

Plan transport et mobilité



Gestion du stationnement



Mesures d'encouragement



Transport aérien



Véhicules de service



Financement



Monitoring

Table des matières

Préambule.....	2
Introduction.....	3
La raison d’être du plan transport et mobilité.....	3
Objectifs et cibles.....	3
Contexte législatif et stratégique.....	4
Etat des lieux.....	5
Déplacements pendulaires.....	5
Déplacements professionnels.....	6
Déplacements du corps étudiantin.....	7
Mesures.....	8
Gestion du stationnement.....	8
Mesures d’encouragement.....	10
Transport aérien.....	11
Véhicules de service.....	12
Financement et évaluation.....	12

Préambule

Le plan transport et mobilité a été élaboré par la coordination UniD conformément aux objectifs de développement durable fixés par la commission UniD. Une version préliminaire a été soumise à consultation, permettant aux différentes entités de l’UniNE de se prononcer sur les cibles proposées et le catalogue de mesures possibles identifiées. Les résultats de la consultation ont été portés à la connaissance du rectorat en amont de sa décision finale. Le plan transport et mobilité est un outil évolutif et sera donc amené à être révisé au fil des années grâce à une évaluation continue et au développement de mesures additionnelles si nécessaire.

Introduction

La raison d'être du plan transport et mobilité

La mobilité est indispensable au bon fonctionnement de notre société. De même, elle est essentielle aux activités de recherche et d'enseignement de l'Université de Neuchâtel. Si les pratiques de mobilité comportent des avantages indéniables, elles impliquent également des coûts externes, notamment pour la santé et l'environnement¹. Une grande partie de ces coûts est supportée par la collectivité : la pollution atmosphérique, le bruit, les accidents et les émissions de CO₂ en sont quelques exemples. En outre, au niveau individuel, la mobilité influence la qualité de vie et de travail de la communauté universitaire, ainsi que sa santé, son bien-être et son confort.

Consciente des impacts collectifs et individuels des pratiques de mobilité au sein de l'Université, l'UniNE désire s'engager pour une mobilité durable et agréable, dont les bienfaits pour sa communauté sont maximisés et les coûts pour la société réduits au minimum. Le plan transport et mobilité est la concrétisation de cet engagement. Dans le respect de la liberté des choix individuels, cette démarche vise à orienter les pratiques vers une situation optimale au niveau collectif, et de trouver ainsi un équilibre entre les conditions particulières de chacun et la responsabilité sociale de l'institution dans son ensemble.

Le plan transport et mobilité est en plein accord avec les valeurs de l'Université, qui désire se positionner comme une institution responsable et durable, tout en offrant un cadre d'études et de travail optimal. Par cette démarche, l'UniNE se profile également comme une institution académique et une entité publique exemplaire en matière de mobilité. Ainsi, les mesures détaillées dans ce document ne se substituent nullement à l'action étatique, mais relèvent de cette volonté d'exemplarité.

Le plan transport et mobilité s'inscrit également dans l'engagement de l'UniNE pour le climat et constitue l'un des piliers stratégiques en la matière. En juin 2021, l'Université s'est engagée pour la neutralité carbone à l'horizon 2045. Etant donné que les déplacements (pendulaires et professionnels) sont la source principale d'émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'institution, l'établissement d'un plan d'action ambitieux et cohérent traitant des questions de mobilité dans leur intégralité est essentiel pour l'atteinte des objectifs climatiques.

Objectifs et cibles

Le plan transport et mobilité établit une vision sur le long terme et des mesures concrètes afin de favoriser un milieu de travail et d'études confortable, sain et durable. Il a notamment pour objectifs de :

- 1.** Diminuer l'empreinte environnementale et les émissions de GES attribuables à la mobilité pendulaire et professionnelle ;
- 2.** Améliorer la santé et la qualité de vie de la communauté universitaire ;
- 3.** Optimiser l'usage des infrastructures existantes du campus et développer des nouveaux équipements pour répondre aux besoins de la mobilité de demain ; et

¹ Office fédéral du développement territorial (2021). [Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2018.](#)

4. Renforcer la collaboration avec les partenaires locaux et la communauté universitaire pour la mobilité durable.

Ces objectifs sont cohérents avec la vision stratégique de l'UniNE, qui souligne la responsabilité sociale et environnementale de l'institution. Afin d'atteindre ces objectifs, l'UniNE se fixe les cibles suivantes pour 2030 :

- A. Réduire de moitié les émissions de GES liées à la mobilité ;
- B. Augmenter de 20% la part modale des modes de transport durables (transports publics et mobilité douce) pour les déplacements pendulaires ;
- C. Réduire d'au moins 50% le nombre de déplacements en avion ;
- D. Equiper un tiers des places de parc existantes avec des bornes de recharge électriques
- E. Passer à des véhicules de service 100% électriques lors des renouvellements sauf pour les cas particuliers justifiant le recours à d'autres modes de propulsion ;

Contexte législatif et stratégique

Le plan transport et mobilité s'inscrit dans la stratégie climatique de l'Université ; il est en effet l'un des documents clés pour l'élaboration du plan climat de l'Université. Ainsi, la lutte contre le changement climatique se trouve au cœur des mesures proposées dans ce plan. Ce dernier est également développé en synergie avec le plan bâtiments afin de proposer des mesures cohérentes, par exemple en ce qui concerne les infrastructures pour la mobilité électrique.

En outre, le plan transport et mobilité répond à des enjeux d'actualité pour le campus et la société dans son ensemble, en s'inscrivant dans une démarche cohérente avec les politiques actuelles. En effet, au travers de l'Accord de Paris et de la Stratégie climatique, la Suisse s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 50 % par rapport au niveau de 1990 d'ici à 2030, et d'atteindre le net zéro d'ici 2050. Le secteur des transports, qui représente près d'un tiers des émissions du pays², est un domaine d'action important pour atteindre ces objectifs.

A Neuchâtel, la nouvelle loi cantonale sur l'énergie adopté en septembre 2020, ancre le Canton dans une vision d'une société à 2000 watts à l'horizon 2050 avec des objectifs clairs en matière de réduction des émissions de GES. Elle stipule notamment l'obligation pour le Conseil d'Etat, les communes et les entités parapubliques d'encourager l'usage des transports publics, la mobilité électrique, la mobilité douce et les systèmes de partage de véhicules pour les trajets professionnels (Art 6.4), ainsi que d'équiper une partie des places de stationnement des bâtiments publics de bornes de recharge électrique (Art 6.5).

En parallèle, le plan climat du Canton adopté en février 2022 met également en avant des mesures en matière de mobilité, notamment concernant la politique de stationnement, le développement de la mobilité électrique, la promotion des transports publics et le développement de la mobilité cyclable.

² OFEV (2021). [Inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse](#).

Etat des lieux

Afin de mieux comprendre les pratiques de mobilité du corps étudiant et du personnel, le Bureau qualité a réalisé une enquête au printemps 2020, auquel 30% de la communauté universitaire a participé. Ces données ont été utilisées pour l'établissement du bilan CO₂ 2019, réalisé avec l'aide de l'entreprise Climate Services SA. Des informations plus précises sur l'utilisation des véhicules de l'UniNE ont également été récoltées pour compléter ce bilan.

Considérés ensemble, l'enquête mobilité et le bilan CO₂ permettent de dresser une vision globale des pratiques de mobilité de la communauté universitaire et de son impact climatique. Cet état des lieux est essentiel afin de définir les domaines d'action prioritaires et les mesures possibles pour favoriser une mobilité douce, durable et agréable pour toutes et tous.

Déplacements pendulaires

Les membres du personnel parcourent plus de 11.3 millions de km par année pour se rendre au travail, soit environ 10'500 km par personne. La majorité de ces personnes (53%) utilisent les transports publics comme mode de transport principal, tandis que 29% recourent à un transport motorisé individuel (voiture ou moto), et 18% préfèrent la mobilité douce (à pied ou vélo). Ainsi, près de trois quarts des membres du personnel utilisent déjà un mode de transport durable pour leurs trajets quotidiens.

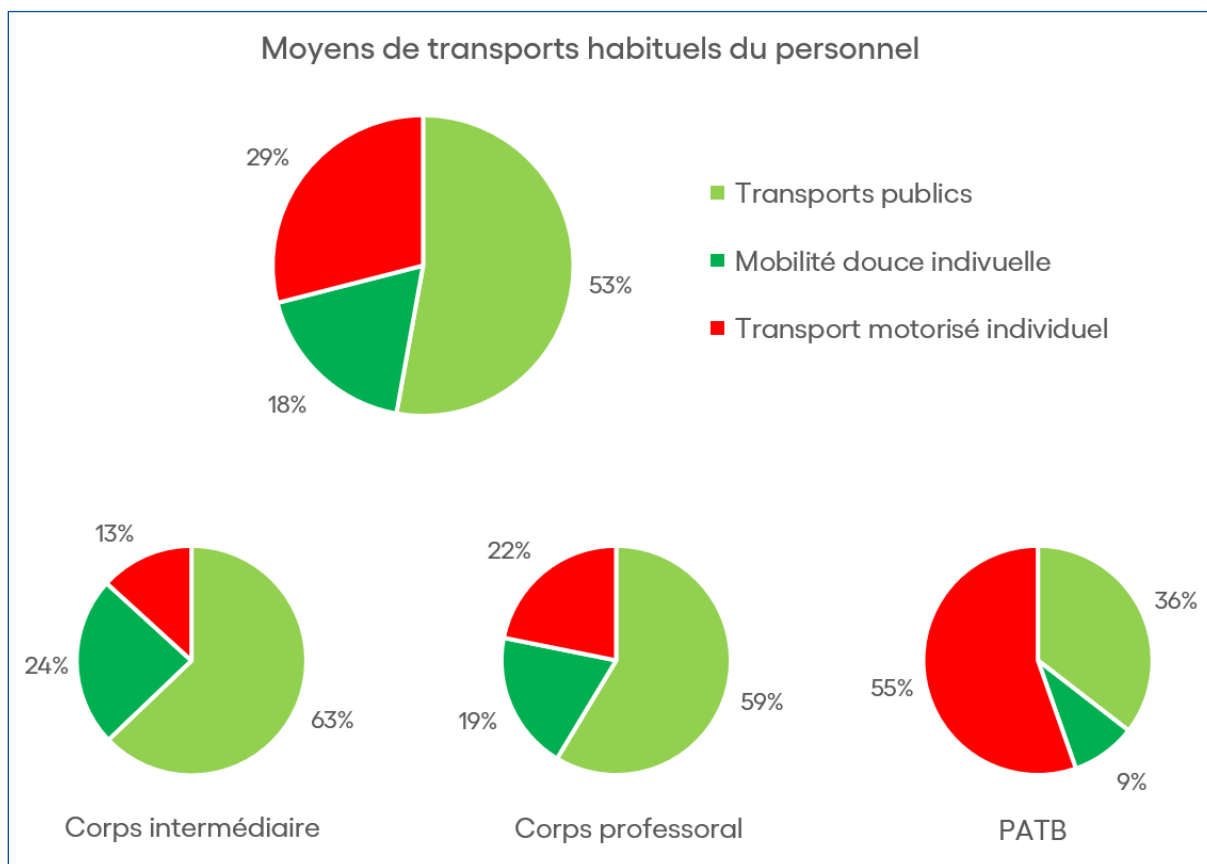


Figure 1. Moyens de transports habituels des membres du personnel en 2019. Source : UniNE, 2022.

Les pratiques de mobilité varient en fonction des corps. Tandis que les corps intermédiaire et professoral utilisent majoritairement les transports publics (à 63% et 58% respectivement), 55%

du personnel administratif, technique et des bibliothèques (PATB) opte pour le transport motorisé individuel. Pour les personnes qui viennent en voiture, le temps de trajet et le côté pratique (par exemple pour amener les enfants à l'école ou faire des courses) sont les facteurs décisionnels les plus importants.

La mobilité pendulaire émet 398 tCO₂, soit 12% de l'empreinte carbone de l'UniNE. Les trajets en transport motorisé individuel émettent 396,5 tCO₂, et sont donc responsables de la quasi-totalité des émissions de la catégorie. Afin de réduire les émissions de GES, des mesures ciblant le transport motorisé individuel constituent donc le plus grand levier d'action.

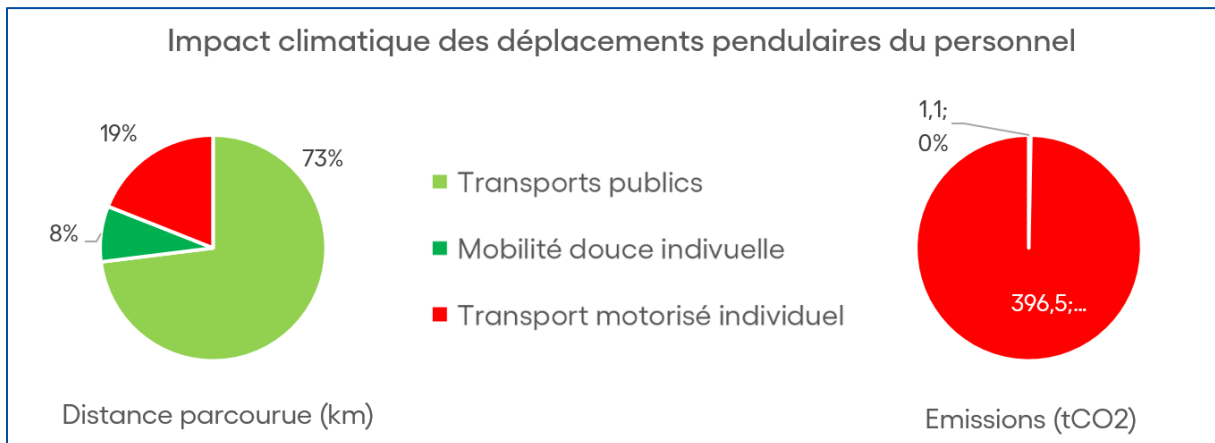


Figure 2. Impact climatique des déplacements pendulaires du personnel en 2019. Source: UniNE, 2022.

Déplacements professionnels

Les trajets professionnels sont la source majeure d'émissions de l'UniNE avec 1980 tCO₂, soit 59% de l'empreinte carbone. 71% des kilomètres parcourus sont faits en avion, ce qui génère près de 94% des émissions de la catégorie. Le train est également régulièrement utilisé par le personnel de l'université, rendant possible un grand nombre de déplacements avec un impact climatique négligeable.

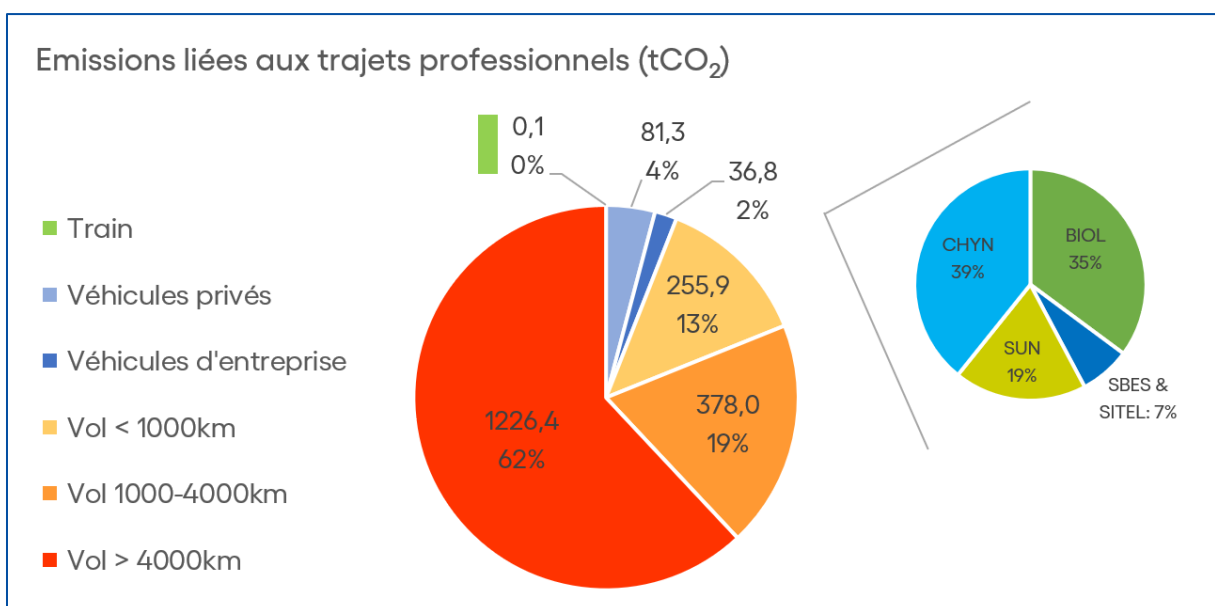


Figure 3. Impact climatique des déplacements professionnels à l'UniNE en 2019. Source: UniNE, 2022

Les émissions liées aux seize véhicules de l'UniNE se montent à 36,8 tCO₂. Les véhicules de l'Institut de biologie et du Centre d'hydrogéologie et de géothermie sont les plus gros émetteurs (74%), ce qui est dû à la fois aux plus grandes distances parcourues et à l'utilisation de véhicules plus gourmands en carburant.

Déplacements du corps étudiantin

Les trajets pendulaires des étudiantes et étudiants, ainsi que les trajets liés à leurs études, sont considérés séparément de la mobilité du personnel, car les habitudes et motivations divergentes entre ces deux groupes invitent à des stratégies spécifiques. En outre, la mobilité étudiante n'est pas incluse dans le bilan CO₂ de l'UniNE à proprement parler. Toutefois, l'UniNE désire soutenir la mobilité douce, saine et durable, également parmi sa communauté étudiante, d'où l'inclusion de cet aspect dans le plan transport et mobilité.

La plus grande partie du corps étudiantin se rend à l'UniNE avec des moyens de transports durables (transports publics : 74% ; mobilité douce : 17%). Seuls 9% des étudiantes et étudiants utilisent habituellement un moyen de transport motorisé individuel. Les trajets pendulaires de la communauté étudiante génèrent 490 tCO₂, dont 96% sont liés aux trajets en voiture ou moto. Il convient de noter que même si le corps étudiantin est près de quatre fois plus nombreux que le personnel de l'UniNE, leurs trajets pendulaires ne génèrent que 20% de plus de GES. Ceci met en lumière l'impact considérable que peut avoir le report modal du transport motorisé individuel vers d'autres modes de transport.

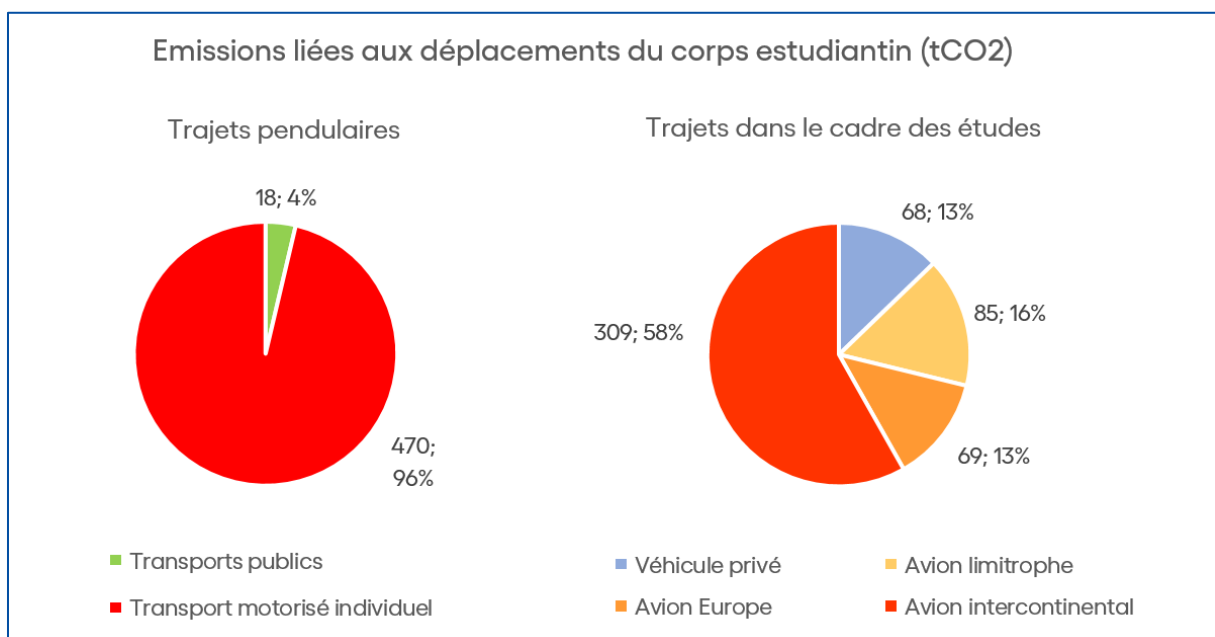


Figure 4. Impact climatique des déplacements du corps étudiantin en 2019. Source : UniNE, 2022

Les déplacements dans le cadre des études représentent un total de 530 tCO₂. De même que pour la mobilité professionnelle, les trajets en avion sont responsables de la majeure partie de ces émissions (87%).

Mesures

Afin de répondre aux objectifs fixés, l'Université entend adopter une série de mesures visant à réduire l'impact environnemental des déplacements pendulaires et professionnels. Les mesures seront mises en œuvre progressivement dès janvier 2023.



Figure 5. Mesures retenues dans le cadre du plan mobilité pour la période 2022 - 2026. Source : UniNE, 2022

Gestion du stationnement

Révision du système de gestion et tarification des parkings

Situation actuelle Le SBES est en charge des autorisations de stationnement. Celles-ci sont attribuées en fonction des places disponibles et, en principe, prioritairement aux membres de la communauté universitaire au bénéfice d'un engagement à durée indéterminée et à un taux d'activité dépassant 50% ou ayant une mobilité diminuée. Elles se renouvellent automatiquement d'année en année sauf en cas de résiliation.

L'autorisation de stationnement de type A permet d'accéder aux parkings extérieurs de l'Université mais leurs détenteurs ne bénéficient toutefois pas d'une place attribuée. Elle coûte 30 CHF/mois. Une autorisation de type B à 40 CHF/mois donne également accès aux parkings souterrains avec une place personnelle. Ces tarifs correspondent à un prix fortement subventionné par rapport au coût d'une place de parc en centre-ville. Les recettes alimentent le fonds dédié aux infrastructures.

Nouveautés

Une révision du système de gestion et de la tarification des parkings de l'Université est effectuée. Le nouveau système, appliqué dès août 2023, tient compte de la nécessité de réduire les émissions de la mobilité pendulaire, ainsi que des conditions particulières des membres du personnel.

Les membres du personnel au bénéfice d'un engagement à durée indéterminée à un taux d'activité d'au moins 50%, et domiciliés en dehors de la zone de transport publics Onde Verte 10³ peuvent demander une autorisation de stationnement au prix de 45 CHF/mois. L'autorisation est valable 6 mois (renouvelable) sur l'ensemble des places de parc de l'Université (intérieures et extérieures). L'abonnement ne donne pas droit à une place nominative. Les personnes à mobilité réduite ont droit à un abonnement gratuit.

Pour les autres membres du personnel, l'UniNE offre la possibilité de se parquer de façon ponctuelle sur certains parkings⁴ moyennant un tarif horaire de 1 CHF/heure. Les personnes intéressées pourront obtenir un badge d'accès et devront s'acquitter du paiement à l'horodateur.

Cette révision est cohérente avec les objectifs du plan transport et mobilité en favorisant l'accès au parking pour les personnes domiciliées dans des zones moins accessibles en transports publics et en incitant à considérer un usage ponctuel plutôt que régulier de son véhicule. Les tarifs fixés visent à prendre en compte le coût environnemental, tout en permettant au personnel de se garer à un coût nettement inférieur à celui du marché. Les recettes prélevées serviront à alimenter le fonds climat, sous déduction des frais de fonctionnement.

Installation de bornes de recharge électriques

Situation actuelle L'Université ne dispose d'aucune infrastructure pour recharger les véhicules électriques sur le campus.

Nouveautés Conformément à la LCEn, l'Université doit équiper un tiers de ses places de parc d'ici à 2026, une mesure qui sera prise en collaboration avec l'Etat qui est propriétaire des surfaces. Cette mesure sera développée en

³ Correspond aux localités suivantes: 2000 Neuchâtel / 2034 Peseux / 2012 Auvèrrier / 2013 Colombier / 2014 Bôle / 2068 Hauterive

⁴ Zones de stationnement à UniMail, à Tilo-Frey et au Premier-Mars 26.

synergie avec le plan bâtiment afin de prendre en compte les défis liés aux infrastructures et à la capacité énergétique.

Optimisation de l'usage des parkings

- Situation actuelle** Les détenteurs d'une autorisation de stationnement ont accès au parking durant les heures de travail. Les personnes externes ne sont pas autorisées à se parquer sur les places de l'UniNE (sauf visiteurs agréés). La Ville de Neuchâtel exprime un souhait de collaboration avec l'UniNE pour réduire la pénurie de places de stationnement en ville, et ce d'autant plus que la construction d'UniHub entraîne la suppression du parking Panespo.
- Nouveautés** L'Université mènera une réflexion sur la possibilité d'ouvrir ses grands parkings extérieurs au public en dehors des heures de travail. Ceci permettrait d'optimiser l'infrastructure existante et de réduire le nombre de nouvelles places de parc à mettre à disposition dans le cadre de la construction d'UniHub. Les recettes perçues par ce biais contribueraient aux coûts liés au contrôle du stationnement sur ces heures.

Mesures d'encouragement

Amélioration des infrastructures pour cyclistes

- Situation actuelle** L'Université dispose d'infrastructures pour cyclistes, tels des parkings vélos aux abords des bâtiments. Toutefois, ces infrastructures méritent d'être améliorées afin de promouvoir la mobilité douce au sein de la communauté universitaire. Selon l'enquête mobilité 2019, l'installation de parkings couverts, douches et casiers pourrait convaincre 40% de la communauté universitaire d'utiliser le vélo pour ses trajets pendulaires.
- Nouveautés** Des nouvelles infrastructures seront développées à UniMail et UniLac, y compris des parkings abrités, des douches, des casiers et des bornes de recharge pour vélos électriques. La promotion de la mobilité cyclable sera également considérée dans le développement du projet UniHub. Certains projets ont déjà été mis en œuvre en 2022, en parallèle de l'élaboration du plan transport et mobilité.

Directive sur le télétravail

- Situation en 2021** La directive sur le télétravail définit les modalités selon lesquelles les membres du PATB peuvent travailler depuis leur domicile – hors situation particulière comme durant le COVID-19. Jusqu'en début 2022, le télétravail ne pouvait excéder 20% du taux d'occupation de la collaboratrice ou du collaborateur.
- Nouveautés** Au vu des changements sans précédent apportés par la pandémie, l'UniNE a adopté une révision de cette directive en février 2022, permettant aux membres du PATB de travailler jusqu'à 40% du temps depuis leur domicile. Cette démarche est cohérente avec les objectifs du plan transport et mobilité afin de réduire l'impact environnemental des déplacements pendulaires.

Sensibilisation

Situation actuelle	L'Université promeut la mobilité durable au moyen de diverses actions, telles la campagne Bike to work et l'Atelier vélo. Des ressources en matière de mobilité sont à disposition sur le site de l'Université.
Nouveautés	L'Université renforcera ses efforts de sensibilisation aux bonnes pratiques en matière de mobilité individuelle auprès la communauté universitaire. Les ressources mises à disposition et campagnes organisées auront trait non seulement à la promotion de moyens de transport durables (mobilité douce, covoiturage, etc), mais également à l'usage des nouvelles technologies (y compris des bonnes pratiques pour limiter l'impact environnemental de la visioconférence).

Transport aérien

Révision des modalités de remboursement des déplacements professionnels

Situation actuelle	Le Service de la comptabilité et des finances (SCF) rembourse les frais de déplacement à l'étranger sur la base du tarif le plus avantageux (quel que soit le mode de transport).
Nouveautés	Les modalités de remboursement seront adaptées afin de promouvoir l'utilisation de modes de transport durables. Les billets de train et bus sont pris en charge même à un coût plus élevé que l'avion. En outre, le remboursement de billets d'avion ne sera plus possible pour des trajets en Europe continentale pour lesquels une alternative en train prenant moins de 10 heures existe. Une liste des destinations concernées pour les départs depuis la Suisse est établie. Les escales dans ces aéroports pour des longs courriers seront toujours possibles. De même, les vols en classe Business, qui émettent près de deux fois plus de GES que ceux en classe Economy, ne seront plus remboursés.

Renforcement de la contribution climatique

Situation actuelle	Depuis 2019, les vols remboursés par le SCF sont assujettis au paiement d'une contribution climatique sur la base de la quantité de GES émise. La contribution est prélevée sur le budget des instituts. Pour les voyages effectués sur des fonds de tiers, la contribution est payée par le rectorat. Le montant de la contribution est basé sur le prix moyen du carbone sur le marché européen, avec un plancher minimum de 25 CHF par tonne de CO ₂ .
Nouveautés	Le plancher minimum sera rehaussé à 100 CHF par tonne de CO ₂ . Cette contribution continuera de s'appliquer à tous les vols, même en cas de compensation volontaire via les divers schémas proposés par les compagnies aériennes. A terme, les négociations avec le Fonds National Suisse permettront de prélever les contributions également sur fonds de tiers. Les recettes perçues alimenteront le fonds climat.

Véhicules de service

Directive sur le remplacement des véhicules

- Situation actuelle L'achat et le remplacement des véhicules est du ressort des instituts ou services concernés. Aucune directive à ce sujet n'existe au niveau de l'Université.
- Nouveautés Une directive sera adoptée afin d'instaurer une politique d'achat de véhicules cohérente avec les objectifs du plan transport et mobilité. L'achat de véhicule à propulsion fossile (y compris hybride) ne sera plus possible, sauf pour des cas particuliers qui devront être justifiés.

Projets pilotes pour la promotion de la mobilité professionnelle durable

- Situation actuelle Le recours à un véhicule privé pour des déplacements professionnels est relativement commun. L'usage de services de mobilité partagée (par exemple Mobility) est peu courant. En outre, mis-à-part les services qui disposent des véhicules propres, aucune disposition particulière n'est prévue pour les trajets inter-sites (entre UniMail et UniLac).
- Nouveautés L'Université explorera les options pour soutenir la mobilité professionnelle durable en développant des projets pilotes, par exemple pour mettre des véhicules en autopartage ou des vélos (électriques) à disposition du personnel (sur réservation). Ces projets pourraient être étendus et/ou pérennisés en fonction de leur succès. En outre, l'Université renforcera son partenariat avec Mobility pour assurer des offres à prix réduit à sa communauté.

Financement et évaluation

Création d'un fonds climat

- Situation actuelle La contribution climatique actuelle perçue sur les vols est attribuée au fonds durabilité qui finance les activités usuelles de promotion du développement durable sur le campus.
- Nouveautés Les contributions climatiques perçues sur les vols et le stationnement seront allouées au fonds climat, destiné au financement de projets en faveur du climat. Les modalités de l'utilisation du fonds climat seront développées dans le plan climat, afin d'assurer une stratégie climatique cohérente au niveau de l'Université. L'utilisation des fonds sera communiquée de façon transparente à l'ensemble de la communauté.

Monitoring et communication

- Situation actuelle Le rapport d'activité du développement durable recense les actions mises en place par l'Université pour promouvoir la durabilité sur le campus, y

compris en matière de mobilité. Une enquête mobilité et un bilan CO₂ ont été réalisés en 2019.

Nouveautés

La coordination UniD est chargée de réaliser une enquête mobilité auprès de la communauté universitaire et un bilan CO₂ tous les quatre ans. En outre, des états des lieux intermédiaires seront réalisés dans le cadre du rapport annuel de développement durable. Ce suivi régulier, ponctué par une évaluation détaillée tous les quatre ans, permettra d'évaluer les progrès réalisés en matière de mobilité et d'adapter les mesures au besoin. En outre, la coordination UniD poursuit ses efforts pour communiquer les changements de façon transparente à l'ensemble de la communauté.