



Le 19 novembre 2020

Innovation dans le transport régional de voyageurs

Programme d'encouragement 2021–2024

Référence : BAV-313.00-13/26/7

Remaniements

Date	Description, approbation, indications
18.08.2020	Version 0.1 / Création du document
03.09.2020	Version 0.2 / Ajout de domaines prioritaires
07.09.2020	Version 0.3 / Ajouts
08.09.2020	Version 0.4 / Version pour consultation FIA et SG DETEC
25.09.2020	Version 0.5 / Adaptations après révision FIA et SG-DETEC pour consultation externe
30.10.2020	Version 0.6 / Adaptations après consultation interne et externe pour la décision du FIA
12.11.2020	Version 1.0 pour la décision de la Direction / CD



Table des matières

Résumé	3
1 Introduction	4
1.1 Situation initiale	4
1.2 Champ d'application et délimitation	5
1.3 Base juridique.....	5
2 Objectifs du programme d'encouragement « Innovation dans le transport régional de voyageurs »	6
2.1 Objectifs stratégiques.....	6
2.2 Objectifs d'impact.....	7
3 Domaines d'encouragement prioritaires 2021–2024	7
3.1 Technologie des véhicules et installations liées aux véhicules.....	7
3.2 Production et maintenance	7
3.3 Projet d'offre	7
3.4 Billetterie.....	7
3.5 Expérience client.....	7
4 Coordination	7
5 Définition de l'orientation du programme	8
6 Organisation	8
6.1 Description des instruments disponibles.....	8
6.2 Organes et rôles.....	9
6.3 Processus d'adjudication	9
6.4 Processus d'évaluation et d'attribution du contrat pour les candidatures.....	9
6.5 Destinataires du programme d'encouragement.....	10
6.6 Suivi, contrôle qualité et rapports.....	10
7 Ressources financières	10
7.1 Ressources financières.....	10
7.2 Subsidiarité/ cofinancement.....	11
7.3 Priorités	11
8 Références	11

Résumé

Contexte

Les entreprises de transport (ET) doivent constamment s'adapter aux nouvelles tendances technologiques et sociologiques en matière de mobilité des personnes. Cependant, elles manquent souvent de moyens financiers pour développer de nouvelles solutions et mener des expériences. De fait, elles sont généralement déjà sous pression en termes de ressources et de coûts dans leurs activités opérationnelles quotidiennes. Cette situation laisse peu de place à l'émergence de projets innovants, bien que diverses stratégies ou concepts récemment publiés par la Confédération soulignent la nécessité de nouvelles solutions.

Objectif du programme de recherche

Le programme d'encouragement de l'innovation dans le transport régional de voyageurs (TRV), basé sur l'art. 31, al. 2, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)¹, est destiné à ouvrir de nouvelles possibilités aux ET dans ce domaine en leur offrant un financement spécifique à fonds perdus de projets-pilotes, ce qui devrait contribuer à la consolidation à long terme du rôle du TRV dans le réseau de transports publics (TP) suisse en le rendant plus attrayant et en améliorant son efficacité économique. Les solutions testées sont censées potentiellement apporter une valeur ajoutée concrète aux utilisateurs du TRV. Elles devraient contribuer à une utilisation accrue du TRV et/ou améliorer son degré de couverture des coûts soit en réduisant les coûts soit en augmentant les recettes.

Délimitation par rapport aux autres subventions

Outre la LTV, d'autres bases juridiques permettent de subventionner des projets, à savoir la recherche dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire, régie par la loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF)² et dans celui de l'efficacité énergétique (programme SETP 2050). La loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM)³ permet de promouvoir les innovations dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises, tandis que la loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (LBCF)⁴ permet de soutenir la recherche et l'innovation dans le domaine du bruit ferroviaire. En outre, il existe d'autres organisations fédérales qui subventionnent la recherche et l'innovation, notamment le Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO) et Innosuisse.

Consultation du programme de recherche

Les besoins et le savoir-faire du secteur doivent être pris en compte lors de l'élaboration du programme de recherche. À cette fin, les universités, les hautes écoles spécialisées, les associations professionnelles, les gestionnaires d'infrastructures et d'autres offices fédéraux ont été consultés.

Critères et conditions

Selon la base juridique actuelle, le programme ne peut accorder de subventions qu'aux entreprises exploitant des lignes de TRV et à des projets qui bénéficient principalement au TRV. À cette fin, quatre critères de qualification pour le programme d'encouragement ont été définis, auxquels les projets doivent répondre de manière cumulative : innovation, applicabilité au TRV, intérêt public et gestion des risques. Afin de respecter le principe de subsidiarité et d'épuiser les autres sources de financement possibles, la Confédération ne finance généralement qu'une partie du coût total des projets.

Domaines prioritaires du programme de recherche

Les priorités du programme de recherche se situent dans les domaines de la technique du véhicule, de la production et de la maintenance, de la conception de l'offre, de la billetterie et de l'expérience client. Comme ces domaines sont au cœur de l'exploitation du TRV, on s'attend à ce que des innovations aient un impact particulièrement étendu.

¹ RS 745.1

² RS 742.140

³ RS 742.41

⁴ RS 742.144

1 Introduction

Il est généralement reconnu que les TP, et en particulier le TRV, doivent constamment s'adapter aux nouvelles circonstances et aux tendances technologiques et sociologiques patentes de la mobilité des personnes. Cependant, les ET manquent souvent de moyens financiers pour développer de nouvelles solutions et procéder à des essais. Le programme d'encouragement de l'innovation en TRV, qui en est à sa première édition, vise à ouvrir de nouvelles possibilités dans ce domaine.

1.1 Situation initiale

Jusqu'à présent, le financement de l'innovation pour le secteur du TRV se faisait implicitement via la procédure de commande et le versement des indemnités aux ET. Cependant, celles-ci subissent la pression des coûts et ont du mal à financer leurs besoins croissants, ce qui les oblige souvent à se concentrer plus strictement sur leurs activités opérationnelles. Cette situation laisse peu de place à l'émergence de projets innovants.

Or plusieurs documents récemment publiés soulignent la nécessité de trouver de nouvelles solutions et de s'adapter à l'évolution des conditions-cadres :

Selon les objectifs du Conseil fédéral pour la législature 2019–2023, la Suisse maintient son excellence dans les domaines de la formation, de la recherche et de l'innovation et saisit les chances qu'offre le numérique⁵.

La stratégie 2019 de l'Office fédéral des transports (OFT) précise ces objectifs dans le domaine des TP. À l'avenir, elle donnera la priorité aux conséquences de l'évolution technologique, aux perspectives de la mobilité multimodale (mmm) et aux processus électroniques transversaux.

Cette nouvelle orientation s'appuie sur le constat que les clients attendent aujourd'hui des solutions de mobilité qui vont au-delà de l'offre de transport public. Il y a des systèmes fermés à ouvrir et de nouvelles structures à créer pour offrir des solutions de mobilité intégrées.

D'où la tâche prioritaire stratégique : « Nouveaux concepts de mobilité / concepts logistiques ».

Dans le concept de recherche Transport et durabilité 2017–2020 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), le thème de l'innovation perçoit déjà, par exemple dans l'objectif « Soutien au développement de solutions TIC⁶ dans les transports publics et le transport multimodal ».

Le rapport explicatif sur la réforme du transport régional de voyageurs annonce la création de nouvelles possibilités de financement de l'innovation, notamment parce que les représentants du secteur ont exprimé leur inquiétude quant à la difficulté croissante de ce financement.

Dans le rapport explicatif sur le crédit d'engagement TRV 2022-2025, il est indiqué que l'OFT consacrera cinq millions de francs par an à partir de 2020 à des innovations destinées à améliorer l'efficacité et la qualité du transport de voyageurs. Le DETEC souhaite pérenniser ce budget annuel de 5 millions à l'avenir, ce qui correspond à environ 0,5 % du budget du TRV.

Tels sont les objectifs et les valeurs de référence de base du présent « Programme d'encouragement de l'innovation dans le cadre du TRV ».

⁵ Objectifs du Conseil fédéral pour la législature 2019-2023, ligne directrice 1, objectif 5

⁶ Technologies de l'information et de la communication

1.2 Champ d'application et délimitation

L'objectif du programme d'encouragement de l'innovation dans le TRV est de subventionner la mise en œuvre de nouvelles solutions basées sur la recherche, et non la recherche elle-même.

En ce sens, le programme vise à soutenir des essais, des expériences, des tests ou des projets-pilotes de solutions innovantes basées sur les résultats de la recherche.

Selon la base juridique actuelle, le programme ne peut accorder de subventions qu'aux entreprises exploitant des lignes de TRV et à des projets qui bénéficient principalement au TRV.

1.3 Base juridique

Art. 6, let. a, de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu)⁷

Les dispositions légales prévoyant des aides peuvent être édictées lorsque :

- a. la tâche répond à l'intérêt de la Confédération ;

(...)

Art. 7, let. b, c et d, LSu

Les dispositions légales régissant les aides doivent prévoir que :

- b. le montant de l'aide est fonction de l'intérêt de la Confédération ainsi que de l'intérêt des allocataires à sa réalisation ;
- c. l'allocataire est tenu de fournir de son côté une prestation propre correspondant à sa capacité économique ;
- d. l'allocataire tire pleinement parti de ses propres ressources et des autres sources de financement à sa disposition;

Art. 16, al. 1 et 2, LSu

¹ Les aides financières et les indemnités sont en règle générale allouées par voie de décision.

² Un contrat de droit public peut notamment être conclu

- a. lorsque l'autorité compétente jouit d'une grande marge d'appréciation ;
- b. lorsque, en cas d'aide financière, il est souhaitable d'exclure que l'allocataire renonce unilatéralement à l'accomplissement de sa tâche.

Art. 28, al. 2, LTV

² Le trafic local et les lignes sans fonction de desserte sont exclus des prestations fédérales.

Art. 31, al. 2, LTV

² La Confédération peut, dans des cas particuliers, notamment pour promouvoir des solutions innovantes, accorder des contributions pour l'acquisition de véhicules et l'aménagement d'installations et d'équipements et octroyer des prêts sans intérêts.

⁷ RS 616.1

Art. 2, al. 1 et 2, de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)⁸

¹ Les entreprises peuvent obtenir des indemnités et des aides financières selon les art. 28 à 31c LTV si elles transportent des personnes dans le service de ligne, dans le service conditionnel ou lors de courses assimilées au service de ligne sur la base d'une concession conformément à l'art. 6 LTV, d'une autorisation conformément à l'art. 8 LTV ou d'une convention internationale.

² Les entreprises qui assument, sur la base d'un contrat, des tâches indispensables aux activités citées à l'al. 1 peuvent également bénéficier d'aides financières selon l'art. 31 LTV.

Art. 41 OITRV

Dans le but de promouvoir de nouvelles solutions et dans d'autres cas spéciaux, la Confédération peut octroyer des contributions et des prêts sans intérêts dans le cadre des crédits alloués si les fonds d'amortissement ne suffisent pas au financement.

Art. 43, al.1, OITRV

¹ Les contributions ne sont accordées que pour les investissements qui servent à fournir des prestations indemniées et dont les coûts subséquents peuvent être imputés aux comptes prévisionnels d'une offre conformément à l'art. 19, al. 1. L'OFT décide des exceptions.

Art. 2., let. b, de la loi du 14 décembre 2012 sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation (LERI)⁹

Dans la présente loi, on entend par *innovation fondée sur la science (innovation)*: le développement de nouveaux produits, procédés, processus et services pour l'économie et la société au moyen de la recherche, en particulier celle orientée vers les applications, et la mise en valeur de ses résultats.

Le cadre juridique fournit la base nécessaire au financement de l'innovation. L'OFT peut mettre en place ce financement de manière flexible et lui donner la forme qu'il juge la plus appropriée.

2 Objectifs du programme d'encouragement « Innovation dans le transport régional de voyageurs »

L'objectif du programme d'encouragement est de fournir un soutien coordonné et ciblé à la mise en œuvre de solutions innovantes dans le domaine du TRV.

Le programme vise à encourager les entreprises de TRV à anticiper l'évolution du secteur des transports, à s'y préparer et à s'y adapter.

Le programme définit les critères et les conditions d'octroi des subventions. Quant aux thèmes, des domaines prioritaires sont définis pour les années 2021-2024, à savoir ceux dans lesquels des projets peuvent être soutenus. En outre, les priorités entre les différents domaines sont définies.

2.1 Objectifs stratégiques

Le TRV joue un rôle central dans le système de transport public suisse, en assurant des liaisons fréquentes entre les zones rurales et urbaines et en permettant l'accès au trafic grandes lignes (TGL) depuis les régions. Il est donc un élément indispensable de la cohésion nationale. Plus que le trafic local ou que le TGL, il est en concurrence avec le transport individuel motorisé, dont l'impact sur l'environnement diminue de plus en plus et qui, à cet égard également, constitue un défi pour le TRV.

⁸ RS 745.16

⁹ RS 420.1

Les projets d'innovation soutenus devraient contribuer à la consolidation à long terme du rôle du TRV dans le réseau de transport public suisse en le rendant plus attrayant et plus rentable.

2.2 Objectifs d'impact

Le programme est destiné à aider le TRV à améliorer son efficacité et son attrait grâce à la mise en œuvre de solutions innovantes. Les résultats des projets d'innovation doivent apporter une plus-value concrète aux utilisateurs du TRV, contribuer à son utilisation accrue et/ou améliorer son degré de couverture des coûts soit en réduisant les coûts soit en augmentant les recettes.

Les conclusions des projets soutenus doivent également être intégrées dans de nouvelles prescriptions ou charges, ou servir à adapter celles qui existent déjà. De cette manière, le programme contribue également à l'efficacité des tâches de contrôle et de pilotage de l'OFT.

3 Domaines d'encouragement prioritaires 2021–2024

Les domaines prioritaires dans lesquels les projets d'innovation peuvent être soutenus sont les suivants (sans ordre de priorité) :

3.1 Technologie des véhicules et installations liées aux véhicules

Ce domaine comprend, par exemple, les sujets suivants : numérisation, automatisation des processus et des flux d'information, conduite assistée, construction légère etc.

3.2 Production et maintenance

Ce domaine couvre, par exemple, les sujets suivants : optimisation des capacités, personnel accompagnant, nettoyage/hygiène, exploitation automatique, entretien des véhicules etc.

3.3 Projet d'offre

Ce domaine comprend, par exemple, les sujets suivants : horaires, moyens de transport, mobilité multimodale (mmm), mobilité en tant que service (maas) etc.

3.4 Billetterie

Ce domaine couvre, par exemple, les sujets suivants : billetterie, vente, tarifs, communautés tarifaires et de transport etc.

3.5 Expérience client

Ce domaine comprend, par exemple, les sujets suivants : information des passagers avant et après le voyage ainsi que dans le véhicule, services à bord, confort, mise à profit du temps de voyage etc.

4 Coordination

La collaboration au programme d'encouragement « Innovation en TRV » se fait avec des entreprises de transport et, le cas échéant, avec des partenaires tels que des universités, des hautes écoles spécialisées, des instituts, d'autres offices fédéraux et des centres de compétence. Des ateliers thématiques peuvent être organisés si nécessaire. Il est également très important de collaborer avec les autres programmes de recherche de l'OFT et avec les cantons (qui sont impliqués dans la commande des prestations du TRV) et les associations professionnelles intéressées.

Les projets du programme de soutien sont supervisés par des groupes d'experts nommés individuellement. Ceux-ci sont adaptés à la situation et assemblés en fonction de l'orientation des différents projets, ce qui permet de prendre en compte au mieux le capital d'expertise scientifique, industrielle et

politique et de mettre en œuvre plus facilement les résultats de la recherche, lesquels profitent non seulement à l'Administration fédérale mais aussi à diverses associations et organisations. Les résultats sont communiqués sous forme de rapports finaux principalement publiés sur le site ARAMIS de la Confédération et sur celui de l'OFT. Toutefois, ils peuvent également être diffusés auprès des parties intéressées, présentés lors de congrès spécialisés ou universitaires ou publiés dans des revues techniques. L'objectif est un échange continu avec les parties intéressées, sans toutefois l'institutionnaliser par des comités supplémentaires, mais en l'adaptant au mieux aux besoins de chacune des parties intéressées.

5 Définition de l'orientation du programme

Le DETEC est responsable de la recherche sectorielle conformément à l'art. 16, al. 5, LERI. Ainsi, l'orientation du programme est déterminée par l'approbation des programmes de recherche et d'innovation du DETEC. En règle générale, les domaines prioritaires sont redéfinis tous les quatre ans. Sur mandat du DETEC, l'OFT a élaboré le présent programme d'encouragement en tenant compte du concept de recherche « Transports et durabilité 2021 – 2024 » et en coordination avec les programmes de recherche « Stratégie énergétique 2050 des transports publics » (SETP 2050) et « Recherche dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire ». Les domaines prioritaires sont basés sur les mesures à prendre identifiées au sein de l'OFT, qui ont été convenues par processus de consultation.

6 Organisation

6.1 Description des instruments disponibles

Le contenu des projets d'innovation est conforme aux principes et aux domaines prioritaires de l'innovation formulés ci-dessus. Les résultats des projets soutenus par l'OFT sont mis à la disposition du public.

Il est possible de soumettre des demandes de soutien de projets d'innovation dans le cadre de ce programme d'encouragement. L'OFT peut y faire droit sous forme d'une subvention prélevée sur les fonds du crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de TRV, pour autant que les conditions soient remplies. Il est important de noter qu'il n'y a pas de droit au financement. L'OFT se réserve le droit de rejeter les demandes.

Les projets soutenus doivent viser à bénéficier au domaine du TRV. Seuls les projets qui portent sur l'introduction de nouveaux produits, procédures, processus et prestations dans le TRV seront soutenus. À cet égard, il convient de noter que la Suisse est traditionnellement mieux placée pour l'innovation incrémentale que pour l'innovation de rupture.

Formellement, les projets qui peuvent être soutenus par le programme entrent donc principalement dans les catégories suivantes :

- **Pilote et démonstration** : concernent les projets à l'interface entre le laboratoire et le marché. Plus précisément, il s'agit de tester et d'évaluer de nouvelles solutions (installations techniques, prototypes) et approches (y compris des aspects socio-économiques et des modèles commerciaux) en environnement réel (tests en laboratoire ou sur le terrain et analyses).
- **Essais sur le terrain et analyses** : servent à tester et à évaluer les technologies, à évaluer les mesures de politique énergétique ou à collecter les données nécessaires à ces tâches.

Selon le cas, un soutien peut également être accordé à des projets dans le domaine du **développement expérimental**, tels que des travaux systématiques où le savoir acquis par la recherche et l'expérience pratique est utilisé pour introduire de nouveaux produits ou procédés.

En principe, les projets dans le domaine de la recherche fondamentale ou appliquée ne peuvent pas être soutenus.

6.2 Organes et rôles

Afin d'assurer un traitement et une coordination efficaces de la promotion de l'innovation dans le domaine du TRV, l'OFT est organisé comme suit :

- **Le Comité pour la recherche et l'innovation (FIA)** est chargé de décider de l'adjudication des demandes soumises et, si nécessaire, du montant du financement. Il veille à ce que les demandes soient coordonnées avec les activités de recherche menées dans le cadre du programme de recherche sur la SETP 2050 et du programme d'encouragement de l'innovation dans le cadre du TRV. Le FIA peut prendre des décisions par voie de circulaire et se réunit généralement quatre fois par an. Il est composé de membres de la Direction de l'OFT.
- Un **groupe d'experts** de l'OFT, auquel peuvent être invités des spécialistes d'autres offices fédéraux, d'universités, d'entreprises de transport ou d'entreprises du secteur privé, est chargé de l'évaluation technique des demandes.
- **La section Accès au marché** est responsable de la direction du programme, de l'identification des besoins et donc aussi de l'établissement du programme de recherche.
- **Le bureau externe** soutient la section Accès au marché pour les questions administratives et techniques.

6.3 Processus d'adjudication

Les demandes de soutien pour des projets de recherche sont traitées comme des subventions. Les processus d'adjudication sont régis par la LSu.

6.4 Processus d'évaluation et d'attribution du contrat pour les candidatures

Quatre critères de qualification ont été définis pour le programme d'encouragement, qui doivent être remplis cumulativement : innovation, applicabilité au TRV, intérêt public et gestion des risques.

Innovation

- La solution proposée représente-t-elle vraiment une innovation ?

Applicabilité au TRV

- La demande est-elle présentée par une entreprise de TRV et la solution proposée est-elle applicable au TRV au moins dans une mesure significative ?

Intérêt public

- La solution proposée représente-t-elle un intérêt réel pour les autorités, les entreprises de transport et/ou les clients en apportant une valeur ajoutée significative sans compromettre le rapport coût-utilité ?

Gestion des risques

- Les risques du projet sont-ils maîtrisés et les chances de succès sont-elles suffisamment élevées pour atteindre les objectifs du projet dans les délais fixés ?

Le groupe d'experts évalue les demandes principalement en fonction de ces critères et soumet une recommandation au FIA. Sur la base de l'évaluation des experts et en consultation avec les sections, le FIA décide du soutien au projet et, si nécessaire, du montant du financement.

Les projets d'innovation soutenus par le programme d'encouragement ne doivent pas durer plus de trois ans. À la fin du projet, les résultats sont comparés aux objectifs initiaux. Si le projet réussit et

que les résultats présentent un intérêt public considérable, la solution innovante peut être mise en œuvre dans d'autres entreprises de transport du TRV et financée par le biais de la procédure de commande.

Les documents et instructions pour la soumission des projets (formulaire de demande et explications sur la manière de procéder) sont disponibles sur le site de l'OFT pour l'encouragement de l'innovation dans le TRV.

6.5 Destinataires du programme d'encouragement

Le programme d'encouragement s'adresse aux entreprises de transport de TRV. Cela signifie que la demande doit provenir d'une ET titulaire de concessions pour des services de TRV. Les ET peuvent néanmoins soumettre des demandes à l'OFT en partenariat avec des universités et des entreprises du secteur privé.

Comme il s'agit de contributions à des projets d'innovation, la LSu est applicable (cf. ch. 1.3). Conformément à l'art. 7, let. c et d, LSu, le bénéficiaire de la subvention doit apporter les prestations propres qu'on peut raisonnablement attendre de lui sur la base de sa capacité économique, ou prendre des initiatives dans la mesure de ses propres ressources et épuiser les autres sources possibles de financement. Dans ce contexte, lorsqu'elle étudie un projet, l'autorité doit vérifier si le projet est de nature commerciale (c'est-à-dire si les résultats de la recherche aboutissent à des produits rentables). En outre, elle doit également vérifier l'accomplissement des tâches dans le cadre du projet conformément à l'art. 25, al. 1, LSu.

La procédure/les conditions de recouvrement par la Confédération devraient être réglées au cas par cas entre le bénéficiaire de la subvention et la Confédération dans le cadre d'une convention sur les prestations/d'un contrat/d'une décision.

6.6 Suivi, contrôle qualité et rapports

Les experts superviseurs de l'OFT contrôlent la qualité au niveau des projets. La section Accès au marché assure le suivi au niveau du programme de recherche. Elle évalue si et comment les résultats positifs des projets sont diffusés dans la branche et conduisent à des mesures qui rendent le TRV plus efficace et plus attrayant.

Un rapport sur les activités de recherche dans le domaine de l'innovation en TRV est présenté chaque année à la Direction de l'OFT et au Secrétariat général du DETEC. Les résultats des différents projets de recherche sont publiés sur le site web de l'OFT.

7 Ressources financières

7.1 Ressources financières

Avec un budget annuel de 5 millions de francs, le programme d'encouragement est le principal instrument de financement des projets d'innovation dans le domaine du TRV. Les projets d'innovation soutenus par le programme d'encouragement doivent de préférence être financés à fonds perdus.

Les ressources financières sont prélevées sur le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de TRV. La planification pour la période 2021 à 2024 est la suivante :

- 2021 : 5 millions de francs
- 2022 : 5 millions de francs
- 2023 : 5 millions de francs
- 2024 : 5 millions de francs

7.2 Subsidiarité/ cofinancement

Selon la LSu (art. 7, let. c et d), le bénéficiaire de la subvention doit apporter les contributions propres qu'on peut raisonnablement attendre de lui sur la base de sa capacité économique, ou prendre des initiatives dans la mesure de ses propres ressources et épuiser les sources possibles de financement. Dans le domaine du TRV, où les entreprises ne sont pas autorisées à faire de bénéfices, on peut supposer qu'il n'est pas toujours possible de recourir à des fonds propres (faible capacité économique). Il faut en tenir compte lors de la fixation d'un taux de financement maximal.

Afin de respecter le principe de subsidiarité et d'épuiser les autres sources de financement possibles, la Confédération ne finance généralement qu'une partie du coût total des projets.

Dans des cas exceptionnels, notamment si les coûts résiduels du projet ne peuvent être financés que partiellement par d'autres sources ou pas du tout, et si le projet revêt une grande importance pour le TRV, le programme d'encouragement peut prendre en charge jusqu'à 100 % des coûts du projet.

Toute personne qui demande des prestations au titre de différents actes normatifs pour le même projet doit en informer les autorités participantes. Tout manquement à cette obligation peut entraîner le recouvrement d'aides financières ou d'indemnités perçues de manière injustifiée.

7.3 Priorités

Si la somme des demandes dépasse les fonds disponibles, la priorité sera accordée aux projets ayant obtenu les meilleures évaluations.

8 Références

Conseil fédéral, Objectifs du Conseil fédéral pour la législature 2019–2023, Berne, 2019

[Lien vers le document](#) (consulté le 27.11.2020)

Office fédéral des transports, Stratégie 2019 de l'OFT, Berne, 2019

[Lien vers le document](#) (consulté le 27.11.2020)

Office fédéral des routes et Office fédéral des transports, Concept de recherche Transports et durabilité 2017–2020, Berne, 2016

[Lien vers le document](#) (consulté le 27.11.2020)

Office fédéral des transports, Rapport explicatif sur la réforme du transport régional de voyageurs, 2019

[Lien vers le document](#) (consulté le 27.11.2020)

Office fédéral des transports, Rapport explicatif sur le crédit d'engagement TRV 2022-2025, 2020

[Lien vers le document](#) (consulté le 27.11.2020)