



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

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

**Office fédéral des transports OFT**  
Division Financement

Version du 25 septembre 2024

---

# **Innovation dans le transport public de voyageurs**

## **Programme d'encouragement 2025–2028**

---

Référence : BAV-313.00-13/26/7/2



BAV-D-73B33401/610

Table des matières

<b>Résumé</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Introduction</b> .....	<b>5</b>
1.1 Contexte .....	5
1.2 Champ d'application et délimitation .....	5
1.3 Base juridique .....	6
<b>2 Objectifs du programme</b> .....	<b>7</b>
2.1 Objectifs stratégiques .....	7
2.2 Objectifs d'impact .....	7
<b>3 Domaines prioritaires 2025–2028</b> .....	<b>7</b>
3.1 Technologie des véhicules et installations liées aux véhicules .....	7
3.2 Exploitation et maintenance .....	8
3.3 Concept d'offre .....	8
3.4 Tarification et billetterie.....	8
3.5 Expérience client .....	8
<b>4 Coordination</b> .....	<b>8</b>
<b>5 Définition de l'orientation du programme</b> .....	<b>8</b>
<b>6 Organisation</b> .....	<b>8</b>
6.1 Description des instruments disponibles .....	8
6.2 Organes et rôles .....	9
6.3 Processus d'octroi des subventions .....	9
6.4 Processus d'évaluation des demandes .....	10
6.5 Destinataires du programme d'encouragement .....	10
6.6 Suivi, contrôle qualité et rapports .....	11
<b>7 Ressources financières</b> .....	<b>11</b>
7.1 Ressources financières .....	11
7.2 Subsidiarité / cofinancement .....	11
7.3 Priorités .....	11
<b>8 Références</b> .....	<b>11</b>

## Résumé

### Contexte

Les entreprises de transport (ET) doivent s'adapter en permanence aux nouvelles tendances technologiques et sociologiques en matière de mobilité des personnes. Face à l'inflation et à la pénurie de personnel qualifié, elles doivent constamment chercher de nouvelles idées susceptibles d'accroître leur productivité. Cependant, elles manquent souvent de moyens pour développer ou tester de nouvelles solutions en plus de leurs tâches opérationnelles.

Depuis son lancement en 2020, 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)<sup>1</sup>, ouvre de nouvelles possibilités aux entreprises de transport concessionnaires du TRV en leur offrant un financement spécifique à fonds perdus pour des projets innovants.

La réforme du TRV prévoit d'étendre le programme à l'ensemble des transports publics à partir de 2025. Il est donc renommé « programme d'encouragement de l'innovation dans le transport public de voyageurs ».

### Objectif du programme de recherche

Le programme doit contribuer à renforcer à long terme le rôle central des transports publics (TP) dans le système de mobilité suisse afin de les rendre plus attractifs et d'améliorer leur efficacité économique. Les solutions testées dans le cadre du programme doivent apporter une valeur ajoutée aux ET et/ou aux usagers des TP. Elles doivent contribuer à une utilisation accrue des TP et à une réduction des coûts. Les effets attendus sont par exemple : l'augmentation de la part modale des TP, une meilleure rentabilité ou une augmentation de la part d'autofinancement des TP, une hausse maîtrisée des tarifs.

### 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)<sup>2</sup> et dans celui de l'efficacité énergétique (programme SETP 2050). La loi du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises (LTM)<sup>3</sup> 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)<sup>4</sup> 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

Compte tenu de l'extension du programme à l'ensemble des transports publics, le critère relatif à l'applicabilité du projet au TRV n'est plus approprié et est remplacé par le rapport coût-bénéfice à long terme. L'analyse coût-bénéfice a été introduite dès le lancement du programme en 2020 mais n'était pas un critère de sélection des demandes. Au vu de l'expérience positive des trois dernières années, il semble judicieux de lui accorder plus d'importance et d'introduire le rapport coût-bénéfice comme nouveau critère de qualification.

En résumé, les quatre critères suivants ont été retenus pour le programme 2025-2028 : l'innovation, l'intérêt public, le rapport coût-bénéfice à long terme et la maîtrise des risques. Les critères doivent être remplis de manière cumulative.

---

<sup>1</sup> RS 745.1

<sup>2</sup> RS 742.140

<sup>3</sup> RS 742.41

<sup>4</sup> RS 742.144

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 domaines prioritaires du programme pour la période 2021-24 concernaient la technique du véhicule, l'exploitation et la maintenance, la conception de l'offre, la billetterie et l'expérience client. La consultation des acteurs de la branche a révélé que ces domaines sont toujours d'actualité et correspondent aux tendances constatées dans la branche des transports publics. Ils sont donc maintenus. La numérisation et l'automatisation devraient s'intensifier dans ces domaines.

## 1 Introduction

Il est généralement admis que les transports publics doivent s'adapter en permanence aux nouvelles tendances technologiques et sociologiques en matière de mobilité des personnes. Néanmoins, la majorité des ET manquent souvent de moyens pour développer et tester de nouvelles solutions. Le programme d'encouragement de l'innovation dans les transports publics vise à combler cette lacune en fournissant l'aide financière nécessaire. En outre, une coordination nationale de l'encouragement de l'innovation dans les transports publics doit garantir une utilisation économe des subventions publiques et éviter des doublons dans les projets pilotes. Le présent document constitue la seconde édition du programme d'encouragement de l'innovation dans le transport public de voyageurs (anciennement Programme de soutien à l'innovation dans le TRV) et couvre les années 2025-2028.

### 1.1 Contexte

Depuis son lancement en 2020, le programme a permis de soutenir 12 projets pour un montant d'environ 10 millions de francs (état janvier 2024).

Dans le cadre de la révision totale de l'OITRV qui doit entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2025, le champ d'application du programme sera étendu à l'ensemble des transports publics, notamment au trafic urbain et grandes lignes.

Cette importante adaptation s'inscrit dans la ligne exprimée dans plusieurs documents récemment publiés qui 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 2023–2027, La Suisse crée à l'ère numérique un environnement économique stable, axé sur les objectifs de développement durable, qui favorise l'innovation et la concurrence<sup>5</sup> ;
- la stratégie 2019 et actualisée en 2023 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.

Le programme d'encouragement de l'innovation dans le transport public de voyageurs est clairement mentionné dans le concept de recherche Transport et durabilité 2025–2028 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Bien que le champ du programme soit étendu à l'ensemble des transports publics, son financement continuera d'être assuré par le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations du TRV.

Dans le rapport explicatif concernant le crédit d'engagement pour le TRV pendant la période 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 sous réserve de l'approbation du crédit d'engagement 2026-28 par le Parlement. Le DETEC souhaite pérenniser ce budget annuel.

### 1.2 Champ d'application et délimitation

L'objectif du programme est d'encourager l'innovation dans les transports publics de voyageurs. Il s'agit essentiellement de solutions basées sur la recherche et non la recherche elle-même. En ce sens, le programme soutient des projets pilotes visant à tester des solutions innovantes basées sur des résultats de la recherche. Seules les entreprises concessionnaires dans le transport de voyageurs peuvent déposer une demande de financement. Les projets peuvent toutefois être menés conjointement avec l'industrie et les universités.

---

<sup>5</sup> Objectifs du Conseil fédéral pour la législature 2023-2027, ligne directrice 1, objectif 1

### 1.3 Base juridique

*Art. 6, let. a, de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu)*<sup>6</sup>

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*

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

<sup>2</sup> 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. 31, al. 2, Loi sur le transport de voyageurs (LTV)**, modification du 16 décembre 2022 (Feuille fédérale 2022 3210)

<sup>2</sup> La Confédération peut accorder des aides financières pour les offres visées à l'art. 28, afin de promouvoir l'innovation.

**Art. 2 de l'Ordonnance sur l'indemnisation du transport régional de voyageurs (OITRV)**, projet mis en consultation du 16 août 2023

<sup>1</sup> La présente ordonnance est applicable aux entreprises qui 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 et qui bénéficient d'indemnités ou d'aides financières selon les art. 28 à 31 LTV.

**Art. 56, al.1 et 2 OITRV**, projet mis en consultation du 16 août 2023

<sup>1</sup> Dans le but de promouvoir des innovations, la Confédération peut octroyer des contributions à fonds perdu dans le cadre des crédits alloués.

<sup>2</sup> L'OFT règle les conditions et le processus d'octroi des contributions dans une directive.

**Art. 2., let. b, de la loi du 14 décembre 2012 sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation (LERI)**<sup>7</sup>

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.

---

<sup>6</sup> RS 616.1

<sup>7</sup> RS 420.1

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

Le programme doit contribuer à renforcer à long terme le rôle central des TP dans le système de mobilité suisse en le rendant plus attractif et en améliorant continuellement son efficacité économique. Il doit fournir un soutien coordonné et ciblé à la mise en œuvre de solutions innovantes dans les TP.

Ce programme quadriennal définit notamment les critères d'octroi des subventions ainsi que les domaines prioritaires pour les années 2025-28.

### 2.1 Objectifs stratégiques

Selon la stratégie de l'Office fédéral du développement territorial (ARE)<sup>8</sup>, L'avenir de la mobilité passe par une offre de transport économe en énergie et en espace, capable de répondre à la fois aux exigences économiques et sociales du pays. Pour cela, les différents moyens de transport sont combinés efficacement, en accord avec leurs avantages respectifs. Comme stipulé dans la stratégie de l'OFT de 2019<sup>9</sup>, en tant que mode de transport présentant un avantage du point de vue environnemental, les TP doivent devenir toujours plus attrayants pour les clients, être financés à long terme, être efficaces pour la population, l'économie et l'État et leur exploitation doit être respectueuse de l'environnement, sûre et fiable.

Les projets d'innovation soutenus par le programme doivent contribuer à la consolidation à long terme du rôle des TP dans le réseau de transport suisse en augmentant leur attractivité, leur rentabilité ou leur part d'autofinancement.

### 2.2 Objectifs d'impact

Les résultats des projets d'innovation doivent démontrer une réelle valeur ajoutée pour les ET et/ou les usagers des transports publics. Ils doivent contribuer à augmenter les recettes et/ou réduire les coûts de TP. Les effets attendus sont notamment une augmentation de la part modale des TP, une amélioration de la rentabilité ou de la part d'autofinancement des TP, une hausse maîtrisée des tarifs.

Les conclusions des projets peuvent également servir de base de travail pour faire évoluer la législation et les prescriptions en vigueur.

## 3 Domaines prioritaires 2025–2028

Les domaines prioritaires dans lesquels les projets d'innovation peuvent être soutenus sont décrits ci-dessous 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, système de recharge en énergie, etc. Le programme ne finance pas de projets liés à l'infrastructure ferroviaire.

### 3.2 Exploitation et maintenance

Ce domaine couvre, par exemple, les sujets suivants : numérisation, optimisation des capacités de transport, personnel accompagnant, nettoyage/hygiène, exploitation automatique, entretien et maintenance des véhicules, sécurité des employés et des voyageurs, etc.

<sup>8</sup> <https://www.ave.admin.ch/ave/fr/home/mobilite/strategie-et-planification.html>; consulté le 2.10.2023

<sup>9</sup> [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/das-bav/eine\\_strategie\\_fuerdiezukunftsdesoeffentlichenverkehrs.pdf.download.pdf/une\\_strategie\\_pourlavenirdestransportspubliques.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/das-bav/eine_strategie_fuerdiezukunftsdesoeffentlichenverkehrs.pdf.download.pdf/une_strategie_pourlavenirdestransportspubliques.pdf); consulté le 2.10.2023

### 3.3 Concept d'offre

Ce domaine comprend, par exemple, les sujets suivants : desserte du territoire, horaires, moyens de transport, mobilité multimodale (mmm), plateformes d'échange, mobilité en tant que service (maas) etc.

### 3.4 Tarification et 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 aux passagers avant et après le voyage ainsi que dans le véhicule, services à bord, confort, mise à profit du temps de voyage, transport de bagages, vélos, skis, etc.

## 4 Coordination

Le programme collabore avec les autres programmes de soutien de l'OFT. Une coordination doit notamment être assurée avec le programme d'encouragement de la recherche dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire pour les projets relatifs à la mobilité multimodale, aux plateformes d'échange, à l'impact des chantiers ainsi qu'à la conduite automatisée.

## 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 2025 – 2028 » 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.

Les demandes de soutien de projets d'innovation peuvent être déposées en tout temps. L'OFT peut les approuver sous la forme d'une subvention prélevée sur les fonds du crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations du TRV pour autant que les conditions soient remplies. Il est important de noter qu'il n'existe aucun droit au financement. L'OFT se réserve le droit de rejeter les demandes.

Les projets soutenus doivent bénéficier aux ET. Seuls les projets concernant des nouveaux produits, procédures, processus et prestations qui n'ont pas déjà été testés dans les TP suisses peuvent être soutenus.

Formellement, le programme soutient des projets qui correspondent au moins à l'une des catégories suivantes :

- **Pilote et démonstration** : 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). Cette catégorie inclut également les études de

preuve de concept (PoC<sup>10</sup>).

- **Essais sur le terrain et analyses** : projets visant à tester et à évaluer des technologies, à évaluer des mesures organisationnelles ou à collecter les données nécessaires à ces tâches.

Selon les 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 l'encouragement de l'innovation dans le transport public de voyageurs, l'OFT est organisé comme suit :

- **Mandant du programme** : La direction de l'OFT est le mandant et le responsable de l'ensemble du mandat. Elle définit les principes et les piliers de la mise en œuvre. Le mandant est régulièrement informé des activités en cours et il prend les mesures de gestion et de correction nécessaires. Même s'il a délégué ses pouvoirs de décision au Comité de programme, le mandant conserve son rôle décisif dans l'approbation des contrats avec les participants et les mandataires du programme.
- **Comité de programme (CP)** : le CP compétent pour ce programme est le comité de recherche et d'innovation de l'Office fédéral des transports (FIA). Il représente le mandant auprès de la direction du programme et apporte une vision stratégique. Le CP coordonne les différents programmes de recherche à l'OFT. Il supervise le programme et prépare les décisions de la direction.
- **Le Chef de la division Financement ou la Cheffe de la section Accès au marché** décide d'accepter les demandes soumises en se basant sur les recommandations des experts et les avis des membres du Forschungs- und Innovationsausschuss (FIA). Il fixe le cas échéant le montant de la subvention.
- Un **pool d'experts** composé de spécialistes des différents domaines du TP évalue les demandes de soutien. Les experts sont sélectionnés en fonction du sujet traité.
- **La section Accès au marché** dirige le programme au niveau stratégique et opérationnel.
- **Le bureau d'état-major externe** soutient la section Accès au marché pour les questions administratives et techniques.

## 6.3 Processus d'octroi des subventions

L'octroi de subventions fédérales pour des projets de recherche et d'innovation est régi par la LSu.

## 6.4 Processus d'évaluation des demandes

Quatre critères de qualification doivent être remplis cumulativement : innovation, rapport coût-bénéfice à long terme, intérêt public et maîtrise des risques.

### Innovation

- La solution proposée est-t-elle vraiment innovante ?

### Rapport coût-bénéfice à long terme

- Le rapport coût-bénéfice est-il plausible et favorable en vue d'une utilisation de la solution proposée dans les TP ?

### Intérêt public

---

<sup>10</sup> Proof of concept

- La solution proposée apporte-t-elle une réelle valeur ajoutée aux entreprises de transport et/ou les usagers des TP ?

### **Maîtrise 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 ?

Les experts évaluent les demandes selon les quatre critères en remplissant un questionnaire à choix multiple. Leurs réponses sont ensuite pondérées et agrégées sous forme de scores. Le chef du programme soumet une recommandation au Chef de la division Financement en se basant sur le résultat de l'évaluation des experts et l'avis des membres du FIA.

En principe, les projets d'innovation soutenus par le programme ne doivent pas durer plus de trois ans. À la fin du projet, les résultats sont comparés aux objectifs initiaux. L'analyse coût-bénéfice est également mise à jour en fonction du retour d'expérience.

Les documents et instructions pour soumettre une demande de soutien (formulaire et guide) sont disponibles sur la page internet du programme d'encouragement de l'innovation dans le transport de voyageurs<sup>11</sup>.

## **6.5 Destinataires du programme d'encouragement**

Le programme d'encouragement s'adresse aux entreprises concessionnaires du transport de voyageurs. Elles peuvent soumettre leurs 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 et épuiser les autres sources possibles de financement. En outre, l'autorité compétente doit également vérifier l'accomplissement des tâches dans le cadre du projet conformément à l'art. 25, al. 1, LSu.

Le programme édite un guide qui précise notamment les modalités relatives aux prestations propres des partenaires aux projets.

Les conditions d'octroi des subventions sont définies dans un contrat de droit public entre l'OFT et l'ET porteuse du projet.

## **6.6 Suivi, contrôle qualité et rapports**

Chaque projet est accompagné par un référent chargé de veiller au respect des délais et à la qualité des livrables. La section Accès au marché assure la gestion de l'ensemble du programme.

Les résultats des différents projets de recherche sont publiés dans la base de données ARAMIS qui recense tous les projets de recherche et d'innovation menés ou financés par la Confédération.

# **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 transport public de voyageurs. Les projets d'innovation soutenus par le programme doivent de préférence être financés à fonds perdus.

Les moyens financiers sont prélevés sur le crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations du TRV. La planification du budget pour la période 2025 à 2028 se présente comme suit sous réserve de

---

<sup>11</sup> [www.bav.admin.ch/innovation-trv](http://www.bav.admin.ch/innovation-trv)

l'approbation du budget par le Parlement et d'éventuels réexamens des tâches de la Confédération en général :

- 2025 : 5 millions de francs
- 2026 : 5 millions de francs
- 2027 : 5 millions de francs
- 2028 : 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.

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 les TP, 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 actuelle

[Lien vers le document](#) (consulté le 20.02.2024)

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

[Lien vers le document](#) (consulté le 20.02.2024)

Office fédéral des routes et Office fédéral des transports, Concept de recherche Transports et durabilité 2025–2028, Berne, 2024

[Recherche de l'administration fédérale \(admin.ch\)](#) (document 2025 – 2028 pas encore disponible)

Confédération suisse, Message relatif à une modification de la loi sur le transport de voyageurs 2021

[Lien vers le document](#) (consulté le 02.10.2023)

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

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