions intelligentes contribuent à une utilisation plus efficace du sol, à la réduction des trajets et donc à la diminution de la consommation d'énergie, ce qui restreint aussi les atteintes à l'environnement dues au trafic routier. Quelles mesures permettent d'améliorer nettement la situation par rapport à aujourd'hui ?
- **Mobilité durable dans le domaine extrascolaire:** les enfants expérimentent la mobilité dès leur naissance. Ils se déplacent tout d'abord de manière passive, dans le cadre fixé par les parents et à la manière de ceux-ci. Une fois à l'école, la mobilité des enfants gagne en autonomie. Le nombre d'enfants que leurs parents amènent en voiture aux diverses activités et en particulier aux activités extrascolaires (entraînement de football, scouts, etc.) croît lentement mais de manière constante. Cela a des conséquences négatives diverses: les enfants perdent ainsi la possibilité de prendre leurs marques de manière autonome dans le trafic (à pied, à vélo, avec des engins assimilés à des véhicules ou en transports publics). En outre, cela restreint les contacts sociaux sur le chemin vers le

lieu où a lieu l'activité, tout en favorisant la sédentarité. Comment améliorer nettement la situation par rapport à aujourd'hui ?

- **Autres thèmes:** La liste ci-dessous n'est pas exhaustive, d'autres domaines prioritaires sont envisageables.

2.1.2 Objectifs:

- Déplacement de la répartition modale vers les transports publics, la mobilité douce et la mobilité combinée ;
- Meilleure utilisation des capacités des véhicules ;
- Réduction du nombre de véhicules-kilomètres et, dans une certains mesures, du nombre de personnes-kilomètres dus aux loisirs et au tourisme ;
- Réduction des besoins en surface liés au trafic de loisirs et de tourisme (y compris stationnement) ;
- Promotion de la santé par le mouvement, diminution du bruit et du stress, contacts sociaux ;
- Promotion des expériences vécues liées au paysage et réduction des atteintes portées à celui-ci ;
- Expérimentation et introduction de solutions innovantes pour un trafic de loisirs et de tourisme durable.

2.2 Soumission de projets pour des thèmes complémentaires:

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 peuvent être envisagés:

Villes et agglomérations

- Approches favorisant une mobilité qui soutient le développement urbain et résidentiel durable ;
- Organisation en réseau de l'offre de mobilité et de la communication ;
- Schémas et modèles de financement permettant de proposer une offre de mobilité complète ;
- Autres projets, p. ex. mesures relatives à la gestion des places de stationnement.

Espace rural

- Actions visant à promouvoir le développement durable de la mobilité dans une région et une commune ;
- Offre répondant aux besoins justifiés 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 et à la qualité de l'air ainsi que les nuisances sonores, et à utiliser l'énergie efficacement ;
- Autres.

Propositions d'innovation technologique

En ce qui concerne les projets d'innovation technologique, la coordination doit en principe être recherchée avec la CTI, l'Agence pour la promotion de l'innovation de l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie.

- 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:

Le centre de services soutient en priorité des projets intermodaux novateurs qui déploient leurs effets en Suisse (exceptions voir section 3.3). 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 leur objet et l'étape devant être soutenue soient clairement définis et que des perspectives de mise en œuvre réalistes soient avancées.

3.1 A quels critères un projet doit-il répondre ?

- Déclaration des moyens fédéraux déjà sollicités et dont l'attribution a été confirmée ;
- **Coûts totaux** du projet **d'au moins CHF 50 000**. Exceptions possibles dans certains cas motivés ;
- Présentation de la situation financière et des perspectives de financement ;

- Soutien fédéral exigé 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.

3.2 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 absence d'effets négatifs sur d'autres domaines environnementaux ;
- Effets positifs pour une politique durable des transports, 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.).

3.3 Quels sont les projets qui n'ont aucune chance d'obtenir des subventions du centre de services ?

- Projets dont les auteurs 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 ;
- Projets visant principalement la construction et l'exploitation d'installations d'infrastructure ;
- 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 par un ou plusieurs offices du DETEC dans le cadre des autres tâches des offices ne peuvent pas prétendre à une subvention du centre de services, que le premier financement soit direct ou indirect, par exemple par le biais d'agences de SuisseEnergie. Les projets soutenus dans le cadre de mesures de compensation des émissions de CO₂ (notamment par la Fondation Centime climatique, les centrales combinées au gaz, etc.) sont eux aussi exclus du soutien financier du centre de services.

4. Délais :

Les offres liées à la 6^e procédure de soumission devront être déposées jusqu'au **31 mars 2011**. **Les contributions octroyées dans ce cadre se concentreront sur la période de mise en**

œuvre 2011 et 2012 (des exceptions jusqu'en 2013 sont possibles). 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**. Des exceptions sont possibles dans certains cas motivés. Le **montant maximal** fourni par le centre de services pour des projets de mise en œuvre relevant du catalogue de **thèmes complémentaires** (voir section 2.2) **est de 40 %** des coûts totaux du projet. Pour les projets relevant du **thème prioritaire** (voir section 2.1), la **part maximale** fournie par le centre peut être augmentée **jusqu'à 60 %** des coûts totaux.

6. Qui peut déposer une demande de subvention ?

Le centre soutient des projets de l'économie privée et des pouvoirs publics suisses (cantons, régions, communes, y compris en coopération avec d'autres partenaires). 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 ?

Les requérants doivent remettre leur demande à l'Office fédéral du développement territorial ARE (section Politique des transports, 3003 Berne) en utilisant le formulaire de demande ad hoc complètement rempli et en sept exemplaires (y compris annexes).

Le formulaire de demande est à disposition sous :

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=fr>

Les dossiers incomplets 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 2 mois et demi 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 ?

Pour tout renseignement :

Office fédéral du développement territorial ARE

Peter Schild

Section Politique des transports

3003 Berne

Tél. +41 (0)31 322 55 55 / Courriel : peter.schild@are.admin.ch