

Diagnostic de mobilité interne du Parc régional Chasseral

1. Introduction

1.1. Contexte

Favoriser une économie et une mobilité durable font partie des missions fondamentales du Parc Chasseral. En tant que parc naturel régional reconnu par l'OFEV, il dispose d'une équipe professionnelle de 20 collaboratrices et collaborateurs représentant 13 équivalents plein temps. Dans un but d'exemplarité et de cohérence, il a été décidé de réaliser un plan de mobilité durable afin de diagnostiquer et le cas échéant d'optimiser les déplacements pendulaires de l'équipe, les déplacements professionnels et la gestion des questions de mobilité inhérentes aux projets gérés et mis en œuvre par l'équipe.

1.2. Objectifs

En cohérence avec les objectifs de la charte du Parc, les objectifs du présent plan de mobilité sont les suivants :

- Établir un diagnostic détaillé de la mobilité pendulaire et professionnelle des collaboratrices et collaborateurs du Parc Chasseral
- Établir un diagnostic non exhaustif des autres types de déplacements générés par les activités et projets du Parc
- Définir des objectifs détaillés du plan de mobilité, allant dans le sens de la limitation des besoins de déplacements, du report vers les transports publics et les modes doux, et de la limitation de l'impact carbone des déplacements restants.
- Définir les mesures permettant l'atteinte des objectifs en question
- Établir un calendrier de mise en œuvre des mesures en question, d'évaluation de leurs effets et planifier le suivi et l'évolution du plan de mobilité.

Ce document est un document de travail, et présente l'état actuel du Plan des mobilités du Parc Chasseral. Il se résume à un diagnostic ; La mise en place d'un plan d'action doit encore être validée et les objectifs précis définis en cohérence avec la révision programmée du règlement du personnel.

2. Diagnostic

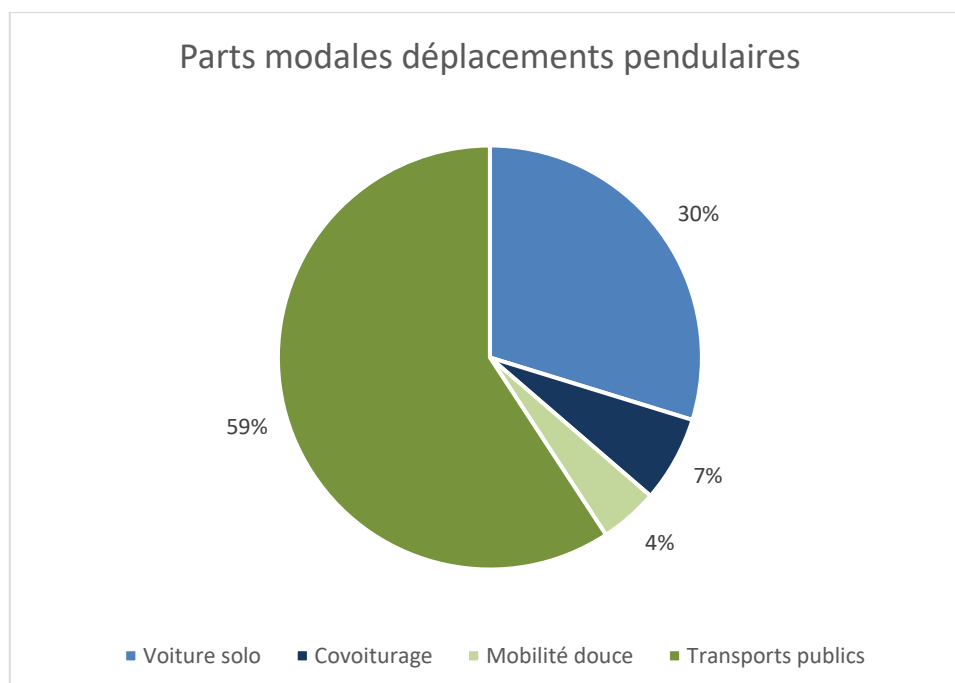
2.1. Enjeux du plan de mobilité

Ayant pour mission de favoriser un développement régional durable, le Parc Chasseral se veut exemplaire dans le domaine de la mobilité, et cherche à maximiser la part modale des déplacements générés par son activité effectués en mobilité douce et en transports publics. En 2022, malgré ces efforts, 150km ont été effectués chaque jour à l'aide de véhicules individuels motorisés (TIM) pour des déplacements professionnels de l'équipe du Parc. 192 km de déplacements domicile-travail aller-simple viennent s'y ajouter, dont 40% sont également effectués en TIM. L'enjeu du présent plan de mobilité est par conséquent de réduire efficacement la part relative des TIM dans le total des déplacements, et dans la mesure du possible de réduire la quantité absolue de déplacements effectués.

2.2. Déplacements pendulaires

Les déplacements pendulaires de l'équipe du Parc sont une part importante des déplacements générés par ses activités. En moyenne à la date de rédaction du présent rapport, 385km sont effectués chaque jour par l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs du Parc afin de se rendre au et rentrer du bureau, soit 90'000km par année. Étant donné les modes de déplacement utilisés, cela représente 5,6t d'équivalent CO₂¹. 60% de la distance de ces déplacements pendulaires est effectuée en transports publics et modes doux.

Mode de transport	km	%	CO2 équivalent [t]	Moyenne CH 2021
Véhicules privés	35'802	37%	5.2	68%
Transports publics	50'296	59%	0.37	25%



¹ Les équivalents carbone calculés dans le présent rapport sont basés sur les facteurs mobitool v. 3.0, il s'agit de la quantité de carbone relâchée dans l'atmosphère ayant un impact climatique équivalent au déplacement effectué, en tenant compte de l'ensemble du cycle de vie (y-compris énergie grise du véhicule).

2.2.1. Accessibilité bureaux en TP, TIM et MD

Les bureaux du Parc étant situés sur le quai de la gare de Saint-Imier, l'accessibilité en transports publics est la meilleure possible dans cette localité. Une ligne de trains dessert la gare, ainsi que deux lignes de bus.

Actuellement, aucune place de stationnement n'est mise à disposition des collaborateur·ices, mais des places de stationnement gratuites et illimitées sont disponibles en grand nombre sur le territoire de la commune de St-Imier.

Un diagnostic spatial détaillé de l'accessibilité du bureau du Parc depuis les domiciles des collaboratrices et collaborateurs a été effectué de la manière suivante :

- Le mode de déplacement le plus performant a été calculé pour l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs
- Les temps de trajet ont été étudiés dans le sens domicile-travail. Ce point peut avoir une importance selon les correspondances à disposition lors de l'usage des transports publics. N'ont été retenues que les correspondances permettant une heure d'arrivée au bureau dans la plage 07h14-09h14. (Un train arrive notamment aux 13 de chaque heure en gare de St-Imier)
- Tous les trajets sont calculés porte-à-porte, en incluant un déplacement à pied (max 15 minutes) jusqu'à un arrêt de transports publics. 5 minutes ont été comptées comme temps nécessaire au stationnement de la voiture.
- Pour les trajets de moins de 15 minutes en modes doux (marche ou vélo respectivement), ce mode a systématiquement été considéré comme le plus performant. Pour les trajets en modes doux ou transports publics inférieurs à 1,5 fois le trajet en voiture, ceux-ci sont également considérés comme le mode le plus performant.
- Ces estimations de modes les plus performants sont cohérentes car elles correspondent au mode de déplacement effectivement privilégié dans la quasi-totalité des cas.

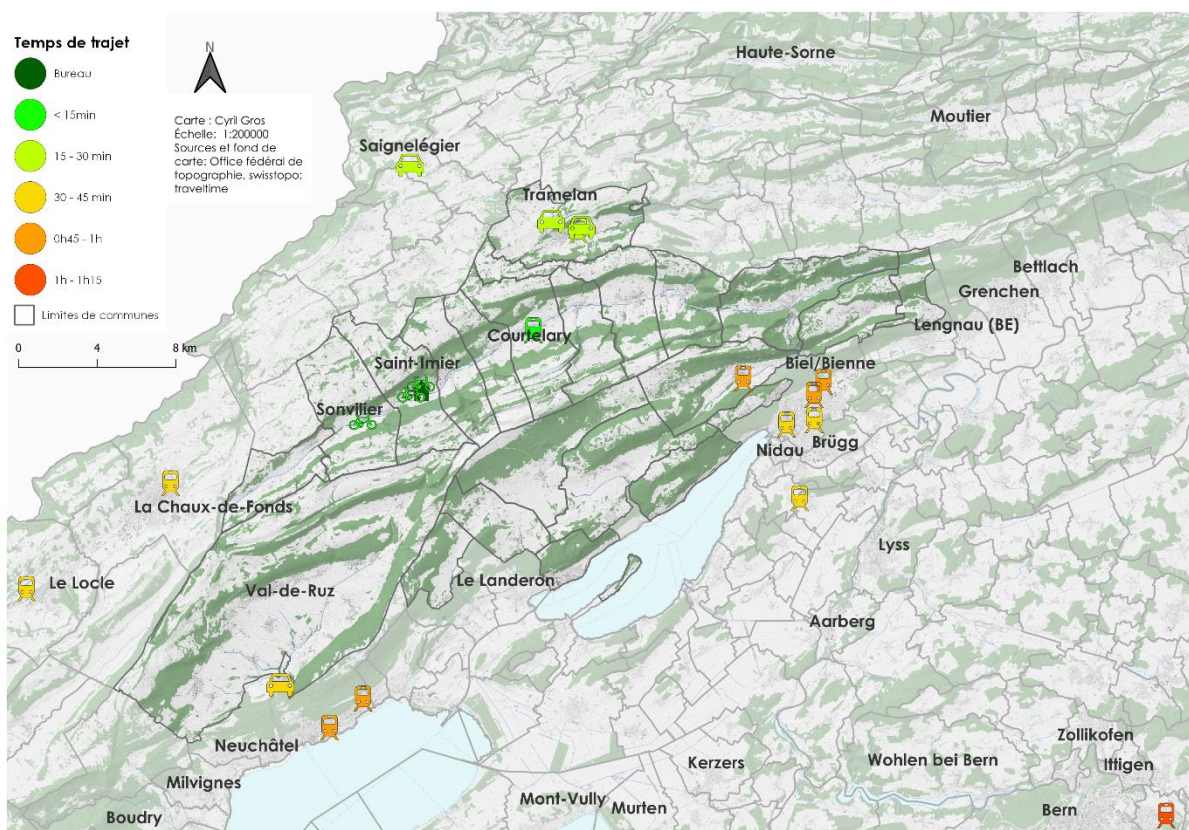


Figure 1: Temps de trajet pour l'accès au bureau du Parc pour chaque collaborateur ice, état 2022. Le symbole illustre le meilleur moyen de transport (TP, TIM, MD)

2.2.2. Télétravail

Une partie des jours de travail de certaines et certains collaborateurs ices est effectuée à domicile. Ce télétravail représente 10,5 jours en totalité pour une semaine type, soit 15% des heures travaillées. Le télétravail a un potentiel important de réduction de l'impact carbone lié aux déplacements pendulaires. En effet, le bilan carbone d'une journée de 8h de télétravail est de 264g de CO₂ (provenant essentiellement de l'énergie grise), ce qui correspond à environ 1km de voiture.

2.2.3. Potentiel de covoiturage interne et externe

Le potentiel de covoiturage est relativement limité en interne, les collaboratrices et collaborateurs effectuant le même trajet en TIM étant peu nombreux·euses. Un autre facteur limitant est la fréquence élevée des séances en matinée ou en soirée nécessitant une coordination complexe pour organiser les déplacements. Le potentiel de covoiturage externe est déjà mis à contribution, les personnes se rendant au bureau en voiture partageant fréquemment ce trajet avec leur conjoint·e. Le potentiel de covoiturage avec des collaborateurs·ices d'autres entreprises de Saint-Imier n'a pas été estimé dans le cadre de cette étude.

2.3. Déplacements professionnels

Les déplacements professionnels sont à l'heure actuelle majoritairement effectués à bord de véhicules privés, avec lesquels 100km environ sont parcourus chaque jour ouvrable. En 2022, le véhicule du Parc a parcouru 10'587 km, 23'917km effectués avec des véhicules privés ont été remboursés, 2'760km ont été parcourus à l'aide de véhicules mobility et

3'715.- de billets de transports publics ont été remboursés. En arrondissant le tarif à 20 centimes par km (les billets sont remboursés au demi-tarif, et une majorité de trajets sont plutôt courts³), ce montant représente un total de 18'575km.

Mode de transport	Km 2022	%	Frais	CO ₂ équivalent ⁴ [t]
Véhicules privés	23'917	43%	16'741.90 CHF	7.13
Bus du parc	10'587	19%	7'410.90 CHF	3.58
Transports publics	18'575	33%	3'715.00 CHF	0.27
Mobility	2'760	5%	4'109.77 CHF ⁵	0.74

Mode de transport	Km 2023	%	Frais	CO ₂ équivalent ⁶ [t]
Véhicules privés	26'750	47%	CHF 18'725.28	7.98
Bus du parc	7'407	13%	CHF 5'184.70	2.51
Transports publics	21'466 ⁷	38%	CHF 4'293.25	0.27
Mobility	1'128	2%	CHF 2'529.45 ⁸	0.24
Vélo électrique ⁹	144	0%	CHF 36.00	1.6kg

Les directives actuelles pour les déplacements professionnels sont les suivantes :

De manière générale, le personnel du Parc est encouragé à utiliser les transports publics et les offres de mobilité douce. Le déplacement pris en compte est en principe celui du « lieu de travail - destination aller et retour ». Tout déplacement supérieur à 100 km doit être approuvé au préalable par le directeur (ou le président pour ce dernier). Seuls les déplacements effectivement réalisés et ayant un coût sont remboursés.

Transports publics:

³ Une analyse détaillée trajet par trajet serait nécessaire pour calculer les distances exactes, mais en première analyse le nombre de km calculé de cette manière est assez fiable en regard du tarif général des voyageurs T601 de l'Alliance SwissPass.

⁴ Les calculs sont effectués selon les facteurs mobitool v. 2.1, et intègrent l'énergie grise. Les véhicules privés sont considérés comme correspondant à la moyenne suisse d'émissions. Pour les trajets en transports publics, c'est la moyenne suisse d'émissions qui a servi de référence. Pour les trajets en mobility, les trajets effectués en véhicule électrique et en véhicule à essence ont été calculés séparément et sommés (en considérant des véhicules moyens pour chaque motorisation).

Pour 2023, les calculs ont été refaits selon les facteurs mobitool v3.0, avec des véhicules correspondant à la moyenne suisse d'émission pour l'essence, à un « grand SUV diesel » consommant 7.9l/100km pour le bus, et les km mobility ont été calculées séparément pour les véhicules à essence, hybrides et électriques, puis sommés.

⁵ Les frais des kilomètres et des heures de mobility pour 2022 sont de 2'756.91, on constate ainsi que dans le cadre de l'utilisation actuelle, environ le tiers des frais générés par les abonnements à Mobility du Parc ne proviennent pas des trajets, mais des cotisations d'abonnement, assurances et réduction de responsabilité.

⁶ Les calculs sont effectués selon les facteurs mobitool v. 3.0, et intègrent l'énergie grise. Les véhicules privés sont considérés comme correspondant à la moyenne suisse d'émissions. Pour les trajets en transports publics, c'est la moyenne suisse d'émissions qui a servi de référence. Pour les trajets en mobility, les trajets effectués en véhicule électrique, en véhicule hybride et en véhicule à essence ont été calculés séparément et sommés (en considérant des véhicules moyens pour chaque motorisation).

⁷ Les tarifs ont augmenté en décembre 2023. Pour cette année, le nombre de kilomètres est toujours estimé sur la base des frais remboursés en comptant 20cts par kilomètre.

⁸ Il s'agit des frais totaux, y-compris les frais d'abonnement et de réduction de responsabilité qui sont proportionnellement élevés.

⁹ Depuis 2023, les déplacements professionnels effectués en vélo électrique sont remboursés à 25 cts/km.

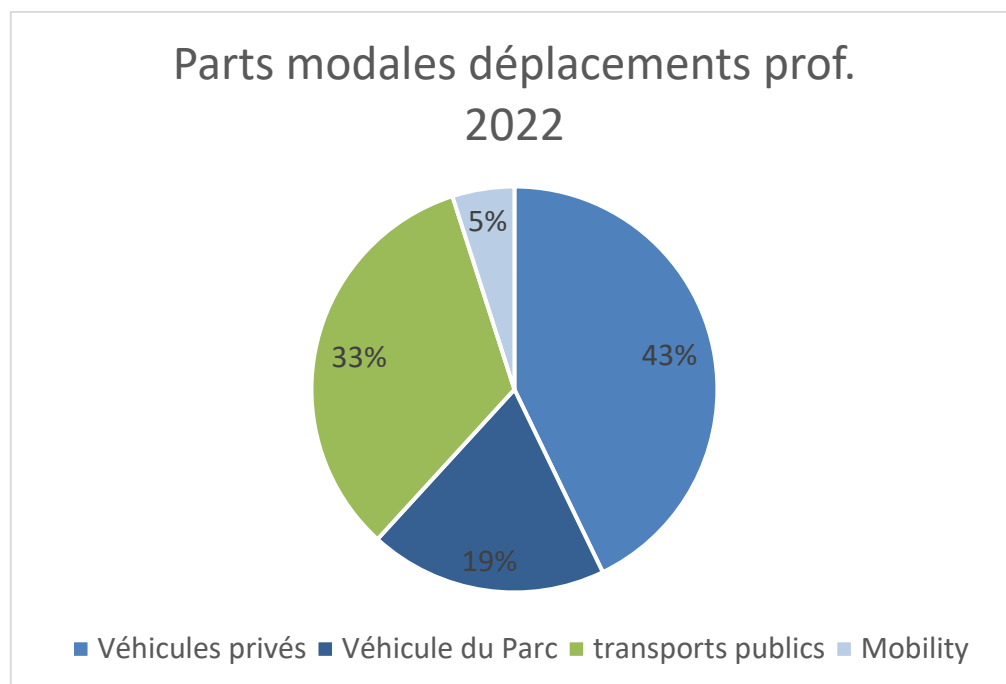
Les frais de déplacement de transports publics sont remboursés au coût du demi-tarif deuxième classe en principe sur la base du déplacement « lieu de travail – destination ». Ces frais peuvent également être facturés pour les personnes qui possèdent un forfait ou l'abonnement général.

Mobility :

Une voiture Mobility peut être utilisée lorsque les transports publics ne permettent de rejoindre la destination ou lorsque les délais des transports publics sont trop contraignants (pas d'horaire cadencé par exemple). Le remboursement se fait sur facture. Le déplacement peut être autre que le « lieu de travail – destination », si effectivement son coût est équivalent ou moindre.

Voitures personnelles :

Une voiture personnelle peut être utilisée lorsque les transports publics ne permettent pas de rejoindre la destination ou lorsque les délais des transports publics sont trop contraignants (pas d'horaire cadencé par exemple). Le remboursement se fait sur la base du trajet « lieu de travail - destination aller et retour ». Le tarif de remboursement est celui défini dans les grilles applicables pour le personnel du canton de Berne¹⁰.



3. Prochaines étapes

3.1. Mise en place d'une équipe de suivi

Le suivi du plan des mobilités doit impliquer la direction, le comité du Parc et des représentants de l'équipe du Parc. La responsabilité du suivi annuel des indicateurs doit également

¹⁰ Indemnité actuellement de 70cts par km jusqu'à 9'000km annuels, 60cts/km ensuite pour une voiture, 40cts/km pour une moto, 30 pour un motocycle léger, 20cts/km pour un vélomoteur ou vélo électrique. Au-delà de 5'000km/an, les indemnités pour les deux-roues sont réduites de 5cts/km.

être définie. Une information sur le plan de mobilité, les prestations à disposition, les règlements et mesures en vigueur sera systématiquement effectuée lors de l'engagement de nouvelles et nouveaux collaboratrices et collaborateurs.

3.2. Définition des objectifs

Les objectifs du présent plan des mobilités et le terme dans lequel ceux-ci seront atteints doivent être définis.

3.3. Mise en place d'un plan d'action

Un plan d'action permettant l'atteinte des objectifs est à prévoir. Des indicateurs d'atteinte des objectifs seront fixés en fonction des mesures du plan d'action. Une réévaluation périodique des mesures en fonction de leur contribution à l'atteinte des objectifs peut aussi être planifiée.