

Achte DZM-Ausschreibungsrunde bis 31. März 2013 Schwerpunkt „Raumeffizienz und ruhender Verkehr“

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK (DZM) lädt zum achten Mal zur Eingabe von Projekten ein. Mit dem DZM als ämterübergreifende Plattform der Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), Energie (BFE), Strassen (ASTRA), Umwelt (BAFU), Verkehr (BAV) und Gesundheit (BAG) unterstützt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK in Ergänzung zur Infrastrukturpolitik innovative Projekte für eine nachhaltige Mobilität. Das DZM unterstützt grundsätzlich Projekte auf allen Stufen von der Idee bis zur Umsetzung, die ihre Wirkung in der Schweiz entfalten. Gefragt sind neue, innovative Ansätze und Projekte, die vorhandene Kapazitäten und Ressourcen effizient und umweltgerecht nutzen, das Umsteigen erleichtern, die Lücken in der Mobilitätskette schliessen oder auch neuartige intermodale Verkehrslösungen ermöglichen. Der Schwerpunkt für die 8. Ausschreibungsrunde liegt auf „Raumeffizienz und ruhendem Verkehr – Beiträge zu mehr Ressourceneffizienz und Emissionsreduktion“. Gesuche müssen bis am 31. März 2013 eingereicht werden. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:
DZM-Gesuchseingabe

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

Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable Le DETEC lance la huitième procédure de soumission

Le Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable invite pour la huitième fois à lui soumettre des projets. Par cette plateforme associant plusieurs offices (Office fédéral du développement territorial ARE, de l'énergie OFEN, des routes OFROU, de l'environnement OFEV, des transports OFT 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. Le soutien financier est limité dans le temps et se concentre sur des idées nouvelles, prometteuses et ayant de bonnes chances commerciales. Les projets à tous les stades d'évolution, de l'idée à la réalisation, ont des chances d'être acceptés. Le Centre de services cherche des projets intermodaux novateurs et portant sur les interfaces entre les différents modes de transport. Le thème prioritaire de la 8^{ème} procédure de soumission est «mieux utiliser le territoire dans le domaine du stationnement – renforcer l'efficacité du recours aux ressources et réduire les émissions polluantes». Le délai de soumission est fixé au 31 mars 2013. (Langues: français, allemand).

Pour plus d'informations:
Soumission de projets

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

03.12.2012



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable

Office fédéral de l'énergie OFEN – Programme SuisseEnergie
Office fédéral du développement territorial ARE
Office fédéral des routes OFROU
Office fédéral de l'environnement OFEV
Office fédéral des transports OFT
Office fédéral de la santé publique OFSP

Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable : la huitième échéance pour le dépôt des demandes est fixée au 31 mars 2013 – Thème prioritaire « mieux utiliser le territoire dans le domaine du stationnement – renforcer l'efficacité du recours aux ressources et réduire les émissions polluantes »

Le Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable invite pour la huitième fois à lui soumettre des projets. Par cette plateforme associant plusieurs offices (Office fédéral de l'énergie OFEN, du développement territorial ARE, des routes OFROU, de l'environnement OFEV, des transports OFT 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 8^{ème} procédure de soumission, qui a pour thème prioritaire « mieux utiliser le territoire dans le domaine du stationnement – renforcer l'efficacité du recours aux ressources et réduire les émissions polluantes », 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 2013.

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 – 8^{ème} procédure de soumission – Thème prioritaire « mieux utiliser le territoire dans le domaine du stationnement – renforcer l'efficacité du recours aux ressources et réduire les émissions polluantes »

Dossier d'appel d'offres

Etat au 30 novembre 2012

1. Introduction:

La 8^e procédure de soumission, **qui a pour thème prioritaire « mieux utiliser le territoire dans le domaine du stationnement – renforcer l'efficacité du recours aux ressources et réduire les émissions polluantes »**, 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 2013**.

2. Point de la situation et problématique:

2.1 Thème prioritaire « mieux utiliser le territoire dans le domaine du stationnement – renforcer l'efficacité du recours aux ressources et réduire les émissions polluantes »

Tout trajet effectué en véhicule motorisé commence et finit sur une place de parc. La disponibilité et la gestion des places de parc sont donc des éléments déterminants dans la politique des transports et de l'aménagement du territoire. Elles ont une influence notable sur le volume de transport et sur la consommation de carburant en Suisse. Le total des aires de parcage et de stationnement que les communes, les entreprises et les particuliers mettent ou doivent mettre à disposition dépasse très largement le nombre de véhicules, avec pour conséquence que la plupart de ces surfaces sont le plus souvent inoccupées.

Par ailleurs, une gestion des places de parc à grande échelle peut réduire la circulation induite par la recherche d'une place, tout particulièrement dans les centres-villes, et contribuer ainsi à un allègement du trafic.

Mener une politique appropriée en matière d'espaces voués au stationnement permet d'influencer à court terme la répartition modale, l'exploitation des véhicules motorisés et le choix

des destinations, et à long terme, en combinaison avec des mesures de politique d'organisation du territoire, le choix de lieu de vie des ménages et d'implantation des entreprises. D'ingénieuses solutions contribuent à une utilisation plus efficace du sol, à la réduction de la consommation d'énergie, à la promotion des transports publics et de la mobilité douce et à une amélioration en termes de charges polluantes dues au trafic routier.

2.1.1 Objectifs :

- Diminution de la consommation du sol et de son imperméabilisation ;
- Réduction de la consommation d'énergie et des charges polluantes grâce à une utilisation plus efficace des véhicules et à une concentration de l'utilisation du sol ;
- Utilisation de la politique des aires de parc et de leur gestion comme instrument de l'aménagement du territoire servant à promouvoir la densification urbaine, la sélection d'emplacements appropriés et le choix des moyens de transports appropriés, tant pour les pouvoirs publics que pour les particuliers ;
- Encouragement d'installations et de modes de stationnement nouveaux et innovants ;
- Coordination du développement de l'urbanisation et des quartiers avec le type de mobilité souhaitée (personnes et marchandises) ;
- Glissement de la répartition modale vers les transports publics, la mobilité douce et la mobilité combinée ;
- Réduction de la croissance des volumes de transport (personnes et marchandises) et des kilométrages ;
- Promotion de l'activité physique au quotidien.

2.1.2 Mesures envisageables pour atteindre les objectifs :

- Planification et mise en œuvre de modes de parking exemplaires dans les communes ;
- Projets-pilotes visant à réduire l'obligation d'aménagement de places de parc dans les communes ;
- Projets-pilotes visant à réduire la demande de places de parc dans les communes, dans les zones habitées et dans les entreprises, ainsi que lors de manifestations et dans les lieux touristiques (zones de délasserement de proximité incluses) ;
- Modes innovants de gestion des places de parc dans les entreprises, lors de manifestations et dans les lieux touristiques (zones de délasserement de proximité incluses) ;
- Développement d'instruments (électroniques) de gestion des espaces voués au stationnement ;
- Mise en place et extension d'installations de stationnement innovantes ;
- Projets-pilotes et instruments de planification et de mise en œuvre de zones urbanisées sans voitures ou à trafic réduit ;

- Projets-pilotes de promotion des trajets courts sans nécessité de places de parc à l'intérieur des zones urbanisées et des quartiers, dans les lieux touristiques (zones de dé-lassement de proximité incluses) et lors de manifestations.

2.1.3 Suggestions de contenu et de thèmes à traiter :

Milieus privés :

- Modèles innovants de gestion des espaces de stationnement, intégrés dans la gestion de la mobilité ;
- Modèles innovants destinés à gérer les espaces de stationnement, à les limiter et à influencer le choix du moyen de transport à l'occasion de manifestations sportives et culturelles.

Pouvoirs publics :

- Modèles innovants pour une coordination optimale entre le règlement des constructions et des zones, l'accessibilité assurée par les TP grâce à l'obligation d'aménagement de places de parc, la limitation des places de parc et le stationnement payant ;
- Modèles innovants de gestion des espaces de stationnement, servant à optimiser le volume total de trafic et la répartition modale (y compris la promotion de la mobilité douce et des TP) ;
- Modèles innovants permettant un pilotage des flux de visiteurs dans les lieux touristiques adapté aux capacités, incluant la gestion des espaces de stationnement et servant à optimiser le volume total de trafic et la répartition modale (y compris la promotion de la mobilité douce et des TP) ;
- Solutions innovantes pour réduire la circulation liée à la recherche d'une place de parc.

Milieus privés et pouvoirs publics :

- Modèles visant à mieux coordonner les aires de stationnement et les aménagements de transition pour les piétons, les cyclistes et le TIM ;
- Réduction des surfaces consommées et de l'imperméabilisation du sol grâce à des installations de stationnement rationnelles en termes de territoire (parkings fermés automatiques et installations de stationnement pour vélos et voitures) ;
- Modèles innovants pour la mise en place d'un habitat sans voiture, la détermination de sa situation et la gestion du « besoin résiduel de places de parc » ;
- Définition d'approches favorisant un développement de quartier et de l'urbanisation répondant au type de mobilité souhaité (non contradictoire avec le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, ou densification, qui est souhaité).

2.2 Soumission de projets pour des thèmes complémentaires:

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. 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

- 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 ;
- Mesures d'aménagement favorisant une mobilité durable (entre autres la mobilité douce) ;
- Autres projets.

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 projets.

Loisirs et tourisme

- Formes d'organisation favorisant le transport durable pour les loisirs et les achats et accordant une attention particulière au transport lié au sport et aux manifestations publiques ;
- Offres répondant aux besoins justifiés de desserte des lieux exacts de départ et d'arrivée (y c. transport des bagages) ;
- Approches visant la promotion combinée de la mobilité durable et, notamment, d'offres d'excursions et de voyages appropriées ;
- Promotion de la santé et de la mobilité douce par davantage de mouvement, moins de bruit, moins de stress, plus de contacts sociaux ;
- Autres projets.

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 projets.

Propositions d'innovation technologique

En ce qui concerne les projets d'innovation technologique, la coordination doit en principe être recherchée avec 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 projets.

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 8^e procédure de soumission devront être déposées jusqu'au **31 mars 2013**. **Les contributions octroyées dans ce cadre se concentreront sur la période de mise en œuvre 2013 et 2014 (des exceptions jusqu'en 2015 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