



**Concept de mobilité
Administration cantonale bernoise**
Gestion opérationnelle de la mobilité,
stratégie en matière de véhicules et ges-
tion des parcs automobiles cantonaux

POM
Direction de la police
et des affaires militaires
du canton de Berne

TTE
Direction des travaux publics,
des transports et de l'énergie
du canton de Berne

Éditeur : Direction de la police et des affaires militaires du canton de Berne
Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Le Conseil-exécutif a pris connaissance du présent concept le 28 octobre 2015.

Direction du projet : Andreas Haruksteiner
Direction de la police et des affaires militaires du canton de Berne
Police cantonale / centrale d'achat cantonale Mobilité
andreas.haruksteiner@police.be.ch
079 601 52 10

Manon Giger
Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne
Office des transports publics et de la coordination des transports
manon.giger@bve.be.ch
031 633 37 28

Groupe de suivi : Hans Peter Witschi
Secrétariat général (POM)

Jürg Coray
Police cantonale (POM)

Ulrich Seewer
Office des transports publics (TTE)

Christiane Aeschmann
Chancellerie d'État (CHA)

Peter Urben
Office du personnel (FIN)

Marc Lenzinger
Office des services centralisés (INS)

Barbara Jost
Office de gestion et de surveillance (JCE)

Bruno Riesen
Secrétariat général (ECO)

Sommaire

1	Introduction	4
2	Situation initiale	6
2.1	Vision : la société à 2000 watts.....	6
2.2	Activités de la Confédération.....	7
2.3	Stratégies cantonales et objectifs	7
2.4	Autres activités	10
2.5	Bases légales.....	10
2.6	Les autres bases et documents afférents	11
3	Le concept de mobilité de l'administration du canton de Berne.....	13
3.1	Objectifs du concept de mobilité	14
4	Gestion opérationnelle de la mobilité.....	16
4.1	Objet et champ d'application	16
4.2	La vision en matière de gestion de la mobilité.....	16
4.3	Planification de la mise en œuvre de la gestion opérationnelle de la mobilité	16
5	Stratégie du canton de Berne en matière de véhicules	21
5.1	Objet et champ d'application	21
5.2	Principes de la stratégie en matière de véhicules.....	21
5.3	Achats de véhicules	22
5.4	Protection de l'environnement	23
5.5	Gestion des véhicules	24
5.6	Durée d'utilisation des véhicules.....	24
6	Gestion des parcs automobiles cantonaux	25
6.1	Situation initiale.....	25
6.2	Objectifs de la gestion des parcs automobiles	25
6.3	Processus liés à la gestion des parcs automobiles	26
6.4	Solution de gestion des parcs automobiles cantonaux	26
6.5	Planification de la mise en œuvre	32

1 Introduction

Dans le cadre de la stratégie de mobilité globale (2008), le Conseil-exécutif du canton de Berne a défini pour objectif un développement des transports efficace sur le plan énergétique, avec un recours minimal aux ressources non renouvelables. Dans le programme gouvernemental de législature 2011-2014, il a ensuite annoncé une stratégie de réduction de la consommation d'énergie dans le domaine des transports et décidé, dans le programme actuel (2015-2018), de poursuivre sa politique énergétique novatrice.

Le concept de développement durable est le cheval de bataille du canton de Berne. En matière de mobilité, cette notion signifie que le canton organise son système de mobilité de manière à ce que les générations futures bénéficient des mêmes prestations qu'aujourd'hui en matière de mobilité, et ce sans préjudice majeur pour d'autres domaines.

Dans le cadre d'un rapport sur la réduction de la consommation d'énergie dans les transports, approuvé par le Conseil-exécutif le 25 mars 2015, des mesures ont été définies pour différentes orientations stratégiques et déclarées obligatoires pour les autorités en vue d'atteindre les objectifs poursuivis. L'une des orientations stratégiques concerne la gestion de la mobilité et est définie comme suit dans le rapport :

Les entreprises (ou administrations, hôpitaux, écoles, etc.) peuvent apporter une contribution considérable en examinant de très près la mobilité de leur clientèle et de leur personnel et en les encourageant à adopter un comportement responsable du point de vue du développement durable. En outre, une gestion intelligente des parcs automobiles peut diminuer nettement leur consommation énergétique. Le canton doit montrer l'exemple et faire en sorte que l'administration cantonale dispose d'un système de gestion de la mobilité. Il crée ainsi les conditions pour convaincre d'autres entreprises du canton des avantages d'un tel système.

Par ailleurs, la POM a été mandatée dans le cadre du projet d'optimisation des marchés publics (OB BE) pour développer la mobilité au sein de la centrale d'achat cantonale (CAC). La mise en place de la CAC a eu lieu dans le cadre d'un projet ayant pour objectif l'élaboration d'un concept de mobilité pour l'administration cantonale. Ce concept constitue la base pour la définition de la gamme de produits offerts par la CAC.

La première étape de ce projet consistait à analyser la situation initiale, et notamment à évaluer les véhicules existants (parc, coûts, impact environnemental), à prendre en compte les besoins des unités administratives, à définir et évaluer des mesures appropriées, et à évaluer les flux de pendulaires.

Sur la base des résultats des différentes analyses et des cadres réglementaires en vigueur dans le canton de Berne, une seconde étape consistait à élaborer les contenus et la planification de la mise en œuvre pour un concept de mobilité à l'échelle supradirectionnelle.

Le concept s'articule autour de trois éléments interdépendants:

- Planification de la mise en œuvre de la gestion de la mobilité opérationnelle
- Stratégie en matière de véhicules
- Planification de la mise en œuvre de la gestion des parcs automobiles

La mise en œuvre du concept de mobilité soutient d'une part le principal mot d'ordre, à savoir le développement durable, et permet d'autre part d'atteindre les objectifs mesurables suivants:

- faire basculer la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce de 10 pour cent d'ici 2020;
- réduire le coût du cycle de vie par kilomètre et catégorie de véhicule de 15 pour cent d'ici 2020;
- réduire les émissions de CO₂ par kilomètre et catégorie de véhicule de 30 pour cent d'ici 2020.

La responsabilité dans le cadre de la mise en œuvre du concept de mobilité est partagée entre la POM (stratégie en matière de véhicules et gestion des parcs automobiles) et la TTE (gestion de la mobilité).

Le concept s'applique à toutes les unités administratives centrales, régionales et décentralisées

des Directions et de la Chancellerie d'État, à l'exception de celles qui sont autonomes dans leur gestion. La Direction de la magistrature est invitée à s'astreindre également au respect du concept.

2 Situation initiale

Remarque : la situation initiale ci-dessous a déjà été largement abordée dans le rapport sur la réduction de la consommation d'énergie dans les transports. Étant cependant valable aussi pour les autres travaux dans le cadre de la gestion de la mobilité, elle est décrite ici une nouvelle fois et complétée le cas échéant.

Dans le cadre de la stratégie de mobilité globale (2008), le Conseil-exécutif du canton de Berne a défini pour objectif un développement des transports efficace sur le plan énergétique, avec un recours minimal aux ressources non renouvelables. Il a ensuite annoncé, dans le programme gouvernemental de législature 2011-2014, une stratégie de réduction de la consommation d'énergie dans le domaine des transports et décidé, dans le programme actuel (2015-2018), de poursuivre sa politique énergétique novatrice.

Le concept de développement durable est le cheval de bataille du canton de Berne. En matière de mobilité, cette notion signifie que le canton organise son système de mobilité de manière à ce que les générations futures bénéficient des mêmes prestations qu'aujourd'hui en matière de mobilité, et ce sans préjudice majeur pour d'autres domaines. Il existe un lien direct entre la consommation d'énergie, la production d'énergie et les émissions de CO₂. Dans l'optique du développement durable, la consommation d'énergie ne doit pas être considérée de façon isolée, mais dans une perspective plus large. Les réflexions sur la consommation d'énergie doivent notamment aussi toujours tenir compte de l'énergie grise et des émissions de CO₂. Notre système de transports actuel ne satisfait cependant pas encore aux exigences en matière de développement durable, et ce, à double titre: tout d'abord, la production des éléments de mobilité est aujourd'hui dans l'ensemble très coûteuse en énergie, ce qui va à l'encontre du principe de la gestion durable des ressources. Deuxièmement, la faible efficacité énergétique constitue aussi un problème à plus long terme lorsqu'il s'agit de garantir la mobilité. Le fait que notre mobilité dépend du pétrole présente notamment un risque pour l'avenir. Les fluctuations de prix considérables et les conflits armés dans les pays d'origine montrent que la sécurité de l'approvisionnement en pétrole n'est pas garantie. Satisfaire aux exigences en matière de développement durable implique de réduire la dépendance du système de transports envers des ressources non disponibles en Suisse.

2.1 Vision : la société à 2000 watts

Conformément à la stratégie énergétique de 2006, le canton de Berne poursuit la vision de la société à 2000 watts. La première étape consiste à atteindre la société à 4000 watts d'ici à 2035. L'objectif de la société à 2000 watts est de parvenir à une consommation maximale de 2000 watts d'énergie primaire et à l'émission maximale d'une tonne d'équivalent CO₂ par an et par personne. Cette consommation d'énergie est compatible avec le concept de développement durable; autrement dit, il serait possible pour chaque personne sur Terre de consommer cette quantité d'énergie sans détruire les ressources naturelles de notre planète. La consommation d'énergie en Suisse et dans le canton de Berne est actuellement sensiblement plus élevée, à savoir entre 5000 et 6000 watts.

Le concept de la société à 2000 watts a été développé à l'EPF de Zurich dans le cadre du programme Novatlantis. Les objectifs de la société à 2000 watts sont ambitieux mais réalisables. La consommation d'énergie primaire doit être réduite d'un tiers d'ici 2035, l'objectif final étant d'atteindre une réduction de deux tiers. Les émissions de CO₂ doivent être réduites, quant à elles, de près de 90%. Dans le cadre du projet Novatlantis, il a été démontré qu'il est effectivement possible, sur le plan technique, d'atteindre les objectifs de la société à 2000 watts d'ici 2050. Dans ce contexte, l'objectif intermédiaire visant à atteindre la société à 4000 watts d'ici 2035 ne semble finalement pas excessivement ambitieux.

Dans le domaine du bâtiment, un objectif de réduction a été défini pour la consommation d'énergie, en ligne avec la société à 2000 watts. Les bâtiments pionniers déjà construits montrent que la réalisation des objectifs est possible et financable. Il manque cependant un objectif de réduction concret pour le domaine de la mobilité. Il est pourtant clair qu'une réduction des besoins en énergie primaire d'environ un tiers d'ici 2035 dans le domaine de la mobilité est également indispensable. Une étude relative aux économies potentielles en ce qui concerne les technologies d'ores et déjà disponibles montre que cet objectif est réalisable.

2.2 Activités de la Confédération

La Confédération assume ses compétences dans le domaine des directives relatives à la consommation d'énergie des véhicules. À cet égard, la Suisse se conforme aux directives de l'Union européenne (UE), dont les membres ont convenu de nouveaux objectifs climatiques: les nouveaux véhicules ne devront rejeter en moyenne que 95 grammes de CO₂ par kilomètre d'ici à 2020. La limite actuelle est de 130 grammes de CO₂ par kilomètre, dans l'UE comme en Suisse. Tout importateur d'automobiles dont la moyenne dépasse cette valeur s'expose à des amendes. L'efficacité énergétique est donc d'actualité dans la branche de la construction automobile. En Suisse, le comportement des clients l'emporte cependant toujours sur l'impact des véhicules plus économies en énergie: à l'échelle européenne, ce sont les Suisses qui achètent les véhicules les plus puissants. Dans l'ensemble, aucune baisse n'a donc été enregistrée en ce qui concerne la consommation d'énergie dans les transports.

La Confédération aurait pourtant la compétence pour encourager une utilisation rationnelle de l'énergie dans les transports. L'ancienne loi sur le CO₂ (qui date de 1999) prévoyait d'introduire une taxe d'incitation sur les carburants si les objectifs de Kyoto n'étaient pas atteints. Ces derniers n'ont effectivement pas été réalisés, mais la réglementation n'a jamais été appliquée et a finalement été abandonnée en 2011. La stratégie énergétique 2050 de la Confédération aborde aussi le domaine de la mobilité. La première étape concerne la législation sur les émissions pour les nouvelles voitures particulières. Une éventuelle taxe d'incitation sur les carburants sera l'objet d'une prochaine étape.

2.3 Stratégies cantonales et objectifs

Le canton de Berne dispose d'un système cohérent de stratégies qui définissent les objectifs des activités déployées par l'État. En ce qui concerne la consommation d'énergie dans les transports, deux stratégies s'avèrent pertinentes, à savoir :

- la stratégie énergétique du canton de Berne (2006), qui se concentre sur l'amélioration de l'efficacité énergétique dans l'utilisation stationnaire de l'énergie et le développement des énergies renouvelables. Le domaine de la mobilité a été explicitement mis entre parenthèses dans le cadre de l'élaboration de la stratégie énergétique. Dans l'optique d'établir des priorités, l'accent a en effet été mis en premier lieu sur le domaine du bâtiment et la production d'énergies renouvelables. Le traitement du domaine de la mobilité a quant à lui été reporté à une date ultérieure;
- la stratégie de mobilité globale du canton de Berne (2008), dont l'objectif consiste à garantir, aussi à l'avenir, une accessibilité optimale, tout en minimisant les répercussions négatives pour l'homme et l'environnement et en garantissant un système de transport efficace sur le plan économique.

Ces deux stratégies soulignent les objectifs du canton de Berne en matière de consommation d'énergie dans les transports:

Il faut réduire la consommation d'énergie totale engendrée par la circulation des personnes dans le canton de Berne. À cet égard, les possibilités pour la population de satisfaire ses besoins en termes de mobilité ne seront pas réduites.

Les principales approches de la politique des transports sont définies dans la stratégie de mobilité globale. Il s'agit des approches d'*évitement*, de *transfert* et de *gestion efficiente*, qui s'appliquent toutes trois à la consommation d'énergie dans les transports, de la façon suivante: les transports pouvant être évités n'ont pas besoin d'énergie; le transfert du trafic individuel motorisé (TIM) vers les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD) contribue aussi à réduire la consommation d'énergie; le TIM restant doit être efficient d'un point de vue énergétique, c'est-à-dire offrir un bon rendement. L'approche d'*évitement* implique toutefois un conflit d'intérêts. En effet, sur le plan du développement durable, tout accroissement dans le domaine de la mobilité doit être considéré comme positif. La mobilité est cependant synonyme de trafic et s'accompagne par conséquent de nuisances environnementales et d'une consommation des ressources, portant ainsi atteinte à d'autres domaines-cibles du développement durable. Il s'agit donc de trouver un équilibre raison-

nable et de veiller à ce que la population puisse satisfaire ses besoins en termes de mobilité sans occasionner une augmentation inefficiente du trafic.

2.3.1 Rapport sur la réduction de la consommation d'énergie dans les transports

Dans ce rapport, approuvé par le Conseil-exécutif le 25 mars 2015, différentes mesures ont été déclarées obligatoires pour les autorités, telles que l'introduction d'une gestion de la mobilité dans l'administration cantonale. Concrètement, le rapport prévoit ce qui suit :

Gestion de la mobilité dans l'administration cantonale

- Une gestion de la mobilité doit être introduite dans l'ensemble de l'administration cantonale. Dans ce contexte, il convient aussi d'examiner notamment la possibilité d'une adaptation du règlement sur le remboursement des frais afin d'inciter le personnel à adopter un comportement efficace sur le plan énergétique en matière de mobilité.
- À moyen terme, la mesure n'aura pas d'incidence sur les coûts ou permettra même de réaliser des économies, notamment grâce à une utilisation plus efficace des véhicules de fonction.
- La répartition des compétences entre la TTE (Office des transports publics, OTP) et la POM (CAC Mobilité) ainsi que les autres aspects organisationnels au sein de l'administration doivent être clarifiés. La direction est assurée par la TTE. Un groupe de travail est mis en place avec des spécialistes du canton, de même qu'un groupe de suivi réunissant des représentants de toutes les directions et de la Chancellerie d'État.

Gestion des parcs automobiles dans l'administration cantonale

- Une gestion intelligente des parcs automobiles permet d'améliorer l'efficacité, tant sur le plan énergétique que sur le plan financier. L'acquisition de véhicules doit être optimisée et des critères énergétiques pris en compte.

2.3.2 Motion 314-2013 Muntwyler (Berne, Les Verts)

Le 30 mars 2014, le Conseil-exécutif a proposé l'adoption sous forme de postulat de la motion 314-2013 Muntwyler « Remplacement des limousines du canton par des véhicules peu polluants » (ACE 544/2014). Le Grand Conseil a suivi cette proposition le 23 juin 2014.

Ainsi, le gouvernement est notamment chargé de veiller, lors de l'acquisition de véhicules neufs pour le canton de Berne, à ce que les véhicules soient systématiquement les plus avantageux de la catégorie correspondante et présentent des taux d'émission inférieurs à 95 grammes de CO₂ par kilomètre (objectif de l'UE en matière de parcs automobiles pour 2020, qui sera adopté tôt ou tard par la Suisse). Il convient, en outre, de déterminer s'il faut privilégier les véhicules pouvant utiliser de l'énergie produite dans le canton de Berne (p. ex. électricité) et s'il faut prendre en compte les coûts d'exploitation moindres (énergie / assurance / taxes) des hybrides électriques, des hybrides rechargeables ou encore des véhicules hybrides lors de la détermination du prix. En ce qui concerne l'infrastructure de recharge, il convient de déterminer si un appel d'offres auprès de fournisseurs d'électricité s'avère judicieux (infrastructure de recharge à énergie positive). Dans le cas d'un éventuel appel d'offres, les coûts de l'infrastructure devraient, dans l'idéal, être pris en charge par le fournisseur d'électricité.

2.3.3 Centrale d'achat cantonale Mobilité

Dans le cadre du projet global d'optimisation des marchés publics (OB BE), la POM a été chargée de mettre en place la centrale d'achat cantonale (CAC) Mobilité. Le cadre d'une telle mise en place est défini dans le nouveau règlement général BES BE, lequel constitue une directive sur l'organisation de l'approvisionnement dans le canton de Berne. La CAC Mobilité, active depuis septembre 2014, inscrit également la mobilité durable comme point central de la procédure d'acquisition dans le cadre de ses principes directeurs.

Le schéma suivant illustre les principes directeurs de la CAC Mobilité.

CAC Mobilité – principes directeurs

Mission

Le canton de Berne acquiert des biens et services en lien avec la mobilité en se fondant sur des critères écologiques, économiques et sociaux. Les aspects de la mobilité durable sont pour lui au centre de la procédure d'acquisition.



Nos valeurs

Écologie: lors de l'acquisition de bien liés à la mobilité, nous évaluons dûment les répercussions sur l'environnement, en tenant compte particulièrement de la réduction des émissions de CO₂ et d'autres polluants, et en veillant à diminuer la consommation de ressources.

Économie: lors de l'acquisition de bien liés à la mobilité, nous évaluons toujours les coûts dans leur ensemble et veillons à l'efficience des moyens employés, en tenant compte particulièrement du coût du cycle de vie (CCV) et des frais de procédure.

Social: nous nous engageons en faveur de l'égalité sociale, de la promotion de la santé et de l'égalité entre femmes et hommes, ce qui signifie que nos fournisseurs et nos biens et services sont évalués sur la base de standards correspondants.

Nos principes

Conscience environnementale

- Nous nous engageons à tenir compte des exigences écologiques.
- Nous sommes toujours au fait des dispositions environnementales les plus récentes.

Partenariat

- Nous conseillons nos clients à l'interne et traitons ensemble avec les fournisseurs.
- Nous considérons nos fournisseurs comme des partenaires et visons une collaboration sur le long terme fondée sur la confiance.

Innovation

- Nous sommes toujours au fait des nouveaux développements (services et produits) en matière de mobilité.

La CAC Mobilité est chargée de définir les gammes de véhicules (y c. pour les transports publics et les covoiturages) et carburants, d'en faire l'acquisition, et de les mettre à la disposition de différentes Directions. Cependant, afin de garantir une organisation appropriée des gammes de produits, les réglementations-cadres et les besoins opérationnels doivent être clairement définis. C'est précisément la raison du lancement du projet de mise en place de la CAC Mobilité, dans le cadre duquel ces conditions préalables sont justement élaborées.

Dans le cadre de projet, la situation initiale a d'abord été analysée. Des données au sujet du parc automobile cantonal actuel, telles que le coût du cycle de vie, les impacts environnementaux ou

les besoins opérationnels, ont été relevées, puis un catalogue de mesures possibles a été établi, de même qu'une statistique des pendulaires (voir également Autres bases et documents). C'est sur ces bases qu'ont été élaborées la planification de mise en œuvre de la mobilité de l'administration cantonale (cf. point 4), la stratégie des véhicules (cf. point 5) et la gestion cantonale des parcs automobiles.

2.4 Activités d'autres administrations publiques

2.4.1 Administration fédérale, entreprises liées à la Confédération et EPF

L'administration fédérale, le domaine des EPF et les entreprises liées à la Confédération jouent un rôle de modèle en ce qui concerne l'utilisation des ressources environnementales et énergétiques. Tous ces acteurs réunis utilisent environ deux pour cent de l'énergie consommée en Suisse. Depuis quelques années, l'administration fédérale, les CFF, la Poste, Swisscom et Skyguide s'efforcent d'améliorer leur efficacité énergétique et de réduire leur consommation énergétique. Ces efforts doivent être intensifiés dans les années à venir. Dans le cadre de la Stratégie énergétique 2050, le Conseil fédéral prévoit un train de mesures qui vise à accroître l'efficacité énergétique de l'Administration fédérale, des entreprises fédérales et du domaine des EPF de 25 pour cent par rapport à 2006 d'ici 2020. En vue de confirmer cette volonté, la conseillère fédérale Doris Leuthard, Andreas Meyer, CEO des CFF, Susanne Ruoff, directrice générale de la Poste Suisse, Urs Schaeppi, CEO de Swisscom, Daniel Weder, CEO de Skyguide et Fritz Schiesser, président du Conseil des EPF, ont signé une déclaration d'intention commune.

Afin d'atteindre les objectifs, des mesures ont été définies pour les trois domaines d'action suivants :

- Bâtiments et énergies renouvelables
- Mobilité
- Centres de calcul (CC) et informatique verte

Au total, 38 mesures ont été définies et quantifiées pour les trois domaines d'action ([lien vers les mesures](#)).

Pour de plus amples informations : <https://www.energie-vorbild.admin.ch/vbe/fr/home.html>

2.4.2 Ville de Berne

En ce qui concerne les voitures particulières de l'administration municipale, le conseil municipal de la Ville de Berne a décidé d'introduire une gestion de parc automobile durable et d'examiner les variantes envisageables de covoiturage. De cette façon, il entend réaliser des économies sur le plan de la gestion des près de 130 voitures particulières de la ville, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, le conseil municipal a instauré un seuil maximum de 95 grammes de CO₂ par kilomètre pour les voitures particulières à compter du 1^{er} juillet 2015, qu'il s'agisse de véhicules de remplacement ou de véhicules neufs, l'objectif étant de réduire progressivement ce seuil au cours des années à venir.

Pour de plus amples informations :

http://www.bern.ch/mediencenter/aktuell_ptk_sta/nachhaltiges-flottenmanagement-fuer-personenwagen?searchterm=Flotten (en allemand)

2.5 Bases légales

Constitution fédérale (Cst., RS 101)

La principale base légale de la politique énergétique fédérale et cantonale est l'article sur l'énergie de la Constitution fédérale (art. 89 Cst.). Cet article prévoit que la Confédération et les cantons s'emploient à promouvoir une consommation économe et rationnelle de l'énergie. Les compétences sont réglées pour différents domaines. La consommation énergétique des véhicules relève explicitement de la compétence de la Confédération.

Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ (loi sur le CO₂, RS 641.71)

La loi sur le CO₂ vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre dues à l'utilisation de combustibles et de carburants. L'objectif de réduction à l'échelle nationale d'ici à 2020 est

fixé à 20 pour cent par rapport à 1990.

Loi cantonale sur l'énergie (LCEn, RSB 741.1)

La loi cantonale sur l'énergie prévoit que l'énergie doit être « utilisée de manière économe et efficace » (art. 34 LCEn) et que le canton et les communes doivent encourager « un approvisionnement en énergie et une utilisation de l'énergie efficaces, économies, rationnels et respectueux de l'environnement » (art. 55 LCEn). Si elle contient des dispositions détaillées au sujet des bâtiments et installations, elle ne porte pas sur le domaine des transports.

Loi cantonale sur les routes (LR, RSB 732.11)

Dans les objectifs d'effet énoncés par la loi cantonale sur les routes (art. 3), il est prévu que les effets négatifs de la mobilité soient maintenus dans des proportions aussi réduites que possible.

Loi cantonale sur les transports publics (LCTP, RSB 762.4)

Le but de la LCTP, outre la garantie d'une offre de prestations de transports publics suffisante, consiste à diminuer la pollution de l'environnement et la consommation d'énergie (art. 1).

Plan cantonal de mesures de protection de l'air 2015/2030

Le présent concept permet la mise en œuvre de la mesure V5 (gestion de la mobilité) du plan cantonal de mesures de protection de l'air 2015/2030. Ce plan préconise l'introduction d'un système de gestion de la mobilité dans l'administration cantonale. Il prévoit aussi différentes mesures en matière de trafic afin d'induire un effet positif sur la consommation énergétique.

2.6 Autres bases et documents

Stratégie de mobilité globale du canton de Berne

Dans la stratégie de mobilité globale, le Conseil-exécutif a élaboré les principes fondamentaux pour l'orientation à long terme de la politique de mobilité dans le canton de Berne. La stratégie, dont l'application est obligatoire dans l'ensemble des planifications à l'échelle cantonale, souligne les principales tendances et défis dans la politique de mobilité. Elle fait également partie intégrante des directives sur les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU).

Rapport Réduire la consommation d'énergie dans les transports

Le rapport a été élaboré par la TTE et approuvé par le Conseil-exécutif. Différents axes y ont été définis comme étant d'application obligatoire pour les autorités. Les mesures de gestion des parcs automobiles cantonaux et de gestion de la mobilité cantonale ont été définies, entre autres, dans le cadre de l'objectif de gestion de la mobilité. Le rapport constitue ainsi une base importante pour l'élaboration des étapes suivantes en rapport avec le concept de mobilité.

Motion 314-2013 Muntwyler (Berne, Les Verts)

Conformément à la demande du Conseil-exécutif (ACE 544/2014), la motion 314-2013 Muntwyler « Remplacement des limousines du canton par des véhicules peu polluants » a été adoptée sous forme de postulat le 23 juin 2014. Les exigences découlant de ce postulat ont été prises en compte en conséquence dans le cadre de la stratégie en matière de véhicules.

Stratégie OIC de construction et de gestion durables des bâtiments

La stratégie de l'Office des immeubles et des constructions du canton de Berne (OIC) englobe également la mobilité. 50 pour cent des nouvelles constructions doivent intégrer un concept de mobilité.

Rapport sur la mise en place de la CAC – rapport d'analyse du parc automobile

Le rapport d'analyse concernant le parc automobile cantonal a été élaboré dans le cadre de la phase d'analyse du projet de mise en place de la CAC Mobilité de la POM. Une grande partie du parc automobile du canton y a été analysée en ce qui concerne le coût du cycle de vie et les impacts environnementaux. Le rapport constitue une base importante pour l'élaboration de la stratégie en matière de véhicules.

Rapport sur la mise en place de la CAC – définition des catégories de véhicules

La définition des catégories de véhicules a également été élaborée dans le cadre du projet de Mise en place de la CAC Mobilité. La définition des catégories de véhicules tient compte des besoins opérationnels du canton de Berne et constitue donc également une base pour la stratégie en matière de véhicules.

Rapport sur la mise en place de la CAC – catalogue et évaluation de mesures »

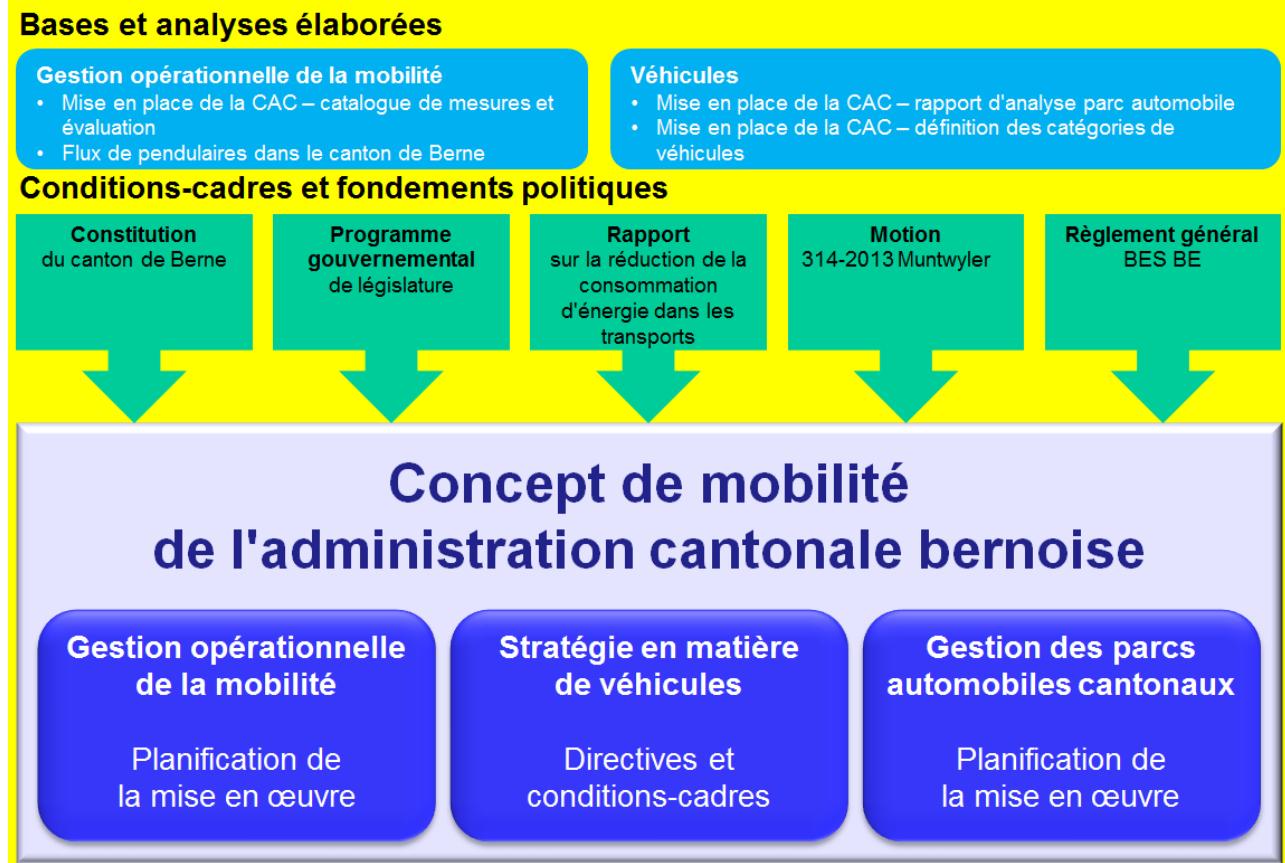
Le catalogue de mesures a également été élaboré dans le cadre du projet « Mise en place de la CAC Mobilité ». Des mesures potentielles ont été définies et évaluées par un groupe de travail réunissant plusieurs directions. Ces mesures servent de base à la planification de la mise en œuvre.

Évaluation sur les flux de pendulaires dans le canton de Berne

Cette évaluation SIG a également été réalisée dans le cadre du projet de mise en place de la CAC Mobilité. Il s'agissait ici avant tout d'évaluer le nombre de collaborateurs actifs sur les différents sites et l'endroit d'où ils partent. Cette évaluation se révélera particulièrement utile pour la mise en œuvre et la sélection des mesures.

3 Concept de mobilité de l'administration cantonale bernoise

Le concept de mobilité élaboré pour l'administration du canton de Berne se compose essentiellement des trois éléments suivants: la gestion de la mobilité, la stratégie en matière de véhicules et la gestion des parcs automobiles cantonaux. La vue d'ensemble suivante montre les éléments du concept de mobilité ainsi que les bases et les conditions-cadres ayant été prises en compte dans son élaboration.



Le concept s'applique à toutes les unités administratives centrales, régionales et décentralisées des Directions et de la Chancellerie d'État, à l'exception de celles qui sont autonomes dans leur gestion. La Direction de la magistrature est invitée à s'astreindre également au respect du concept.

Les objectifs du concept de mobilité sont décrits ci-dessous. Seront ensuite abordées la planification de mise en œuvre de la gestion de la mobilité, la stratégie des véhicules et la planification de mise en œuvre de la gestion des parcs automobiles cantonaux.

3.1 Objectifs du concept de mobilité

La mise en œuvre du concept de mobilité a pour but de permettre la réalisation de différents objectifs. Ces objectifs sont énumérés ci-après et subdivisés en objectifs qualitatifs et mesurables.

Objectifs qualitatifs

Le concept de mobilité

- soutient le principal mot d'ordre: le développement durable;
- crée la base pour la mise en œuvre du mandat de prestations et des tâches légales de l'administration cantonale bernoise;
- constitue le cadre pour une gestion optimale des véhicules en termes de coûts;
- constitue la base pour un développement durable du parc automobile et la réduction continue des émissions;
- se focalise sur les besoins des unités d'organisation;
- aide tous les collaborateurs à optimiser leur comportement en matière de mobilité;
- définit le cadre réglementaire pour l'acquisition de l'ensemble des véhicules.

Objectifs mesurables

- Faire basculer la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce de **10 pour cent** d'ici à 2020
- Réduire le coût du coût du cycle de vie (CCV) par kilomètre et catégorie de véhicule de **15 pour cent** d'ici à 2020
- Réduire les émissions de CO₂ par kilomètre et catégorie de véhicule de **30 pour cent** d'ici à 2020

Afin d'évaluer et de mesurer la réalisation des objectifs, il est impératif de mettre en place les bases requises.

Répartition modale: la situation initiale est déterminée dans le cadre de l'enquête réalisée auprès du personnel durant l'automne 2015. Afin de pouvoir mesurer la réalisation des objectifs de façon optimale, il serait judicieux de mener cette enquête régulièrement (au minimum tous les deux à trois ans).

Coût du cycle de vie: le coût du cycle de vie (CCV) des véhicules analysés (voitures particulières et véhicules de livraison jusqu'à 3,5 t) a été chiffré à environ 16,1 millions de francs. Autrement dit, une économie annuelle récurrente d'environ 2,4 millions de francs devrait être réalisée d'ici à 2020. La mesure des coûts effectifs n'est cependant possible que si chaque véhicule est géré dans un outil de gestion de parcs automobiles et si l'ensemble des coûts relatifs au véhicule sont enregistrés. La gestion centralisée des parcs automobiles constitue donc une condition préalable essentielle pour pouvoir mesurer l'objectif défini.

Émissions de CO₂: les émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules de livraison s'élèvent actuellement à 3876 tonnes, selon l'analyse. Afin d'atteindre l'objectif visé (-30%), il faudrait diminuer ces émissions d'environ 1162 tonnes de CO₂ chaque année. Là aussi, la condition sine qua non est que toutes les données concernant les véhicules (consommations et kilométrages) soient saisies.

Principale condition préalable : les objectifs définis sont particulièrement ambitieux, même s'ils restent réalisables. La condition préalable est que les trois éléments du concept de mobilité soient tous mis en œuvre.

- La gestion de la mobilité définit les bases et les offres en matière de mobilité et garantit que les collaborateurs puissent couvrir durablement leurs besoins en termes de mobilité.

- La stratégie en matière de véhicules constitue le cadre pour l'achat de véhicules et garantit, d'une part, une acquisition optimale en termes de coûts et, d'autre part, une prise en compte en conséquence des aspects environnementaux.
- La gestion centralisée des parcs automobiles permet une évaluation et un contrôle appropriés du parc automobile. Les principaux effets d'économie correspondants sont la définition de la date optimale de remplacement et une gestion optimale des délais (délai de garantie). Sans la gestion centralisée des parcs automobiles, la plupart des économies ne pourront pas être réalisées.

4 Gestión opérationnelle de la mobilité

4.1 Objet et champ d'application

La gestion de la mobilité permet d'influer sur la demande et le choix des moyens de transport, l'objectif consistant à organiser la mobilité requise de manière plus efficace, écologique et socialement acceptable. Les usagers de la route sont amenés à optimiser leur comportement en matière de mobilité au moyen de mesures dites souples dans les domaines de l'information, de la communication, de l'incitation, de la coordination et des options de service. Différents acteurs tels que des entreprises ou des administrations assument la responsabilité du trafic qu'ils ont occasionné et collaborent avec les communes et des entreprises et prestataires dans le domaine des transports.

La gestion de la mobilité selon le présent concept a pour but de permettre un comportement durable dans le domaine de la mobilité parmi les collaborateurs de l'administration cantonale. En premier lieu, c'est la mobilité requise dans le cadre de l'activité professionnelle qui est prise en compte, mais également le trajet jusqu'au lieu de travail. Des stratégies, des mesures et des offres sont développées dans le cadre de la gestion de la mobilité afin d'inciter les collaborateurs à adopter le comportement le plus durable possible en matière de mobilité (c'est à dire en préservant les ressources et en générant un minimum d'émissions). Exemples: l'offre de cours Eco-Drive, l'encouragement des déplacements d'affaires en train, les actions visant à promouvoir les déplacements à pied et à vélo ou la simplification du télétravail (cf. annexe A).

Que ce soit à l'échelle nationale ou à l'étranger, les expériences montrent que la gestion de la mobilité présente un potentiel considérable et un excellent rapport coût / bénéfice. Compte tenu de la situation économique tendue dans le canton de Berne, il est probable que les moyens financiers pour le développement des infrastructures n'évolueront guère à l'avenir. La gestion de la mobilité permet un nombre relativement élevé de réalisations avec peu de moyens financiers. Ces derniers pourraient donc être exploités plus efficacement encore à l'avenir et les infrastructures existantes utilisées de façon optimale. Une meilleure exploitation de l'infrastructure de transport, grâce à l'introduction d'horaires de travail flexibles et à l'utilisation d'outils de travail mobiles fait également partie des principes de la gestion de la mobilité.

4.2 Vision en matière de gestion de la mobilité

Le cadre des objectifs en matière de gestion opérationnelle de la mobilité reproduit le modèle appliqué par la CAC Mobilité (cf. point 2.3.3). À cet égard, les principaux mots d'ordre de la stratégie de mobilité globale cantonale (évitement, transfert et gestion efficiente) s'appliquent également à la gestion de la mobilité.

Tous les collaborateurs de l'administration du canton de Berne connaissent les directives et les offres en matière de gestion de la mobilité. Ils profitent de l'occasion afin d'optimiser leur comportement en matière de mobilité. La répartition modale des employés du canton de Berne évolue de façon favorable vers les transports publics et la mobilité douce, et la consommation d'énergie ainsi que les coûts liés à la mobilité diminuent.

4.3 Planification de la mise en œuvre de la gestion opérationnelle de la mobilité

Des mesures potentielles ont été rassemblées dans un catalogue (cf. annexe A). Afin de déterminer la pertinence et le degré de priorité des mesures, la situation initiale doit être étudiée de manière plus approfondie, notamment en inscrivant le comportement en matière de mobilité dans le cadre du sondage du personnel 2015.

La gestion de la mobilité doit être introduite à l'échelle supradirectionnelle. C'est la raison pour laquelle l'organisation du projet sera consolidée au préalable et une analyse sera réalisée afin de définir les mesures à prendre. Les mesures et leur mise en œuvre seront élaborées concrètement sur la base de ces fondements.

4.3.1 Objectifs de la planification de la mise en œuvre

Les objectifs de la planification sont les suivants:

- Une gestion opérationnelle de la mobilité doit être introduite pour l'ensemble de l'administration cantonale, à l'exception des unités organisationnelles autonomes. Quant à la Direction de la magistrature, elle est invitée à se rallier au projet.
- Le comportement actuel en matière de mobilité des employés cantonaux et d'autres données ayant trait à la mobilité sont enregistrés et analysés, ce qui permet de prendre des mesures adaptées aux besoins et d'évaluer la pertinence de la gestion de la mobilité.
- Les réflexions ayant trait au domaine des ressources humaines, telles que la possibilité de concilier vie professionnelle et vie familiale, la promotion d'un changement des mentalités, les horaires de travail flexibles ou encore la concurrence vis-à-vis d'autres employeurs, doivent être prises en compte.
- La stratégie de construction et de gestion durables des bâtiments de l'Office des immeubles et des constructions précise déjà que la mobilité doit être prise en compte. Des aides au travail et des directives plus concrètes s'avèrent toutefois encore nécessaires et des synergies doivent être recherchées.
- Le présent catalogue de mesures potentielles sera contrôlé, complété et hiérarchisé par ordre de priorité. Les mesures seront regroupées en ensembles de mises en œuvre (ensembles de mesures A, B, etc.)
- On vérifiera s'il est judicieux de modifier différents règlements applicables à la mobilité (ordonnance sur les places de parc, règlement sur le remboursement des frais, etc.) afin d'encourager un comportement en matière de mobilité efficace sur le plan énergétique.
- Lors de la phase 2, un bureau chargé du projet sera mis en place, de même qu'un groupe de suivi réunissant des représentants de toutes les Directions et de la Chancellerie d'Etat. L'organisation du projet sera clarifiée.
- À moyen terme, la gestion de la mobilité n'aura pas d'incidence sur les coûts, et permettra même de réaliser des économies, notamment grâce à une utilisation plus efficace des moyens de transport.

4.3.2 Échéancier et étapes

Les premières bases et une proposition d'organisation du projet sont réalisées (phase 1). La prochaine étape (phase 2) consiste à analyser la situation réelle de manière approfondie afin de pouvoir choisir des mesures appropriées, de définir des objectifs concrets et d'assurer leur financement. La mise en œuvre des premiers ensembles de mesures A et B (phases 3 et 4) concerne les collaborateurs. Une évaluation sera réalisée afin de déterminer l'impact et de prendre d'autres mesures ou de procéder aux ajustements nécessaires. La gestion de la mobilité doit être poursuivie et révisée de façon périodique. Pour une planification plus détaillée des étapes et un organigramme fonctionnel, voir également l'annexe B.



4.3.3 Organisation du projet (phases 1 et 2)

4.3.3.1 Au sein de l'administration cantonale

L'organisation du projet doit tenir compte des souhaits des différentes Directions et de la Chancellerie d'État et activer la mise en œuvre au sein des unités d'organisation. D'autre part, elle doit être rationalisée afin d'éviter toute dépense excessive et d'éventuels doublons. L'annexe C présente les organes responsables du projet ainsi que leurs rôles et leurs attributions.

Bureau du projet: la direction du projet incombe à la TTE (OTP), les activités et réunions étant préparées en étroite collaboration avec la POM (CAC Mobilité).

Groupe de suivi supradirectionnel pour la gestion de la mobilité: chaque Direction doit désigner un responsable pour la mobilité. Cette personne contribue activement à la mise en place conjointe à l'échelle supradirectionnelle (phases 1 et 2). Le groupe de suivi peut mettre sur pied des groupes de travail, en fonction des besoins. Ceux-ci peuvent se pencher sur des thèmes tels que l'infrastructure, le personnel ou la communication.

L'organisation du projet à partir de la phase 3 sera arrêtée dans le cadre des travaux de la phase 2.

4.3.3.2 Suivi de projet externe (phase 2)

Afin de pouvoir garantir la qualité du processus de gestion de la mobilité et tirer profit des expériences d'autres personnes, il convient de faire appel à des spécialistes en cas de besoin.

Rôle des spécialistes:

- Suivi de la gestion des processus
- Évaluation sur la base d'un état des lieux des différentes données ayant trait à la mobilité
- Analyse de caractéristiques liées à la mobilité des sites-clés
- Conseils pour la définition d'objectifs stratégiques
- Contribution à la sélection de mesures et à l'établissement de priorités
- Soutien pour la réalisation de mesures d'essai
- Conseils relatifs au concept de communication
- Fourniture d'exemples appropriés et de mesures éprouvées provenant d'autres administrations/sociétés
- Développement du savoir-faire des responsables de la mobilité (p. ex. formation continue interne)

Estimation de l'investissement pour la phase 2: 100 000 francs.

4.3.4 Analyse de la situation effective

4.3.4.1 Bases existantes (phase 1)

Les documents relatifs à un premier état des lieux ont déjà été élaborés dans le cadre de la mise en place de la CAC Mobilité (cf. point 2.7).

L'évaluation du flux de pendulaires dans le canton de Berne présente une vue d'ensemble des distances parcourues par les employés cantonaux ainsi que leur répartition géographique. Elle ne permet cependant pas de déterminer le comportement en matière de mobilité (répartition modale).

Le rapport sur la mise en place de la CAC – rapport d'analyse parc automobile montre l'état actuel du parc automobile. Les synergies avec la stratégie en matière de véhicules et la gestion des parcs automobiles permettent de mesurer et d'évaluer les répercussions financières et environnementales.

4.3.4.2 Bases requises (phase 2)

Afin de mieux identifier les champs d'action et de permettre un contrôle de gestion ultérieur, l'analyse de la situation effective doit être approfondie. Par conséquent, le comportement en matière de mobilité des employés cantonaux (trajet pour se rendre au travail et déplacements professionnels) doit être sondé dans le cadre de l'enquête déjà prévue auprès du personnel à l'automne 2015.

Dans le domaine de la gestion de places de stationnement, un état des lieux de la pratique actuelle doit être établi. L'enquête auprès du personnel fournira de premières données. Il convient de

vérifier si les critères liés à la facturation de places de stationnement sont appliqués de façon cohérente et si les exceptions sont gérées de la même manière pour des cas similaires. Les coûts engendrés et les recettes doivent être présentés.

Pour ce qui est des déplacements professionnels, il faut envisager la possibilité de créer une meilleure base de données à moyen terme.

L'organisation de la gestion des parcs automobiles permettra d'avoir une vue d'ensemble des coûts, de la consommation de carburant et des kilométrages des véhicules de fonction. Dans le cadre de la CAC Mobilité, un approvisionnement et une évaluation centralisés sont également planifiés dans le domaine des transports publics et du covoiturage. Ces données seront également soutenues par l'évaluation du rapport coût/bénéfice.

Par ailleurs, un état des lieux des mesures déjà mises en œuvre au sein de différentes Directions doit être réalisé. Pour les sites-clés, les caractéristiques liées à la mobilité (desserte par les transports publics, déplacements à pied et à vélo, effectifs des places de stationnement et des parcs à vélos, etc.) doivent être identifiées afin de déterminer les mesures à prendre en termes d'infrastructures.

Il convient en principe de veiller à la mise en place d'un contrôle de gestion pour les nouvelles offres.

4.3.5 Définition des mesures et établissement de priorités (phase 2)

Le rapport sur la mise en place de la CAC – catalogue et évaluation de mesures (cf. 2.6 et annexe A), a fourni une vue d'ensemble des mesures potentielles. Ces mesures doivent être contrôlées et concrétisées pendant la phase 2. Un ensemble de mesures appropriées seront ensuite définies, à la fois à l'échelle cantonale et au niveau des Directions.

Il convient notamment de veiller à trouver un juste équilibre entre les différentes mesures en matière de communication, les mesures incitatives et les réglementations dans chaque ensemble de mesures. Il faut également veiller à la compensation financière. En premier lieu, des mesures pragmatiques et avantageuses doivent être mises en œuvre, ou toute mesure déjà intégrée dans un domaine d'activité existant (rénovation de bâtiments, informations de clients sur le site Internet, clarifications du système de conférence téléphonique, promotion de la santé auprès du personnel, etc). Les aspects liés à la gestion du personnel tels que la concurrence vis-à-vis d'autres employeurs ou la possibilité de concilier vie professionnelle et vie familiale doivent être pris en compte.

Certaines mesures peuvent être mises en œuvre pour l'administration cantonale dans son ensemble. D'autres doivent être prises par les Directions. Les mesures sont en partie spécifiques aux différents sites et des priorités doivent être établies. Beaucoup d'entre elles requièrent une interaction entre les décisions au niveau le plus haut et une mise en œuvre au niveau le plus bas. Pour la quasi-totalité des mesures, un soutien supradirectionnel peut être proposé par le bureau de projet ou le groupe de suivi. Des «mesures d'essai» faisant partie intégrante de projets déjà en cours ou qui ne nécessitent aucune ressource supplémentaire peuvent être mises en œuvre (p. ex. information aux clients concernant l'accès aux bâtiments).

4.3.6 Principes du financement

La gestion de la mobilité ne doit avoir aucune incidence sur les coûts à moyen terme. L'amélioration de la base de données doit permettre de mettre en évidence les économies. Dans le cadre de la mise en œuvre, il faut cependant investir dans un premier temps. Les ensembles de mesures A et B sont soumis pour approbation au Conseil-exécutif, avec le besoin de financement correspondant. La mise en œuvre des mesures devra être soumise à l'organe financier compétent en temps opportun, avec les objectifs concrets et la planification financière.

4.3.6.1 Préparation et planification de la mise en œuvre (phases 1 et 2)

Les phases 1 et 2 requièrent notamment un savoir-faire interne, des conseils externes, des mandats de suivi opérationnel et des mandats d'étude en tant que ressources. Durant la phase de mise en place, les coûts externes correspondants sont assumés par la TTE / l'OTP. Une collaboration active est demandée aux autres Directions.

4.3.6.2 Mise en œuvre des ensembles de mesures (phases 3 à 5)

Un crédit-cadre est défini pour la mise en œuvre des ensembles de mesures. Sachant que le montant précis dépend des éléments constitutifs des ensembles de mesures, aucune donnée n'est disponible pour le moment. En ce qui concerne les mesures spécifiques aux différentes Directions, les Directions et la Chancellerie d'État sont responsables du système de crédit correspondant. Les économies et les recettes ne peuvent être évaluées qu'après la première phase de déroulement et ne peuvent pas être budgétisées pour le moment. Une évaluation plus précise des coûts, des avantages et des économies sera réalisée en 2018.

5 Stratégie du canton de Berne en matière de véhicules

5.1 Objet et champ d'application

5.1.1 Objet et champ d'application

La stratégie en matière de véhicules constitue la base pour l'utilisation de véhicules dans l'administration cantonale bernoise et a pour objectif d'axer autant que possible les parcs automobiles du canton de Berne sur les besoins des unités administratives. En même temps, les objectifs définis dans le programme gouvernemental de législature, en phase avec la maxime de développement durable, doivent être soutenus.

5.1.2 Validité

La stratégie en matière de véhicules s'applique à toutes les unités administratives centrales, régionales et décentralisées, à l'exception de celles qui se gèrent de manière autonome (ordonnance du 5 novembre 2014 sur l'organisation des marchés publics, OOMP; RSB 731.22). Elle est valable pour l'acquisition et l'exploitation de tous types de véhicules (véhicules standards et d'intervention).

5.1.3 Responsabilités

La responsabilité quant au respect des principes et du cadre réglementaire incombe aux chefs des différents offices et au commandant de la Police cantonale.

5.2 Principes de la stratégie en matière de véhicules

5.2.1 Objectifs

La stratégie du canton de Berne en matière de véhicules

- crée la base pour la mise en œuvre du mandat de prestations et des tâches légales de l'administration et des autorités judiciaires;
- s'aligne sur les besoins des unités d'organisation;
- constitue la base pour un développement durable du parc automobile et la réduction continue des émissions;
- constitue le cadre pour une gestion optimale des véhicules en termes de coûts;
- définit le cadre réglementaire pour l'acquisition de l'ensemble des véhicules.

5.2.2 Gestion de la mobilité

Avant l'acquisition proprement dite des véhicules, les directives ayant trait à la gestion de la mobilité cantonale doivent être contrôlées et prises en compte. Cela vaut également pour l'organisation du règlement relatif aux véhicules. L'objectif de la gestion de la mobilité cantonale réside dans une orientation durable de la mobilité et consiste par conséquent à limiter au maximum le trafic et la consommation des ressources. Les directives susmentionnées seront élaborées dans le cadre du projet de développement de la gestion de la mobilité cantonale.

5.2.3 Droits aux prestations

L'utilisation spécifique des véhicules et les cercles d'ayants-droit peuvent être différents pour chaque unité organisationnelle. Les droits aux prestations doivent donc être réglementés dans le cadre d'un règlement relatif aux véhicules pour chaque unité. La stratégie en matière de véhicules constitue à cet égard le cadre général respectif.

En principe, les types de droits aux prestations possibles sont les suivants:

Droit aux prestations à titre professionnel

Le droit aux prestations à titre professionnel s'applique à tous les déplacements professionnels et aux trajets pour se rendre au travail dans le cadre du service de piquet. Lorsqu'un droit aux prestations a été convenu à titre exclusivement professionnel, le véhicule ne peut pas être utilisé à des

fins privées.

Droit aux prestations à titre privé

Lorsqu'un droit aux prestations a aussi été défini à titre privé, le collaborateur peut également utiliser le véhicule à des fins privées et sans restrictions de kilométrage. Cela vaut à la fois pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail et pour d'autres déplacements d'ordre privé. L'utilisation à titre privé doit être réglée selon l'approche du coût du cycle de vie.

Un droit aux prestations à titre privé est notamment indiqué lorsque le décompte kilométrique des déplacements à titre privé du collaborateur est élevé. À partir de 7000 kilomètres de déplacements à titre privé, l'attribution d'un véhicule de fonction personnel s'avère plus avantageuse lorsqu'une distinction est établie entre l'utilisation à titre privé et à titre professionnel en ce qui concerne les frais fixes. Par ailleurs, les ressources sont ainsi ménagées (intervention à des fins multiples), ce qui améliore le bilan écologique.

5.3 Achats de véhicules

L'acquisition de véhicules est régie par les dispositions de l'OOMP, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2015, et par le nouveau règlement général BES BE, promulgué par la Conférence cantonale des achats (CCA) le 15 février 2015.

5.3.1 Contrats-cadres

Les contrats-cadres avec les fournisseurs de véhicules sont essentiellement rédigés et convenus de façon centralisée par la CAC Mobilité. Les règlements (et les exceptions) sont définis en conséquence dans le règlement général BES BE.

5.3.2 Approche du coût du cycle de vie

Pour tout achat de véhicule, les offres des fournisseurs de véhicules doivent être évaluées sur la base de l'approche du coût du cycle de vie. Autrement dit, les coûts de fonctionnement des véhicules et la valeur potentielle en cas de revente doivent systématiquement être pris en compte lors de l'achat.

Les coûts de cycle de vie à prendre en compte sont énumérés à l'annexe D, avec un calcul type.

5.3.3 Équipement minimum

Afin de pouvoir vendre les véhicules d'occasion au meilleur prix après la durée d'utilisation, un équipement minimum obligatoire est défini pour les voitures particulières. Cet équipement est détaillé à l'annexe E.

La CAC Mobilité est en droit de modifier ces caractéristiques.

5.3.4 Définition des catégories de véhicules

Les véhicules sont toujours annoncés et acquis par catégorie de véhicule. Une distinction est faite entre les véhicules standards et les véhicules d'intervention.

Véhicules standards

Les véhicules standards sont des véhicules qui peuvent être utilisés par toutes les unités organisationnelles. Ils se distinguent par le fait qu'il s'agit de véhicules de série.

Véhicules d'intervention

Les véhicules d'intervention sont des véhicules de série qui ne peuvent toutefois être utilisés que pour des domaines d'intervention spécifiques (p. ex. pick-up) ou bien des véhicules qui doivent être achetés avec des équipements spéciaux (p. ex. voitures de patrouille ou véhicules d'entretien des routes).

Les catégories de véhicules définies sont énumérées à l'0 F et sont en cours de refonte dans le cadre de la mise en place de la gestion des parcs automobiles. Pour les catégories de véhicules et le catalogue complet, voir également le rapport sur la mise en place de la CAC – définition des catégories de véhicules.

5.3.5 Sélection des véhicules

Les unités organisationnelles définissent leurs exigences concernant les véhicules et choisissent ensuite les modèles disponibles parmi les catégories de véhicules. Dans tous les cas, il convient cependant de vérifier si l'achat d'un véhicule individuel est vraiment nécessaire ou s'il existe d'autres solutions (p. ex. covoiturage) qui répondent également aux exigences. Le tableau de décisions figurant à l'annexe G aide à la prise de décision.

Le choix d'un véhicule est toujours soumis aux mêmes principes: le partage d'un véhicule est préféré à un achat ou un leasing; si malgré tout un véhicule doit être acheté (évent. en leasing), il doit être aussi petit que possible et aussi grand que nécessaire.

5.3.6 Financement

Le financement optimal des véhicules dépend des possibilités de chacune des différentes unités et peut être réglé dans le cadre du règlement relatif aux véhicules.

Les types de financement suivants sont notamment autorisés :

- Achat sur facture
- Leasing financier
- Full Service Leasing
- Combinaisons de différents types

5.4 Protection de l'environnement

Le canton de Berne s'est fixé pour objectif le développement durable. Il s'efforce à ce titre d'opter uniquement pour les véhicules les plus efficaces et de réduire constamment les émissions du parc automobile. Des critères environnementaux sont donc définis pour l'utilisation des véhicules.

5.4.1 Catégorie d'efficacité énergétique

Les véhicules à l'achat (voitures particulières, y compris les occasions) doivent impérativement remplir les critères minimaux définis en matière d'efficacité énergétique.

Ces critères minimaux ont été définis pour chaque catégorie de véhicule et sont énumérés à l'annexe H pour les véhicules standards et à l'annexe I pour les véhicules d'intervention.

Les catégories d'efficacité énergétique ne s'appliquent actuellement qu'aux voitures particulières, aucune catégorie officielle n'ayant encore été définie pour les véhicules de livraison. Dès l'introduction d'une telle catégorie, ce point sera mis à jour en conséquence dans les directives.

Les critères sont contrôlés chaque année et adaptés/développés en fonction des capacités techniques des véhicules.

5.4.2 Émissions de CO₂

Les véhicules pouvant être achetés (y c. les occasions) doivent impérativement présenter des émissions de CO₂ inférieures à la limite prescrite.

Cette valeur limite de CO₂ a été définie pour chaque catégorie de véhicule et est énumérée à l'annexe H pour les véhicules standards et à l'annexe I pour les véhicules d'intervention.

Les critères sont contrôlés chaque année et adaptés/développés en fonction des capacités techniques des véhicules.

5.4.3 Technologies alternatives

Les véhicules équipés de motorisations alternatives (notamment les véhicules électriques) doivent être utilisés davantage dans le canton. Lors de tout achat de véhicules, les unités administratives vérifient donc si un véhicule électrique répond aux exigences définies. Si tel est le cas, la préférence doit lui être donnée.

5.4.4 Filtre à particules

Les véhicules diesel doivent être équipés d'un filtre à particules.

5.4.5 Protection contre les immissions

Tout achat de camions, de véhicules industriels, de véhicules de chantier, de véhicules communautaires ou agricoles ou d'appareils fonctionnant avec des carburants fossiles doit tenir compte des critères du beco relatifs à la protection contre les immissions, conformément à l'état actuel de la technique.

5.4.6 Évaluation des aspects environnementaux

Lors de l'évaluation des offres dans le cadre d'appels d'offres, les aspects environnementaux sont toujours énumérés dans le catalogue de critères et doivent être évalués au moins au même niveau que les aspects liés aux coûts ou aux processus.

5.5 Gestion des véhicules

Le parc automobile du canton occasionne des coûts élevés. Afin de pouvoir le gérer en conséquence et de définir les mesures correctives appropriées, les véhicules et les coûts correspondants doivent également être évalués.

Chaque véhicule immatriculé dans le canton doit, par conséquent, être consigné dans un système de gestion des parcs automobiles et les données de base ainsi que les données d'exploitation (coûts, consommation de carburant, kilométrages) le concernant doivent être saisies.

5.5.1 Gestion de flotte

La Police cantonale met en place une gestion centralisée des parcs automobiles cantonaux qui concerne l'ensemble des véhicules du canton et peut, le cas échéant, intégrer des prestataires externes (gestionnaires de parcs automobiles).

5.6 Durée d'utilisation des véhicules

Le parc automobile du canton de Berne devient vieux. Encore trop de véhicules sont exploités trop longtemps. Pour nombre d'entre eux, la date optimale de remplacement est déjà nettement dépassée, ce qui entraîne des coûts accrus. Par ailleurs, les véhicules d'un certain âge ne remplissent plus les normes actuelles du point de vue technique et s'avèrent donc beaucoup moins efficaces sur la route.

On peut dire schématiquement que la date optimale de remplacement est atteinte lorsque la valeur potentielle d'un véhicule en cas de revente est inférieure à celle de ses coûts de fonctionnement annuels. Pour calculer la date optimale de remplacement, la valeur marchande ou les amortissements effectifs (durée de vie technique), les intérêts et les frais d'entretien moyens du segment de véhicule sont pris en compte. La date optimale de remplacement est atteinte durant l'année au cours de laquelle les coûts moyens sont les plus bas (coûts divisés par la durée d'utilisation). Pour un véhicule de série sans installations ou équipements spéciaux, elle correspond à cinq ans au maximum. Les coûts moyens augmentent ensuite à nouveau.

5.6.1 Date optimale de remplacement

La date optimale de remplacement des véhicules achetés doit être déterminée au moyen du calcul du coût de cycle de vie et la durée d'utilisation doit être déterminée en conséquence.

En ce qui concerne les véhicules achetés en leasing, la date optimale de remplacement doit être définie d'entente avec le gestionnaire de parcs automobiles. La durée du contrat doit être fixée en conséquence.

6 Gestion des parcs automobiles cantonaux

6.1 Situation initiale

Le canton de Berne gère plus de 2000 véhicules immatriculés (des deux-roues aux camions avec remorques), ce qui en fait ainsi l'un des plus importants exploitants de véhicules de Suisse.

L'analyse du parc automobile réalisée dans le cadre de la mise en place de la centrale d'achat cantonale Mobilité (environ 1200 véhicules ont été évalués) montre que ce parc automobile entraîne des coûts annuels avoisinant 16 millions de francs. L'analyse montre également qu'il manque aujourd'hui une vue d'ensemble fiable de l'ensemble du parc automobile (nombre de véhicules, coût du cycle de vie, répercussions environnementales).

Par ailleurs, le rapport « Réduire la consommation d'énergie dans les transports », approuvé par le Conseil-exécutif le 25 mars 2015, a montré que l'une des mesures pour l'amélioration des impacts environnementaux réside dans une gestion centralisée des parcs automobiles.

La condition préalable pour gérer un parc automobile efficacement avec un minimum d'investissement tout en étant capable d'exploiter les économies d'échelle d'un parc automobile aussi important réside dans une transparence totale des données (données de base, kilométrages, coûts, consommation de carburant) des différents véhicules. Cette transparence est le seul élément permettant une gestion efficace de l'ensemble du parc automobile. C'est la seule manière de définir et de contrôler une stratégie ciblée en matière de véhicules, et de réagir rapidement aux évolutions négatives pour y remédier en conséquence.

Une telle transparence ne peut être atteinte qu'avec une gestion active des parcs automobiles. Cela implique d'une part une définition des processus et de l'autre un outil de gestion des parcs automobiles si ces prestations ne sont pas achetées.

6.2 Objectifs de la gestion des parcs automobiles

La gestion et la direction d'une flotte ou d'un parc automobile correspondent à la planification, la gestion, la direction et le contrôle de flottes de véhicules (parc automobile). Les problèmes doivent être identifiés en temps voulu et réglés ou traités dès le départ au moyen d'une gestion des parcs automobiles. De l'achat à la revente du véhicule, les processus peuvent ainsi être coordonnés et améliorés. Une gestion intelligente des parcs automobiles permet aux entreprises et aux administrations d'utiliser leurs flottes de véhicules plus efficacement et de réaliser des économies.

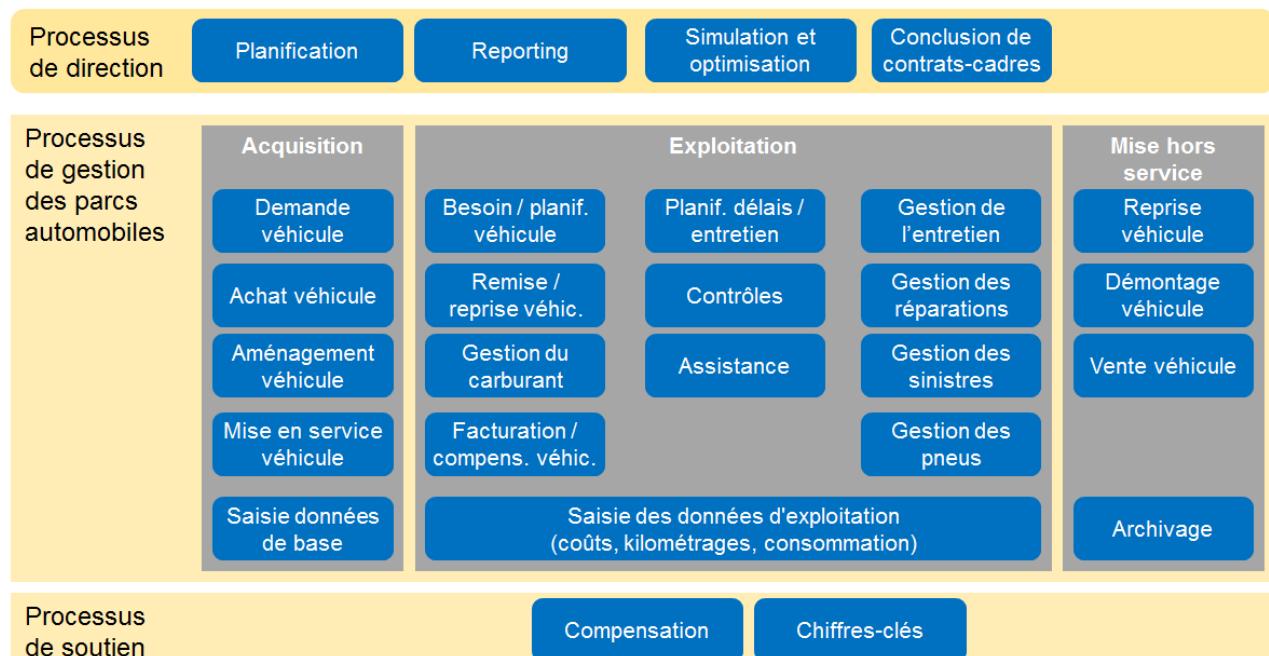
Des exemples pratiques montrent qu'il est possible de réaliser des économies allant jusqu'à 20 pour cent pour les parcs automobiles importants. En ce qui concerne le parc automobile du canton de Berne, des économies proportionnelles à hauteur de deux à trois millions de francs seraient donc possibles.

Les raisons résident notamment dans de meilleures connaissances du marché du gestionnaire des parcs automobiles, de meilleures conditions d'achat grâce à des appels d'offres groupés, des frais d'entretien plus avantageux grâce à la négociation de contrats de maintenance et de remises sur les pièces de rechange, une valeur résiduelle assurée des véhicules grâce à des garanties de reprise, un calcul de la date optimale de remplacement au moyen d'une transparence des coûts et une réduction des frais d'entretien grâce à un contrôle optimal des délais (p. ex. durées de garantie).

En plus du contrôle et de l'optimisation des coûts, la gestion des parcs automobiles permet également de définir et d'évaluer d'autres objectifs dans le cadre de la stratégie de parc automobile. À ce sujet, l'accent est notamment mis sur les aspects environnementaux tels que la réduction des émissions de CO₂. La transparence des données y relatives permet de suivre les valeurs du parc automobile existant et de mettre en œuvre les corrections et mesures correspondantes.

6.3 Processus liés à la gestion des parcs automobiles

Afin de réaliser les objectifs en matière de gestion des parcs automobiles, il est nécessaire de définir l'ensemble des processus et de déterminer clairement les responsabilités. Le graphique suivant présente les processus d'une gestion complète des parcs automobiles.



6.4 Solution de gestion des parcs automobiles cantonaux

Dans un premier temps, les options disponibles ci-dessous ont été contrôlées dans le cadre de l'organisation de la gestion des parcs automobiles cantonaux. Les options suivantes ont été examinées :

- Gestion centralisée interne des parcs automobiles (make)
- Sous-traitance de la flotte complète (buy)
- Compromis (make and buy)

6.4.1 Gestion centralisée interne des parcs automobiles

Dans le cadre d'une professionnalisation de la gestion centralisée des parcs automobiles, toutes les tâches seraient assumées par une entité centralisée interne. De l'acquisition à la mise hors service, tous les véhicules seraient pris en charge par la gestion centralisée des parcs automobiles et toutes les données relatives aux véhicules seraient enregistrées de façon centralisée.

Les coûts d'une gestion centralisée professionnelle des parcs automobiles se composent avant tout des coûts engagés pour la mise en place d'un outil de gestion de flotte et des frais de personnel correspondants. Sur la base de valeurs de référence issues des administrations publiques et du secteur privé, on peut partir du principe qu'une unité de personnel peut gérer environ 200 à 250 véhicules. Autrement dit, une gestion professionnelle des parcs automobiles nécessiterait environ huit à dix unités de personnel¹, ce qui générerait des coûts à hauteur d'environ 800 000 à 1 000 000 francs. Les coûts pour un logiciel approprié sont difficiles à évaluer en raison des innombrables solutions potentielles. On peut cependant partir du principe que les coûts annuels seraient raisonnables (moins de 50 000 CHF).

Les dépenses ont été quantifiées pour le calcul des ressources nécessaires. Les éléments sui-

¹ Indice de référence des principaux gestionnaires de parcs professionnels en Suisse (les CFF et la Poste) : la gestion de parcs automobiles de la Poste peut faire office d'exemple concret. En effet, cette dernière gère environ 23 000 véhicules (des deux-roues aux camions avec remorques, y c. pour des clients externes) et, pour ce faire, emploie un peu moins de 100 unités de personnel. Le canton de Berne dispose d'un peu plus de 2000 véhicules immatriculés (y c. les véhicules spéciaux). En partant sur une base de 200 à 250 véhicules par unité de personnel, cela implique huit à dix unités.

vants sont concernés:

- Saisie des quittances liées à un véhicule
- Calcul de la date optimale de remplacement et vente du véhicule
- Quittances pour les pleins de carburant
- Reporting et outil de gestion du parc

Les quittances relatives aux véhicules sont réparties entre trois catégories, à savoir uniques, périodiques (une fois par an) et périodiques (plusieurs fois par an). Le parc automobile du canton de Berne génère environ 13 000 quittances par an. On s'attend à ce qu'environ 70 pour cent d'entre elles (soit environ 10 000) soient administrées par la gestion centrale du parc. Si l'on considère que le traitement d'une quittance nécessite dix minutes, un poste à 92 pour cent sera nécessaire pour ce point.

Le calcul de la date optimale de remplacement et la vente des véhicules nécessite un poste à 68 pour cent. Sont concernés ici les véhicules mis en circulation et ceux qui en sont retirés. La charge de travail réside majoritairement dans la vente de véhicules (préparation, saisie sur la plate-forme de vente, déplacement éventuel).

Le traitement des quittances liées aux pleins de carburant dépend d'une part du nombre de fournisseurs et d'autre part du nombre de pleins. Le kilométrage peut aussi être relevé au moment du plein. Le traitement des quittances génère donc une charge de travail supérieure aux autres quittances, raison pour laquelle il est effectué séparément. Sur ce point, on s'attend à une charge correspondant à un poste à 26 pour cent.

Pour ce qui est du reporting et de l'outil de gestion du parc, les dépenses pour la mise sur pied, l'élaboration et le développement ont été prises en compte. La charge calculée pour ce point correspond à un poste à 27 pour cent.

Resterait à savoir dans quelle mesure les prestations de la gestion centralisée des parcs automobiles et les coûts des véhicules pourraient être répercutés sur les usagers de véhicules, dans l'hypothèse où le Conseil-exécutif se prononcerait en faveur d'une solution interne complète.

6.4.2 Sous-traitance

Par sous-traitance, on entend l'externalisation de fonctions opérationnelles à des prestataires de services externes. Il s'agit d'une forme spéciale d'approvisionnement externe d'une prestation précédemment fournie jusque-là, la durée et l'objet de la prestation étant déterminés dans des contrats.

En cas d'externalisation complète du parc automobile, toutes les prestations souhaitées liées aux véhicules seraient fournies par un gestionnaire de parcs automobiles externe. Ce dernier veillerait à ce que les véhicules requis soient disponibles en temps voulu, révisés en fonction des besoins et finalement retirés du parc. Toutes les données relatives aux véhicules sont enregistrées et mises à disposition par le prestataire de services.

Ces prestations sont facturées mensuellement par le gestionnaire de parcs automobiles. L'usager du véhicule ne reçoit plus qu'une seule facture, qui englobe l'ensemble des frais, soit les travaux d'entretien, le carburant, les pneus et l'assurance.

Par ailleurs, il est possible de choisir entre des factures ouvertes et des factures fermées. Dans le cas d'une facturation fermée, le gestionnaire de parc automobile assume les risques (coûts de réparation accrus, prix des véhicules d'occasion plus bas), tandis que l'exploitant paie toujours le même forfait pendant toute la période concernée. Dans le cas d'une facturation ouverte, c'est l'exploitant qui assume les risques, et le forfait mensuel constitue un acompte qui sera compensé avec la facture effective à la fin de la période concernée.

Le cas échéant, le gestionnaire de flotte externe assure aussi le financement des véhicules, de manière à ce qu'ils puissent également être acquis dans le cadre d'un leasing financier. Ici, il s'agit cependant d'une simple variante de financement, qui doit être distinguée de la gestion des parcs automobiles proprement dite.

Les coûts liés à la gestion externe de parcs automobiles (administration et informatique uniquement) oscillent entre 20 et 50 francs par véhicule immatriculé et par mois, en fonction de l'étendue

des prestations et du reporting. Cela signifie qu'une gestion externe des parcs automobiles et la prise en charge de l'ensemble des véhicules (2000 unités) dans l'administration impliquerait pour le canton de Berne des coûts d'environ 480 000 à 1 200 000 francs. Il s'agit toutefois de valeurs purement empiriques, qui devraient être vérifiées dans le cadre d'un appel d'offres.

6.4.3 Avantages / risques de la sous-traitance

En ce qui concerne la gestion des parcs automobiles, les partisans de la sous-traitance aiment à pointer l'absence de compétence-clé. La gestion de parcs automobiles représente en effet bien plus qu'une activité purement administrative. Elle pose des exigences élevées en termes de qualification du gestionnaire de parc automobile. Par ailleurs, elle comporte des aspects non seulement opérationnels, mais aussi stratégiques. En outre, la gestion de parcs automobiles contribue à renforcer l'image de marque de l'entreprise, elle engendre et favorise la satisfaction des collaborateurs et a souvent une fonction de service essentielle pour la distribution et la production.

Le tableau suivant montre les avantages et les risques d'une solution de sous-traitance. Logiquement, les avantages de la sous-traitance correspondent aux risques de la solution interne, et inversement.

Avantages	Risques
<ul style="list-style-type: none"> - Mise à profit d'économies d'échelle lors de l'achat de prestations - Réaction rapide en cas de sollicitations variables ou de variation rapide du parc automobile - Réduction du lien avec le personnel et du risque lié au personnel - Plus de solution informatique personnalisée nécessaire - Acquisition de savoir-faire et d'expérience - Possibilité de profiter de la dégression des coûts fixes auprès du prestataire - En fonction du volume des prestations, les coûts engendrés sont notamment plus faibles, surtout pour les véhicules standards, que dans le cas d'une gestion interne du parc automobile 	<ul style="list-style-type: none"> - Dépendance : perte du savoir-faire interne, notamment pour les véhicules d'intervention (pas de retour en arrière possible) - Perte d'avantages au niveau des achats : les commissions restent souvent acquises au prestataire - Perte de flexibilité : la dépendance par rapport au prestataire de services informatiques et les contrats à long terme ne permettent pas de changements rapides - Coûts élevés en cas de changement de prestataire de services - Confidentialité : que fait le prestataire avec mes données ; les utilise-t-il plutôt à son avantage ou au mien ? - La sous-traitance totale existe seulement en théorie. Le canton doit continuer à tenir à disposition ses propres interlocuteurs

6.4.4 Compromis (make & buy)

Dans ce cas de figure, il s'agit de profiter des avantages des deux possibilités afin de minimiser les risques en conséquence. L'objectif du compromis consiste également à faire en sorte que tous les véhicules et les données requises soient enregistrés dans un système afin de pouvoir être évalués.

La Police cantonale, le plus important exploitant de véhicules du canton, possède d'ores et déjà un service de gestion de parc automobile qui gère les véhicules et qui a déjà acquis, ainsi, le savoir-faire spécifique correspondant. Dans sa forme actuelle, le service de gestion de flotte n'est cependant pas en mesure d'assurer une gestion professionnelle du parc automobile pour l'ensemble du canton. Il lui manque à la fois les ressources nécessaires et l'outil informatique.

Une adaptation correspondante des processus et l'utilisation d'un outil informatique approprié pourraient cependant permettre de proposer également une sélection de prestations dans le cadre

de la gestion de parcs automobiles à d'autres unités d'organisation, et notamment la gestion des données. Autrement dit, toutes les données standards concernant les véhicules seraient saisies par la gestion des parcs automobiles de la Police cantonale dans l'outil de gestion de parcs automobiles et des rapports correspondants mis à disposition.

D'autres prestations telles que le suivi des délais, le contrôle des factures, la gestion des sinistres ou la gestion de l'entretien peuvent entrer en ligne de compte, grâce à un prestataire externe.

6.4.5 Évaluation du compromis

Le compromis permet de tirer profit de certains avantages des deux possibilités. La redondance engendre cependant aussi quelques inconvénients dans la gestion des parcs automobiles, comme l'illustre le tableau suivant :

Avantages	Risques
<ul style="list-style-type: none"> - Développement du savoir-faire, notamment en ce qui concerne les véhicules d'intervention - La dépendance par rapport au prestataire de services externe est modérée - Possibilité de profiter également du savoir-faire et de l'expérience externes - Possibilité de profiter en partie d'économies d'échelle lors de l'achat de prestations de services - Possibilité de profiter de la dégression des coûts fixes auprès du prestataire - Seules les données exemptes de problèmes sont externalisées (p. ex. véhicules standards) 	<ul style="list-style-type: none"> - Les véhicules ne sont pas gérés dans le même système, ce qui complique l'évaluation - Certaines données sont saisies plusieurs fois (doublons), les données financières ne se trouvant pas dans le même système que les données relatives aux véhicules - Les processus doivent être redéfinis en partie

6.4.6 Solution de gestion centralisée des parcs automobiles cantonaux

Le compromis présenté couvre idéalement les besoins du canton de Berne et s'intègre bien dans l'organisation existante. La variante proposée pour la gestion centralisée des parcs automobiles cantonaux est donc la suivante.

Mise en place d'une gestion centralisée des parcs automobiles cantonaux

La mise en place d'une gestion centralisée des parcs automobiles est donc prévue. Elle sera logiquement intégrée dans la gestion de parcs automobiles existante à la Police cantonale, étant donné qu'une grande partie des véhicules y est déjà gérée et administrée dans un outil de gestion de parcs automobiles. De plus, il sera fait appel à un gestionnaire de parcs automobiles externe qui fournit des prestations complètes si de telles prestations sont exigées par les unités administratives.

1) Saisie des données de base

Les données de base de l'ensemble des véhicules sont saisies après l'immatriculation. Les véhicules sont subdivisés en véhicules standards et en véhicules d'intervention et classés par catégories. Cette catégorisation permet de comparer des données couvrant différents groupes de véhicules et peut éventuellement montrer si un modèle de véhicule engendre des coûts trop élevés dans une catégorie de véhicules.

La saisie de ces données de base permet, d'une part, d'évaluer l'importance, l'âge et la composition du parc automobile et, d'autre part, de recueillir des informations sur les émissions et l'efficacité énergétique du parc automobile. Ces évaluations sont essentielles pour pouvoir mesurer la réalisation des objectifs.

Par ailleurs, seule la saisie des données de base des véhicules permet un contrôle et une gestion efficaces des délais, assurant ainsi le contrôle des périodes de garantie et le respect des périodicités d'entretien imposées. Le contrôle des délais est négligé par la plupart des gestionnaires de parcs automobiles alors qu'il présente un potentiel d'économie significatif.

Afin de pouvoir saisir correctement ces données, une copie du permis de circulation est requise, ainsi qu'une copie du formulaire de rapport d'essai 13.20, que les unités d'organisation doivent adresser au service de gestion centralisée des parcs automobiles.

2) Saisie des coûts

Tous les frais engendrés sont assignés aux différents véhicules. Autrement dit, les frais d'investissement (prix d'achat et équipement) et les coûts de fonctionnement (entretien, réparations, pneus, assurance, taxes, carburant) sont saisis pour les véhicules. Il est important que la structure des coûts soit correctement constituée.

Ce n'est qu'ainsi que la saisie des coûts permettra de réaliser une évaluation du coût du cycle de vie (CCV) des véhicules et des catégories de véhicules et, par conséquent, d'assurer une gestion optimale du parc automobile en termes de coûts. Cette saisie des coûts est une condition préalable pour pouvoir définir la date optimale de remplacement. Des exemples pratiques montrent que le remplacement des véhicules à la date optimale permet de réaliser des économies considérables.

Par ailleurs, les différentes catégories de véhicules peuvent être comparées les unes aux autres et les modèles de véhicules ayant des coûts élevés peuvent être identifiés.

Une gestion efficace n'est pas possible en l'absence de telles informations sur les coûts, et les objectifs définis en termes d'économies (-15%) ne pourront pas être atteints.

Afin de pouvoir saisir correctement ces données, les unités d'organisation adressent une copie de l'ensemble des factures pertinentes au service de gestion centralisée des parcs automobiles.

3) Saisie du kilométrage

Le kilométrage des véhicules est également une donnée importante pour l'évaluation des coûts. Les coûts par kilomètre constituent un élément de référence particulièrement important, qui permet d'effectuer des comparaisons pertinentes, d'une part au sein du parc automobile et, d'autre part, par rapport à des indices de référence. La saisie du kilométrage est également une condition essentielle pour la définition de la date optimale de remplacement.

En outre, le kilométrage peut indiquer l'efficacité de l'utilisation des véhicules (en fonction du domaine d'intervention).

La saisie du kilométrage des véhicules s'effectue au moyen de différentes sources. Pour une partie des véhicules, le kilométrage effectif est saisi lors du ravitaillement, puis il est consigné dans l'outil de gestion de parcs automobiles. La saisie peut également être effectuée lors de la saisie des factures d'entretien, étant donné que les garages annoncent systématiquement le kilométrage effectif. Le kilométrage des autres véhicules serait relevé une fois par an auprès des usagers des véhicules, puis saisi dans le système.

4) Reporting

Les données sont évaluées dans le cadre d'un reporting standard par le service de gestion centralisée des parcs automobiles et mis périodiquement à la disposition des unités d'organisation.

De plus, une évaluation de la réalisation des objectifs est faite une fois par an et mise à la disposition du service de gestion de la mobilité.

5) Coûts et ressources de la gestion centralisée des parcs automobiles

Les missions définies de la gestion centralisée des parcs automobiles constituent des tâches / investissements supplémentaires pour lesquels des ressources complémentaires doivent être mises à disposition.

Le rapport présenté par la Direction des finances au Conseil-exécutif concernant l'OOMP soulignait déjà que l'effectif minimal alloué (un acheteur / gestionnaire de produit pour la CAC Mobilité) ne permettait de réaliser que partiellement, voire pas du tout, certaines des mesures thématiquées dans l'analyse (cf. chapitre 5 du rapport relatif à l'ACE 1326/2014).

Le poste à temps plein existant de la CAC Mobilité permet de garantir l'organisation, le développement et la gestion des produits des gammes définies ainsi que l'achat optimal. Les tâches supplémentaires telles que la saisie et l'évaluation de données relatives aux véhicules ne peuvent cependant pas être assurées.

L'accomplissement des tâches supplémentaires requiert deux unités de personnel supplémentaires (200 pour cent de poste). Les tâches supplémentaires concernent notamment la saisie de l'ensemble des données pertinentes relatives aux 2000 véhicules dans un outil de gestion de parcs automobiles, le calcul de la date optimale de remplacement, la mise en place et l'établissement du reporting régulier et la coordination des ventes de véhicules.

Sans ressources supplémentaires, il ne sera pas possible d'assurer ces nouvelles tâches et, par conséquent, de garantir une gestion centralisée efficace des parcs automobiles. Cela aurait pour conséquence l'impossibilité de réaliser les économies annoncées.

Il convient également de vérifier si l'outil informatique disponible satisfait aux exigences supplémentaires ou s'il doit éventuellement être remplacé. Ce point sera vérifié dans le cadre du projet de mise en œuvre. Il ne faut cependant pas s'attendre, sur ce point, à des coûts très élevés, différentes solutions standards étant maintenant proposées.

Les coûts liés à la gestion centralisée des parcs automobiles s'élèvent ainsi à 250 000 francs par an au maximum et seraient largement compensés par les économies réalisées (environ 2,4 mio CHF).

6) Gestionnaire de parcs automobiles externe

Les prestations centralisées fournies dans le cadre de la gestion des parcs automobiles se limitent, comme indiqué, à la saisie de données, au reporting et à la coordination des ventes de véhicules. D'autres prestations telles que la gestion des sinistres, la mise en service, la gestion des cartes de carburant, la vente d'occasions, etc. ne peuvent pas être fournies en interne. Par conséquent, on recherche un partenaire externe qui soit en mesure d'assurer l'ensemble des prestations liées à la gestion des parcs automobiles.

À cet égard, les unités d'organisation décident elles-mêmes si la gestion de données centralisée est suffisante et si les autres tâches liées aux véhicules sont assurées, ou s'il faut faire appel au gestionnaire de parcs automobiles externe.

En cas de recours à des prestations du gestionnaire de parcs automobiles externe, la gestion des données est également assurée par le gestionnaire de parcs automobiles externe. Ce dernier doit néanmoins s'assurer que les rapports requis sont disponibles en vue de mesurer la réalisation des objectifs.

Le gestionnaire de parcs automobiles externe est évalué via la CAC Mobilité et lié par un contrat-cadre correspondant. Les prestations de services du gestionnaire de parcs automobiles externe sont facturées directement aux unités d'organisation du prestataire externe.

La solution de gestion centralisée des parcs automobiles envisagée permettra aux unités administratives de gérer leur parc automobile efficacement, tout en limitant autant que possible le travail de saisie supplémentaire.

Ressources nécessaires :

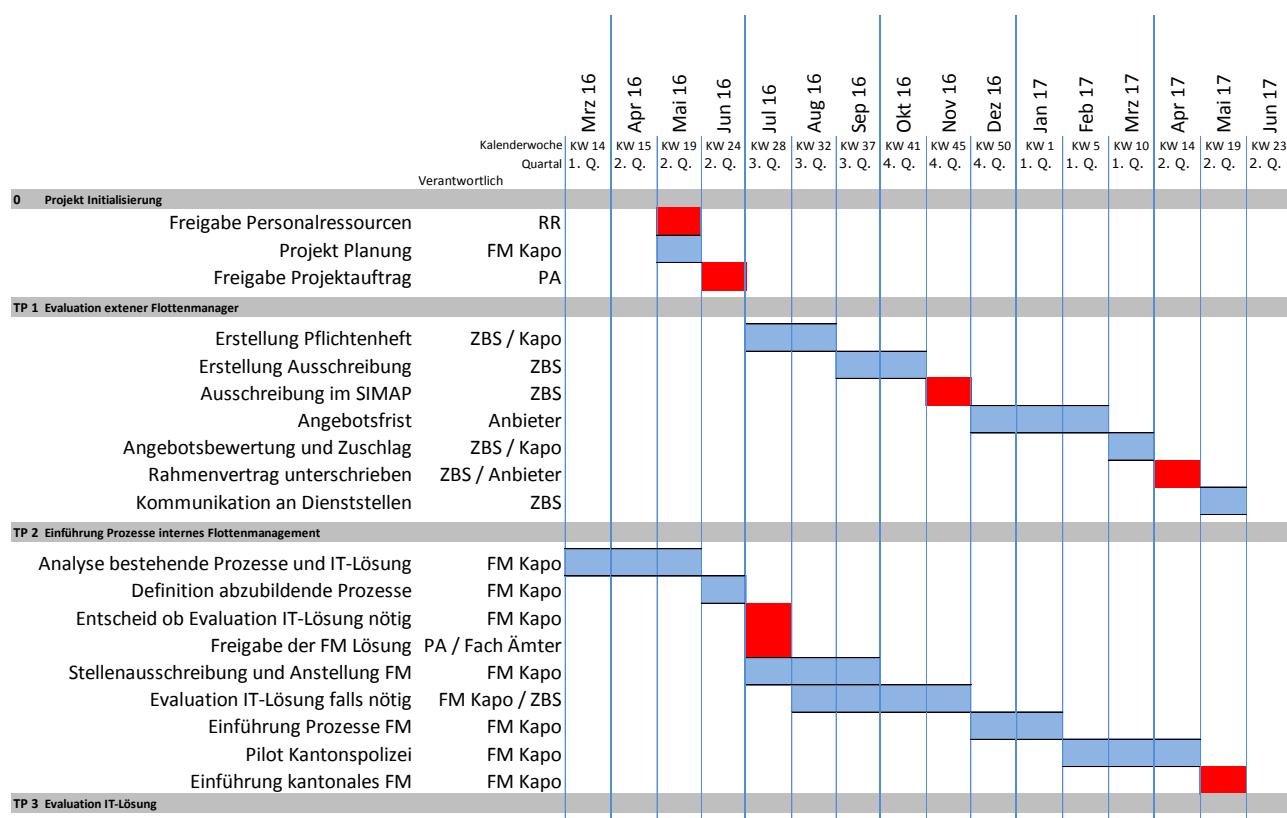
Comme déjà indiqué au chapitre Finances, deux unités de personnel supplémentaires sont requises pour la mise en œuvre de la gestion centralisée des parcs automobiles. Une telle mise en œuvre n'est pas possible sans ces ressources supplémentaires.

6.5 Planification de la mise en œuvre

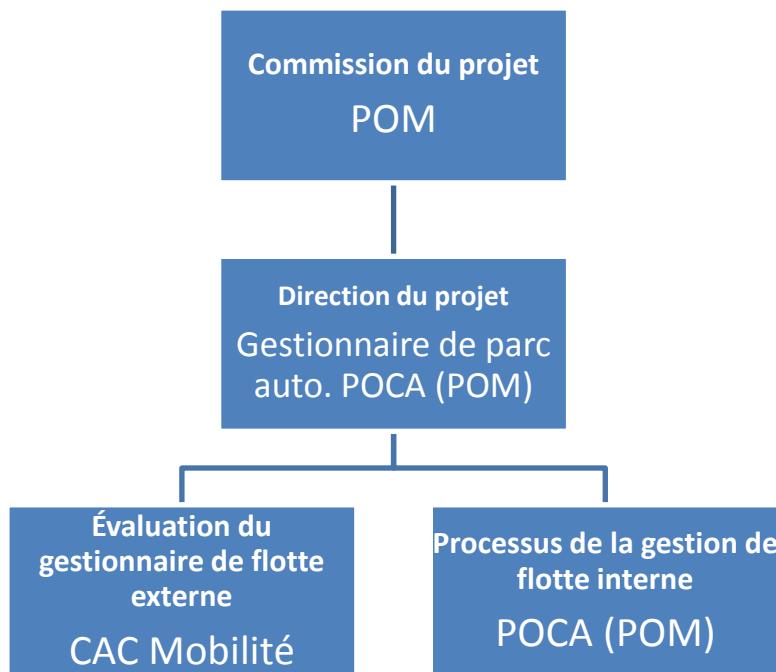
6.5.1 Calendrier

Le tableau suivant présente l'échéancier sommaire pour la mise en œuvre de la gestion centralisée des parcs automobiles cantonaux.

Grobplanung Projekt kantonales Flottenmanagement



6.5.2 Organisation du projet



6.5.3 Planification des différentes étapes

Quoi ?	Responsable	Délai
Validation du concept de mobilité	Conseil-exécutif	28 octobre 2015
Validation des ressources en personnel	Commission du projet	15 juin 2016
Décision d'évaluation de l'outil informatique	Gestion des parcs automobiles	15 juillet 2016
Validation de la solution de gestion des parcs automobiles	Commission du projet et responsables techniques des offices (utilisateurs de véhicules)	31 juillet 2016
Appel d'offres pour la gestion externe des parcs automobiles	CAC Mobilité	1 ^{er} novembre 2016
Conclusion du contrat-cadre avec le gestionnaire de parcs automobiles externe	CAC Mobilité	31 avril 2017
Introduction du système de gestion des parcs automobiles cantonaux	Gestion des parcs automobiles	2 ^e trimestre 2017

6.5.4 Ressources

Comme déjà indiqué au chapitre 6.4, la gestion des parcs automobiles de la POCA nécessite deux unités de personnel supplémentaires (200 pour cent de poste à durée illimitée) afin que l'on puisse mettre en œuvre la gestion des parcs automobiles décrite ci-avant.

Annexe A: vue d'ensemble du catalogue de mesures potentiel

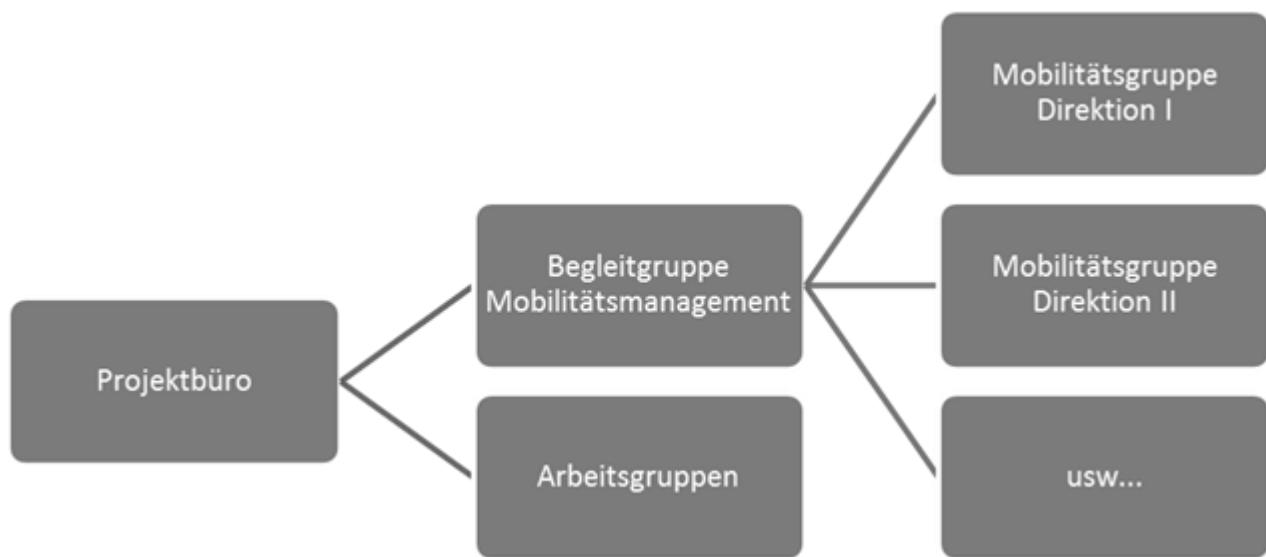
Classification des mesures en matière de mobilité	Transports publics (TP)				Trafic individuel motorisé (TIM)		Déplacements à pied et à vélo (DPV)			Organisation			Niveaux de mise en œuvre									
	Offre/services	Infrastructure	Actions/événements	Informations/consseils	Motivation/mesures incitatives	Promotion	Offre/services	Infrastructure	Actions/événements	Informations/consseils	Restraints	Offre/services	Infrastructure	Actions/événements	Informations/consseils	Promotion	Règlement des frais	Formes de travail flexibles	Infrastructure	Restrictions		
M 1 Introduction d'une plate-forme de mobilité interne																						X
M 2 Information des clients/citoyens																						X X
M 3 Flash info																						X X
M 4 Modèles																						X X
M 5 Mobility Jackpot																						X
M 6 Journée de la mobilité																						X X
M 7 Conseils en matière de mobilité lors de l'embauche																						X
M 8 Eco-Drive																						X X
M 9 Abonnements d'essai transports publics																						X
M 10 Communication offre transports publics																						X X
M 11 Actions promotionnelles pour les cyclistes																						X X
M 12 Bike to work																						X X
M 13 Sorties d'entreprise thématiques																						X X
M 14 Systèmes de vidéoconférence																						X
M 15 Télétravail																						X
M 16 Covoiturage par site																						X X
M 17 Covoiturage professionnel																						X
M 18 Acquisition de véhicules																						X
M 19 Financement abonnements transports publics																						X X
M 20 Voyages d'affaires en train																						X X
M 21 Bonus mobilité																						X
M 22 Meilleure desserte par les transports publics																						X
M 23 Meilleure infrastructure pour les vélos																						X
M 24 Indemnités pour les cyclistes																						X X
M 25 Vélos d'entreprise ou e-bikes																						X X
M 26 Adaptation des règlements des frais																						X X
M 27 Gestion de parkings																						X X
M 28 Réduction des aires de stationnement																						X X
M 29 Réduction du parc automobile																						X X

Annexe B: planification des différentes étapes

Gestion de la mobilité - planification de la mise en œuvre																					
Les différentes étapes																					
Mesure et descriptif du rapport	2015				2016				2017				2018				BP	GS	RM	GM	SE
	T1	T2	T3	T4																	
Phase 1 - Préparatifs																					
Organisation du projet																		P	I		
Regroupement des bases																		M/C	I		P
Planification de mise en œuvre ACE																		P	S		
Phase 2 - Planification de la mise en œuvre																					
Analyse de la situation effective																					
Définition des mesures déjà prises par direction/site																		C	I	I	M
Sondage du comportement de mobilité via une enquête auprès du personnel																		C/E	I		(M)
État des lieux de la pratique actuelle en matière de déplacements professionnels																		C/M	I	I	E
État des lieux de la pratique actuelle en matière de gestion de parkings																		C/M	I	I	E
Formulation d'objectifs concrets																		C/M	I	I	(P)
Évaluation des données recueillies																		C	M	I	(I)
Définition des objectifs sur la base de la situation effective																		P			(P)
Élaboration d'ensembles de mesures																		C			
Détermination du niveau de mise en œuvre																		P	M	I	(I)
Établissement de cahiers des charges au niveau du canton et des Directions																		C	I	M	(I)
Vérification des modifications au niveau des règlements																		C	M	I	(I)
Mise en œuvre des premières mesures d'essai																		C	I	I	(M)
Mesures d'essai en fonction des synergies																		P	S	S	(P)
ACE ensemble de mesures A																		P	S	S	(S)
Objectifs, mesures, adaptations, règlements et financement																		I			
Phase 3 - ensemble de mesures A																					
Mise en œuvre ensemble de mesures A																					
À définir à la phase 2																					
Effectuer les modifications de règlements requises																					
À définir à la phase 2																					
Phase 4 - ensemble de mesures B																					
À définir à la phase 2 et à peaufiner à la phase 3																					
Phase 5 - évaluation et développement																					
Évaluation de l'atteinte des objectifs																					
Évaluation des économies																					
Définition de la poursuite et de l'extension																					

- BP Bureau de projet
 GS Groupe de suivi gestion de la mobilité
 RM Responsable de la mobilité par direction
 GM Groupe de mobilité par direction
 SE Suivi externe
- P Élaboration/préparation
 C Coordination
 M Mise en œuvre
 E Évaluation
 I Inputs
 S Soutien
- Préparatifs
 ACE
 Mise en œuvre
 Évaluation

Annexe C: organisation du projet



Commission	Rôle	Membres	Tâches	Réunions
Bureau du projet	Direction supradirectionnelle du projet	OTP / CAC Mobilité (trois personnes)	Préparation des documents techniques, point de contact pour ACE, coordination de la mise en œuvre à l'échelle supradirectionnelle	Environ une fois par mois
Groupe de suivi gestion de la mobilité	Suivi supradirectionnel	Responsable de la mobilité par direction (10 personnes)	Conseils et élaboration de mesures supradirectionnelle, échange à propos de mesures spécifiques aux différentes Directions, intervention de groupes de travail et de spécialistes en fonction du thème	Quatre fois par an
Groupes de travail	Développement supradirectionnel	En fonction du thème	En fonction du groupe de suivi	Selon les besoins

Annexe D: coût du cycle de vie et calcul type

Marque	Toyota				
Type	Auris 1.8 VVT-i Hybrid				
Poids total véhicule (kg)	kg 1'545	Motorisation	Essence	Efficacité énergétique	A-G A
Consommation selon fabricant	Litres ou kg/100km 3.6 kWh/100km -	Majoration 15%	prix moyen fr. 1.64	CO2 g/km 84	Assurance casco complète OuiNon OUI
Kilom. annuel (prof.)	20'000			Prix catalogue véhicule modèle fr. 31'100.00	
Kilom. annuel (privé)				Remise fr. 10%	fr. 3'110.00
Kilom. annuel total	20'000			Prix d'achat net fr. 27'990.00	
Kilométrage total au cours de la durée	100'000			Durée d'utilisation (mois)	60
				Valeur résiduelle après la durée d'utilisation	fr. 9'827.60
Total		Pourcentage eff. 100.0%	Total fr. 41'441.53	par an fr. 8'288.31	par mois fr. 690.69
Coûts fixes		48.3% fr.	19'228.70 fr.	3'845.74 fr.	320.48
Amortissement		39.4% fr.	15'674.40 fr.	3'134.88 fr.	261.24
Intérêts		0.5% fr.	194.38 fr.	38.88 fr.	3.24
Impôt sur les véhicules à moteur		3.2% fr.	1'260.72 fr.	252.14 fr.	21.01
Assurance responsabilité civile		3.6% fr.	1'438.00 fr.	287.60 fr.	23.97
Assurance casco complète		1.0% fr.	412.70 fr.	82.54 fr.	6.88
Renonciation faute grave		0.1% fr.	48.50 fr.	9.70 fr.	0.81
Vignette		0.5% fr.	200.00 fr.	40.00 fr.	3.33
Coûts variables		51.7% fr.	20'562.03 fr.	4'112.41 fr.	342.70
Dépréciation		14.1% fr.	5'598.00 fr.	1'119.60 fr.	93.30
Coûts du carburant		17.1% fr.	6'789.60 fr.	1'357.92 fr.	113.16
Coûts des pneus		10.0% fr.	3'960.00 fr.	792.00 fr.	66.00
Entretien et maintenance		7.7% fr.	3'053.33 fr.	610.67 fr.	50.89
Réparation		2.9% fr.	1'161.10 fr.	232.22 fr.	19.35
Coûts fixes par km	fr. 0.19				
Coûts variables par km	fr. 0.21				
Coûts par km (total)	fr. 0.40				
Repartition des coûts		Canton		Privé	Total
Kilométrage annuel	Pourcentage 100.0%	par an 20'000	par mois 1'667	par an -	par an 20'000
% coûts fixes après corr.	100.0%			0.0%	
Coûts fixes	fr. 3'845.74	fr. 320.48		fr. -	fr. 3'845.74
Total coûts variables	fr. 4'112.41	fr. 342.70		fr. -	fr. 4'112.41
Total coûts	fr. 7'958.15	fr. 663.18		fr. -	fr. 7'958.15
Coûts par km	fr. 0.41				

Annexe E: équipement minimum des voitures particulières

- Quatre ou cinq portes
- ABS / ESP
- Climatisation manuelle
- Capteurs de stationnement à l'avant et à l'arrière
- Airbags frontaux et latéraux pour le conducteur
- Airbags frontaux et latéraux pour le passager
- Système de téléphonie Bluetooth
- Phares antibrouillard à l'avant et à l'arrière
- Airbag au niveau du siège arrière
- Filtres à particules (pour les véhicules diesel)
- Peinture métallisée (couleurs sombres, nuances de gris et blanc)
- Système de navigation intégré
- Tapis de sol
- Pneus d'été et d'hiver, pneus de série en formats originaux (consignes fabricant)
- Système antidémarrage

Remarque:

L'équipement minimum des véhicules garantit une préservation optimale de la valeur des véhicules et, par conséquent, un prix de vente optimal sur le marché des occasions.

Version V01.0 / 06/2015

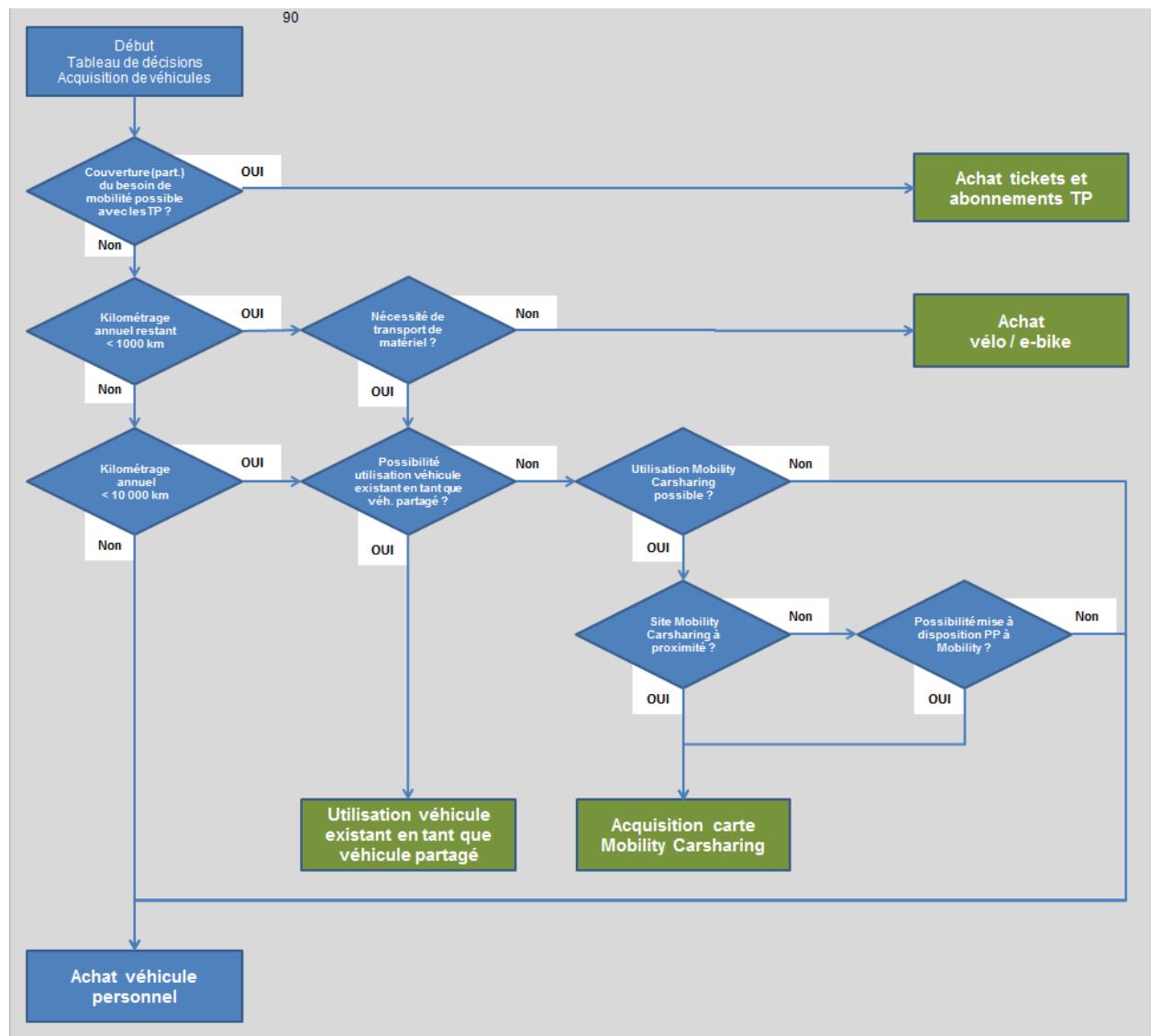
Annexe F: catégories de véhicules

Véhicules standard	
Voitures de tourisme	Véhicules de transport de marchandises > 3,5t
VT petite cylindrée	Camion, petit (jusqu'à 1,5 m3)
VT catégorie moyenne inférieure	Camion, moyen (jusqu'à 3,5 m3)
VT catégorie moyenne	Camion, grand (jusqu'à 6 m3)
Monospace (jusqu'à 5 places)	Transporteur, petit (6 à 8 m3)
Multispace (jusqu'à 9 places)	Transporteur, moyen (8 à 12 m3)
	Transporteur, grand (12 à 21 m3)
Véhicules servant au transport de personnes	Véhicules à 2 et 3 roues
Minibus jusqu'à 17 places	Vélos
	Vélos électriques jusqu'à 25 km/h
	Vélos électriques au-delà de 25 km/h
Véhicules d'intervention	
Voitures de tourisme	Véhicules de transport de marchandises > 3,5t
Véhicules d'intervention police	Véhicules d'intervention divers
VT petite cylindrée	Pick-up petit CU jusqu'à 0,6t
VT catégorie moyenne inférieure	Pick-up moyen CU jusqu'à 1,0t
VT catégorie moyenne	Pick-up grand CU jusqu'à 1,5t
VT catégorie moyenne supérieure	Pick-up petit avec pont/capote CU jusqu'à 0,6t
Monospace (jusqu'à 5 places)	Entretien des routes (véh. élec. OPC et divers)
Monospace (>5 places)	Camion, petit (jusqu'à 1,5 m3)
Multispace (jusqu'à 7 places)	Camion, moyen (jusqu'à 3,5 m3)
Multispace (jusqu'à 9 places)	Camion, grand (jusqu'à 6 m3)
Multispace centrale d'intervention mobile	Transporteur, petit (6 à 8 m3)
Multispace TVZ	Transporteur, moyen (8 à 12 m3)
Multispace UTD	Transporteur, grand (12 à 21 m3)
SUV catégorie moyenne inférieure	
SUV catégorie moyenne	
SUV catégorie moyenne supérieure	
Véhicule tout terrain / 401 à 600 kg CU	
Véhicule tout terrain / 601 à 800 kg CU	
Véhicule tout terrain / > 800 kg CU	
Véhicule tout terrain avec grilles	
Véhicules du Conseil-exécutif	Véhicules agricoles
VT catégorie moyenne supérieure	Véhicules d'intervention divers
Exploit. forest., gibier et cultures (véh. élec. divers)	Tracteur agricole
Véhicule tout terrain jusqu'à 400 kg CU	Chariots de travail agricoles
Véhicule tout terrain / 401 à 600 kg CU	Chariots à moteur agricoles
Véhicule tout terrain / 601 à 800 kg CU	Monoaxes agricoles
Véhicule tout terrain / > 800 kg CU	Véhicules combinés agricoles
Véhicules servant au transport de personnes	Véhicules industriels
Véhicules d'intervention police	Véhicules d'intervention divers
Véhicules de transport de troupes	Tracteur
Véhicules d'intervention POM	Chariot élévateur à fourche
Fourgons cellulaires 4 places	Engins de déneigement
Fourgons cellulaires 8 places	Appareils de nettoyage
	Machines et chariots de travail
Véhicules de transport de marchandises > 3,5t	Pelle mécanique
Entretien des routes (véh. élec. OPC et divers)	Faucheuse
Camion avec caisse	Rouleau compresseur
Camion avec pont	Chariot à moteur
Camion Unimog	Monoaxe
Camion avec pont basculant	
Camion multibennes	
Camion de collecte des déchets	
Autres camions	
	Véhicules à 2 et 3 roues
	Véhicules d'intervention police
	Motos cat. A > 25kW
	Petit véhicule à moteur quad
	Remorques
	Véhicules d'intervention divers
	Remorque pour moto
	Remorque agricole
	Semi-remorque
	Remorque

La définition des catégories de véhicules est vérifiée dans le cadre de la mise en place de la gestion des parcs automobiles cantonaux et modifiée, le cas échéant.

Version V01.0/ 06/2015

Annexe G: tableau de décisions pour l'acquisition de véhicules



Version V01.0 / 06/2015

Annexe H: efficacité énergétique et limite de CO₂ (véhicules standards)

Entraînements	4x2					4x4				Électr.
	A	A - B	A - C	A - D	A - D	A - B	A - C	A - D	A - D	
Classe d'efficacité énergétique	jusqu'à 95	jusqu'à 120	jusqu'à 140	jusqu'à 180	jusqu'à 200	jusqu'à 95	jusqu'à 140	jusqu'à 160	jusqu'à 220	
Valeur limite de CO ₂										
Véhicules standard										
Voitures de tourisme										
VT, petite cylindrée	X					X				disponible
VT, catégorie moyenne inférieure	X					X				disponible
VT, catégorie moyenne	X					X				disponible
Monospace (jusqu'à 5 places)						X				s/o
Multispace										s/o
Véhicules servant au transport de personnes										
Minibus jusqu'à 17 places	protection contre les immissions selon beco / filtre à particules / évaluation lors de l'appel d'offres									s/o
Véhicules de transport de marchandises jusqu'à 3,5t										
Camion, petit (jusqu'à 1,5 m3)		X								disponible
Camion, moyen (jusqu'à 3,5 m3)		X								disponible
Camion, grand (jusqu'à 6 m3)			X							s/o
Transporteur, petit (6 à 8 m3)			X							s/o
Transporteur, moyen (8 à 12 m3)			X							s/o
Transporteur, grand (12 à 21 m3)				X						s/o

Version V01.0 / 06/2015

Annexe I: efficacité énergétique et limite de CO₂ (véhicules d'intervention)

Classe d'efficacité énergétique	Entraînements					4x2				4x4				Electr.				
	A	A-B	A-C	A-D	A-D	A-B	A-C	A-D	A-D	A-B	A-C	A-D	A-D					
	jusqu'à 95	jusqu'à 120	jusqu'à 140	jusqu'à 180	jusqu'à 200	jusqu'à 95	jusqu'à 140	jusqu'à 160	jusqu'à 220	jusqu'à 95	jusqu'à 140	jusqu'à 160	jusqu'à 220					
Véhicules d'intervention																		
Voitures de tourisme																		
Véhicules d'intervention police																		
Voitures de tourisme			X					X			X			disponible				
Monospace (>5 places)			X								X			slo				
Multispace					X									slo				
SUV								X				X		slo				
Véhicule tout terrain														slo				
Véhicules du Conseil-exécutif																		
VT catégorie moyenne supérieure	X							X						disponible				
Exploit. forest., gibier et cultures (véh. élec. divers)																		
Véhicule tout terrain										X				slo				
Véhicules servant au transport de personnes																		
Véhicules d'intervention police																		
Véhicules de transport de troupes		protection contre les immissions selon beco / filtre à particules / évaluation lors de l'appel d'offre												slo				
Véhicules d'intervention POM																		
Fourgons cellulaires divers		protection contre les immissions selon beco / filtre à particules / évaluation lors de l'appel d'offre												slo				
Véhicules de transport de marchandises jusqu'à 3,5t																		
Véhicules d'intervention divers																		
Pick-up								X				X		slo				
Entretien des routes (véh. élec. OPC)																		
Camion, petit (jusqu'à 1,5 m3)			X							protection contre les immissions selon beco / filtre à particules / évaluation lors de l'appel d'offre				disponible				
Camion, moyen (jusqu'à 3,5 m3)		X												disponible				
Camion, grand (jusqu'à 6 m3)			X											slo				
Transporteur, petit (6 à 8 m3)			X							protection contre les immissions selon beco / filtre à particules / évaluation lors de l'appel d'offre				slo				
Transporteur, moyen (8 à 12 m3)			X											slo				
Transporteur, grand (12 à 21 m3)			X											slo				
Véhicules de transport de marchandises > 3,5t																		
Véhicules d'intervention divers																		
Camions divers		protection contre les immissions selon beco / filtre à particules / évaluation lors de l'appel d'offre												slo				
Véhicules agricoles																		
Véhicules d'intervention divers																		
Véhicules agricoles divers		protection contre les immissions selon beco / filtre à particules / évaluation lors de l'appel d'offre												slo				
Véhicules industriels																		
Véhicules d'intervention divers																		
Véhicules industriels divers		protection contre les immissions selon beco / filtre à particules / évaluation lors de l'appel d'offre												en partie dispo.				