



Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO

Appel d'offres: thème prioritaire «Mobilité de loisirs durable»

Conditions de participation et critères d'attribution

Délai de dépôt des projets: 30 avril 2019

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 chargement 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.

Remarque: les contributions de soutien à partir de 2021 ne peuvent être accordées qu'à titre provisoire. En effet, la poursuite du COMO à partir de 2021 doit encore faire l'objet d'une décision et les budgets nécessaires doivent être approuvés.

Les dossiers pour la prochaine échéance doivent être déposés d'ici au **30 avril 2019**. 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 «Mobilité de loisirs durable»** (voir point 2.1) retenu pour l'appel d'offres se terminant le 30 avril 2019 sont traitées en premier. Les projets qui ne font pas partie de ce thème prioritaire (thèmes libres, voir point 2.2) sont également 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 «Mobilité de loisirs durable»

Situation initiale et problématique

Les **loisirs** représentent, et de loin, le **premier motif de transport** en Suisse. En 2015, plus de 40% des distances parcourues au quotidien par la population résidant en Suisse et près de 48% des temps de trajet s'inscrivaient dans le cadre d'une activité de loisirs, tous domaines confondus¹. En moyenne, en 2015, la distance parcourue pour les loisirs quotidiens était de 19 km, à savoir 14,8 km en Suisse et 4,2 km à l'étranger. Presque **deux tiers** des distances pour les activités de loisirs quotidiennes en Suisse ont été parcourues **en voiture** (voir infographique en annexe/chap. 11).

Les activités extérieures non sportives, telles que les promenades, les visites à des proches ou des connaissances, les activités sportives, comme les entraînements de football ou la course à pied, ainsi que les sorties au restaurant sont les principaux motifs de mobilité de loisirs au quotidien (au niveau du nombre de trajets aussi bien que des distances parcourues). Le trafic individuel motorisé a très souvent servi de moyen de transport principal pour les trajets en lien avec le travail non rémunéré, les visites à des proches ou connaissances et les activités associatives.

¹ La mobilité de loisirs en Suisse: état des lieux et évolution 2005-2015, Analyse du microrecensement mobilité et transport, ARE, novembre 2018

Si, outre la mobilité de loisirs au quotidien, les voyages (plus longs) avec nuitée sont pris en compte, en 2015, chaque Suissesse et chaque Suisse a parcouru **en moyenne plus de 15 000 km dans le cadre de ses loisirs**, soit 3300 km de plus qu'en 2005. La classe d'âge des 18 à 24 ans a réalisé les plus longs trajets pour les loisirs, avec près de 19 000 km par an en moyenne.

La mobilité de loisirs concerne de plus en plus **l'étranger**. Dans la mobilité de loisirs quotidienne, les trajets à l'étranger parcourus par les Suissesses et les Suisses a plus que doublé entre 2005 et 2015. Sur les 15 000 km annuels mentionnés précédemment (mobilité de loisirs au quotidien et voyages), plus de la moitié ont été parcourus à l'étranger.

Les **voyages pour les vacances** (de deux jours ou plus), **et en particulier les voyages en avion** comptent pour beaucoup. Les trajets en avion enregistrent une forte progression tant en fréquence qu'au niveau des distances parcourues. Si l'on considère la distance parcourue, leur proportion est passée de 19% en 2005 à 35% en 2015, année où chaque Suissesse et chaque Suisse a parcouru en moyenne 5600 km par la voie aérienne pour ses loisirs. Le recours croissant à des vols à bas coûts pourrait ici jouer un rôle.

Le développement d'une mobilité de loisirs efficace et durable est ainsi particulièrement nécessaire. Selon la Stratégie pour le trafic de loisirs du Conseil fédéral², il convient de privilégier, y compris dans le trafic de loisirs, les moyens de transport qui offrent les meilleurs avantages comparatifs et assurent une gestion de transports efficace.

Une des grandes forces sur le marché des loisirs en Suisse est l'offre touristique à la fois diversifiée et attrayante. Comme bon nombre de ces offres et destinations sont bien desservies par les transports publics, les conditions d'une utilisation accrue des TP sont en principe réunies. Il en va de même des trajets pour les loisirs au sein des villes et des agglomérations, qui pourraient par ailleurs souvent être parcourus à pied ou à vélo.

Buts visés

- La mobilité de loisirs est traitée de la manière la **plus efficace sur le plan énergétique et la plus respectueuse de l'environnement** possible (p. ex. par des offres de mobilité partagée comme le covoiturage, les voitures et les vélos en libre service ou par des véhicules électriques, tels que les voitures et les scooters électriques).
- Les **déplacements à l'étranger pour les loisirs** sont également traités de la manière la plus efficace sur le plan énergétique et la plus respectueuse de l'environnement possible.
- Si possible et pertinent, les **prestations de transport** pour la mobilité de loisirs sont réduites (p. ex. par la promotion des activités de loisirs de proximité).

² Voir <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/strategie-et-planification/mobilitedeloisirs.html>

- La mobilité de loisirs se déroule **en dehors des heures de pointe** (utilisation équilibrée des capacités de l'offre de transport).
- Les **formes de mobilité bénéfiques pour la santé** (notamment trajets à vélo ou à pied) sont encouragées dans le traitement de la mobilité de loisirs.

Mesures possibles pour atteindre les buts fixés

- Projets favorisant des formes de mobilité efficaces et durables (covoiturage, autopartage, etc.) à l'aide d'outils **numériques** (communication, information, vente de titres de transport, offres combinées, etc.)
- Projets pilotes dans le domaine **communication/marketing** et **partenariats public-privé** visant à rendre les déplacements pour les loisirs plus efficaces et durables (p. ex. sorties au restaurant, manifestations culturelles ou sportives)
- Solutions innovantes favorisant l'utilisation d'offres de loisirs **de proximité** accessibles par des **formes de mobilité durables** (promotion/utilisation d'offres disponibles à l'échelle locale, valorisation des espaces publics, mise en réseau d'organismes et d'utilisateurs d'offres de loisirs, soutien à des campagnes de promotion de formes de mobilité durables, telles que la marche et le vélo dans la mobilité de loisirs, etc.)
- Initiatives visant à sensibiliser et **tisser un réseau entre les différents acteurs de la branche du tourisme** et les **fournisseurs d'offres de loisirs** (publics et privés) ainsi que d'autres partenaires (organisations et associations sportives, Promotion Santé Suisse, Pro Velo, etc.) en vue du lancement de campagnes communes pour une mobilité de loisirs plus efficace, durable et active
- Projets pilotes soutenant un **comportement de mobilité** efficace et durable **chez les touristes** (pour atteindre leur destination et une fois sur place, p. ex. bonne desserte par les TP, offres d'autopartage, transport de bagages, itinéraires attrayants à pied ou à vélo entre les sites, etc.)
- **Campagnes de sensibilisation et offres d'écoles** visant à favoriser un aménagement des loisirs efficace, respectueux de l'environnement et actif (en Suisse)
- Concernant les **voyages en Suisse et à l'étranger**, projets innovants visant à promouvoir l'efficacité énergétique et à réduire les nuisances lors du trafic de loisirs (voyages en avion, longs déplacements vers les destinations à l'étranger, etc.)
- Initiatives et projets favorisant le développement de la mobilité de loisirs **en dehors des heures de pointe**

Autres informations / bases / exemples

- Office fédéral du développement territorial (novembre 2018) : **La mobilité de loisirs en Suisse** : état des lieux et évolution 2005-2015. Analyse du microrecensement mobilité et transport. Voir <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/strategie-et-planification/mobiledeloisirs.html>
- Office fédéral de la statistique/Office fédéral du développement territorial (2017): **Comportement de la population en matière de transports. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015**, Neuchâtel et Berne. Voir <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/bases-et-donnees/mrmt.html>
- Rapport du Conseil fédéral (2009) : **Stratégie pour le trafic de loisirs de la Confédération**. Voir <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/strategie-et-planification/mobiledeloisirs.html>
- **«Soccermobile»** - Gestion respectueuse de l'environnement du trafic généré par des manifestations sportives à l'exemple de tournois de football enfants et juniors; projet soutenu par le Centre de services pour une mobilité innovatrice de 2006 à 2008. Voir <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/transports-et-infrastructures/programmes-et-projets/centre-de-services-pour-une-mobilite-innovatrice-detec/projets/projets-selectionnees-en-2006.html>
- Campagne **«Sportlich zum Sport»** de la ville de Zurich, 2009. Voir <https://www.stadt-zuerich.ch/gud/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2009/april/090407a.html> (en allemand)
- Campagne **«Sportlich zum Sport»** dans le canton de Berne, 2003. Voir https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/1677/kampagne-sportlich-zum-sport.pdf?lm=1418801127 (en allemand)
- **«Nachhaltig zum Sport»**: boîte à outils, informations et exemples de VCS Berne. Voir <https://www.vcs-be.ch/themen/nachhaltig-zum-sport/beispiele/> (en allemand)
- Activité de l'association **«Bus alpin»**. Voir <http://www.busalpin.ch/fr/partenaires.html>
- **«Schneetourenbus»**. Voir <https://schneetourenbus.ch/> (en allemand)
- **«Manifestation verte»** – Transports. Voir <https://manifestation-verte.ch/Public/Page?pagelId=23> ou https://nachhaltige-events.ch/pdf/Checkliste%20Transport_FR.pdf
- **«SuisseMobile»** – Réseau pour la mobilité douce. Voir www.suissemobile.ch

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 2019**. Les projets innovants recherchés doivent pouvoir être réalisés **dans un délai de deux à trois ans**³. 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 projet**⁴.
- 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 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

³ Les contributions de soutien à partir de 2021 ne peuvent être accordées qu'à titre provisoire. En effet, la poursuite du COMO à partir de 2021 doit encore faire l'objet d'une décision et les budgets nécessaires doivent être approuvés.

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.

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

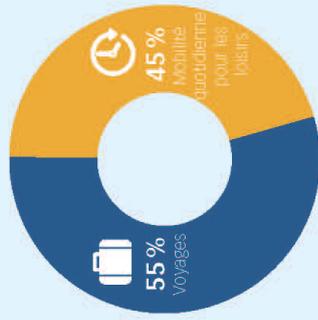
Courriel: komo@bfe.admin.ch

11. ANNEXE – Infographie sur la mobilité de loisirs

Mobilité de loisirs de la population suisse entre 2005 et 2015

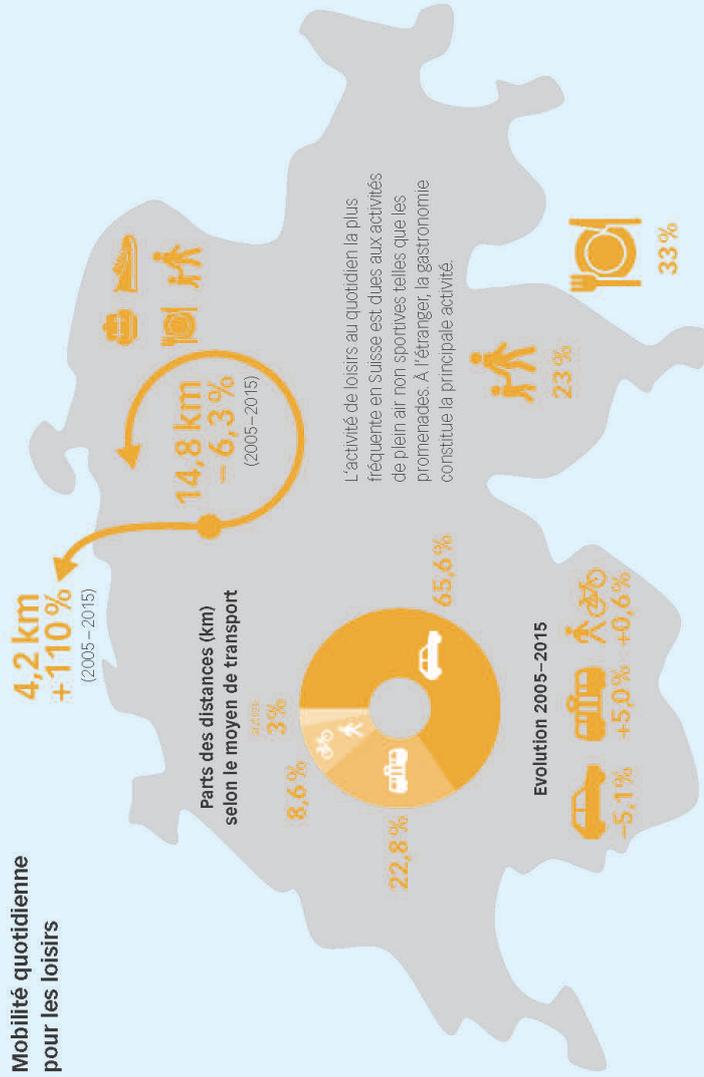
La mobilité de loisirs engendre 40% des distances journalières. Entre 2005 et 2015 les distances pour les loisirs ont diminué en suisse, mais elles ont augmenté à l'étranger.

15 295 km par personne en 2015



3300 km de plus qu'en 2005

Mobilité quotidienne pour les loisirs



Voyages en avion pour les loisirs

5671 km ont été parcourus par personne pour les loisirs en avion en 2015.

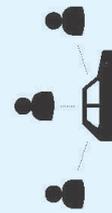


Il s'agit d'une augmentation de **123%** par rapport à 2005.



Vois low cost

L'offre importante de vols low cost est un facteur important de la croissance du trafic pour les loisirs. Ceci est aussi lié à l'importance croissante des aéroports de Bâle et Genève.



Voiture «sur demande»

Les personnes qui disposent d'une voiture «sur demande» parcourent les mêmes distances que celles qui en disposent toujours. Ces distances sont cependant plus souvent parcourues en transports publics.



Mobilité des jeunes

Les jeunes adultes (18-24 ans) voyagent pour leurs loisirs plus souvent et plus loin (**1200 km** de plus par voyage) par rapport à 2005. Cette classe d'âge a parcouru en moyenne en 2015 les plus longues distances pour les loisirs: **19 000 km**.

Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2005-2015