Markus Kern / Amanda Schnidrig / Alexander Tichy

ANALYSE DES BASES LÉGALES ET CONCLUSIONS DES GROUPES DE TRAVAIL « PLAN D'ACTION POUR ENCOURAGER DES OFFRES DE MOBILITÉ NOVATRICES ET CLIMATIQUEMENT NEUTRES »

Traduction: Office fédéral des transports (OFT)

Évaluation commandée par l'Office fédéral des transports

Berne, le 31 janvier 2025

Institut für öffentliches Recht
Prof. Dr. iur. Markus Kern
Schanzeneckstrasse 1
Case postale
3444 CH-3001
Berne

+41 31 684 83 77
markus.kern@unibe.ch
www.oefre.unibe.ch

Table des matières

Répertoire des éléments bibliographiques utilisés dans le cadre de la recherche 6

Répertoire des documents et matériaux utilisés dans le cadre de la recherche 7

Répertoire des abréviations 9

A. Point de départ et problématique 1

B. Analyse des bases légales 2

1. Régale du transport de voyageurs 2

1.1 Loi sur le transport de voyageurs 2

1.2 Ordonnance sur le transport de voyageurs 3

1.3 Ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV ; refonte) 4

1.4 Directive sur la rentabilité minimale dans le transport régional de voyageurs (TRV) 4

1.5 Loi sur la durée du travail (LDT) 4

1.6 Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT) 5

1.7 Ordonnance sur les horaires (OH) 5

2. Prescriptions dans le domaine des chemins de fer 5

2.1 Loi sur les chemins de fer (LCdF) 5

2.2 Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF) 6

3. Prescriptions en matière de transport de voyageurs par la route 6

3.1 Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR) 6

3.2 Ordonnance sur les entreprises de transport par route (OEnTR) 6

3.3 Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) 6

3.4 Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2) 7

3.5 Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP) 7

4. Prescriptions générales concernant le transport routier 8

4.1 Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) 8

4.2 Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) 8

4.3 Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) 8

4.4 Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) 8

4.5 Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (OETV 1) 9

4.6 Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC) 9

5. Prescriptions concernant l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées 9

5.1 Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) 9

5.2 Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand) ... 10
5.3 Ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand) ... 10
5.4 Ordonnance sur l'égalité pour les handicapés (OHand) ... 11
6. Prescriptions en matière de protection des données ... 11
6.1 Loi fédérale sur la protection des données (LPD) ... 11
6.2 Ordonnance sur la protection des données (OPDo) ... 11
7. Prescriptions concernant le financement ... 12
7.1 Loi fédérale sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation (LERI) ... 12
7.2 Loi sur les subventions (LSu) ... 12
7.3 Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA) ... 12
7.4 Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin) ... 12
7.5 Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin) ... 12
7.6 Ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) ... 13
8. Prescriptions concernant les incitations fiscales ... 13
8.1 Loi fédérale sur l'impôt fédéral direct (LIFD) ... 13
8.2 Loi fédérale sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes (LHID) ... 13
9. Prescriptions organisationnelles ... 13
9.1 Loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA) ... 13
9.2 Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA) ... 13
9.3 Ordonnance sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Org DETEC) ... 14
10. Prescriptions relatives à la protection du climat ... 14
10.1 Loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCl) ... 14
10.2 Loi du 23 décembre 2011 sur le CO_2 ... 14
11. Autres prescriptions ... 14
11.1 Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT) ... 14
11.2 Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo, projet) ... 14
C. Offres de soutien actuelles ... 16
1. Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) ... 16
2.1 Encouragement de projets pour une mobilité durable dans les entreprises ... 16
2.2 Programme de soutien pour les villes et les communes ... 16
2.3 MOMODU ... 17

2.4 SWEET 17
2.5 Programme pilote et de démonstration 17
2.6 Innovation dans le transport régional de voyageurs (ITPV) 17
2.7 Stratégie énergétique 2050 des transports publics (SETP 2050) 17
2.8 Programme d'encouragement pour le développement durable 18
2.9 Conduite automatisée 18
2.10 Projet-modèle « Développement territorial durable » 18
2.11 Innosuisse 18
2.12 Innotour 18
2.13 Nouvelle politique régionale (NPR) 19
2.14 Fonds de recherche et développement, UTP 19
3. Offres d'information, de mise en réseau et de conseil 19
3.1 Association professionnelle CHACOMO 19
3.2 Agenda 2030 pour la mobilité partagée 19
3.3 Shared Mobility Accelerator 19
3.4 Shared Mobility Booster 20
3.5 Blueprint Shared Micromobility 20
3.6 *Blueprint* Hubs de mobilité et mobilité partagée 20
3.7 Sumo 20
3.8 Mobilservice 20
3.9 *Mobility Management* Suisse 20
3.10 CFF 20
3.11 Schrittmacher.in 20
3.12 Openmobility 21
3.13 Partager les véhicules au lieu de les posséder 21
3.14 Réseau Mobilité et territoire Suisse 21
D. Résultats du groupe de travail 22
1. Encouragement financier 22
2. Information et incitations 22
3. Utilisation des surfaces publiques 23
4. Mise en réseau physique 23
5. Mise en réseau numérique 23
6. Structure tarifaire 23
7. Réduction d'obstacles réglementaires 24
8. Introduction de normes/standards uniformes 24
9. Coordination générale 24
10. Assouplissement du régime des concessions 24

11. Égalité de traitement des formes de mobilité 24
12. Catégorisation 25
13. Prise en compte des aspects liés à la durabilité 25
14. Perception du rôle de modèle de la collectivité 25
15. Recherche adaptée aux besoins 25
16. Remarques récapitulatives 26
E. Esquisse de solutions possibles 28
1. Procédé de sélection 28
2. Approches examinées et non retenues 28
3. Solutions spécifiques proposées 29
3.1 Services d'information supplémentaires 29
3.2 Élaboration d'une perspective /d'une stratégie de mobilité 30
3.3 Adaptation du système de concession 31
3.4 Octroi de règles d'exception pour les offres de mobilité partagée 32
3.5 Introduction de nouvelles normes/standards 33
3.6 Intégration des offres de mobilité partagée dans l'information à la clientèle des transports publics 33
3.7 Intégration des offres de mobilité partagée dans la distribution et la structure tarifaire des TP 34
3.8 Assouplissement des prescriptions de financement des projets d'agglomération 34
3.9 Financement par le biais des conventions sur les prestations selon l'art. 51 LCdF 35
3.10 Ancrage institutionnel dans l'administration fédérale 36
3.11 Rôle exemplaire des pouvoirs publics 37

Répertoire des éléments bibliographiques utilisés dans le cadre de la recherche

FRÜH ALFRED/BRAUN BINDER NADJA/SCHIBLI ROBERT, *Data Governance für Smart Mobility aus rechtlicher Perspektive*, sui generis 2022, p. 15 ss.

FRÜH ALFRED/SCHIBLI ROBERT/BRAUN BINDER NADJA, *Mobility-as-a-Service*, AJP 2023, p. 39 ss.

HEPP MARCEL/STÜCKELBERGER UELI, *Die Konzession im Strassenverkehr, in: Schaffhauser René, Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht*, Berne 2011.

HOCHSTRASSER MICHAEL, *Der Beförderungsvertrag. Die Beförderung von Personen und Gütern nach schweizerischem Recht und im Vergleich mit ausgewählten internationalen Übereinkommen*, Habil. Zurich 2015.

IMHOF SEBASTIAN et al., *Integration von On-demand Verkehren in das Gesamtverkehrssystem Schweiz: Regulatorische Hindernisse und Lösungsansätze, in: Schweizer Jahrbuch für Verkehr 2021*, Saint Gall 2021.

KIENER REGINA/KÄLIN WALTER/WYTTENBACH JUDITH, *Grundrechte*, 4e édition, Berne 2024.

SCHREIBER MARKUS, *Mobilität und Gesellschaft/E-Mobility in der Schweiz: Zur rechtlichen Förderung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, in:* Bernet Stephanie/Gertsch Gabriel/Harasgama Rehana/Schister Roman (Hrsg.), Mobilität – Mobilité – Mobility, *Recht der mobilen Gesellschaft*, Zurich/Saint Gall 2015.

TSCHANNEN PIERRE/MÜLLER MARKUS/KERN MARKUS, *Allgemeines Verwaltungsrecht*, 5e édition, Berne 2022.

Répertoire des documents et matériaux utilisés dans le cadre de la recherche

Rapport du Conseil fédéral du 11 janvier 2017 sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique.

Rapport du Conseil fédéral de mars 2023 sur l'accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap.

Rapport du Conseil fédéral du 4 septembre 2024 en réponse au postulat 22.3638 Michel du 15.06.2022 « Développer les interfaces multimodales et les infrastructures cyclables en milieu rural ».

Rapport sur les résultats de la consultation concernant les modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs / Révision totale de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV), 2024.

Message du 23 février 2005 sur la réforme des chemins de fer 2, FF **2005** 2269.

Message du 11 décembre 2000 relatif à l'initiative populaire fédérale « Droits égaux pour les personnes handicapées » et à un projet de loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, FF **2001** 1605.

Office fédéral de la justice, *Erläuterungen zur Behindertengleichstellungsverordnung (BehiV)*, novembre 2003 (en allemand uniquement).

Office fédéral du développement territorial ARE, Maîtrise du trafic dans les agglomérations. Exploiter les atouts de chaque mode de transport, novembre 2021 (état avril 2023).

Office fédéral des routes, Aires de circulation destinées à la mobilité douce, rapport explicatif du 28 juin 2023 relatif à l'ouverture de la consultation.

Office fédéral des transports, rapport explicatif relatif à l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand ; RS *151.34*), état au 1er juillet 2024.

Office fédéral des transports, rapport explicatif concernant les modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs/ révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV), 2024.

Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023.

Office fédéral des transports, *Regulationen, Unterstützungen, Vernetzung: Stand heute. Bestehende und geplante (regulatorische) Grundlagen, Unterstützungen für Projekte und In- formations-/Beratungsangebote rund um «Shared Mobility und deren Vernetzung mit dem Langsamverkehr und klassischen* öV» vom 5. Juli 2024.

Office fédéral des transports, points essentiels pour déterminer l'obligation d'obtenir une concession ou une autorisation cantonale selon la loi sur le transport de voyageurs

Suisseénergie, *Shared Mobility Agenda 2030*. Rapport de synthèse, juin 2022.

Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz, rapport du groupe d'accompagnement On-demand, mai 2021 (document en allemand uniquement).

L'académie de la mobilité du TCS (édit.), *Blueprint* Hubs de mobilité et mobilité partagée. Pour la planification et la conception d'interfaces intermodales et de zones de mobilité partagée.

L'académie de la mobilité du TCS (édit.), *Blueprint Shared Micromobility*. Pour l'intégration du partage de trottinettes et vélos électriques en *free-floating* dans le transport urbain, août 2023.

PÄRLI KURT, expertise « *Arbeits- und sozialversicherungsrechtliche Fragen bei Uber Taxi-fahrer/innen* » du 10 juillet 2016 (en allemand uniquement).

Potenzialanalyse multimodale Mobilität, Verlagerungswirkungen, Erhöhung des Fahrzeugbesetzungsgrades sowie Reduktion Organisationsaufwand für Reisende im ÖV bis 2030, rapport à l'attention de l'Office fédéral des transports (OFT) (en allemand uniquement).

Union des transports publics, Interfaces de transports : guide de planification pour les acteurs locaux, Tome 1 : Bases, approches et méthodes ; Tome 2 : exemples, Berne Août 2023.

Sources sur Internet : tous les liens utilisés dans le cadre de ce travail ont été vérifiés pour la dernière fois le 8 janvier 2025.

Répertoire des abréviations

Al.	Alinéa
AETR	Accord européen du 1er juillet 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (RS *0.822.725.22*)
AG	Argovie
PJA	Pratique juridique actuelle
ARE	Office fédéral du développement territorial
LTr	Loi du 13 mars 1964 sur le travail (RS *822.11*)
OITRV	Ordonnance du 16 octobre 2024 sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (RS *745.16*)
Art.	Article
OTR 1	Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (RS *822.221*)
OTR 2	Ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (RS *822.222*)
OFROU	Office fédéral des routes
LDT	Loi du 8 octobre 1971 sur la durée du travail (RS *822.21*)
OLDT	Ordonnance du 29 aout 2018 relative à la loi sur la durée du travail (RS *822.211*)
OFT	Office fédéral des transports
FF	Feuille fédérale de la Confédération suisse
LHand	Loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (RS *151.3*)
OHand	Ordonnance du 19 mars 2003 sur l'égalité pour les handicapés (RS *151.31*)
VaCO	Villes et agglomérations ayant droit aux contributions
OFEN	Office fédéral de l'énergie
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire

LFIF	Loi du 21 juin 2013 sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (RS *742.140*)
TPV	Transport professionnel de voyageurs
Cst.	Constitution fédérale de la Confédération suisse
CHACOMO	*Swiss Alliance for Collaborative Mobility*
CO_2	Dioxyde de carbone
Loi sur le CO_2	Loi du 23 décembre 2011 sur le CO_2 (RS *641.71*)
OACP	Ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des chauffeurs (RS *741.521*)
LIFD	Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'impôt fédéral direct (RS *642.11*)
LPD	Loi fédérale du 25 septembre 2020 sur la protection des données (RS *235.1*)
OPDo	Ordonnance du 31 août 2022 sur la protection des données (RS *235.11*)
LCdF	Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS *742.101*)
SETP 2050	Stratégie énergétique 2050 des transports publics
et al.	*et alii*
etc.	*et cetera*
ss	suivants
LERI	Loi fédérale du 14 décembre 2012 sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation (RS *420.1*)
OH	Ordonnance du 20 décembre 2024 sur les horaires (RS *745.13*)
AG	Abonnement général
Habil.	Habilitation à diriger des recherches
Éd.	Éditeur
Chap.	Chapitre

LCl	Loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (RS *814.310*)
OCPF	Ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (RS *742.120*)
let.	lettre
LUMin	Loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (RS *725.116.2*)
OUMin	Ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (RS *725.116.21*)
TIM	Trafic individuel motorisé
IDM	Infrastructure de données sur la mobilité
LIDMo	Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (projet)
MOMODU	Modèles de mobilité durable
LFORTA	Loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (RS *725.13*)
NPR	Nouvelle politique régionale
TP	Transports publics
Org DETEC	Ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (RS *172.217.1*)
OPTA	Ordonnance du 20 décembre 2019 du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (RS *725.116.214*)
LTV	Loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (RS *745.1*)
Dir. PTA	Directives concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération
LAT	Loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (RS 700)
TRV	Transport régional de voyageurs
Dir. TRV	Directive sur la rentabilité minimale dans le trafic régional de voyageurs
RUMBA	Gestion des ressources et management environnemental de l'administration fédérale
LOGA	Loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (RS *172.010*)
OLOGA	Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (RS *172.010.1*)

p.	Page(s)
CFF	Chemins de fer fédéraux
SECO	Secrétariat d'État à l'économie
RS	Recueil systématique du droit fédéral
OSR	Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS *741.21*)
LHID	Loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes (RS *642.14*)
LEnTR	Loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (RS *744.10*)
OEnTR	Ordonnance du 2 septembre 2015 sur les entreprises de transport par route (RS *744.103*)
LSu	Loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (RS *616.1*)
LCR	Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01)
SWEET	*Swiss Energy Research for the Energy Transition*
OETV 1	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (RS *741.412*)
TCS	Touring Club Suisse
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OETHand	Ordonnance du 23 mars 2016 du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (RS *151.342*)
OTHand	Ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (RS *151.34*)
cf.	*confer*
UTP	Union des transports publics
OTV	Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (RS 745.11)
OCR	Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (RS *741.11*)

OETV	Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS *741.41*)
OAC	Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (RS *741.51*)
Par ex.	Par exemple
ZHAW	Haute école des sciences appliquées de Zurich

A. Point de départ et problématique

Contexte :
La motion 22.3632 Schaffner « Plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres » charge le Conseil fédéral de mettre au point un plan d'action. Celui-ci doit supprimer les obstacles réglementaires pour laisser place à de nouvelles offres de mobilité climatiquement neutres et présenter des options permettant d'encourager la mise en réseau des nouvelles offres de mobilité. Le processus d'élaboration du plan d'action s'est d'abord appuyé sur un groupe de travail dont l'objectif était d'analyser la situation actuelle, les obstacles juridiques et les adaptations potentielles du cadre légal.

Terminologie :
Les offres de mobilité partagée examinées présentement désignent des formes de mobilité utilisées en commun ou partagées. L'utilisation commune peut concerner le véhicule (autopartage, vélopartage etc.) et/ou le trajet (covoiturage ou conavettage)[1].

D'après la présente étude, la mise en réseau physique des offres de mobilité fait référence à la possibilité de regrouper différentes formes de mobilité ou prestations de différents prestataires de services de mobilité au sein d'une chaîne de transport.

La mise en réseau numérique d'offres de mobilité désigne l'intégration des indications et des informations concernant les prestations de différents prestataires par le biais de plates-formes ou d'applications d'information uniformes ou interconnectées.

Objet :
Dans ce contexte, la présente étude analyse les questions suivantes :

- Recensement systématique et présentation des réponses des membres du groupe de travail, classées selon les critères suivants : lacunes/obstacles réglementaires, encouragement de la mise en réseau, possibilités de soutien (financier) actuelles.
- Compilation complète des bases légales au niveau fédéral en rapport direct avec la mobilité partagée pour les projets-pilotes et les offres régulières ainsi qu'avec la mise en réseau physique de ces (nouvelles) offres de mobilité et la mobilité douce.
- Juxtaposition des lacunes/obstacles (juridiques) mentionnés par le groupe de travail avec la situation actuelle et élaboration d'une vue d'ensemble des lacunes réelles.
- Bilan concernant les obstacles/lacunes et les possibilités de soutien ainsi qu'une proposition pour gérer ces divergences entre la situation effective et la situation prévisionnelle (par ex. adaptations de lois, guides, recommandations d'action etc.)

Le recensement et la catégorisation des réponses des membres du groupe de travail figurent dans un tableau annexé au présent rapport, qui comprend une récapitulation des bases juridiques ad hoc au niveau fédéral (B.), une vue d'ensemble des offres de soutien actuelles dans le domaine de la mobilité partagée (C.), une juxtaposition thématique des réponses du groupe de travail afin d'identifier les éventuelles lacunes et obstacles juridiques (D.) et, sur la base de ces présentations, une esquisse des solutions potentielles (E.).

[1] Voir globalement : OFT, Bases pour la phase d'analyse, « Plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres » du 5 juillet 2024, p. 3.

B. Analyse des bases légales

1. Régale du transport de voyageurs

1.1 Loi sur le transport de voyageurs

L'objet de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV ; RS *745.1*) porte sur la régale du transport de voyageurs (art. 1, al. 1, LTV). Selon l'art. 4 LTV, ladite régale englobe le droit exclusif de la Confédération d'assurer le transport régulier et professionnel de voyageurs. Les courses qui ne sont pas effectuées de manière régulière et/ou professionnelle ne sont pas soumises à la régale ni à la LTV (art. 1, al. 2, LTV). Par conséquent, ces courses ne nécessitent pas de concession cantonale ni d'autorisation cantonale au sens de la LTV.

Pour savoir si une offre liée à de la mobilité partagée relève de la régale sur le transport de voyageurs et donc de la LTV, il s'agit d'évaluer individuellement chaque offre et non pas chaque entreprise. Les dispositions s'appliquent en principe également aux projets-pilotes et il est possible d'envisager des exceptions et/ou des adaptations spécifiques au cas par cas, après concertation[2].

La LTV règle notamment la question des offres de transport de voyageurs qui requièrent une concession fédérale et celles qui nécessitent une autorisation cantonale. La loi comprend les conditions fondamentales de l'octroi, du retrait et de la révocation de concessions et d'autorisations (art. 9 ss LTV), les obligations fondamentales des entreprises (art. 12 ss LTV) ainsi que l'indemnisation des coûts non couverts de l'offre de prestations commandée (art. 28 LTV).

Conformément à l'art. 7, al. 2, LTV et à l'art. 7 de l'ordonnance associée (OTV), les offres de prestation de moindre importance comme les transports d'écoliers et de travailleurs ou le service conditionnel sans fonction de desserte nécessitent une autorisation cantonale. Bien qu'une telle autorisation ne confère pas les mêmes droits qu'une concession, son octroi entraîne également moins d'obligations[3]. Les cantons sont compétents non seulement pour ces offres de prestations de moindre importance, mais aussi pour les offres non couvertes par la régale du transport de voyageurs, soit parce que celles-ci ne sont pas régulières ou professionnelles, soit parce qu'elles y sont explicitement soustraites par l'OTV (art. 5 LTV et art. 8 OTV, par ex. les services de taxi)[4].

L'art. 16 LTV régit le service direct. Selon l'al. 1, pour le transport longues distances, le transport régional ainsi que le transport local, les entreprises offrent en règle générale un seul contrat de transport au voyageur qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises. Si le besoin en est avéré, elles sont tenues de proposer un service direct pour le transport longues distances et le transport régional. L'art. 56 OTV apporte des précisions à l'art. 16 LTV concernant le service direct en trafic relevant de la concession. Les dispositions relatives au service direct sont éventuellement pertinentes en vue d'adaptations légales requises concernant l'ouverture et la liaison des réseaux de mobilité partagée.

La révision de la LTV au 1er janvier 2025 et son adaptation aux besoins actuels ont abouti à des modifications visant notamment à clarifier les responsabilités et à rendre les processus plus efficients dans le transport régional de voyageurs (TRV). Les modifications de la LTV ont entrainé plusieurs adaptations d'ordonnances qui sont également entrées en vigueur au 1er janvier 2025[5].

---

[2] Voir spécifiquement pour les offres de transport à la demande dans le cadre des offres de mobilité partagée : OFT, guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 3

[3] Message du 23 février 2005 sur la réforme des chemins de fer, FF **2005** 2269 ss, 2340.

[4] Voir à ce sujet également OFT, guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 4.2.

[5] https://www.news.admin.ch/fr/nsb?id=102807

L'OFT prévoit en outre qu'à l'avenir, les offres de transport à la demande ne seront plus soumises à la régale du transport de voyageurs, indépendamment de la taille du véhicule. Ces types d'offres ne seraient soumises au régime de la concession que si elles sont commandées par la Confédération et/ou les cantons au sens de l'art. 28 LTV[6].

1.2 Ordonnance sur le transport de voyageurs

L'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV ; RS *745.11*) régit conformément à l'art. 1 OTV l'octroi de concessions et d'autorisations (let. a), les dérogations à la régale du transport des voyageurs (let. b) et les modalités des contrats de transport pour le transport régulier et professionnel (let. c). Les offres de transport de voyageurs régulières et professionnelles nécessitent en principe une concession si elles ont une fonction de desserte (art. 6 OTV) et si elles ne sont pas explicitement soustraites à la régale du transport des voyageurs (art. 8 OTV).

Dans le cadre de la réforme du TRV et de la présentation des comptes, l'OTV a été révisée au 1er janvier 2025, en plus de la LTV[7]. Selon l'art. 5, al. 1, OTV révisée, une ligne a une fonction de desserte lorsqu'elle sert à la desserte générale ou à la desserte capillaire d'une localité. Les offres dont la destination se situe en dehors des agglomérations et qui servent principalement à des fins touristiques n'ont pas de fonction de desserte. Étant donné que les offres de transport à la demande sont souvent fournies dans des agglomérations, la fonction de desserte et donc l'obligation d'obtenir une concession doivent en principe être reconnues[8].

Les offres professionnelles régulières ne sont pas soumises à la régale du transport de voyageurs ni donc à la LTV si l'une des exceptions concrétisées dans l'art. 8 OTV s'applique. L'art. 8, al. 1, let. a, OTV, qui soustrait les offres proposant des courses avec des véhicules permettant de transporter neuf personnes au maximum, conducteur compris, est particulièrement important à cet égard. Vu que les taxis ne peuvent généralement pas transporter plus de neuf personnes, les exceptions selon l'art. 8, al. 1, let. a, OTV s'appliquent également à ces types de transport professionnels et souvent réguliers[9].

En outre, les offres qui relèvent aujourd'hui globalement de la régale du transport de voyageurs au sens de l'art. 8, al. 1, let. b, OTV peuvent être proposées pendant 14 jours consécutifs au plus pendant une année sans qu'une concession ou une autorisation soit nécessaire. L'OFT prévoit d'augmenter cette durée maximale des projets-pilotes à 90 jours[10].

Afin d'empêcher le contournement d'une obligation d'obtenir une concession ou une autorisation, une offre peut être soumise à la régale du transport de voyageurs même en cas d'exception au sens de l'art. 8 OTV. À cette fin, l'OFT examine au cas par cas si les courses sont comparables, en ce qui concerne leur fonctionnalité et leur capacité, aux courses ou aux chaînes de courses préexistantes du service de ligne et si elles s'adressent aux utilisateurs de ces dernières (art. 8, al. 2 et 3, OTV)[11].

L'art. 10 OTV régit les concessions territoriales. Celles-ci pourraient s'avérer pertinentes dans le contexte de la mobilité partagée, dans la mesure où l'on examinerait une flexibilisation de ces concessions en faveur des offres de mobilité partagée. Concrètement, il s'agirait d'adapter l'art. 10, al. 2, OTV afin de permettre une dérogation à l'octroi d'une position de monopole pour les concessions territoriales.

[6] Régulations, soutiens, mise en réseau : état actuel, ch. 2.2.2.
[7] Révision de la loi sur le transport de voyageurs et de diverses ordonnances
[8] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 4.2.1 et 4.2.2.
[9] HOCHSTRASSER, Rn. 48.
[10] Régulations, soutiens, mise en réseau : état actuel, ch. 2.2.1.
[11] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 4.2.3.

1.3 Ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV ; refonte)

Dans le cadre de la réforme du TRV et de la présentation des comptes, l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs a été totalement révisée au 1er janvier 2025[12] et renommée « Ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs » (OITRV ; RS *745.16*)[13]. Dans le cadre de la refonte de l'OITRV, les dispositions qui demeuraient pertinentes ont été reprises et le champ d'application de l'OITRV élargi[14].

L'OITRV régit notamment l'indemnisation des coûts non couverts des offres de prestations du TRV que la Confédération et les cantons commandent conjointement (art. 1, let. a, OITRV). On entend par transport régional de voyageurs, le transport de voyageurs à l'intérieur d'une région, y compris la desserte générale de localités visée à l'art. 5, al. 3, OTV, ainsi que le transport de voyageurs entre une région et des régions voisines, même étrangères.

Conformément à l'art. 3 OITRV, la Confédération et les cantons peuvent soutenir financièrement des entreprises transport qui réalisent des offres de mobilité en vertu d'une concession telle que visée à l'art. 6 LTV, d'une autorisation telle que visée à l'art. 8 LTV ou d'une convention internationale, dans le cadre du service de ligne, du service conditionnel ou de courses assimilables au service de ligne. Conformément à l'art. 28, al. 2, LTV, la Confédération ne participe cependant ni à au financement d'offres de prestations de transport local ni à celui d'offres de prestations sans fonction de desserte. Ces offres de mobilité peuvent toutefois être commandées et financées par les cantons ou les communes, dont il s'agit de prendre en compte les réglementations[15].

La Confédération et les cantons peuvent commander et cofinancer des offres de mobilité à encourager s'il s'agit d'une offre du TRV et si les conditions d'indemnisation prévues à l'art. 29 LTV et à l'art. 7 OITRV sont remplies. L'étendue de l'offre commandée est déterminée par l'art. 8 OITRV, la demande étant particulièrement déterminante (art. 8, al. 1, OITRV). Il n'y a pas de droit à une commande (art. 39 OITRV).

1.4 Directive sur la rentabilité minimale dans le transport régional de voyageurs (TRV)

La directive sur la rentabilité minimale dans le transport régional de voyageurs (TRV) se base sur l'art. 7, al. 2, de l'OITRV révisée et vise à fixer les conditions de rentabilité minimale dans le TRV. Elle s'applique à toutes les lignes du TRV commandées conjointement par la Confédération et les cantons en vertu de l'art. 28, al. 1, LTV. Elle règle les conditions et le contrôle de la rentabilité minimale des offres.

1.5 Loi sur la durée du travail (LDT)

La loi du 8 octobre 1971 sur la durée du travail (LDT ; RS *822.21*) est une loi spéciale qui tient compte de la nécessité d'une réglementation spécifique dans le domaine des transports publics (TP) afin de garantir une exploitation sûre et efficiente ainsi que la protection des collaborateurs[16].

Conformément à l'art. 1, al. 1, LDT, la loi sur la durée du travail s'applique aux offres de transport de voyageurs soumises à concession en vertu de la LTV. Pour les entreprises qui, *outre* un

[12] https://www.news.admin.ch/fr/nsb?id=102807
[13] Rapport explicatif concernant les modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs / révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV), ch. 1 et 2.1
[14] Rapport explicatif concernant les modifications d'ordonnances relatives à la révision de la loi sur le transport de voyageurs / révision totale de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV), ch. 2.1
[15] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 5.5
[16] https://www.bav.admin.ch/fr/loi-sur-la-duree-du-travail

transport de voyageurs concessionnaire, proposent également à titre professionnel des transports en dehors de la régale du transport de voyageurs, les limites de l'OTR 2 s'appliquent à l'ensemble de leur activité (art. 4, al. 4, OTR 2)[17]. En revanche, si une entreprise propose *exclusivement* des services de transport de voyageurs soumis à autorisation cantonale au sens de la LTV ou des transports professionnels en dehors de ladite régale, elle n'entre pas dans le champ d'application de la LDT. Dans ce cas, il s'agit de prendre en compte les prescriptions cantonales en matière de temps de travail[18].

La LDT régit notamment les temps de travail et de repos (art. 3 ss), l'hygiène, la prévention des accidents ainsi que la protection spéciale des jeunes travailleurs et des femmes dans le domaine des TP (art. 15 ss). Étant donné que les différentes formes de mobilité collective varient considérablement, les temps de travail autorisés varient également en fonction de l'offre et d'autres dispositions légales s'appliquent. En outre, il convient de respecter les éventuelles prescriptions cantonales dérogatoires[19].

1.6 Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail (OLDT)

L'ordonnance du 29 août 2018 relative à la loi sur la durée du travail (OLDT ; RS *822.211*) se base sur la LDT et concrétise cette dernière au niveau de l'ordonnance.

L'OLDT dispose notamment que les entreprises sont soumises à la LDT et à l'OLDT pour toutes leurs offres si, *outre* le transport de voyageurs soumis à concession, elles proposent également des transports de voyageurs soumis à autorisation cantonale au sens de la régale du transport de voyageurs (art. 1, al. 1, let. c, OLDT).

1.7 Ordonnance sur les horaires (OH)

Les entreprises qui disposent d'une concession selon l'art. 6 LTV sont tenues d'établir des horaires. Cette obligation est concrétisée dans l'ordonnance sur les horaires (OH ; RS *745.13*).

Sont soumises à l'OH, outre les entreprises titulaires d'une concession (art. 1, al. 1, let. a, OH), les entreprises qui se soumettent volontairement à l'OH (art. 1, al. 1, let. b, OH). Conformément à l'art. 1, al. 2, OH, l'OFT peut, pour les offres qui ne sont pas accessibles à tous, accorder aux entreprises des dérogations à l'obligation d'établir et de publier les horaires.

Conformément à l'art. 2, al. 1, OH, l'horaire fixe l'offre de transports publics contraignante et coordonnée pour toute la Suisse pour une période déterminée (période d'horaire). Dans le cas du service de ligne à la demande, l'obligation d'établir des horaires impose la publication des heures d'exploitation, du tracé des lignes et des canaux de réservation disponibles. Dans le cas d'une desserte capillaire à la demande, outre les horaires d'exploitation et les canaux de réservation disponibles, il faut également publier la zone desservie[20].

2. Prescriptions dans le domaine des chemins de fer

2.1 Loi sur les chemins de fer (LCdF)

La loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS *742.101*) régit les tâches d'ordre supérieur liées au transport ferroviaire ou à l'ensemble des transports publics (tâches systémiques) que l'OFT peut confier à des gestionnaires d'infrastructure ou à des tiers (art. 37, al. 1). L'intégration des offres de mobilité partagée dans les informations destinées aux clients

[17] Concernant l'OTR 2, voir ch. 3.4

[18] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 5.3.2, voir ch. 1.6 concernant l'OLDT.

[19] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 5.3.2.

[20] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 6.2 (obligation d'établir des horaires)

des transports publics pourrait être réalisée via la tâche systémique correspondante.

L'art. 51 régit les conventions sur les prestations passées entre la Confédération (représentée par l'OFT) et les entreprises de transport. Les indemnités découlant des conventions pourraient également être élargies à des installations et à des équipements destinés à la mobilité partagée.

L'art. 62 LCdF normalise la délimitation de l'infrastructure ferroviaire. Les installations et équipements destinés à la mobilité partagée ou, plus généralement, les infrastructures de transport situées à proximité des gares ne sont pas expressément mentionnées. La question des entreprises accessoires, qui le cas échéant pourraient jouer un rôle pour des équipements destinés à la mobilité partagée est réglée à l'art. 39 ainsi qu'à l'art. 62, al. 2, let. d, LCdF.

2.2 Ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)

L'ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS *742.120*) fixe les principes du financement à l'art. 20 ss. Le financement porte notamment sur les constructions, installations et équipements visés à l'art. 62, al. 1, LCdF.

3. Prescriptions en matière de transport de voyageurs par la route.

3.1 Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR)

La loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR ; RS *744.10*) régit l'autorisation d'admission (dite licence) pour les entreprises de transport de voyageurs par route ainsi que les conditions de son octroi. La licence est une condition fondamentale pour pourvoir exercer une activité d'entreprise de transport par route dans le domaine du transport de voyageurs (art. 3, al. 1, LEnTR). Conformément à l'art. 3, al. 3, LEnTR, chaque véhicule de l'entreprise doit être muni d'une copie certifiée de la licence.

Conformément à l'art. 2, let. a, de l'ancienne version de la LEnTR, on entend par entreprise de transport de voyageurs par route : « toute entreprise qui transporte, à titre professionnel, des voyageurs au moyen de véhicules automobiles et offre ses services au public en général ou à certaines catégories d'usagers, les véhicules automobiles utilisés étant appropriés et destinés par leur conception et leur équipement au transport du conducteur et de plus de huit personnes. » Le transport exclusif de voyageurs au moyen de véhicules automobiles à des fins non professionnelles et le transport de ses propres employés par une entreprise ne relevant pas du secteur des transports n'est pas couvert par l'art. 2, let. a, LEnTR.

Toutefois, conformément à l'art. 1, al. 2, LEnTR, l'obligation d'obtenir une concession ou une autorisation cantonale et le droit qui en découle de transporter des voyageurs régulièrement et à titre professionnel, octroyé en vertu des art. 6 à 8 de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs, restent réservés.

3.2 Ordonnance sur les entreprises de transport par route (OEnTR)

La LEnTR est complétée par l'ordonnance du 2 septembre 2015 sur les entreprises de transport par route (OEnTR ; RS *744.103*). Conformément à l'art. 1, al. 1, l'OenTR régit l'octroi de licence d'entreprise de transport par route (art. 2 ss), l'octroi du certificat de capacité attestant la capacité professionnelle en tant que responsable d'une entreprise de transport par route (art. 6 ss) ainsi que l'exigence et l'octroi de l'attestation de conducteur (art. 8 ss).

3.3 Ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1)

L'Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS *822.221*) réglemente la durée du travail, de la conduite et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles ;

elle régit également les contrôles auxquels ils sont soumis ainsi que les obligations des employeurs (art. 1, al. 1, OTR 1)[21]

Pour les offres de transport à la demande en dehors de la régale du transport de voyageurs, qui sont effectuées avec des véhicules de plus de 17 places, conducteur compris, les dispositions de l'OTR 1 s'appliquent en principe aux conducteurs (art. 3, al. 1, let. b, et art. 4, al. 2, let. a, OTR 1). Il convient notamment de respecter la durée maximale autorisée des temps de conduite et de travail des conducteurs (art. 5 et 6) ainsi que la durée minimale des pauses (art. 8) et des temps de repos (art. 9 et 11). Lorsque l'OTR 1 ne contient aucune disposition spécifique, la loi du 13 mars 1964 sur le travail (LTr ; RS *822.11*) s'applique conformément à l'art. 71, let. a, LTr.

3.4 Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2)

L'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2 ; RS *822.222*) réglemente la durée du travail, de la conduite et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles affectés au transport de personnes, qui ne sont pas soumis à l'OTR 1, elle régit également les contrôles auxquels ils sont soumis, ainsi que les obligations de leurs employeurs (art. 1, al. 1, OTR 2).

Il conviendra régulièrement de qualifier les offres de transport à la demande de transport professionnel de personnes au sens de l'art. 3, al. 1bis, OTR 2. Dès lors que les véhicules utilisés à cette fin, conducteur compris, ne disposent pas de plus de 17 places (et que l'OTR 1 n'est donc pas applicable), les offres relèvent en principe de l'OTR 2[22]. Par ailleurs, sont également considérés comme transports professionnels de personnes les transports de personnes effectués au moyen de véhicules de location avec chauffeur conformément à l'art. 3, al. 1ter, OTR 2.

L'OTR 2 régit notamment la durée maximale du travail des conducteurs (art. 5 ss), la durée minimale des pauses (art. 8) et des temps de repos (art. 9 ss) ainsi que d'autres obligations de l'employeur (art. 17 ss). En l'absence de réglementations spécifiques, la LTr s'applique (art. 71, let. a, LTr).

3.5 Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP)

L'ordonnance du 15 juin 2007 réglant l'admission des chauffeurs (OACP ; RS *741.521*) « règle l'admission des conducteurs au transport de personnes et de marchandises par la route, leur formation continue ainsi que les exigences que doivent remplir les centres de formation continue » à l'art. 1.

Quiconque veut transporter des personnes avec des véhicules automobiles de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1 (véhicules ayant plus de huit places, outre le siège du conducteur)[23] doit être titulaire du certificat de capacité pour le transport de personnes, conformément à l'art. 2, OACP. L'art. 3 OACP prévoit de nombreuses exceptions à ce principe, par exemple pour les transports non commerciaux de personnes (art. 3, let. a, OACP) ou pour les transports affectés exclusivement à l'intérieur d'une entreprise (art. 3, let. h, OACP).

[21] Il est probable que l'OTR 1 et 2, soient adaptées en raison des motions suivantes : motion 16.3066 Nantermod du 9 mars 2016 « Taxis, VTC et Uber. Pour une concurrence plus loyale » ; motion 16.3068 Derder du 9 mars 2016 « Adapter la loi sur la circulation routière aux nouvelles offres » : voir à ce sujet le rapport du Conseil fédéral sur les principales conditions-cadre pour l'économie numérique, ch. 5.3.1.

[22] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 4.2.3.

[23] Les catégories de permis sont réglées à l'art. 3 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière, (OAC ; RS *741.51*)

L'OACP régit notamment les conditions d'obtention et la délivrance des certificats de capacité (art. 6 ss), les examens (art. 10 ss) et la formation continue obligatoire (art. 16 ss). En outre, l'art. 25 OACP prévoit une disposition pénale en cas de transport de personnes sans le certificat de capacité requis.

4. Prescriptions générales concernant le transport routier

4.1 Loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS *741.01*) contient notamment des dispositions relatives à l'homologation des véhicules et aux dérogations au sens de l'art. 106, al. 5, LCR. En vertu de cet article, le Conseil fédéral peut prendre provisoirement les mesures nécessaires que commandent les progrès techniques dans le domaine de la circulation routière. Cela pourrait s'avérer pertinent en lien avec certains types de mobilités partagées (par ex. pour des courses avec des véhicules automatisés).

En vertu de l'art. 57, al. 5, let. b, LCR, le Conseil fédéral peut prescrire le port de casques protecteurs dans le cadre de certaines formes de mobilité (voir. art. 3*b* OCR, paragraphe suivant).

4.2 Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)

L'art. 3*b,* al. 1, de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS *741.11*) prescrit le port du casque aux conducteurs et passagers de motocycles, avec ou sans side-car, et de quadricycles légers, de quadricycles et de tricycles à moteur ainsi qu'aux conducteurs de cyclomoteurs. La disposition contient des règles d'exception (al. 2), qui pourraient être adaptées en ce qui concerne les offres de mobilité partagée afin de tenir compte de l'allègement proposé par le groupe de travail pour les prestataires.

4.3 Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

L'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS *741.21*) contient des dispositions spécifiques en matière de covoiturage. Il serait possible de prévoir différentes facilités pour les covoiturages, notamment l'utilisation des voies réservées aux bus (art. 65, al. 15 en relation avec l'art. 34, al. 1 et art. 74*b* OSR) ainsi que des places de parc spéciales (art. 65, al. 16 en relation avec l'art. 79, al. 4, let. e, OSR)[24]. Les autorités cantonales et communales sont respectivement compétentes pour la mise en œuvre.

4.4 Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

L'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS *741.41*) n'admet des places debout dans des voitures automobiles (hormis quelques autres constellations) que dans les autocars et les minibus admis pour les offres concessionnaires. En trafic local, l'autorité d'immatriculation peut, au besoin, autoriser des places debout dans d'autres cas (art. 107, al. 2, OETV).

En outre, les prescriptions relatives aux clignoteurs de direction doivent être adaptées dans le cadre de la révision partielle en cours de l'OETV (voir l'art. 180, al. 1, OETV qui est prévu)[25]. Cette adaptation devrait notamment faciliter l'utilisation des clignoteurs de direction pour les trottinettes électriques.

[24] Concernant l'utilisation des voies et chaussées réservées aux bus par des offres de transport à la demande, voir également Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 5.2.3.
[25] Voir Office fédéral des routes (OFROU), Aires de circulation destinées à la mobilité douce, rapport de résultat de la consultation du 4 avril 2024, page 37 ss

4.5 Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (OETV 1)

L'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (OETV 1 ; RS *741.412*) contient, sur la base de la LCR, des prescriptions concernant les exigences en matière de véhicules.

4.6 Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

L'art. 25 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS *741.51*) soumet les transports professionnels de personnes à une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel, avec des exceptions prévues à l'al. 2. Dans le contexte des offres de mobilité partagée, il conviendrait éventuellement de créer d'autres catégories d'exceptions afin de se conformer à la suppression, proposée par le groupe de travail, de l'obligation de disposer d'une autorisation de transporter des personnes à titre professionnel.

5. Prescriptions concernant l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées

5.1 Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand)

La loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand ; RS *151.3*) crée, à l'art. 1, al. 2, « des conditions propres à faciliter aux personnes handicapées la participation à la vie de la société, en les aidant notamment à être autonomes dans l'établissement de contacts sociaux, dans l'accomplissement d'une formation ou d'une formation continue et dans l'exercice d'une activité professionnelle ». L'objectif de la LHand est donc de garantir l'égalité entre les personnes handicapées et les personnes sans handicap. La mise en œuvre de la LHand incombe aux entreprises de transport ou aux propriétaires des arrêts[26].

Conformément à l'art. 3, let. b, ch. 3, LHand, son champ d'application englobe les équipements des transports publics et les véhicules accessibles au public qui sont soumis à la LTV. Selon l'art. 3, let. e, la LHand s'applique en outre aux prestations accessibles au public qui sont fournies par des entreprises titulaires d'une concession. Il convient également de veiller à ce que les offres en dehors de la régale du transport de voyageurs soient adaptées aux personnes handicapées. Ainsi, conformément à l'art. 6 LHand, les particuliers qui fournissent des prestations au public ne doivent pas traiter une personne handicapée de façon discriminatoire du fait de son handicap[27]. Il convient également de tenir compte des exigences supplémentaires ou plus précises des cantons au sens de l'art. 4 LHand.

Dans le cadre d'un examen de la proportionnalité, il convient toutefois de toujours soupeser l'intérêt à mettre en œuvre les mesures prévues par la LHand et les intérêts contraires (art. 11 ss LHand). Par conséquent, malgré une inégalité à l'encontre des personnes handicapées, il est possible de renoncer l'élimination de l'inégalité lorsqu'il y a disproportion entre l'avantage qui serait procuré aux personnes handicapées et notamment la dépense qui en résulterait, l'atteinte qui serait portée à l'environnement, à la nature ou au patrimoine ou l'atteinte qui serait portée à la sécurité du trafic ou de l'exploitation (art. 11, al. 1, LHand). C'est le cas, par exemple, lorsque le respect des prescriptions de la LHand entraînerait des coûts si élevés qu'il rendrait l'exploitation de fait impossible[28]. S'il l'on renonce à éliminer une inégalité il convient de prévoir une solution de rechange appropriée (art. 12, al. 3, LHand).

Concernant les transports publics, la LHand est mise en œuvre au niveau de l'ordonnance par

[26] Rapport du Conseil fédéral « Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap » donnant suite au postulat 20.3874 Reynard du 19 juin 2020, p. 3
[27] Concernant les défis et les ébauches de solution, voir IMHOF SEBASTIAN et al., p. 70 ss
[28] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 5.4.1

l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand ; RS *151.34*). L'ordonnance du DETEC du 23 mars 2016 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand ; RS *151.342*) apporte en revanche des précisions à l'OTHand. Pour les autres points, la LHand est mise en œuvre par l'ordonnance du 19 novembre 2003 sur l'égalité pour les personnes handicapées (OHand ; RS *151.31*)[29].

5.2 Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand)

L'OTHand s'appuie sur la LHand et indique comment les transports publics doivent être aménagés pour qu'ils répondent aux besoins des personnes handicapées (art. 1, al. 1, OTHand). À cette fin, elle détermine les exigences fonctionnelles imposées aux équipements, aux véhicules et aux prestations de service des transports publics conformément à l'art. 1, al. 2, OTHand.

Conformément à l'art. 2, l'OTHand s'applique, indépendamment des rapports de propriété, aux équipements et aux véhicules et aux prestations accessibles au public qui sont offertes par les entreprises concessionnaires de transports publics[30]. L'art. 2, al. 3, OTHand contient une liste non exhaustive de ce genre de domaines.

L'OTHand définit les exigences fonctionnelles relatives à l'aménagement des transports publics en fonction des besoins des handicapés dans ses articles 4 à 7 de manière fondamentale et générale, afin d'alléger le texte de l'ordonnance et de conserver la flexibilité nécessaire pour procéder à des adaptations en vue du respect de normes européennes ou à l'état de la technique. Une réglementation plus détaillée des exigences techniques imposées pour l'aménagement des gares, des arrêts et des véhicules, fondée sur l'art. 8 OTHand, figure dans l'OETHand[31].

Conformément à l'art. 3, al. 1, OTHand, les personnes handicapées en mesure d'utiliser l'espace public de manière autonome doivent aussi pouvoir utiliser les prestations des transports publics de manière autonome. Il convient toutefois de respecter systématiquement le principe de la proportionnalité selon l'art. 11 LHand. Si l'autonomie ne peut être assurée par des mesures techniques, il est impératif de rechercher une solution de rechange (art. 12, al. 3, LHand). Conformément à l'art. 3, al. 2, OTHand, les entreprises de transports publics fournissent généralement la solution de rechange par l'intermédiaire de leur personnel.

5.3 Ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand)

L'OETHand se fond sur l'art. 8 OTHand et réglemente les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux installations et aux véhicules (art. 1, al. 1, OETHand). Pour que les dispositions prévues dans l'ordonnance puissent être appliquées, elles ne doivent pas contrevenir au principe de proportionnalité selon l'art. 11, al. 1, LHand (art. 1, al. 3, OETHand).

En principe, tous les véhicules d'une offre de mobilité doivent satisfaire individuellement aux exigences fixées dans l'OETHand dans leur domaine d'application. Si cela entraîne des

[29] Office fédéral de la justice, Commentaire relatif à l'ordonnance sur l'égalité pour les handicapés (OHand), novembre 2003.
[30] DETEC/OFT Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand ; RS *151.34*), état au 01.07.2024, art. 1, al. 1
[31] DETEC/OFT Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand ; RS *151.34*), état au 01.07.2024, art. 1, al. 1

conséquences disproportionnées, l'offre doit être conçue dans son ensemble en fonction des besoins des handicapés. Une offre doit donc comprendre un nombre suffisant de véhicules pouvant être utilisés, si nécessaire, pour transporter simultanément des personnes à mobilité réduite et des personnes non handicapées (inclusion)[32].

La deuxième section de l'OETHand contient les exigences générales relatives à l'aménagement en fonction des besoins des handicapés, et la troisième section les exigences particulières pour le transport par bus et trolleybus. En raison de leur conception, les offres de transport à la demande nécessiteront dans la plupart des cas une assistance du personnel au sens d'une solution de rechange LHand[33].

5.4 Ordonnance sur l'égalité pour les handicapés (OHand)

L'OHand se fonde sur la LHand et la met en œuvre au niveau de l'ordonnance. Dans ce cadre, conformément à l'art. 1, al. 2, OHand, les mesures prises dans le domaine des transports public sont cependant régies par l'OTHand. L'art. 6 OHand contient des prescriptions concernant la marche à suivre lors de pesée des intérêts, qui sont notamment importants lors de l'évaluation de la proportionnalité selon l'art. 11, al. 1, LHand.

En vue d'offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres, il s'agit notamment de tenir compte des art. 9 et 10 OHand concernant les prestations sur Internet proposées aux personnes handicapées de la parole, de l'ouïe ou de la vue. Les personnes souffrant des handicaps mentionnés doivent pouvoir accéder aux mêmes informations que les personnes non handicapées. Il convient donc également de veiller au respect de la LHand concernant les possibilités de réservation, afin que les personnes handicapées puissent également commander les offres souhaitées[34].

6. Prescriptions en matière de protection des données

6.1 Loi fédérale sur la protection des données (LPD)

La loi fédérale du du 25 septembre 2020 sur la protection des données (LPD ; RS *235.1*) vise à protéger la personnalité et les droits fondamentaux des personnes physiques dont les données personnelles font l'objet d'un traitement (art. 1 LPD). Dans le contexte des offres de mobilité partagée, des questions se posent notamment concernant les données personnelles comme les données de localisation/d'utilisation. Les art. 5 ss LPD définissent des dispositions générales en matière de protection des données, auxquelles il conviendrait de pouvoir déroger dans le cas des offres de mobilité partagée, conformément à la proposition du groupe de travail.

L'art. 54 LTV règle la question du traitement des données personnelles par les entreprises de transport de voyageurs ainsi que l'application de certaines prescriptions de la LPD dans ces entreprises[35].

6.2 Ordonnance sur la protection des données (OPDo)

L'ordonnance du 31 août 2022 sur la protection des données (OPDo ; RS *235.11*) concrétise la LPD à plusieurs endroits et est donc également susceptible d'être pertinente lorsqu'il s'agit des normes en matière de protection des données dans le cadre des offres de mobilité partagée.

---

[32] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 5.4.2.
[33] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 5.4.2.
[34] Office fédéral des transports, Guide des offres de transport à la demande, 10 octobre 2023, ch. 6.2 (obligation de transporter)
[35] La révision de la LTV et de différentes ordonnances a notamment donné lieu à l'adaptation des dispositions en matière de protection des données, voir Révision de la loi sur le transport de voyageurs et de diverses ordonnances, état au 7 novembre 2024, voir également le nouvel art. 79*a* OTV concernant le traitement des données par les entreprises.

7. Prescriptions concernant le financement

7.1 Loi fédérale sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation (LERI)

La loi fédérale du 14 décembre 2012 sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation (LERI ; RS *420.1*) peut s'avérer importante dans le cadre de l'encouragement de projets de recherche concernant la mobilité partagée.

7.2 Loi sur les subventions (LSu)

La loi du 5 octobre 1990 sur les subventions (LSu ; RS *616.1*) subordonne l'octroi d'aides financières ou d'indemnités par la Confédération pour l'ensemble de son domaine de compétence aux conditions ad hoc (art. 1, al. 1). Dans certaines circonstances, il s'agit également de respecter lesdites conditions lorsque la Confédération soutient des offres de mobilité partagée.

7.3 Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA)

La loi fédérale du 30 septembre 2016 sur le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (LFORTA ; RS *725.13*) peut s'avérer pertinente dans le contexte de modèles de financement potentiels par le biais de contributions aux mesures visant à améliorer le trafic d'agglomération (voir art. 5, al. 1, let. b, LFORTA). Conformément à l'art. 2, al. 3, LFORTA, l'utilisation des moyens repose sur une vision globale des transports, qui, entre autres aspects, donne la priorité des solutions de remplacement efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures (let. b) et prend en considération la protection de l'environnement (let. d).

7.4 Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)

La loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin ; RS *725.116.2*) règle au chapitre 4 et plus exactement aux art. 17*a* ss la question des contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations. C'est sur cette base que la Confédération verse des contributions pour les infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations (art. 17*a*, al. 1, LUMin). Ces contributions sont versées pour financer les mesures d'infrastructure au profit de la circulation routière, du trafic ferroviaire et de la mobilité douce, si elles permettent l'amélioration du trafic d'agglomération et qu'un financement par d'autres moyens fédéraux est exclu (art. 17*a*, al. 2, LUMin). Les contributions sont liées à une série de conditions, que les organismes responsables doivent prouver dans un projet d'agglomération (art. 17*c* LUMin). Ces dispositions peuvent s'avérer pertinentes en lien avec des modèles de financement potentiel des infrastructures de mobilité partagée dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération.

7.5 Ordonnance concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)

L'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin ; RS *725.116.21*) concrétise aux art. 18*a* ss la question des contributions destinées aux infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations qui sont prévues dans la LUMin. Conformément à l'art. 18*a* OUMin, les infrastructures de transport qui rendent plus efficace et plus durable le système global des transports dans les villes et les agglomérations

(art. 17*a* LUMin) sont soutenues dans le cadre d'un programme de développement (programme en faveur du trafic d'agglomération). La mise en œuvre est assurée par des accords sur les prestations conclus entre le DETEC et les organismes responsables (art. 24 OUMin). Ces dispositions peuvent s'avérer pertinentes en lien avec des modèles de financement potentiel des infrastructures de mobilité partagée dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération.

7.6 Ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA)

L'ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA ; RS *725.116.214*) concrétise les dispositions de la LUMin et de l'OUMin concernant les programmes d'agglomération. Ainsi les exigences concernant les programmes d'agglomération (art. 1*b* ss OPTA), la procédure d'examen (art. 10 ss OPTA) ou la mise en œuvre des projets d'agglomération (art. 18 ss OPTA) sont définies plus précisément. Ces dispositions peuvent s'avérer pertinentes en lien avec des modèles de financement potentiel des infrastructures de mobilité partagée (par ex., au préalable, en ce qui concerne les interfaces multimodales) dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération[36].

8. Prescriptions concernant les incitations fiscales

8.1 Loi fédérale sur l'impôt fédéral direct (LIFD)

La loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'impôt fédéral direct (LIFD ; RS *642.11*) prévoit à l'art. 26, al. 1, let. a, que les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail peuvent être déduits comme frais professionnels jusqu'à concurrence de 3300 francs. Ces déductions peuvent être pertinentes dans le cadre de l'utilisation d'offres de mobilité partagée pour les trajets domicile-travail.

8.2 Loi fédérale sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes (LHID)

La loi fédérale du 14 décembre 1990 sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et des communes (LHID ; RS *642.14*) autorise à l'art. 9, al. 1, la fixation d'un montant maximal pour les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail dans le cadre des déductions possibles. Ces déductions peuvent être pertinentes dans le cadre de l'utilisation d'offres de mobilité partagée pour les trajets domicile-travail.

9. Prescriptions organisationnelles

9.1 Loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA)

La loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA ; RS *172.010*) règle à l'art. 37 ss l'organisation générale des départements et forme ainsi la base des actes normatifs suivants de ce chapitre.

En outre, la LOGA contient les bases juridiques générales régissant les activités d'information de l'administration (notamment les art. 10, 10*a*, 11, 34, 40 et 54 LOGA), qui pourraient être pertinentes dans le contexte des prestations d'information liées au domaine de la mobilité partagée.

9.2 Ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA)

[36] Un programme correspondant a été lancé en 2021 et s'est achevé officiellement en 2024, voir à ce sujet Interfaces multimodales

L'ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (OLOGA ; RS *172.010.1*) énumère à l'annexe 1 les unités administratives de l'Administration fédérale. Cette liste (notamment concernant le DETEC) définit le cadre de l'ordonnance sur l'organisation présentée ci-après.

En outre, les art. 23 ss OLOGA contiennent des dispositions relatives à l'information et à la communication dans le cadre des activités gouvernementales et administratives, qui pourraient s'avérer pertinentes dans le contexte des prestations d'information liées au domaine de la mobilité partagée.

9.3 Ordonnance sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Org DETEC)

L'ordonnance du 6 décembre 1999 sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Org DETEC ; RS *172.217.1*) énumère aux art. 5 ss les offices et les unités administratives (parfois avec leurs objectifs et fonctions respectifs). Ces dispositions pourraient s'avérer pertinentes si l'on envisageait d'intégrer la mobilité partagée dans une institution, soit sous la forme d'un service au sein d'un office fédéral, soit sous la forme d'une unité organisationnelle distincte.

10. Prescriptions relatives à la protection du climat

10.1 Loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCl)

La loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCl ; RS *814.310*) dispose à l'art. 3, al. 1, que la Confédération veille à ce que l'effet des émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine générées en Suisse soit ramené à zéro d'ici à 2050 (objectif de zéro net). Cela correspond également à l'orientation de la motion 22.3632 Schaffner « Plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres », ce qui établit un lien générique avec le thème de la mobilité partagée. L'art. 10 LCl souligne le rôle modèle joué par la Confédération et les cantons pour atteindre l'objectif de zéro émission net, ce qui correspond dans une certaine mesure au souhait exprimé par le groupe de travail que les collectivités encouragent leurs collaborateurs à utiliser les offres de mobilité partagée.

10.2 Loi du 23 décembre 2011 sur le CO_2

La loi du 23 décembre 2011 sur le CO_2 (RS *641.71*) régit, à l'art. 41*a*, l'encouragement des technologies de propulsion électrique. Conformément à l'al. 1, la Confédération contribue, dans le transport de voyageurs concessionnaire, à l'acquisition de véhicules à propulsion électrique.

11. Autres prescriptions

11.1 Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT)

L'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS *700*) régit les plans sectoriels et constitue ainsi également la base du plan sectoriel des transports lié à la mobilité partagée, qui tient notamment compte de l'interdépendance entre l'utilisation de l'espace et la mobilité.

11.2 Loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo, projet)

Afin d'améliorer le flux d'informations et d'optimiser l'exploitation des infrastructures et des offres de transport public et privé, le Conseil fédéral a décidé de mettre en place une

infrastructure nationale de données sur la mobilité (IDM). Le 2 février 2022, le projet de loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) a été mis en consultation[37]. L'infrastructure de données prévue dans le projet LIDMo doit faciliter la mise en réseau, la mise à disposition et l'échange entre les différents acteurs publics et privés[38].

[37] https://www.bav.admin.ch/fr/nsb?id=87009

[38] https://www.bav.admin.ch/fr/donnees-en-reseau-pour-un-systeme-de-mobilite-efficient

C. Offres de soutien actuelles

1. Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA)

Dans le cadre de ce programme, la Confédération participe au financement de projets relatifs aux transports dans les villes et les agglomérations[39]. Parmi les projets cofinancés jusqu'à présent figurent, au lieu de nombreux autres, l'interface multimodale de Wohlen (AG), qui, depuis 2021, améliore la connexion entre le réseau ferroviaire national et le réseau régional de trains et de bus[40].

Direction : ARE

2. Autres offres de soutien actuelles pour les projets (-pilotes) « Mobilité »[41]

La Confédération dispose de divers *instruments d'encouragement pour soutenir des projets-pilotes dans le domaine de la « mobilité durable »* (les programmes exclusivement consacrés à la recherche ne sont pas pris en compte).

2.1 Encouragement de projets pour une mobilité durable dans les entreprises

Les entreprises peuvent faire beaucoup pour rendre plus durable la mobilité liée à leurs activités. *SuisseEnergie* soutient les projets qui visent à modifier les comportements en faveur d'une mobilité durable. Cela comprend la mobilité douce, les transports publics, la mobilité partagée/le partage/les navettes et les plates-formes de mobilité[42].

Direction : OFEN

2.2 Programme de soutien pour les villes et les communes

Ledit programme de soutien aide les villes, les communes et les régions à réaliser des projets innovants liés à la stratégie énergétique 2050 et à l'accord de Paris sur le climat (il existe plusieurs instruments de soutien, par exemple pour les collectivités territoriales particulièrement ambitieuses, les villes et communes progressistes ou les projets temporaires). Des contributions d'encouragement sont accordées pour l'efficacité énergétique dans les bâtiments, les énergies renouvelables, la mobilité et les processus[43].

Direction : OFEN

---

[39] Programme en faveur du trafic d'agglomération

[40] Le Conseil fédéral veut investir 1,6 milliard de francs dans les mesures de transport des agglomérations (admin.ch) ; voir également le Guide de planification Interfaces de transports publié par l'UTP.

[41] Les explications fournies dans ce chapitre ont été largement reprises, avec quelques mises à jour ponctuelles, de Réglementations, soutiens, mise en réseau : état actuel, ch. 2.3.

[42] https://www.suisseenergie.ch/encouragement/encouragement-de-projet/mobilite-durable/?pk_vid=b3c2de551be36872177686495507 9f75

[43] https://www.suisseenergie.ch/communes/soutien-communes/?pk_vid=4116f32b1d9035861776864991079f75

2.3 MOMODU

Dans le cadre du programme MOMODU (modèles de mobilité durable dans les communes et les régions), des approches innovantes pour une mobilité communale durable sont développées et testées avec le soutien de *SuisseEnergie*[44].

Direction : OFEN

2.4 SWEET

Le programme d'encouragement « *SWiss Energy research for the Energy Transition* » (SWEET) vise à promouvoir les innovations nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050 et à la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse[45].

Direction : OFEN

2.5 Programme pilote et de démonstration

Avec son programme pilote et de démonstration (programme P+D), l'OFEN encourage le développement et l'expérimentation de nouvelles technologies, solutions et approches dans les domaines de l'utilisation économe et efficiente de l'énergie, du transfert et du stockage de l'énergie ainsi que de l'utilisation des énergies renouvelables. Le critère du degré d'innovation évalue surtout le caractère fondamentalement novateur d'une technologie, d'une solution ou d'une approche et moins l'innovation d'un éventuel produit commercial. La nouvelle technologie doit se démarquer de l'état actuel de la technique et créer une plus-value pour la collectivité[46]. En raison des mesures d'économie en cours de la Confédération, aucune autre contribution financière n'est accordée.

Direction : OFEN

2.6 Innovation dans le transport régional de voyageurs (ITPV)

Le crédit pour le transport régional de voyageurs (TRV) permet d'encourager les innovations qui contribuent à réduire les coûts et apportent une plus-value aux utilisateurs des TP. L'objectif du programme est de rendre le transport régional plus efficient et plus attrayant[47].

Perspective : ce cadre a été élargi en 2025, de sorte que le crédit bénéficie également au transport local.

Direction : OFT

2.7 Stratégie énergétique 2050 des transports publics (SETP 2050)

Dans le cadre de la mise en œuvre dans les transports publics de la stratégie énergétique de la Confédération, l'OFT peut soutenir des projets de recherche et d'innovation du secteur qui contribuent à réduire la consommation d'énergie ou les émissions de CO_2, ou qui encouragent l'utilisation d'énergies renouvelables. Le programme couvre l'ensemble des transports publics en Suisse, mais s'adresse en premier lieu aux entreprises de transport afin qu'elles améliorent leur bilan énergétique et diminuent leurs émissions[48].

Direction : OFT

[44] https://www.suisseenergie.ch/communes/soutien-communes/momodu/?pk_vid=4265e609b3d7d9aa1776865081079f75 ; veuillez également consulter https://www.suisseenergie.ch/communes/?pk_vid=58d54a70de3116dd1776865118079f75
[45] Programme d'encouragement SWEET
[46] Programme pilote et de démonstration
[47] Innovation dans le transport public de voyageurs - OFT
[48] Stratégie énergétique 2050 des transports publics - OFT

Selon le domaine thématique, d'autres organismes de soutien/d'encouragement peuvent être disponibles.

2.8 Programme d'encouragement pour le développement durable

Ce programme soutient des projets innovants menés par des communes, des cantons et des institutions privées dans toute la Suisse. Ces projets contribuent à la réalisation des objectifs prioritaires définis dans la Stratégie pour le développement durable 2030 du Conseil fédéral[49].

Les appels à projets sont lancés chaque année et portent à chaque fois sur un thème différent.

Direction : ARE

2.9 Conduite automatisée

La conduite de véhicules automatisés sur les routes publiques n'est actuellement pas autorisée. Une dérogation peut être accordée dans le cadre d'essais-pilotes avec des véhicules automatisés[50].

Perspectives : afin de rendre possible la conduite automatisée, l'OFROU a conçu des adaptations des règles de circulation et des questions d'immatriculation des véhicules et des conducteurs. Les adaptations nécessaires des bases légales concernées ont été élaborées et intégrées dans une révision de la LCR, qui a été adoptée en 2023 et qui est entrée en vigueur le 1er mars 2025, en même temps que les modifications correspondantes de l'ordonnance. À l'avenir, les conducteurs de véhicules automatisés seront donc autorisés à utiliser un pilote automatique sur les autoroutes et à lâcher le volant. L'utilisation de véhicules sans conducteur sera également autorisée sur les tronçons routiers approuvés par les autorités[51].

Direction : OFROU

2.10 Projet-modèle « Développement territorial durable »

Dans le cadre des projets-modèles, la Confédération encourage de nouvelles approches et méthodes : les acteurs locaux, régionaux et cantonaux sont incités à développer des idées de solutions autour des axes définis par la Confédération et à les expérimenter sur le terrain. Leurs résultats et les enseignements qui en découlent doivent être consolidés et servir de modèle pour d'autres projets[52].

2.11 Innosuisse

Innosuisse cofinance des projets d'innovation fondés sur la science, menés par des partenaires industriels et des organisations privées ou publiques en collaboration avec un partenaire de recherche. Ensemble, les partenaires développent des produits, des prestations de service ou des processus novateurs. Innosuisse soutient des projets dans des domaines très variés[53], dont la « nouvelle mobilité »[54].

Direction : Innosuisse

2.12 Innotour

Cet instrument permet de promouvoir des projets touristiques nationaux, mais aussi régionaux et locaux. L'encouragement de l'innovation est l'axe principal d'Innotour. Il vise à accroître la compétitivité des destinations touristiques ainsi qu'à favoriser la coopération, le développement

[49] Programme d'encouragement pour le développement durable
[50] Mobilité intelligente
[51] Modification de la LCR et ordonnance du 13 décembre 2024 sur la conduite automatisée (OCAut).
[52] Projets-modèles pour un développement territorial durable
[53] Innosuisse – votre partenaire pour l'innovation
[54] Laboratoire de mobilité

et la diffusion de connaissances, ce qui inclut également l'activité d'information du SECO dans ce domaine et l'amélioration des bases statistiques[55].

Direction : SECO

2.13 Nouvelle politique régionale (NPR)

au moyen de la nouvelle politique régionale (NPR), la Confédération et les cantons soutiennent les régions de montagne, les autres zones rurales et les régions frontalières dans le domaine du développement économique régional. L'objectif est de renforcer l'économie locale, d'augmenter la plus-value et de réduire ainsi les disparités régionales. L'accent est mis sur l'encouragement de l'innovation, la transition structurelle dans le tourisme et la transformation numérique de l'économie[56]. Dans ce cadre, certains projets de mobilité qui ne sont pas directement liés à des intérêts économiques sont également soutenus.

Direction : SECO

2.14 Fonds de recherche et développement, UTP

Le Fonds de recherche et de développement a pour mission de financer entièrement ou partiellement des projets de recherche et de développement dans le domaine du transport ferroviaire et des TP routiers, en mettant l'accent sur la technologie, dans la mesure où aucun autre financement ne peut être trouvé. Les membres ordinaires de l'UTP ont la possibilité de soumettre des demandes de contribution au Fonds de recherche et de développement[57].

Direction : UTP

3. Offres d'information, de mise en réseau et de conseil[58]

3.1 Association professionnelle CHACOMO

La *Swiss Alliance for Collaborative Mobility* (CHACOMO) est l'organisation faîtière de l'économie pour la mobilité partagée en Suisse. Elle vise à mieux représenter les intérêts en lien avec la mobilité collaborative ou partagée auprès des pouvoirs publics. Elle assure un suivi du marché (cf. ch. 3.3), fournit des informations et assume des tâches dans les domaines de la mise en réseau, du travail politique et de la coopération en matière de recherche. La CHACOMO a été fondée par l'Académie de la mobilité du TCS, qui gère également son secrétariat et agit en tant que promoteur des projets « *Shared Mobility Accelerator* » et « *Shared Mobility Booster* ».

3.2 Agenda 2030 pour la mobilité partagée

L'agenda 2030 pour la mobilité partagée est le document central de référence de *SuisseEnergie* pour le développement du marché de la mobilité partagée en Suisse. Les mesures de l'agenda s'inscrivent dans le prolongement de divers programmes de développement du marché, notamment les programmes « *Shared Mobility Accelerator* » et « *Shared Mobility Booster* ».

3.3 Shared Mobility Accelerator

Programme soutenu par *SuisseEnergie* visant à mettre en place et à exploiter un système de surveillance du marché[59], à élaborer des bases de planification et des guides (*Shared Mobility*

[55] Innotour
[56] Nouvelle politique régionale (NPR)
[57] Fonds de recherche et de développement - voev.ch
[58] Les explications fournies dans le présent chapitre sont en partie tirées de Réglementations, soutiens, mise en réseau : état actuel, ch. 2.4.
[59] Notre Mission | CHACOMO

Blueprints) et à mener des campagnes multi-prestataires[60].

3.4 Shared Mobility Booster

Programme soutenu par *SuisseEnergie* qui comprend des informations de fond sur la mobilité partagée, du *coaching* et du *marketing* multi-prestataires pour les communes[61].

3.5 Blueprint Shared Micromobility

Le « *Blueprint Shared Micromobility* » offre aux acteurs des pouvoirs publics un soutien pour une intégration optimale de la mobilité partagée dans la stratégie locale de mobilité ainsi que dans la planification des transports et ses instruments réglementaires[62].

3.6 *Blueprint* Hubs de mobilité et mobilité partagée

Le « *Blueprint* Hubs de mobilité et mobilité partagée »[63] formule des recommandations et des réflexions sur la planification et la conception de la mobilité partagée dans les hubs de mobilité urbains (synonyme : « interfaces multimodales ») à l'attention des services de planification des villes, des entreprises de transport public et d'autres acteurs intéressés.

3.7 Sumo

Sumo est une initiative-pilote de *SuisseEnergie*. Elle propose différents formats pour aider les entreprises à encourager la mobilité durable[64].

3.8 Mobilservice

Mobilservice offre une plate-forme pour la mobilité durable et la gestion de la mobilité en Suisse[65], qui comprend notamment des informations et des exemples de gestion de la mobilité pour les entreprises, les sites et les lotissements[66]. La plate-forme fournit également des informations sur les événements et les appels d'offres pour des projets[67].

3.9 *Mobility Management* Suisse

Mobility Management Suisse propose des services de gestion de la mobilité, notamment en ce qui concerne la conception globale de la mobilité dans les projets de construction ou l'organisation des processus de mobilité dans les organisations[68].

3.10 CFF

Les CFF proposent d'analyser la mobilité professionnelle, pendulaire et des clients des entreprises, ainsi que de planifier et de mettre en œuvre des mesures de mobilité[69].

3.11 Schrittmacher.in

---

[60] Académie de la mobilité - *Shared Mobility Accelerator*
[61] Shared Mobility Booster
[62] Académie de la mobilité du TCS (éd.), *Blueprint Shared Micromobility* - pour l'intégration du partage de trottinettes et vélos électriques en *free-floating* dans le transport urbain, août 2023, p. 5. Mobilitätsakademie - Blueprint Shared Micromobility
[63] Académie de la mobilité du TCS (éd.), *Blueprint* Hubs de mobilité et mobilité partagée – pour la planification et la conception d'interfaces intermodales et de zones de mobilité partagée. 240501-MOAK-Blueprint-Mobility-Hubs_FR_web.pdf
[64] sumo – réseau de mobilité durable pour les entreprises
[65] Accueil - Mobilservice
[66] Exemples pour entreprises - Mobilservice
[67] Événements - Mobilservice
[68] Mobility Management Suisse
[69] Conseil sur la mobilité pour la clientèle commerciale | Clientèle commerciale CFF

Schrittmacher.in est un projet commun des CFF, de la ZHAW, de Q_PERIOR, de metron et d'urbani-sta.ch qui propose des solutions pour la transition vers une mobilité durable[70].

3.12 Openmobility

La coopérative openmobility soutient la mise en place d'un système ouvert et transparent visant à établir une mobilité durable avec le plus d'acteurs possible. La création d'une plate-forme numérique permettra de mettre en réseau les offres existantes des différents acteurs, de mieux les exploiter et de les rendre plus facilement accessibles[71].

3.13 Partager les véhicules au lieu de les posséder

La page « Mobilité partagée : partager au lieu de posséder » de *SuisseEnergie* sert par exemple à faire connaître les offres liées à la mobilité partagée[72]. Elle contient une carte de la mobilité partagée qui indique tous les types d'offres de ce type avec leurs disponibilités actuelles. De plus, le site contient des liens vers des offres d'autopartage (classique et pair à pair), de covoiturage et de *pooling* de trajets, ainsi que de partage de vélos, de scooters électriques et d'électrottinettes.

3.14 Réseau Mobilité et territoire Suisse

Le réseau ouvert Mobilité et territoire Suisse vise à promouvoir les échanges entre les responsables de la mobilité et du développement territorial. L'ARE organise tous les deux ans un événement de réseautage ainsi que des forums en ligne plusieurs fois par an[73].

[70] Recettes pour la transition énergétique | schrittmacher.in (en allemand pour l'instant, traduction en français prévue)
[71] https://openmobility.info/#bindingvalues
[72] https://www.suisseenergie.ch/mobilite/mobilite-partagee/?pk_vid=5a15ac956691aec31776865821079f75
[73] Réseau Mobilité et territoire Suisse

D. Résultats du groupe de travail

Les réponses du groupe de travail sont classées ci-après par thème, objectivement et qualitativement selon les thématiques principales qui y ont suscité le plus d'échos. Cette présentation permet de voir quels sujets sont des domaines d'action jugés pertinents par les membres du groupe de travail et comment l'on pourrait concevoir les mesures correspondantes.

Cette classification thématique et cet ordonnancement des approches et des idées proposées serviront, dans une prochaine étape, à élaborer des propositions de solutions spécifiques pour des mesures ou des adaptations potentielles du cadre juridique.

1. Encouragement financier

Les réponses du groupe de travail manifestent un besoin généralisé d'encouragement financier de la mobilité partagée, et l'expliquent notamment par les subventions accordées aux transports publics, qui rendent la concurrence difficile, ou plus généralement par les coûts élevés liés à la mobilité partagée. Ces efforts ont pour objectif de renforcer les formes de mobilité efficientes et climatiquement neutres et, par conséquent, de réduire notamment le TIM. Il s'agit d'encourager en particulier *les infrastructures (*financement d'installations *Bike and Ride*, d'interfaces multimodales, de plates-formes de mobilité) et *l'exploitation (*financement de planifications de tiers et de la micro-mobilité, encouragement de l'automatisation des offres, des offres sans carburant fossile, de la mobilité partagée, des bus de quartier et des offres combinées). En outre, l'encouragement du *développement* (c-à-d. de l'innovation) ou des *particuliers (*par ex. dans le cadre du soutien financier au covoiturage) serait également bienvenu.

De manière générale, on déplore que les caisses de promotion soient certes nombreuses, mais trop peu garnies. En ce qui concerne la charge financière pour les collectivités publiques, on souligne également les possibilités limitées des régions périphériques à cet égard.

2. Information et incitations

Il est demandé que la Confédération fournisse des informations supplémentaires aux particuliers, aux prestataires (potentiels) de services de mobilité partagée ou aux cantons et communes sous la forme de guides (par ex. « Comment installer le covoiturage dans ma commune »), de campagnes de sensibilisation, de documentations ou d'amélioration d'offres d'information.

Le manque d'incitations à utiliser et à mettre à disposition des offres de mobilité partagée est également critiqué. Afin de stimuler l'utilisation, il est proposé de supprimer les incitations à effets indésirables (telles que les cartes de stationnement trop bon marché accordées par les communes aux résidents) et de sensibiliser la population à la mobilité partagée, ainsi qu'aux coûts de la mobilité, car les nouvelles offres telles que les prestations à la demande ne peuvent pas masquer les coûts (contrairement aux TP commandés, qui bénéficient d'indemnités, mais qui sont en contrepartie soumis à des exigences supplémentaires). En ce sens, les offres de transport à la demande non commandées sont aujourd'hui assimilées à la partie autofinancée des TP.

D'après les réponses du groupe de travail, il convient de distinguer entre les particuliers qui utilisent le TIM et les prestataires commerciaux en vue de la mise à disposition de la mobilité partagée. Les particuliers ne sont pas incités à transporter d'autres personnes dans leur véhicule ni à pratiquer le covoiturage. Pour inciter les particuliers en ce sens, on pourrait par exemple autoriser l'utilisation des voies réservées aux bus ou de places de stationnement spéciales, ou encourager le covoiturage à l'aide d'avantages fiscaux. La présentation d'analyses de rentabilité

potentielles permettrait par exemple de faciliter l'entrée sur le marché de prestataires commerciaux.

3. Utilisation des surfaces publiques

Les réponses reçues contiennent généralement des souhaits d'adapter la législation et la pratique en matière d'utilisation des espaces publics. Un obstacle souvent évoqué en rapport avec l'extension des offres concerne les coûts/frais trop élevés de stationnement des véhicules de mobilité partagée. Il est donc proposé d'ouvrir les places/surfaces de stationnement publics aux offres de partage et de les mettre à disposition à des conditions avantageuses.

4. Mise en réseau physique

Le besoin de mettre en réseau physiquement les offres de mobilité partagée et de les intégrer à l'offre de transport globale est incontestable. Il s'agit en premier lieu d'intégrer la mobilité partagée dans les interfaces multimodales (gares), ce qui permet de maintenir de courtes distances de correspondances et d'augmenter l'attrait des offres (pas seulement pour les personnes à mobilité réduite). Un programme fédéral pour les interfaces multimodales en collaboration avec les cantons, les villes et les communes a été officiellement clôturé le 16 août 2024 après trois ans de fonctionnement. À l'avenir, ces préoccupations seront intégrées dans les documents de planification centraux (plans directeurs, conceptions globales de transport pour les programmes d'agglomération), et la Confédération contribuera financièrement, dans le cadre des programmes d'agglomération, à la réalisation de ces interfaces multimodales[74].

5. Mise en réseau numérique

Les réponses du groupe de travail témoignent d'un besoin largement répandu de mettre davantage en réseau les offres de mobilité partagée et de les intégrer à l'offre de transport globale. À cet égard, il est essentiel de disposer d'un point d'accès unique à toutes les offres de mobilité, par exemple via une application nationale regroupant les différents modes de transport[75]. Il est également envisageable d'accorder l'accès aux données des différents prestataires en imposant les normes applicables aux données. Dans ce contexte, certains demandent que la mise à disposition des données soit facultative.

6. Structure tarifaire

La création d'un point d'accès numérique unique et l'échange de données sont étroitement liés à l'uniformisation des tarifs de la mobilité partagée, à la création d'abonnements suprarégionaux ou nationaux ou à l'intégration des offres dans la structure tarifaire des transports publics.

Il est notamment proposé de mettre en place des abonnements globaux (« itinérance »), une sorte d'abonnement général unifié pour les offres de mobilité partagée, ou une distribution uniforme. On envisage également un couplage avec les tarifs des transports publics, éventuellement en intégrant le service direct, de manière à pouvoir, par exemple, ajouter aux offres classiques de l'AG une extension aux offres de mobilité partagée.

---

[74] OFROU, communiqué de presse du 16 août 2024.

[75] Les données relatives aux prestations de transport avec concession de transport de voyageurs et aux offres soumises volontairement à l'obligation d'horaires sont déjà disponibles : Plate-forme open data pour la mobilité en Suisse – Plate-forme Open Data pour l'information à la clientèle des transports publics suisses.

7. Réduction d'obstacles réglementaires

De manière générale, on craint que plusieurs types de dispositions légales puissent avoir un effet dissuasif sur les prestataires de mobilité partagée. Dans ce contexte, il est par exemple envisagé de déroger à l'obligation du port du casque (art. 57, al. 5, let. b, LCR en relation avec l'art. 3*b*, al. 1, OCR) et aux exigences en matière de protection des données (art. 5 ss LPD et art. 54 LTV), ou de supprimer l'obligation de posséder un permis de conduire TPP (art. 25 ss OAC) ou un tachygraphe (art. 3 ss OTR 1 et art. 3 ss OTR 2). Les obstacles réglementaires à la création de surfaces de partage et d'homologations sont également critiqués (l'absence d'homologation des vélos cargo de grande taille est notamment considérée comme un obstacle).

En même temps, le groupe de travail demande aussi que les exigences et les conditions-cadres qui régissent la mobilité partagée soient conformes au principe d'égalité de traitement, notamment par rapport aux transports publics. Sur ce point, les réponses du groupe de travail révèlent certaines divergences (voir également ch. D.11. Égalité de traitement des formes de mobilité).

8. Introduction de normes/standards uniformes

Dans une certaine mesure à l'opposé de la demande précitée de réduire les réglementations, les participants au groupe de travail ont également proposé certains domaines dans lesquels ils estiment que des normes ou standards supplémentaires sont nécessaires. En ce qui concerne le marquage et la signalisation notamment, un besoin d'adaptation largement partagé se fait sentir, en particulier en vue d'une signalisation spécifique et uniforme des places de stationnement pour la mobilité partagée.

En ce qui concerne les offres de transport à la demande, les participants font observer que, même s'ils approuvent en principe la réduction des obstacles à la fourniture de ces prestations, il convient de garantir une possibilité appropriée de réglementer au niveau communal/cantonal. Dans le cas contraire, cela risquerait d'entraîner un surcroît de trafic dans les zones urbaines.

À un niveau supérieur, une « perspective pour la mobilité partagée », une « perspective pour la mise en réseau » ou une stratégie de mobilité uniforme sont souhaitées.

9. Coordination générale

Les réponses recueillies révèlent un besoin de coordination entre les communes et les cantons dans certains domaines de la mobilité partagée, notamment en matière de partage de places de stationnement ou de vélos, afin de permettre une approche plus uniforme et de faciliter la tâche des prestataires actifs dans plusieurs communes et cantons. Cette coordination s'entend au sens général et doit donc être assurée par la Confédération.

10. Assouplissement du régime des concessions

Il est proposé d'assouplir le régime actuel des concessions de transport régulier et professionnel visé à l'art. 6 LTV. D'une part, il devrait ainsi être possible d'octroyer des concessions territoriales sans imposer de conditions relatives à des arrêts fixes ou virtuels. D'autre part, il est proposé d'autoriser, pour certaines zones et pour une durée limitée, des concessions qui se chevauchent à plusieurs concessionnaires.

11. Égalité de traitement des formes de mobilité

Les réactions des différents acteurs révèlent un important besoin d'égalité de traitement entre les différentes formes de mobilité. Naturellement, les priorités varient selon les acteurs.

Ainsi, certains critiquent le fait que le subventionnement de l'offre de TP rendrait la mobilité partagée peu attrayante, tout en demandant des mesures pour faciliter l'implantation des acteurs privés dans le paysage des TP.

D'autres (notamment les représentants des TP), à l'inverse, craignent que les mesures prises favorisent unilatéralement les offres de mobilité partagée. Ils demandent donc que les adaptations n'entraînent aucune inégalité de traitement (par exemple en ce qui concerne les véhicules et le personnel de conduite ou le respect des normes de la LHand), et souhaitent que les offres de mobilité partagée, tout comme les TP, soient en principe accessibles à tous, en particulier aux enfants et aux personnes à mobilité réduite. Dans cet esprit, il est demandé que les dispositions de la LHand soient respectées et que les distances à parcourir lors des changements dans les interfaces multimodales soient réduites au minimum (voir aussi ch. 4 sur la mise en réseau physique et le ch. 7 sur la réduction des obstacles réglementaires).

Isolément, il est également fait référence à l'inégalité de traitement d'autres formes de mobilité, à savoir les taxis. La critique porte ici sur le fait que les taxis seraient favorisés par rapport aux offres de mobilité partagée (telles que le covoiturage), en particulier dans les zones de stationnement situées devant les nœuds de transport public, qui sont jusqu'à présent exclusivement réservées aux taxis.

12. Catégorisation

Une incertitude subsiste quant à la manière de classer ou de catégoriser les offres de mobilité partagée. Il est question de les classer en tant que transports publics, notamment en ce qui concerne les tarifs, les horaires ou l'exploitation. Ces offres pourraient également être considérées comme faisant partie du service public. Dans cette optique, il est suggéré que, à l'instar des transports publics classiques, les cantons définissent une offre minimale et la commandent auprès d'un prestataire. Les communes pourraient en outre commander (et financer) des prestations supplémentaires.

13. Prise en compte des aspects liés à la durabilité

Plusieurs participants ont exprimé le souhait que l'on prenne également en compte des aspects liés à la durabilité dans les discussions sur la mobilité partagée. Il convient en particulier de prendre systématiquement en considération la question de l'électrification des véhicules. Cela inclut notamment la simplification des processus liés à l'installation de stations de recharge sur les parkings (loués). En outre, une base légale reste à créer pour une tarification de la mobilité tenant compte des émissions de CO_2. Il convient par ailleurs de noter que, dans certaines circonstances, la micro-mobilité en libre-service peut actuellement émettre plus de CO_2 que les moyens de transport qu'elle remplace (durée de vie plus courte, fonctionnement etc.). Dans cette optique, tout encouragement devrait être assorti d'une obligation de réduire les émissions.

14. Perception du rôle de modèle de la collectivité

Certains souhaitent que les collectivités publiques – Confédération, cantons et communes – montrent l'exemple et encouragent leurs collaborateurs à utiliser les offres de mobilité partagée.

15. Recherche adaptée aux besoins

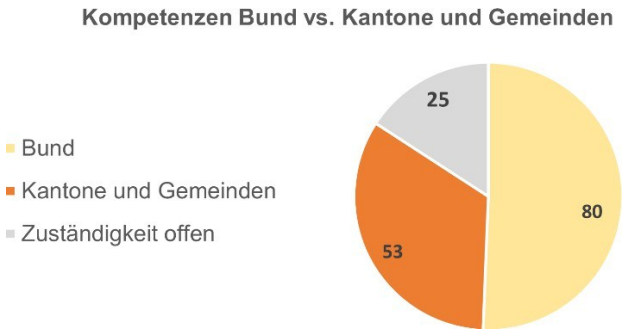
D'après les réponses du groupe de travail, il existe d'une part un besoin de recherche adaptée aux besoins, par exemple dans le domaine du potentiel, de la faisabilité et de l'impact des aires de stationnement de co-voiturage. D'autre part, certains critiquent le fait que trop de projets-

pilotes très similaires soient menés dans certains domaines (offres de transport à la demande ou automatisation de la conduite).

16. Remarques récapitulatives

La vue d'ensemble de ces réponses classées par thème montre un large éventail d'approches et de mesures proposées. Il apparaît tout d'abord que les propositions portent principalement sur le domaine commercial de la mobilité partagée. Le groupe de travail a accordé beaucoup moins d'attention aux *mesures dans le domaine du TIM*, telles que la promotion du covoiturage etc.

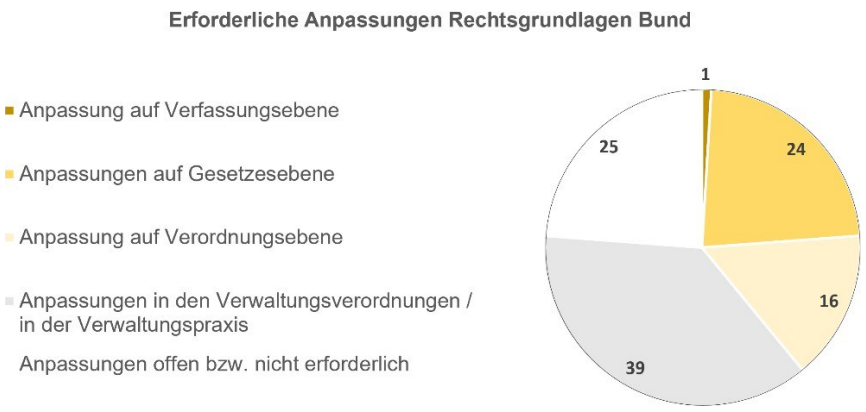
Il est également frappant de constater qu'un nombre considérable des 158 remarques et propositions du groupe de travail concernent des mesures qui relèvent de *la compétence des cantons et des communes* (53)[76]. D'après cette évaluation sommaire, 80 propositions relèvent du niveau fédéral, tandis que 25 propositions n'ont pas été encore classées ou ne débouchent sur aucune mesure.



En ce qui concerne les mesures au niveau cantonal et communal, les possibilités de la Confédération sont limitées par nature. Bien sûr, cela ne signifie pas que les mesures en question ne soient pas indiquées, voire souhaitables, mais que la nécessité d'agir se fait sentir en premier lieu au niveau des cantons et/ou des communes. Au niveau fédéral, des mesures sont toutefois envisageables sous forme d'informations spécialisées, de recommandations ou d'autres aides dans le cadre des compétences générales de la Confédération en matière de transports.

Même lorsque le niveau fédéral est concerné en premier lieu, il existe un large éventail d'*adaptations juridiques* nécessaires à la mise en œuvre des mesures : alors que dans de nombreux cas (39), il suffirait d'adapter la pratique administrative ou, le cas échéant, les directives internes de l'administration, dans d'autres, des modifications d'ordonnances (16) ou de lois (24) seraient nécessaires. Une proposition requerrait même une modification de la Constitution pour être mise en œuvre (une tarification complète de la mobilité suppose une adaptation du principe de l'utilisation des routes exempte de taxes [liberté de circulation] conformément à l'art. 82, al. 3, Cst.). Il en irait de même, du moins en partie, pour les questions relevant actuellement de la compétence des cantons ou des communes.

[76] Voir à ce sujet la liste des réponses du groupe de travail jointe au rapport ; il convient de noter que, faute de formulations concrètes et détaillées des propositions et des idées et compte tenu du fait que leur mise en œuvre est souvent possible de différentes manières et au moyen de diverses approches et mesures, les classifications correspondantes ne doivent être considérées que comme des estimations approximatives.



Le *délai de mise en œuvre* des mesures évoquées est étroitement lié aux adaptations juridiques nécessaires. Alors qu'il est possible d'adapter assez rapidement la pratique administrative ou les directives internes de l'administration, il faut s'attendre à un horizon temporel plus éloigné pour les modifications d'ordonnances et, en particulier, pour les adaptations de lois.

Une première évaluation et classification des réponses montre que le cadre actuel ne permet pas de prendre en compte toutes les propositions, notamment parce que certaines d'entre elles relèvent de la compétence des cantons et des communes ou visent des initiatives privées. Dans d'autres cas, elles ne sont pas réalisables dans le cadre constitutionnel actuel ou ne font pas l'unanimité au sein du groupe de travail. Pour ces raisons, il convient de présenter ci-après une sélection de réponses afin de parvenir à des ébauches de solutions possibles.

E. Esquisse de solutions possibles

1. Procédé de sélection

Une fois les réponses reçues, classées et catégorisées par thème, l'étape suivante consiste à sélectionner les solutions que la Confédération pourrait mettre en œuvre judicieusement dans le cadre de la répartition des compétences et du contexte constitutionnel actuels, notamment selon les critères de sélection suivants. Par conséquent, pour l'heure et dans le cadre actuel, on ne retiendra pas les propositions suivantes : celles qui

- concernent *le droit cantonal et communal* ou des initiatives privées,
- ne peuvent être mises en œuvre dans *le cadre constitutionnel* actuel,
- ne *font pas l'unanimité* au sein du groupe de travail
- *sont déjà en cours de réalisation* en raison de projets législatifs engagés ou
- ne sont *pas* jugées *adéquates* dans le contexte réglementaire actuel.

En appliquant ces critères, nous présentons ci-après une série de propositions de solutions spécifiques réalisables au niveau fédéral dans des délais variables. La plupart d'entre elles sont issues des réponses du groupe de travail (ch. 3.1 à 3.7 et 3.11). Étant donné qu'il nous semble en outre opportun, dans certains cas, de mettre en œuvre les orientations manifestées par le groupe de travail au moyen d'autres mesures étroitement liées à leurs propositions, nous nous permettons d'ajouter aux propositions de solutions certaines mesures individuelles du point de vue des mandataires (ch. 3.8, 3.9 et 3.10). Mais tout d'abord, nous allons esquisser certaines des approches qui ont été examinées, mais qui n'ont finalement pas été retenues.

2. Approches examinées et non retenues

- Quelques réponses du groupe de travail ont avancé l'idée **d'intégrer complètement** les offres de mobilité partagée **dans les transports publics**, notamment par rapport aux possibilités de financement qui en découlent. Il faut toutefois noter que lesdites offres relèvent souvent plutôt du transport local et ne peuvent donc pas bénéficier d'indemnités de la Confédération selon le mécanisme des transports publics (art. 28, al. 2, LTV). En outre, et surtout, l'intégration complète dans les transports publics (concessionnaires) entraînerait toute une panoplie de prescriptions et d'obligations (obligation de transporter, d'exploiter, d'établir des horaires et les tarifs, intégration dans le service direct, protection des données etc.) imposées à la fourniture des prestations correspondantes, qui perdraient alors en flexibilité et en attrait. Enfin, la nature plutôt rigide des TP, axés sur la continuité et la régularité, contraste nettement, d'un point de vue conceptuel, avec de nombreuses prestations de mobilité partagée. Par conséquent, l'idée précitée ne semble guère pertinente, du moins dans le contexte actuel.

- Afin d'éviter ces inconvénients, une autre option consiste à viser **une intégration partielle** des offres de mobilité partagée dans le régime des transports publics (concessionnaires), dépassant le niveau d'intégration actuel (offres concessionnaires de transport à la demande).

  Cela permettrait de réduire sur mesure le corset d'obligations applicables. Cette approche soulève toutefois des questions d'égalité de traitement entre les différents prestataires de prestations de transport. De plus, on peut se demander si toutes les offres évoquées requièrent les mêmes adaptations du régime réglementaire. Comme cela ne devrait pas être le cas, on risque d'aboutir à un patchwork de modèles réglementaires. Par conséquent, cette approche peut également être qualifiée de peu appropriée.

- Ensuite, on pourrait également envisager de **créer une nouvelle catégorie de prestations de transport,** à mi-chemin entre les transports publics et le TIM. Là encore, il s'agit de savoir si un régime réglementaire uniforme peut répondre aux exigences potentiellement divergentes des

multiples offres de mobilité partagée. Comme ce secteur est encore en pleine mutation et puisqu'il est difficile de se prononcer à long terme sur les contours des offres et leurs besoins, mais sachant que la mise en place d'un nouveau régime réglementaire impliquerait en revanche des coûts considérables, il est probablement encore trop tôt pour une telle institutionnalisation juridique au niveau fédéral. Cela n'empêche toutefois pas la mise en place de régimes réglementaires cantonaux et communaux dans le cadre du droit fédéral en vigueur.

- Un grand nombre des mesures proposées relèvent des **compétences communales et cantonales,** parmi lesquelles figurent de nombreuses idées et approches prometteuses, réalisables au niveau des cantons et des communes selon le principe fédéral de la répartition des tâches. Il a notamment été question de mesures préparatoires dans les domaines de l'aménagement du territoire, du droit de superficie, de la planification et de la gestion du territoire public, par exemple sous forme de redevances (compétence des communes), ou, dans une optique de privilège aux offres de mobilité partagée, d'utilisation de voies réservées au covoiturage etc.

- Le groupe de travail a demandé **que les transports soient intégralement soumis au principe de la vérité des coûts,** afin de garantir des conditions équitables entre les différents modes de transport. Cette mesure pourrait être mise en œuvre au moyen d'un modèle de tarification de la mobilité au sens large, et requerrait une révision complète du cadre juridique des transports publics et privés, pouvant aller jusqu'à la suppression de la liberté de circulation routière visée à l'art. 83, al. 2, Cst. Elle dépasse donc, du point de vue juridique et factuel, le cadre dont il est question ici.

- Enfin, plusieurs instances ont souhaité des instruments supplémentaires pour **soutenir financièrement les offres dans le domaine de la mobilité partagée**. En même temps, les membres du groupe de travail ont fait remarquer qu'il existait déjà aujourd'hui une multitude d'instruments d'encouragement. Les mesures de financement de ce type devraient être mises en œuvre selon le principe de subsidiarité, d'après lequel la Confédération n'assume que les tâches qui excèdent les possibilités des cantons (art. 43*a*, al. 1, Cst.). En vertu du principe de l'équivalence fiscale, il convient en outre de veiller à ce que les collectivités qui bénéficient d'une prestation de l'État en prennent les coûts en charge (art. 43*a*, al. 2, Cst.). Si l'on se base sur ces principes, les communes et les cantons devraient supporter l'essentiel de la charge financière des offres de mobilité partagée, en raison de la dimension plutôt locale de ces prestations. La situation se présente toutefois quelque peu différemment en ce qui concerne les infrastructures nécessaires, car celles-ci présentent un lien étroit, géographique et matériel, avec les installations de transport public (arrêts et gares) cofinancées par la Confédération, ainsi qu'avec le développement des transports dans les villes et agglomérations, pour lesquels le programme en faveur du trafic d'agglomération constitue en principe déjà un cadre approprié d'un financement fédéral. Ces deux aspects font donc l'objet de propositions de solutions spécifiques soumises par les mandataires, qui tiendraient compte des intérêts et des préoccupations du secteur de la mobilité partagée (ch. 3.8 et 3.9).

3. Solutions spécifiques proposées

3.1 Services d'information supplémentaires

Contenu : au sein du groupe de travail, plusieurs voix se sont élevées pour demander que la Confédération fournisse **des informations** supplémentaires sous forme de guides, de campagnes de sensibilisation ou de documentation aux particuliers, aux prestataires (potentiels) d'offres de mobilité partagée, ou aux cantons et communes, ou qu'elle améliore les offres d'information déjà disponibles. Sur le plan thématique, ces informations devraient couvrir des domaines tels que les analyses de rentabilité potentielles pour les offres dans ce domaine, les coûts et les effets de la mobilité ou les avantages de l'utilisation d'offres de mobilité partagée

par rapport à d'autres options de transport.

Interprétation : certaines offres d'information de ce type existent déjà aujourd'hui et sont mises à disposition par des particuliers, des cantons, des communes et la Confédération[77]. Des prestations d'information et de sensibilisation plus poussées pourraient, dans certaines circonstances, contribuer à améliorer la visibilité et la coordination des connaissances disponibles, mais il convient dans chaque cas particulier de mettre en balance les coûts liés à la collecte et à la fourniture d'informations d'une part, et les avantages à en attendre par rapport aux objectifs visés d'autre part.

Actes normatifs à modifier : dans la mesure où les activités d'information spécialisées sont directement liées aux compétences de l'administration fédérale, les bases juridiques générales en vigueur concernant les activités d'information de l'administration (notamment les art. 10, 10*a,* 11, 34, 40 et 54 LOGA et les art. 23 ss OLOGA) devraient en règle générale suffire. En revanche, si l'on envisage de mener des campagnes d'information et de sensibilisation proprement dites à grande échelle, à intervalles réguliers ou sur un large éventail de thèmes, il conviendrait d'approfondir l'étude de la question du fondement juridique et, le cas échéant, de créer une base légale appropriée.

Horizon de mise en œuvre : dans la mesure où les bases légales du droit en vigueur suffisent, la Confédération pourrait fournir assez rapidement les prestations d'information proposées, à condition que les ressources nécessaires soient disponibles. Il s'agit donc d'une mesure réalisable à court terme. Si, en revanche, des adaptations législatives sont nécessaires, ces activités ne pourront commencer qu'à moyen terme.

3.2 Élaboration d'une perspective /d'une stratégie de mobilité

Contenu : le groupe de travail a formulé des demandes concernant une « perspective pour la mobilité partagée », une « perspective pour la mise en réseau » et une « stratégie globale de mobilité » pour la Suisse.

Interprétation : tant un objectif spécifique à un domaine particulier qu'une stratégie globale pour le développement futur de la mobilité en Suisse pourraient compléter les documents

de base de la Confédération, tels que les perspectives d'évolution du transport 2050 ou la partie Programme du plan sectoriel des transports. Du point de vue de la co-modalité notamment, il serait judicieux d'adopter une approche supramodale ou, à tout le moins, d'examiner de manière approfondie les interfaces entre les différents modes de transport. Une stratégie globale de mobilité pour la Suisse offrirait en outre l'occasion d'harmoniser davantage le domaine de la mobilité avec les questions d'aménagement du territoire, de politique énergétique et de protection de l'environnement et du climat, et de rechercher une concordance entre les intérêts de ces différents domaines.

Actes normatifs à modifier : en principe, les travaux de fond mentionnés seraient réalisables sur la base du cadre légal en vigueur, sous forme d'instruments de travail internes des autorités, avec un effet informatif pour le public. Toutefois, en fonction notamment de l'effet de fidélisation visé, un fondement juridique plus complet pourrait s'avérer utile, notamment pour conférer une légitimité et un rayonnement supplémentaires aux documents de base élaborés. Il s'agirait alors d'examiner en détail les modalités et la conception spécifique d'une telle base juridique.

[77] Voir par exemple les publications de l'OFROU sur le thème de la mobilité douce : Publications concernant la mobilité douce.

Horizon de mise en œuvre : si la première variante est retenue, la mesure sera, selon toute vraisemblance, réalisable sans adaptations législatives, ce qui permettrait d'entamer les travaux dans un délai relativement court. Si, en revanche, comme il est proposé, on opte pour un fondement légal plus solide, le délai sera prolongé en conséquence. Compte tenu du caractère à long terme de la mesure, il ne semble pas particulièrement urgent de la mettre en œuvre, ce qui permettrait de la réaliser dans le cadre d'autres modifications législatives prévues.

3.3 Adaptation du système de concession

Contenu : le groupe de travail a proposé d'assouplir le régime actuel des concessions pour le transport professionnel par des courses régulières visé à l'art. 6 LTV. Il est proposé, d'une part, d'octroyer la concession de zone en vigueur (art. 10 OTV) même sans imposer des arrêts fixes ou virtuels. Cela permettrait aux prestataires de décider de la configuration spécifique de leurs offres (porte à porte, arrêts) en fonction des besoins des clients. D'autre part, il est proposé d'autoriser que, pour certaines zones et pour une durée limitée, des concessions octroyées à plusieurs concessionnaires se chevauchent.

Interprétation : en ce qui concerne l'obligation d'obtenir une concession pour les offres à la demande, il existe actuellement au niveau fédéral, d'une part, un projet visant à accorder des dérogations pour une durée maximale de 90 jours par an aux projets-pilotes qui sont en principe soumis à la régale du transport de voyageurs. Jusqu'à présent, cette possibilité n'existe que pour les projets proposés pendant 14 jours consécutifs au plus pendant une année (art. 5 LTV en relation avec l'art. 8, al. 1, let. b, OTV)[78]. Il serait également envisageable d'exempter systématiquement – mais une seule fois – les projets-pilotes limités dans le temps de l'obligation d'obtenir une concession, afin de disposer du délai nécessaire pour obtenir effectivement des résultats pertinents. D'autre part, l'OFT prévoit de ne plus soumettre à l'avenir les offres à la demande à la régale du transport de voyageurs, quelle que soit la taille du véhicule. Ces offres elles aussi resteraient toutefois assujetties aux dispositions de la LHand. Ces offres ne seraient donc plus soumises à l'obligation de concession que si elles étaient commandées par la Confédération et/ou les cantons au sens de l'art. 28 LTV[79].

La possibilité de créer des arrêts virtuels sous le régime de la concession est également à l'étude ; en revanche, les liaisons porte-à-porte ne sont pas possibles ou moins évidentes dans le cadre juridique actuel en raison des dispositions de la LHand et de la délimitation par rapport aux services de transport dans le domaine des taxis et aux offres concessionnaires.

Étant donné que les concessions continueront d'avoir globalement leur place dans le contexte des dérogations actuellement prévues pour les offres de transport à la demande dans le domaine de la mobilité partagée, il reste à déterminer si et comment il serait possible d'assouplir les exigences en matière de concession, comme le proposent certains membres du groupe de travail. Des simplifications de ce genre pourraient par exemple concerner les prescriptions en matière de protection des données ou encore les obligations en matière de transport, d'horaires, d'exploitation ou de tarifs. Un tel assouplissement du régime des concessions soulèverait toutefois des questions d'égalité de traitement des différents acteurs du marché. En outre, une flexibilisation est, du moins en partie, en contradiction avec le régime des concessions, qui se caractérise par un certain degré de constance et de rigidité.

Si, à long terme, les offres de mobilité partagée devaient devenir une forme de mobilité établie, présentant des exigences différentes de celles des autres offres de transport concessionnaires, on pourrait envisager de mettre en place un régime réglementaire distinct. Ce cadre légal pourrait prendre la forme d'une autorisation fédérale. Cette approche aurait pour avantage de faciliter la délimitation entre les différentes catégories d'offres et d'éviter une diversification des

[78] Réglementations, soutiens, mise en réseau : situation actuelle, ch. 2.2.1
[79] Réglementations, soutiens, mise en réseau : situation actuelle, ch. 2.2.2.

exigences au sein du système de concession actuel. Elle offrirait en outre, contrairement à une extension des systèmes d'autorisation cantonaux conformément à l'art. 7, al. 2, LTV et à l'art. 7 OTV, l'avantage d'un cadre juridique uniforme à l'échelle nationale, ce qui permettrait notamment aux grands prestataires de moduler plus facilement leurs prestations.

Actes normatifs à modifier : le besoin de modifications juridiques peut prendre différentes formes en fonction de l'ampleur des adaptations du système de concession envisagées. En tout état de cause, rien n'empêche de mettre en œuvre les révisions déjà en cours par des modifications d'ordonnances. Des interventions plus importantes dans le système de concession, telles qu'une dérogation à l'octroi d'une position monopolistique pour les concessions de zone, requerraient des vérifications détaillées ainsi qu'au moins une modification d'ordonnance (art. 10, al. 2, OTV). Enfin, la création d'un régime spécial sous forme d'une autorisation fédérale exigerait d'adapter la LTV (en particulier l'art. 7) ainsi que l'OTV. Il y aurait lieu d'examiner plus en détail les modifications à faire.

Horizon de mise en œuvre : alors qu'il est possible de réaliser les premières adaptations mentionnées à relativement court terme, la mise en place d'un système fédéral d'autorisation demanderait des travaux conceptuels préparatoires importants ainsi que des modifications considérables de lois et d'ordonnances. Objectivement, la création d'un tel système ne semble toutefois pas (encore) s'imposer pour le moment (cf. supra 2e et 3e tirets ci-dessus), de sorte que les travaux correspondants pourraient être entrepris ultérieurement au besoin.

3.4 Octroi de règles d'exception pour les offres de mobilité partagée

Généralités : à plusieurs égards les acteurs du secteur ont demandé la réduction de certains obstacles réglementaires liés aux offres de mobilité partagée.

Dans ce contexte, il convient de noter de manière générale que de telles dérogations ne peuvent être accordées que dans la mesure où elles ne portent pas excessivement atteinte aux intérêts de protection poursuivis par les réglementations correspondantes. En outre et en particulier, l'octroi de telles dérogations doit respecter le principe d'égalité de traitement ; selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, des réglementations différentes supposent donc l'existence de raisons raisonnables dans les circonstances à réglementer[80].

Contenu : sont proposées, par exemple, des dérogations à l'obligation de porter un casque protecteur (art. 57, al. 5, let. b, LCR en relation avec l'art. 3*b*, al. 1, OCR), aux exigences en matière de protection des données (art. 5 ss LPD), à l'obligation de posséder un permis de conduire pour le transport de personnes à titre professionnel (TPP, art. 25 ss OAC) ou un tachygraphe (art. 3 ss OTR 1 et art. 3 ss OTR 2), pour autant que des dispositifs techniques équivalents soient disponibles.

Interprétation : alors que l'octroi de dérogations semble moins évident pour les premières mesures compte tenu des besoins de protection en présence, l'assouplissement de l'exigence d'un permis de conduire TPP ou la modification de l'obligation d'utiliser un tachygraphe pourraient en tout état de cause faire l'objet d'un examen approfondi. Il conviendrait d'examiner l'inscription de telles simplifications dans le cadre juridique à la lumière du principe d'égalité de traitement pour tous les fournisseurs de prestations.

Actes normatifs à modifier : en droit national, la mise en œuvre de ces mesures requiert à tout le moins une adaptation au niveau des ordonnances. Il s'agit aussi de respecter les dispositions de l'Accord européen Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR ; RS *0.822.725.22*). Il convient donc d'examiner

[80] ATF 145 II 206 E. 2.4.1 ; voir à ce sujet, parmi beaucoup d'autres, TSCHANNEN/MÜLLER/KERN, p. 196 ou KIENER/KÄLIN/WYTTENBACH, p. 513.

les détails des réglementations envisagées de manière approfondie.

Horizon de mise en œuvre : le délai dépend des mesures concrètes. Un examen approfondi et, dans tous les cas, des adaptations d'ordonnances sont nécessaires pour que les modifications puissent être apportées à moyen terme.

3.5 Introduction de nouvelles normes/standards

Contenu : au sein du groupe de travail, certains ont demandé la création de nouvelles normes dans le but de fournir des instruments adaptés aux besoins pour les offres de mobilité partagée, notamment dans le domaine du marquage et de la signalisation. En particulier une signalisation spécifique et uniforme des aires de stationnement pour la mobilité partagée serait souhaitable. En ce qui concerne la mise à disposition des données, certains membres ont également souhaité la création de normes ou de spécifications d'interopérabilité afin de faire progresser la mise en réseau virtuelle des offres.

Interprétation : étant donné que les adaptations proposées en matière de signalisation semblent relativement faciles à réaliser au niveau fédéral et qu'elles correspondent manifestement à un besoin avéré, il faudrait envisager de les mettre en œuvre. En ce qui concerne les normes numériques, il convient de se référer aux travaux en cours dans le domaine des tâches systémiques d'information à la clientèle (SKI) ainsi qu'aux adaptations juridiques prévues dans le cadre de la loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) (voir également ch. 3.6).

Actes normatifs à modifier : il conviendrait d'adapter l'OSR, quoiqu'il soit possible, dans certaines circonstances, de s'appuyer sur l'expérience acquise avec le symbole « covoiturage » conformément à l'art. 65, al. 15 et 16, ainsi qu'à l'art. 79, al. 4, let. e, OSR.

Horizon de mise en œuvre : les mesures proposées requièrent certes des modifications d'ordonnance, mais elles peuvent être mises en œuvre assez rapidement en raison du peu de complexité du projet.

3.6 Intégration des offres de mobilité partagée dans l'information à la clientèle des transports publics

Contenu : le groupe de travail a demandé à plusieurs reprises l'intégration des indications sur la disponibilité des offres de mobilité partagée dans les informations destinées à la clientèle des transports publics ; l'objectif est notamment de les intégrer dans les services d'information virtuels (applications Internet, cartes etc.) des prestataires traditionnels des transports publics.

Interprétation : mis à part le fait que la mise en œuvre de cette proposition exigerait de clarifier de nombreuses questions (formes de coopération, cercle des offres concernées, responsabilités, interfaces, etc.), l'hypothèse de départ selon laquelle un tel instrument virtuel répond à un besoin des clients semble tout à fait plausible. Idéalement, cette intégration se ferait spontanément, sur la base d'une collaboration entre le secteur des transports publics et les prestataires de services de mobilité partagée. À défaut, elle pourrait provenir soit d'une obligation légale explicite, soit d'une intégration – en partie déjà faite – dans la tâche du SKI conformément à l'art. 37 LCdF. Si elle était conçue comme une tâche systémique, il faudrait prévoir une indemnisation correspondante, comme c'est déjà partiellement le cas aujourd'hui conformément à l'art. 13, al. 2, ch. 1, de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2021 à 2024.

Actes normatifs à modifier : si l'on souhaite imposer aux entreprises de TP l'obligation d'intégrer ces indications, il faudra des dispositions légales appropriées (LTV ou LCdF). Une intégration plus poussée dans le cadre de la tâche systémique ne requerrait toutefois, pour autant que l'on puisse en juger, qu'un éventuel avenant au contrat de fourniture de tâches d'ordre supérieur dans le domaine de l'information à la clientèle, dans la mesure où l'on souhaite aller au-delà du cadre actuellement convenu (liaisons avec d'autres offres de mobilité, appelées SKI+). Il est prévu de toute façon de mettre en place à l'avenir l'infrastructure de base dans le domaine des données sur la mobilité conformément à la future LIDMo, de sorte que les préoccupations exprimées puissent être prises en compte dans le cadre des travaux de législation en cours.

Horizon de mise en œuvre : si les mesures sont prises dans le cadre juridique en vigueur, cela peut en principe se faire rapidement. En revanche, la mise en œuvre technique de ce projet devrait demander plus de temps. La réalisation des projets basés sur la LIDMo prendrait en tout état de cause plusieurs années.

3.7 Intégration des offres de mobilité partagée dans la distribution et la structure tarifaire des TP

Contenu : les réponses du groupe de travail manifestent largement le besoin de mettre les offres de mobilité partagée en réseau et de les intégrer dans la structure de distribution et tarifaire des transports publics. Il est par exemple proposé de mettre en place un abonnement supramodal (« *roaming* »), de créer un système de billetterie uniforme ou d'établir un point d'accès central pour toutes les offres de mobilité.

Interprétation : l'intégration des offres de mobilité partagée dans les structures de distribution des transports publics apporterait probablement des avantages considérables aux utilisateurs. En les intégrant dans le paysage tarifaire des transports publics, on pourrait tenter de renouer avec le succès que représente le service direct établi en tant que structure tarifaire générale. Dans ce contexte, il convient toutefois de noter qu'une intégration au service direct restreindrait considérablement le degré de liberté des offres de mobilité partagée. Il conviendrait donc de l'évaluer sur la base de la configuration concrète du modèle d'intégration. Il faut également tenir compte des défis techniques et organisationnels d'une telle intégration, aussi bien dans la distribution que dans la structure tarifaire.

Actes normatifs à modifier : si les acteurs du secteur ne décident pas volontairement de renforcer la coordination ou l'intégration de ces offres dans la structure de distribution et de tarification, il est concevable d'envisager des obligations juridiques correspondantes. À cette fin, une base légale spécifique serait nécessaire. Pour une intégration tarifaire, il faudrait envisager une adaptation du service direct conformément à l'art. 16 LTV et à l'art. 56 OTV.

Horizon de mise en œuvre : l'intégration obligatoire dans la distribution des transports publics et dans leur structure tarifaire nécessite d'importants travaux préparatoires conceptuels et des modifications législatives. Elle prendrait donc plusieurs années.

3.8 Assouplissement des prescriptions de financement des projets d'agglomération

Contenu : certains membres du groupe de travail ont suggéré de prévoir des possibilités supplémentaires pour financer les prestations de mobilité partagée en ce qui concerne les infrastructures nécessaires dans les gares (parkings-relais pour vélos, parkings pour vélos cargo, création de pôles de mobilité partagée, parkings pour voitures partagées etc.). Il serait d'une part peu approprié de créer de nouveaux instruments de d'encouragement distincts pour la mobilité partagée au niveau fédéral, car les infrastructures en question revêtent généralement un caractère local, et d'autre part contraire à ce qui a également été formulé au sein du groupe de travail, à savoir que l'on observe déjà aujourd'hui une fragmentation du paysage de

l'encouragement (voir également ci-après ch. 3.9). Une manière de soutenir financièrement de telles initiatives pourrait toutefois consister à les rattacher (davantage) aux projets d'agglomération fédéraux.

Interprétation : dans le cadre juridique actuel des projets d'agglomération, tel qu'il est défini par la LFORTA, la LUMin, l'OUMin et l'OPTA, il existe déjà à bien des possibilités d'encourager les infrastructures de la mobilité partagée (par ex. le financement d'interfaces multimodales) et de la mobilité douce. Il est toutefois tout à fait concevable de créer de nouvelles possibilités d'encouragement des offres de mobilité partagée en assouplissant davantage certaines exigences. Il serait par exemple possible d'élargir le périmètre des villes et agglomérations ayant droit à des contributions (périmètre VACo) ou d'étendre la participation au financement d'installations situées en dehors de ce périmètre, ou encore de participer au financement de l'« infrastructure numérique » pour les offres de mobilité partagée (applications spécialisées).

Actes normatifs à modifier : d'après ce que l'on peut voir, ces assouplissements sont déjà en partie possibles au moyen d'adaptations des ordonnances administratives pertinentes (entre autres les directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération [DPTA]), mais peuvent également impliquer d'adapter des ordonnances (OUMin, OPTA), voire des lois. Il y a lieu d'examiner ces exigences au regard des mesures concrètes prévues.

Horizon de mise en œuvre : dans la mesure où l'assouplissement des prescriptions de financement ne nécessite que des adaptations d'ordonnances administratives, il peut être mis en œuvre rapidement. Des extensions plus larges des options de financement devraient faire l'objet d'un examen approfondi et être ancrées dans la loi, ce qui impliquerait un délai plus long.

3.9 Financement par le biais des conventions sur les prestations selon l'art. 51 LCdF

Contenu : Comme le montre la liste des instruments d'encouragement exploités (voir chap. C), il existe aujourd'hui une multitude d'offres de soutien et de financement pour différents domaines de la mobilité partagée. Les réponses du groupe de travail montrent toutefois qu'il existe encore un potentiel d'amélioration, notamment dans l'optique de la connexion physique de ces offres avec celles des transports publics traditionnels. Un aspect central concerne le raccordement à chacune des infrastructures. Sur cette base, il est demandé de mettre à disposition davantage d'équipements et d'installations adaptés à la mobilité partagée dans les gares (véhicules motorisés, vélos, vélos cargo et micromobilité), afin de promouvoir en particulier la connexion entre les transports publics et la mobilité douce.

Interprétation : Étant donné que les offres et les possibilités de mobilité partagée deviennent de plus en plus un « catalyseur » pour les transports publics traditionnels et un trait d'union entre ces derniers et le TIM, il serait souhaitable, du point de vue des chemins de fer, de consolider et de développer les avantages liés à cette liaison.

Actes normatifs à modifier : la délimitation de l'infrastructure ferroviaire selon l'art. 62 LCdF ne mentionne pas explicitement les installations et équipements destinés à la mobilité partagée ni, de manière générale, les infrastructures de transport situées à proximité des gares. À première vue, cette infrastructure ne semble pas être couverte par la teneur soit de l'art. 62, al. 1, LCdF (éléments à attribuer obligatoirement à l'infrastructure ferroviaire) soit de l'art. 62, al. 2, LCdF (éléments à attribuer potentiellement à l'infrastructure ferroviaire). Elle n'est toutefois pas expressément exclue (art. 62, al. 3, LCdF). La convention sur les prestations actuelle entre la Confédération et les CFF pour les années 2021 à 2024 exclut toutefois expressément de l'indemnisation « la construction et l'exploitation d'installations destinées au trafic par bus et au trafic routier privé (par ex. parkings relais) ». Par conséquent, ces installations ne peuvent actuellement pas être financées par les ressources du FIF (art. 1, al. 1, et 3 LFIF). Le rapport du Conseil fédéral du 4 septembre 2024 en exécution du postulat Michel arrive également à cette

conclusion, y compris en ce qui concerne les arrêts des lignes de bus urbaines et les stations de location de vélos[81].

Les simples places de stationnement pour vélos peuvent en revanche, selon la pratique actuelle, être financées pour moitié par le FIF[82]. Toutefois, au vu du libellé de la loi, il ne semble pas totalement exclu de pouvoir attribuer entièrement les places de stationnement pour vélos, vélos cargo ou installations de micro-mobilité aux installations d'accueil publiques au sens de l'art. 62, al. 1, let. d, LCdF. On pourrait également envisager de les considérer comme des entreprises accessoires au sens de l'art. 39 ou de l'art. 62, al. 2, let. d, LCdF.

Quoi qu'il en soit, une extension de l'indemnisation liée aux conventions sur les prestations au sens de l'art. 51 LCdF aux installations et équipements destinés à la mobilité partagée, et donc le recours aux ressources du FIF, serait juridiquement tout à fait défendable mais requerrait de préciser les délimitations de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'art. 62 LCdF.

Horizon de mise en œuvre : étant donné que l'extension des possibilités de financement par le FIF exigerait de modifier la loi, la mesure prendrait plusieurs années. Le cas échéant, ces modifications pourraient également servir à assouplir encore le financement du FIF afin d'éliminer les incitations à effets indésirables (par ex. lors du choix entre chemin de fer et tramway). Toutefois, une orientation fondamentale vers un financement supramodal des transports publics nécessiterait une modification de l'art. 87*a* Cst.

3.10 Ancrage institutionnel dans l'administration fédérale

Contenu : les réponses des acteurs du secteur montrent clairement que la question de la mobilité partagée est traitée de manière inégale dans les cantons et les communes et qu'elle bénéficie d'un degré d'attention variable. En outre, il manque une mise en commun des connaissances, des enseignements tirés et des approches choisies dans les différentes collectivités territoriales. Au sein de l'administration fédérale, ce domaine présente des points communs à plusieurs offices fédéraux (OFROU, ARE, OFEN, en particulier l'OFT), mais ne dispose pas d'un ancrage institutionnel proprement dit.

Interprétation : Compte tenu du léger ancrage institutionnel de cette thématique et du traitement fragmentaire par l'administration qui peut en résulter du phénomène de la mobilité partagée, de son rôle et de son potentiel de développement dans le cadre de la mobilité globale, reste à savoir si la mobilité partagée, en tant que domaine relativement nouveau, ne devrait pas bénéficier d'un ancrage institutionnel nouvellement créé au sein de l'administration fédérale. Il semblerait encore plus opportun, dans ce contexte, d'ancrer institutionnellement le thème de la mobilité dans une perspective générale et non pas limitée aux modes de transport.

Pour ce faire, on pourrait d'une part envisager d'intégrer le thème *de la mobilité partagée* dans l'organisation de l'un des deux offices en charge des transports, en gardant à l'esprit toutefois que ce thème comporte certains foyers de tensions et conflits d'objectifs entre les différents intérêts de la mobilité. Dans ce contexte, il convient donc d'envisager d'intégrer cette question ailleurs dans l'organisation, l'ARE jouant alors un rôle prépondérant. Cela supposerait toutefois une étroite collaboration avec l'OFEN, l'OFROU et l'OFT.

Une autre possibilité plus fondamentale pour réaliser ce lien institutionnel consiste à créer une unité organisationnelle distincte qui offre une perspective globale *sur toutes les questions de mobilité* et, dans certaines circonstances, un aperçu de leur interdépendance avec l'aménagement du territoire, le domaine de l'énergie et la protection de l'environnement et du climat.

[81] Conseil fédéral, rapport en réponse au postulat Michel, p. 10ss.
[82] Conseil fédéral, rapport en réponse au postulat Michel, p. 11.

Afin de garantir une approche globale et impartiale, un tel « service de la mobilité globale » devrait idéalement être situé en dehors des offices fédéraux concernés, éventuellement directement auprès du Secrétariat général du DETEC.

Actes normatifs à modifier les adaptations de la structure institutionnelle proposées ici concerneraient principalement l'organisation et les ressources. Sur le plan juridique, il faudrait notamment envisager une adaptation de l'Org DETEC ou, le cas échéant, de l'OLOGA.

Horizon de mise en œuvre : d'un point de vue juridique, il serait relativement simple d'ancrer la question de la mobilité partagée dans l'administration fédérale et de créer un « service de la mobilité globale ». D'un point de vue pratique, ces mesures organisationnelles sont certes un peu plus complexes, mais pourraient être prises plus rapidement.

3.11 Rôle exemplaire des pouvoirs publics

Contenu : quelques commentaires émettent le souhait que la Confédération montre l'exemple en encourageant ses collaborateurs à utiliser les offres de mobilité partagée.

Interprétation : il s'agit d'une mesure facile à mettre en œuvre, qui est d'ailleurs conforme à l'obligation prévue à l'art. 10, al. 1, LCl, selon laquelle la Confédération et les cantons jouent un rôle de modèle pour atteindre l'objectif de zéro émission net.

Actes normatifs à modifier pour mettre en œuvre cette mesure, il convient en premier lieu de s'appuyer sur les informations internes communiquées aux employés de la Confédération et, le cas échéant, sur d'éventuelles incitations comportementales. Il faudrait en outre examiner si et dans quelle mesure l'infrastructure nécessaire à l'utilisation de telles offres, c'est-à-dire pour se rendre au travail, est déjà en place ou s'il reste encore des adaptations à y apporter en termes de construction ou d'organisation. La mise en œuvre de cette mesure peut s'inscrire dans le cadre de la gestion des ressources et de l'environnement de l'administration fédérale (RUMBA), qui considère déjà les trajets domicile-travail comme un « thème satellite » pour la période 2024–2027 (voir chap. C, ch. 3.7 ci-dessus). Afin de promouvoir davantage l'effet d'exemple recherché, il est possible de s'appuyer sur le projet SUMO en cours à l'OFEN dans le domaine de la mobilité des entreprises.

Horizon de mise en œuvre : la mise en œuvre de ces mesures visant un effet d'exemple concerne uniquement l'organisation de l'administration et est possible dans le cadre du droit en vigueur. Elle peut donc être mise en œuvre rapidement.