



Service spécialisé RUMBA 29 janvier 2025

Plan-cadre de mobilité de l'administration fédérale 2024–2027

Système de gestion de la mobilité dans l'administration fédérale SGMAF

Référence : SG-DETEC-D-18D83401/34

Version	Concerne	Quand
0.1	Élaboration du PM-cadre et du plan de mesures par le service spécialisé RUMBA (SSP)	17.07.2024
0.2	Examen du PM-cadre et du plan de mesures par le comité de projet (CP)	23.08.2024
0.3	Mise à jour par le service spécialisé	10.09.2024
0.4	Consultation des offices	25.09.2024
0.5	Mise à jour par le service spécialisé	04.12.2024
0.6	Examen du PM-cadre et du plan de mesures par la CSG	16.12.2024
0.7	Mise à jour par le service spécialisé	19.12.2024
1.0	Examen du PM-cadre et du plan de mesures par la CSG	29.01.2025

Élaboré par

Secrétariat général DETEC (SG-DETEC)
Büro für Mobilität AG (conseil spécialisé externe)

En collaboration avec (par ordre alphabétique)

Comité de projet :
Chancellerie fédérale
Direction des ressources DFAE (DR-DFAE)
Secrétariat général DDPS (SG-DDPS)
Secrétariat général DEFR (SG-DEFR)
SG-DETEC
Secrétariat général DFF (SG-DFF)
Secrétariat général DFI (SG-DFI)
Secrétariat général DFJP (SG-DFJP)

Groupe de travail :
Base logistique de l'armée (BLA)
Centrale des voyages de la Confédération (CVC)
Chancellerie fédérale (ChF)
État-major de l'armée (EM A)
Office fédéral de la police (Fedpol)
Office fédéral de l'armement (armasuisse)
Office fédéral des constructions et de la logistique (OFCL)
Office fédéral du personnel (OFPER)
Office fédéral des routes (OFROU)
Secrétariat général DFAE



Table des matières

1	Situation initiale	3
1.1	Objectifs et contexte.....	3
1.2	Contenu du plan-cadre de mobilité et délimitations.....	3
2	État souhaité par le SGMAF	4
2.1	Objectif du SGMAF.....	4
2.2	Mise en œuvre dans les différents champs d'action.....	5
2.2.1	Intégration d'un « comportement de mobilité optimisé sur le plan écologique et économique » dans les ordonnances	5
2.2.2	Extension des indicateurs de mobilité.....	5
2.2.3	Mise en œuvre des mesures clés	5
3	Mise en œuvre du plan-cadre de mobilité de l'administration fédérale 2024–2027	6
4	Listes	7
4.1	Sources.....	7
4.2	Liste des abréviations.....	7
4.3	Liste des illustrations	7

1 Situation initiale

1.1 Objectifs et contexte

Avec le « système de gestion de la mobilité dans l'administration fédérale » (SGMAF), le Conseil fédéral définit la mobilité de l'administration fédérale (AF) centrale. Conformément à la décision du Conseil fédéral « *Concept système de gestion de la mobilité dans l'administration fédérale* » (n° EXE. 2022.2965), le SGMAF s'est fixé quatre objectifs principaux :

Objec-tif 1	En matière de mobilité, l'administration fédérale adopte une approche efficace, socialement responsable, respectueuse de l'environnement, favorable à la santé et conviviale. La mobilité doit être autant que possible climatiquement neutre d'ici 2030.
Objec-tif 2	Le potentiel à long terme de réduction des coûts et d'exploitation des synergies dans le domaine de la mobilité est concrétisé.
Objec-tif 3	Les collaborateurs sont sensibilisés à la nécessité de se rendre au travail de la manière la plus écologique et la plus saine possible.
Objec-tif 4	Le SGMAF évolue en fonction des développements et innovations les plus récents dans le secteur de la mobilité.

Le SGMAF s'inscrit dans la gestion des ressources et du management environnemental de la Confédération (RUMBA) et englobe toutes les unités administratives de la Confédération¹. Le SGMAF contribue ainsi à la réalisation des objectifs fixés dans le cadre du programme RUMBA, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et l'impact environnemental des transports. Afin d'éviter les doublons (notamment en matière de rapports) et de tirer parti des synergies, les travaux de conception et de déploiement du SGMAF sont étroitement coordonnés avec le mandat confié par le Conseil fédéral au DETEC le 14 août 2024 (n° EXE. 2024.1368). Ce dernier confie au DETEC, en collaboration avec le DDPS, le DFF et le DEFR, la mise au point d'un concept pour la future organisation qui permettra à l'administration fédérale centrale de jouer son rôle de modèle. Ce concept prévoit de faire du SGMAF une partie intégrante de la future organisation et de ses processus. Le plan-cadre de mobilité (PM cadre) et le plan de mesures relatif au SGMAF 2024–2027 en constituent la base.

1.2 Contenu du plan-cadre de mobilité et délimitations

Le concept SGMAF détaille l'organisation et l'architecture du SGMAF. La délimitation du système est définie dans le « Manuel d'organisation de RUMBA (MO) ». L'« analyse de base du plan-cadre de mobilité » (analyse de base) est un document complet qui analyse en détail les interfaces et l'état actuel, et présente l'état souhaité. L'élaboration de l'analyse de base a démontré que la mise en place d'un plan-cadre de mobilité pour l'ensemble des unités administratives est extrêmement complexe, car les conditions-cadres, les missions et les exigences des différentes unités administratives diffèrent.

Dans le présent plan-cadre de mobilité, les résultats de l'analyse de base ont été complétés par ceux des plans de mobilité élaborés dans le cadre des deux projets pilotes avec Agroscope et l'Office fédéral de la police Fedpol. En tant que partie intégrante de RUMBA, le modèle SGMAF s'appuie sur le processus d'amélioration continue (PAC), qui vise la réalisation continue des objectifs fixés grâce à la méthode « planifier-exécuter-contrôler-optimiser »². De plus, comme dans le cadre de RUMBA, des mécanismes clairs de communication et de coordination sont mis en place entre les UA par le biais des responsables de la mobilité (RM ; cf. MO Chap. 2.2.8) et les parties prenantes interentreprises afin de garantir une gestion efficace et efficiente de la mobilité.

Ces principes sont également appliqués, dans la mesure du possible, aux sites de l'administration fédérale à l'étranger.

¹ L'armée ainsi que les UA peuvent être exclues de leurs départements.

² Voir également PDCA de la norme ISO 14001.

2 État souhaité par le SGMAF

2.1 Objectif du SGMAF

Le **plan cadre de mobilité** est le cadre général du SGMAF. Il est complété par le document de mise en œuvre **Plan de mesures SGMAF 2024–2027** présentant les mesures clés et les instruments au niveau de l'AF. Ensemble, ils définissent un axe de travail pour coordonner et améliorer en permanence la mobilité et l'ensemble de l'AF jusqu'aux unités administratives décentralisées dans leur contexte (par exemple via les organisations de campus³) de manière à atteindre les objectifs du Conseil fédéral et à renforcer le statut d'exemple de l'AF.

La mise en œuvre des objectifs du SGMAF (cf. chapitre 1.1) demande des efforts continus ainsi qu'une vérification et une intégration des directives et mesures existantes, axées sur les synergies. La figure 1 schématise la manière dont le PM cadre, associé au plan de mesures SGMAF 2024–2027 et aux instruments du SGMAF, permet une mise en œuvre ordonnée du système.

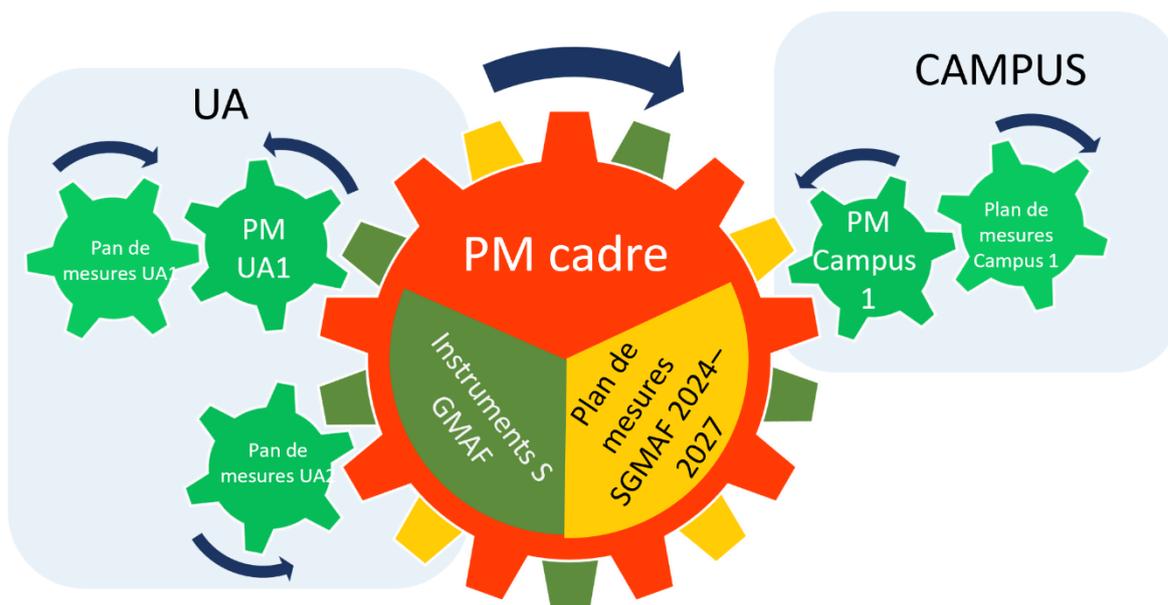


Figure 1 : Objectif du SGMAF

Conformément au PAC, les UA élaborent, avec le soutien du SG-DETEC, **des PM et des plans de mesures spécifiques à chaque UA/campus**. Ceux-ci fixent des objectifs clairs, qui sont vérifiés par les UA à intervalles réguliers (par exemple une fois par an) et dont les résultats sont communiqués par les UA à leurs départements et au SG-DETEC. Les synergies entre les différents sites des UA doivent être exploitées dans la mesure du possible.

Le SG-DETEC met à disposition les instruments suivants pour l'élaboration par les UA de plans de mobilité et de plans de mesures spécifiques à chaque site :

- **Le guide des plans de mobilité** offre des conseils pratiques et une ligne directrice pour l'élaboration des plans de mobilité au niveau des UA. À cet effet, il tient compte des différents mandats, des besoins individuels et des spécificités géographiques.

³ Le concept d'hébergement pour des modes de travail flexibles au sein de l'administration fédérale mentionne cinq campus : Nord, Sud, Est, Ouest et Centre.

- Le **Catalogue des mesures AF** est une banque centrale de connaissances qui répertorie les mesures existantes et les exemples de bonnes pratiques au sein de l'AF. Il permet aux départements, à la ChF et aux UA de classer et de rechercher leurs mesures par catégorie, mais aussi d'apprendre les uns les autres tout en s'inspirant mutuellement.

Un autre instrument important est le **plan de mise en œuvre des départements et de la ChF**. Chaque département et la ChF doit assurer et organiser la mise en œuvre dans son propre domaine de compétence. Le SG-DETEC accompagnera et conseillera les UA, les départements et la ChF dans leurs analyses et mettra des modèles à leur disposition

2.2 Mise en œuvre dans les différents champs d'action

2.2.1 Intégration d'un « comportement de mobilité optimisé sur le plan écologique et économique » dans les ordonnances

Au point 2.1 «*Optimisation écologique et économique des déplacements*»⁴ des « directives du DDPS du 11 décembre 2020 concernant les principes écologiques régissant l'acquisition et l'utilisation des véhicules de l'administration », les mesures de gestion de la mobilité sont expliquées :

2.1 Ökologisch und ökonomisch optimiertes Mobilitätsverhalten

Jedes Mobilitätsbedürfnis ist hinsichtlich Notwendigkeit kritisch zu prüfen. Die Lösung ist in Bezug auf Einsatzzweck, Leistungs- sowie Energieeffizienz zu hinterfragen und zu optimieren. Massnahmen zur Steuerung der Mobilität sind insbesondere:

- Verzicht bzw. Ersatz des physischen Transportes, z.B. durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien sowie einer optimalen Arbeitsorganisation;
- Priorisierung der Nutzung alternativer Transportmittel, insbesondere der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (Fahrrad, Fussmarsch);
- die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit Carsharing sowie die Bildung von Fahrgemeinschaften (Carpooling);
- die Kombination und Koordination von Fahrten durch das Betreiben von Mobilitäts- und Transportzentralen in den Verwaltungseinheiten mit fest zugeteilten Fahrzeugen;
- die Verwendung der effizientesten Verkehrsmittel;
- die prioritäre Verwendung des Fahrzeugs mit dem niedrigsten Energieverbrauch und dem tiefsten CO₂-Ausstoss.

Ce principe est décisif pour la mise en œuvre du SGMAF. C'est pourquoi le « comportement de mobilité optimisé sur le plan écologique et économique » doit être intégré dans l'«[ordonnance du DFF concernant l'ordonnance sur le personnel de la Confédération](#)» (O-OPers, RS 172.220.111.31) (par exemple à l'art. 42 al. 1).

2.2.2 Extension des indicateurs de mobilité

Les indicateurs de mobilité permettent de saisir et d'analyser les comportements et les tendances en matière de mobilité. Ces données constituent la base des décisions stratégiques et de l'optimisation des offres de mobilité. À partir des résultats des mesures clés et des plans de mobilité spécifiques à chaque site, le SG-DETEC étudie les indicateurs de données existants et l'intégration de nouveaux indicateurs dans le système RUMBA et le système de management environnemental et de l'aménagement du territoire du DDPS (SMEA DDPS). L'objectif est d'avoir une vision globale et de prendre des mesures ciblées pour promouvoir la mobilité durable.

2.2.3 Mise en œuvre des mesures clés

L'analyse de base a permis de dresser un aperçu des mesures actuelles et de la situation en matière de mobilité. Ces mesures ont été examinées en fonction de leur efficacité respective. Sur cette base et à partir des champs d'action identifiés, trois mesures clés ont été identifiées comme étant les plus efficaces. Elles ont été intégrées en tant qu'axes principaux dans le plan de mesures SGMAF 2024–2027

⁴ Lien : [Directive concernant les principes écologiques régissant l'acquisition et l'utilisation des véhicules de l'administration \(admin.ch\)](#)

(en annexe). L'accent a été mis sur l'objectif 3 du SGMAF (cf. chapitre 1.1) selon lequel les collaborateurs sont uniquement sensibilisés à la question des trajets domicile-travail, mais aucune mesure n'est proposée par le SGMAF dans ce domaine.

La figure 2, ci-dessous, présente les mesures clés intégrées dans l'architecture du SGMAF⁵ et leur rattachement aux trois piliers du SGMAF sous l'égide du PM cadre. La mesure clé « Optimisation des voyages en avion » combine les piliers « Transport » et « Mobilité ».

Ainsi, sur la base du plan de mobilité et des instruments du SGMAF, les piliers de la mobilité de service visée par l'administration fédérale centrale sont mis en place et, en même temps, des synergies à long terme sont réalisées pour les trois axes « réduction du trafic », « promotion des transports publics et de la mobilité douce » et « renforcement de l'efficacité des transports ».

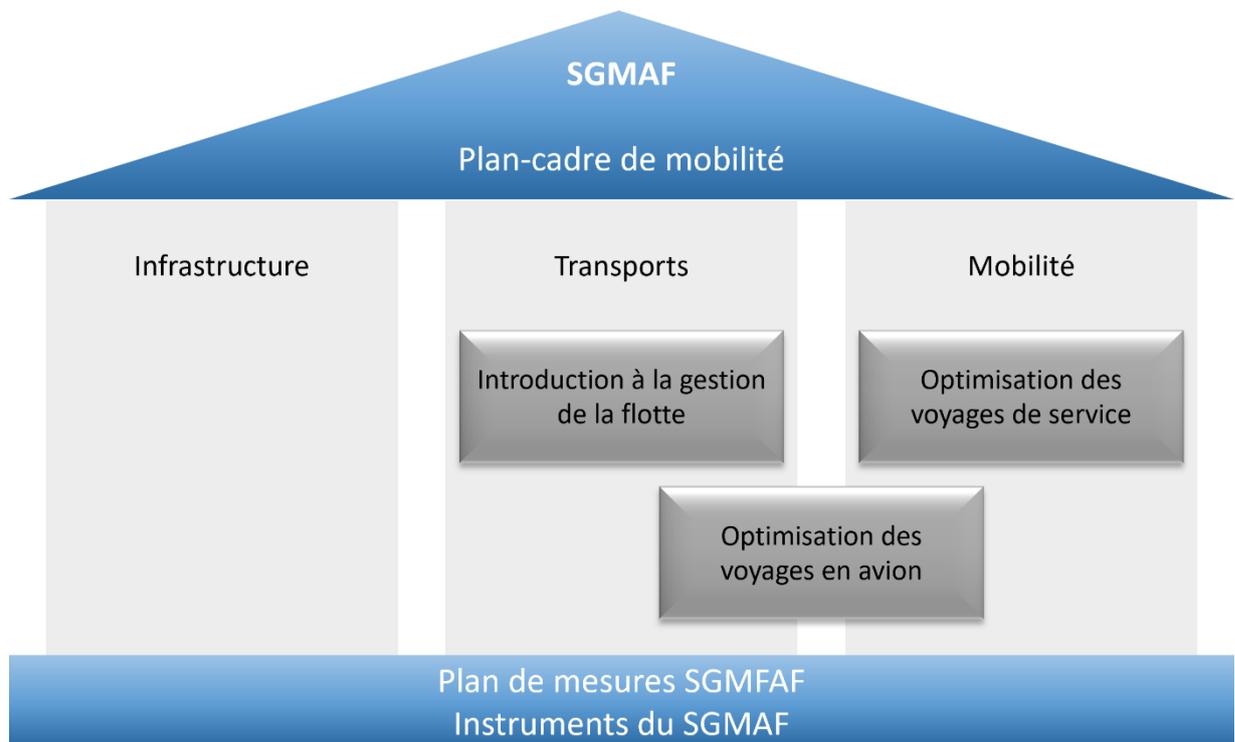


Figure 2 : Mesures clés dans le domaine de l'architecture SGMAF

3 Mise en œuvre du plan-cadre de mobilité de l'administration fédérale 2024–2027

La mise en œuvre du plan-cadre de mobilité de l'administration fédérale 2024–2027 est détaillée dans le plan de mesures SGMAF 2024–2027. Celui-ci présente les trois mesures clés, ainsi que les instruments nécessaires à la mise en œuvre du plan-cadre de mobilité.

⁵ Cf. Concept système de gestion de la mobilité dans l'administration fédérale (SGMAF)

4 Listes

4.1 Sources

Document	Version / date
« Concept système de gestion de la mobilité dans l'administration fédérale (SGMAF) » (n° EXE. 2022.2965)	22.11.2022
RUMBA MO : Manuel d'organisation de RUMBA (MO) – système de gestion des ressources et de management environnemental de l'administration fédérale	V1.0 du 25.06.2021
ACF 2022.1224 Arrêté du Conseil fédéral du 22 juin 2022 Mise en place et exploitation d'un système de gestion de la mobilité pour l'administration fédérale	22.06.2022
Directives concernant les principes écologiques régissant l'acquisition et l'utilisation des véhicules de l'administration	11.12.2020
Ordonnance du DFF concernant l'ordonnance sur le personnel de la Confédération (O-OPers, RS 172.220.111.31)	01.01.2024

4.2 Liste des abréviations

Les abréviations répertoriées dans [AdminDir](#) ne sont pas mentionnées ici.

Abréviation	Description
AF	Administration fédérale
Analyse de base	Analyse de base pour le plan-cadre de mobilité
LCI	Loi sur le climat et l'innovation
PAC	Processus d'amélioration continue
SGMAF	Système de gestion de la mobilité dans l'administration fédérale
PM	Plan de mobilité
RM	Responsable de la mobilité
MO	Manuel d'organisation RUMBA
TP	Transports publics
PM cadre	Plan-cadre de mobilité
RUMBA	Système de gestion des ressources et de management environnemental de l'administration fédérale
SMEA DDPS	Système de management environnemental et de l'aménagement du territoire du DDPS
UA	Unités administratives

4.3 Liste des illustrations

Figure 1 : Objectif du SGMAF	4
Figure 2 : Mesures clés dans le domaine de l'architecture SGMAF	6