

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

Secrétariat général

3003 Berne

Berne, le 9 octobre 2026

**Consultation sur le projet « Transports '45 » – Projet visant à répondre de manière coordonnée aux besoins de mobilité, tous modes de transport confondus**

**Prise de position de l'association professionnelle Mobility Management Suisse (MMS)**

Madame, Monsieur,

L'association professionnelle Mobility Management Suisse (MMS) vous remercie de lui donner la possibilité de prendre position dans le cadre de la consultation sur le projet « Transports '45 ». MMS réunit les conseillères et conseillers en mobilité accrédités en Suisse et s'engage pour le développement, la diffusion et l'assurance qualité de la gestion de la mobilité en tant que champ d'action à part entière de la politique des transports.

**Appréciation générale**

MMS salue sur le principe l'ambition du projet de planifier le développement du rail, des routes nationales et du trafic d'agglomération de manière coordonnée entre les modes de transport et en harmonie avec le développement de l'urbanisation. Une planification coordonnée des infrastructures est une condition nécessaire à un système de transport global performant.

MMS constate toutefois avec inquiétude que le projet de 147 pages n'emploie pas une seule fois la notion de « gestion de la mobilité » – pas même dans le glossaire – et que les mesures de gestion de la demande de transport n'apparaissent pratiquement nulle part

dans le projet. Lorsqu'il est question de « gestion du trafic » (p. ex. chap. 1.2, p. 7 ; chap. 2.2.5.1, p. 46 ; chap. 2.5.1.1, p. 69), il s'agit exclusivement de l'exploitation du trafic sur l'infrastructure existante (harmonisation des vitesses, avertissement de danger, utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, guidage du trafic) – et non de l'influence sur la demande de transport par des mesures « douces », axées sur le comportement, telles que les englobe la gestion de la mobilité au sens des standards MMS.

Aux yeux de MMS, le projet risque ainsi d'occulter un champ d'action central de la politique des transports qui, comparé à des développements d'infrastructure se chiffrant en milliards, pourrait être déployé rapidement, à moindre coût et en complément des étapes d'aménagement proposées. MMS prie le Conseil fédéral de tenir compte de cet état de fait dans la suite de la procédure (en particulier lors de la précision du Plan sectoriel des transports selon le chap. 3.9 ainsi que pour l'image cible du programme de développement stratégique PRODES).

## **Remarques sur certains points du projet**

### **1. Absence d'ancrage de la gestion de la mobilité (chap. 1, glossaire, p. 104–107)**

Ni le chapitre introductif ni le glossaire du projet ne mentionnent ou ne définissent la gestion de la mobilité comme concept à part entière. Cela contredit le titre du projet, qui parle expressément de répondre aux « besoins de mobilité ».

### **2. Réponse aux motions visant à augmenter la part des transports publics (chap. 1.9.1, p. 13)**

Le Conseil fédéral propose de classer les motions 19.4443–19.4446 (« Plan de mesures visant à augmenter la part des transports publics dans le trafic total ») au motif qu'une étude externe publiée en mars 2025 aurait montré que les mesures existantes et déjà décidées suffisent et que d'autres mesures au niveau fédéral ne seraient pas judicieuses. MMS demande que cette étude soit rendue publique et que les mesures de gestion de la mobilité soient explicitement prises en compte dans cette évaluation avant le classement des motions.

### **3. Conflit d'objectifs entre les scénarios de croissance du trafic et les objectifs climatiques (chap. 1.1, p. 6 ; chap. 1.8.3, p. 11–12)**

Le projet s'appuie sur les Perspectives d'évolution du transport 2050 et table, dans le scénario « Base », sur une hausse du trafic de 10 % sur les routes nationales et sur une

croissance de 33 % du transport ferroviaire de voyageurs d'ici 2050 ; dans le scénario « Poursuite de la tendance », une croissance de 22 % est même attendue sur la route. Parallèlement, le projet renvoie à la Stratégie climatique 2050 et à la loi sur le climat, selon lesquelles les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports doivent être réduites d'au moins 57 % par rapport à 1990 d'ici 2040 et à zéro net d'ici 2050. Le projet ne montre nulle part comment ces hypothèses de croissance sont compatibles avec les objectifs climatiques inscrits dans la loi. MMS estime que les mesures de gestion de la mobilité constituent ici un complément nécessaire pour influencer la demande de transport – et donc les émissions – sans préjuger des développements d'infrastructure proposés.

#### **4. Trafic induit et pression sur l'urbanisation (chap. 5.5, p. 98)**

Le projet reconnaît que « l'accessibilité accrue » peut engendrer une pression indésirable sur l'urbanisation, mais ne renvoie, pour résoudre ce problème, qu'à des « mesures de planification appropriées ». MMS souligne que les mesures de gestion de la mobilité (p. ex. gestion du stationnement, plans de mobilité d'entreprise, conseil en mobilité et plans de mobilité lors du développement de sites) sont un instrument établi et efficace pour freiner le trafic induit, et demande que cela soit complété dans le chapitre concerné.

#### **5. Pas de catégorie de financement pour la gestion de la mobilité dans le programme en faveur du trafic d'agglomération (chap. 2.3.4, p. 60–61)**

Selon l'article 21a OUMin, des paquets de mesures dans les domaines de la mobilité piétonne et cycliste, de la gestion du trafic, des arrêts de tram et de bus ainsi que de la requalification et de la sécurité de l'espace routier peuvent être cofinancés de manière forfaitaire. Il manque une catégorie pour les mesures de gestion de la mobilité (p. ex. plans de mobilité d'entreprise, centrales de mobilité en tant que prestation de service, mesures « push » et « pull » plutôt que seulement infrastructure, information et conseil). Le fait que certains organismes responsables aient néanmoins déposé des projets tels que « gestion du stationnement » (Coire) ou « gestion du trafic et du stationnement » (Kreuzlingen/Constance) montre qu'il existe un besoin. MMS demande d'inscrire les mesures de gestion de la mobilité comme catégorie propre, expressément mentionnée, à l'article 21a OUMin.

À titre subsidiaire, il convient de garantir que la mise en œuvre de ces mesures, en particulier de la gestion du stationnement, soit systématiquement exigée et prise en compte dans l'évaluation des programmes d'agglomération.

#### **6. Objectifs d'effet et évaluation coûts-bénéfices (art. 17d LUMin, chap. 2.3.4.4, p. 59–60)**

Les objectifs d'effet appliqués dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (qualité des systèmes de transport, développement de l'urbanisation vers l'intérieur, réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources, sécurité routière) sont des objectifs auxquels la gestion de la mobilité contribue de manière avérée. MMS demande de développer la méthode d'évaluation coûts-bénéfices de manière à pouvoir faire ressortir explicitement la contribution des mesures de gestion de la mobilité à ces objectifs.

## **7. Présentation unilatérale du « libre choix du moyen de transport » (chap. 5.4, p. 97)**

Le projet présente le « libre choix du moyen de transport » permis par les développements d'infrastructure comme un bénéfice pour la société. MMS souligne que le pilotage actif du choix modal – et pas seulement son exercice libre et sans influence – est nécessaire pour réaliser le report vers les transports publics que les Perspectives d'évolution du transport 2050 supposent elles-mêmes.

## **8. Absence de prise en compte du cadre fiscal et du droit des assurances sociales**

Le projet occulte le fait que le cadre fiscal et celui du droit des assurances sociales freinent plutôt qu'ils ne soutiennent le report modal visé. Ainsi, la déduction des frais de déplacement vers le lieu de travail est certes plafonnée à CHF 3000 par an pour l'impôt fédéral direct depuis le projet FAIF, mais de nombreux cantons appliquent toujours des déductions plus généreuses ou non plafonnées pour les trajets en voiture ; un aperçu précis par canton devrait être approfondi dans le cadre de la présente consultation. Parallèlement, l'Office fédéral des assurances sociales (OFAS) a établi, dans le cas des bons de mobilité prévus par le canton de Lucerne pour les collaborateurs se rendant au travail à pied, à vélo ou en transports publics, qu'il s'agit d'un salaire déterminant soumis à l'AVS – avec pour conséquence que le projet ne peut pas être mis en œuvre sous cette forme. Les incitations de l'employeur en faveur d'une mobilité durable sont ainsi désavantagées, sur les plans administratif et financier, par rapport à d'autres éléments de salaire tels que la voiture de fonction. MMS prie le Conseil fédéral d'examiner cette incohérence entre le droit des transports, le droit fiscal et le droit des assurances sociales et, si nécessaire, d'engager des mesures pour y remédier, car elle contrecarre l'effet du report modal visé par le présent projet.

## **9. Concentration sur les projets clés au détriment de mesures de petite taille mais globalement importantes (chap. 1.4, p. 8–9 ; annexe, tableaux A1-8 à A1-10, p. 129–140)**

Pour la priorisation des projets ferroviaires et de routes nationales, le projet suit systématiquement la logique de l'expertise de l'EPF Zurich, selon laquelle une

« concentration sur ce que l'on appelle les projets clés » est préférable à une « optimisation à petite échelle ». MMS relève que cette logique risque de faire perdre de vue les mesures de petite taille mises en œuvre de manière décentralisée – avant tout dans la mobilité piétonne et cycliste –, alors même que celles-ci pèsent peu individuellement mais considérablement dans leur ensemble.

Les chiffres de l'annexe du projet le confirment de manière éloquent : à lui seul, dans le programme en faveur du trafic d'agglomération de cinquième génération, la catégorie mobilité piétonne et cycliste (A1-3) représente quelque 2,82 milliards de francs de coûts d'investissement, soit quelque 1,05 milliard de francs de contributions fédérales (listes A et B réunies) – soit environ 32 % de l'ensemble des contributions fédérales prévues dans le programme, et donc une part comparable à celle des catégories trafic individuel motorisé ou pôles d'échange. Il est révélateur que la plus grande partie de ce montant (328 millions de francs de contribution fédérale) concerne les paquets de mesures cofinancés de manière forfaitaire selon l'article 21a OUMin – c'est-à-dire précisément les nombreux petits projets de moins de 5 millions de francs chacun, qui doivent être regroupés pour pouvoir être saisis sur le plan administratif.

MMS prie le Conseil fédéral de reconnaître explicitement ce constat et de veiller à ce que la logique des « projets clés » appliquée au rail et aux routes nationales ne soit pas transposée sans réflexion au traitement des mesures de petite taille mais cumulativement importantes de la mobilité piétonne et cycliste ainsi que de la gestion de la mobilité. La part de ces mesures dans les contributions fédérales du programme en faveur du trafic d'agglomération doit être au moins maintenue à son niveau actuel dans les générations futures.

## **Revendications de l'association professionnelle MMS**

Sur la base des remarques qui précèdent, MMS formule les demandes suivantes :

1. La gestion de la mobilité doit être ancrée explicitement dans le Plan sectoriel des transports ainsi que dans l'image cible du programme de développement stratégique PRODES comme troisième champ d'action, d'égale importance que le développement des infrastructures.
2. L'article 21a OUMin doit être complété par une catégorie de financement propre pour les mesures de gestion de la mobilité. À titre subsidiaire, il convient de garantir que la mise en œuvre de ces mesures, en particulier de la gestion du stationnement, soit

systématiquement exigée et prise en compte dans l'évaluation des programmes d'agglomération.

3. Le Conseil fédéral doit montrer dans le message comment les scénarios de croissance du trafic retenus sont compatibles avec les objectifs climatiques inscrits dans la loi pour le secteur des transports, en mettant en évidence la contribution des mesures de gestion de la mobilité.

4. L'étude externe publiée en mars 2025 sur les motions 19.4443–19.4446 doit être rendue publique ; la question de mesures supplémentaires visant à augmenter la part des transports publics doit être réévaluée en tenant compte des mesures de gestion de la mobilité.

5. Les incohérences entre la politique des transports, d'une part, et le droit fiscal et des assurances sociales, d'autre part (déduction des frais de déplacement, traitement des bons de mobilité), doivent être examinées à l'échelle de l'ensemble des départements et éliminées.

6. L'importance des mesures de petite taille mises en œuvre de manière décentralisée (mobilité piétonne et cycliste, gestion de la mobilité) doit être explicitement reconnue ; leur part dans les contributions fédérales du programme en faveur du trafic d'agglomération doit être au moins maintenue à son niveau actuel dans les générations futures.

MMS se tient volontiers à disposition en tout temps pour toute question et pour approfondir les présentes remarques, et vous remercie de prendre en compte ses préoccupations.

Avec nos meilleures salutations

Pour la coprésidence de l'association professionnelle Mobility Management Suisse MMS

A handwritten signature in black ink, reading 'Daniel Baehler'.

Daniel Baehler, coprésident MMS

A handwritten signature in blue ink, reading 'Davide Marconi'.

Davide Marconi, coprésident MMS