

PLAN DE MOBILITÉ

Fondation HorizonSud

Date	Mai 2024
Version	3.1
Rédaction	Adrian Douillet, Werner Halter, Climate Services SA
Responsable du projet	Gilles David

Table des matières

1.	Introduction.....	4
2.	Etat des lieux	5
2.1.	Etudes préliminaires.....	5
2.1.1.	Conditions de stationnement	5
2.1.2.	Condition de circulation autour des sites de la Fondation HORIZONSUD.....	6
2.2.	Accès aux transports publics.....	7
2.2.1.	Accessibilité du site de Marsens.....	7
2.2.2.	Accessibilité des Ateliers de Bulle.....	8
2.2.3.	Accessibilité des Ateliers d'Epagny.....	9
2.2.4.	Accessibilité des Ateliers de Vulruz	9
2.2.5.	Accessibilité de la Résidence de Gumenfens	10
2.2.6.	Accessibilité de la Résidence des Sciernes-d'Albeuve	11
2.3.	Sondage interne.....	12
2.3.1.	Lieu d'habitation	12
2.3.2.	Site d'affectation	13
2.3.3.	Taux d'occupation	13
2.3.4.	Mobilité pendulaire	14
2.3.5.	Covoiturage.....	15
2.3.6.	Temps de trajet – actuel	16
2.3.7.	Temps de trajet – TP.....	17
2.3.8.	Situation actuelle du stationnement	18
2.3.9.	Budget mensuel – mobilité pendulaire	18
2.3.10.	Moyens de transport à disposition.....	19
2.3.11.	Mobilité des résidents.....	19
2.3.12.	Choix du moyen de transport	20
2.3.13.	Freins à l'utilisation des transports publics (TP)	21
2.3.14.	Freins à l'utilisation du vélo (MD).....	22
2.3.15.	Améliorations souhaitées.....	23
2.3.16.	Démographie des participants.....	24
3.	Analyse de la situation actuelle.....	25
3.1.	Nature du travail.....	25
3.2.	Géolocalisation	25
3.3.	Transports publics	25
3.4.	Mobilité pendulaire	25
3.5.	Stationnement.....	25

3.6.	Financement	26
4.	Diagnostic	26
5.	Objectifs institutionnels	26
6.	Plan d'action	26
6.1.	Atelier 1 – Brainstorming	27
6.2.	Matrice d'impact	28
6.3.	Description des mesures	29
6.3.1.	Intégrer les trajets en TP dans les budgets transport plutôt que loisir (6)	29
6.3.2.	Covoiturage – aide au regroupement (5)	29
6.3.3.	Achats de véhicules plus petits (4)	30
6.3.4.	Coordination des réservations des bus FHS (3)	30
6.3.5.	Aménagement des abris pour vélos / (avec des stations de recharge) (3)	31
6.3.6.	Guide de mobilité pour la Fondation (3)	31
6.3.7.	Gamification de la mobilité (3)	32
6.3.8.	Favoriser l'achat de vélos privé (2)	32
6.3.9.	Harmonisation/adaptation des horaires avec les TP (2)	33
6.4.	Attribution des places de parc	33

1. INTRODUCTION

Plan de mobilité – Etat des lieux, Fondation HorizonSud

En tant que principale source de CO₂ en Suisse, la mobilité constitue un défi majeur pour notre société. Au-delà de son impact sur le climat, l'augmentation du nombre de déplacements pose de nombreux problèmes d'infrastructures, de productivité et de perte de qualité de vie (augmentation des temps de parcours, stress, risques d'accidents...). La difficulté dans l'optimisation de la mobilité réside dans la nécessité d'induire un changement de comportement, tant pour limiter les distances parcourues que pour changer les modes de transport.

Pour répondre à ce défi localement à l'échelle d'un site, un plan de mobilité permet de mettre en place des mesures d'optimisation en tenant compte des contraintes existantes. Ce plan doit trouver des solutions attractives qui peuvent convenir à un maximum de personnes concernées. Le but étant d'améliorer le degré de satisfaction général et de minimiser les contraintes et les directives.

Dans la continuité du bilan carbone réalisé en 2022, la Fondation HorizonSud a mandaté l'entreprise Climate Services pour l'accompagner dans la réalisation de son plan de mobilité, avec les objectifs suivants :

- Répondre aux exigences et aux attentes du canton en termes de mobilité ;
- Limiter l'impact de la mobilité autour des sites sur lesquelles elle est présente ;
- Offrir les meilleures conditions possibles aux collaborateurs et faciliter l'accès aux transports publics.

Le plan de mobilité est réalisé en trois phases.

La première phase consiste en une analyse détaillée de l'état actuel. Cette étude porte sur les éléments internes d'HorizonSud, soit les règlements, répartition des places de parcs, ainsi que sur des facteurs externes comme la disponibilité des transports publics, la charge de trafic, etc. Elle permet également d'obtenir une vue d'ensemble sur les trajets parcourus par les collaborateurs de leur domicile à leur lieu de travail et regroupe les informations disponibles sur les déplacements des bénéficiaires. Le but de cette analyse est d'obtenir une vue d'ensemble sur la mobilité, la répartition modale, les distances parcourues ou les moyens de transports utilisés.

La deuxième phase consiste en la réalisation du plan de mobilité et doit permettre d'identifier les mesures adéquates dans le contexte donné. Cette deuxième phase nécessite la mise en place d'un groupe de travail au sein de la Fondation et une réflexion pour identifier les solutions les plus attractives. L'implication des collaborateurs est essentielle pour garantir l'acceptation des mesures proposées et ainsi faciliter leur mise en œuvre. Le groupe de travail comporte des représentants de divers secteurs d'activité de Fondation, capables de cerner l'implication de chaque mesure proposée pour leur secteur et pouvant contribuer de manière constructive à la réflexion.

La mise en œuvre du plan de mobilité représente la troisième phase. Elle dépendra fortement des actions envisagées et des autres contraintes. Idéalement, elle est menée par le groupe de travail interne, donc par des personnes en contact direct avec les autres collaborateurs et pouvant profiter d'une expérience de terrain. La mise en œuvre comprendra nécessairement une communication interne des objectifs, une adaptation des règlements existants puis la réalisation du plan d'action. Pour mener ce processus, le groupe de travail devra se réunir à des intervalles réguliers pour organiser et répartir le travail. La fréquence de ces séances sera définie par la Direction.

2. ETAT DES LIEUX

Plan de mobilité, Fondation HorizonSud

2.1. Etudes préliminaires

Cette étude porte sur les éléments internes d'HorizonSud, soit les règlements, la répartition des places de parcs ainsi que l'accessibilité des différents emplacements étudiés.

La Fondation HorizonSud compte plus de 550 personnes dont 230 collaborateurs et 315 bénéficiaires répartis sur 7 sites, dans 6 localités : Marsens, Bulle, Epagny, Vulruz, Gumefens, Les Sciernes-d'Albeuve.

2.1.1. Conditions de stationnement

La Fondation dispose actuellement de places de parc réparties selon le Tableau 1 sur ses différents sites.

Le besoin théorique actuel a été défini en fonction du nombre de personnes se déplaçant actuellement selon un certain mode de transport. Il ne tient pas compte du taux d'activité des employés sur le site, ni des horaires de travail ou du covoiturage, ni des changements visés par les mesures du plan de mobilité. On peut donc considérer qu'il s'agit d'une légère surestimation, pour autant que la répartition des jours et heures de travail soit telle que les shifts ne se chevauchent pas. Dans les colonnes correspondantes, le chiffre entre parenthèse correspond au nombre d'usagers selon le sondage. L'extrapolation a été faite en fonction du taux de participation pour chaque site.

Tableau 1: conditions de stationnement par site

Sites	Places pour véhicules privés	Besoin théorique actuel – max. voitures	Places pour véhicules de La Fondation	Places pour vélos - scooter	Besoin théorique actuel – max. vélos
Marsens	59 (éclairées)	105 (66)	15	8-10 couvertes (non-éclairées)	22 (14)
Bulle	9 (non éclairées)	25 (8)	0	8-10 couvertes (non-éclairées)	13 (4)
Epagny	18 (non éclairées)	35 (15)	0	8-10 couvertes (non-éclairées)	9 (4)
Vulruz	28 (non éclairées)	58 (29)	6	8-10 couvertes (non-éclairées)	4 (2)
Sciernes	12 (non éclairées)	10 (5)	2	0	4 (2)
Gumefens	25 (non éclairées)	26 (10)	0	8 couvertes (non-éclairées)	3 (1)
Appartements à Bulle	2 places extérieures (non éclairées) + 2 places intérieures (éclairées)	22 (7)	1	Pas de places réservées, mais à disposition dans les immeubles.	3 (1)

À ce jour, il n'existe pas de règle d'attribution des places de parc, à l'exception de 6 places réservées pour la Direction à Marsens.

2.1.2. Condition de circulation autour des sites de la Fondation HORIZONSUD

La charge de trafic autour des différents sites de la Fondation a été analysée au cours d'une journée et dans son évolution sur la semaine à l'aide des données moyennes disponibles sur Google Traffic. La situation représentative du début de matinée et de la fin de journée est montrée dans la carte de la Figure 1. On constate que le trafic y est globalement fluide tout au long de la journée, sans saturation particulière aux heures de pointe.

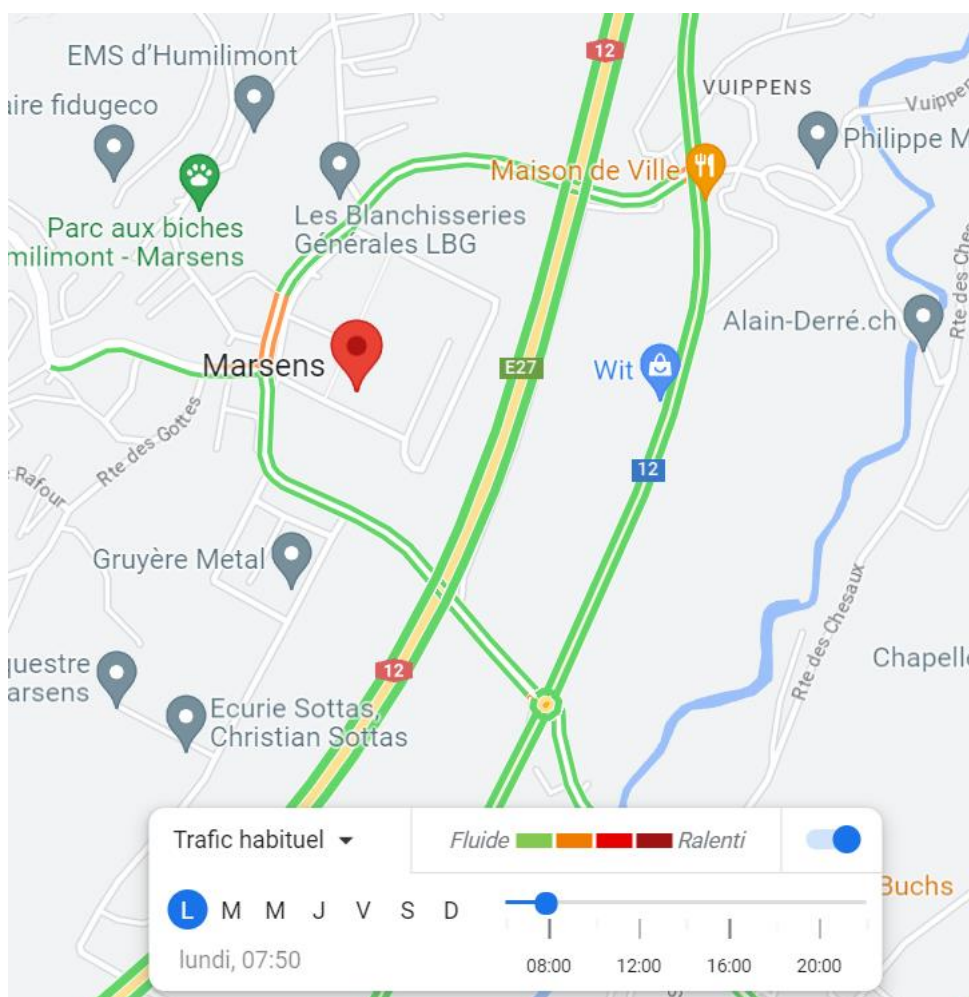


Figure 1: situation du trafic autour du siège en début de journée

2.2. Accès aux transports publics

2.2.1. Accessibilité du site de Marsens

Le siège de la Fondation HorizonSud ainsi que la résidence principale se situent à côté de l'arrêt de bus des TPF *Marsens Village*, desservi par les lignes régionales 336 (Fribourg-Bulle) / 471 (Romont-Bulle) / N25, à l'adresse suivante : [Résidence de Marsens - Route de la Rotonde 25, 1633 Marsens](#)

Le site de Marsens compte 127 collaborateurs, 9 employés et 58 résidents.

87 ont participé au sondage en ligne, 20 résidents ont participé au sondage simplifié.

Parmi ces 87 participants, 12 personnes sont domiciliées à Bulle (1630), 6 personnes au 1635, 20 personnes aux alentours de Fribourg (17xx). La distance hebdomadaire moyenne parcourue en voiture est de 94 km pour un taux d'occupation moyen de 75%, ce qui correspond à une distance de trajet moyen de 12.5 km. On pourrait y voir un potentiel d'adoption de la mobilité douce (vélo / vélo électrique). Toutefois, il faudra tenir compte du fait que 11 personnes expriment souffrir de contraintes physiques, de santé ou d'accessibilité. Ces personnes se déplacent majoritairement en voiture.

Sur les 34 personnes habitant à moins de 20 km de leur lieu de travail et n'ayant pas exprimé de contraintes limitant leur mobilité, 18 sont déjà en possession d'un vélo ou d'un vélo électrique. Toutefois, seulement 4/18 l'utilisent régulièrement pour leurs trajets pendulaires. Leur principal frein à l'utilisation du vélo évoqué sont les conditions météorologiques.



Figure 2: affluence Marsens Village

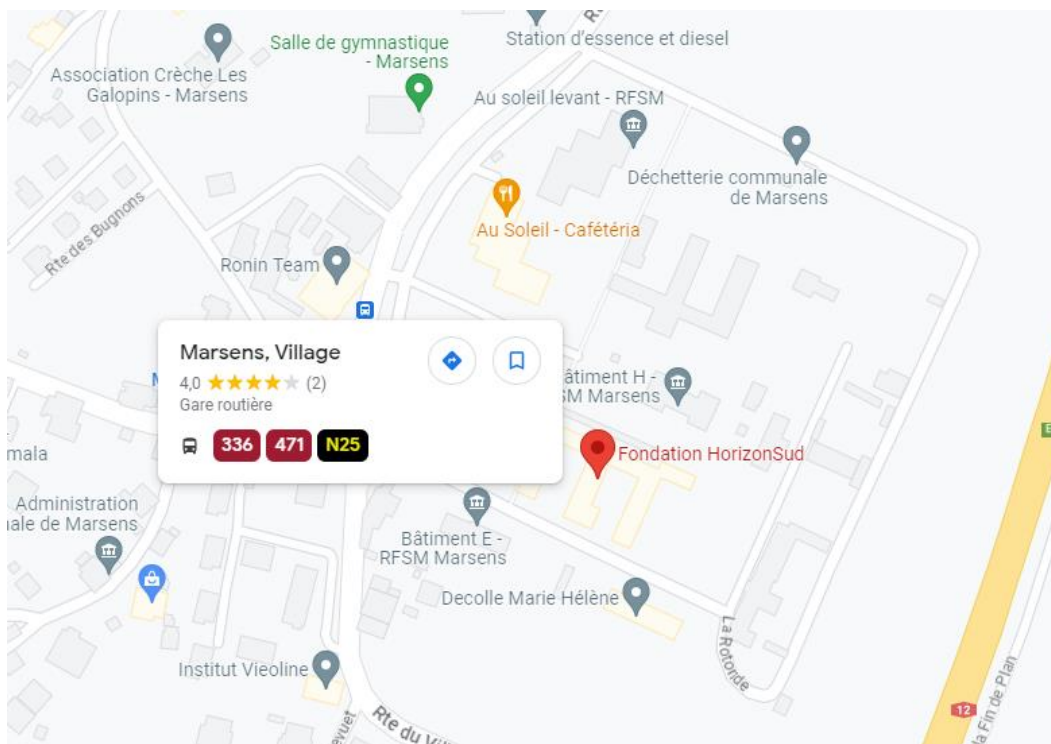


Figure 3: situation géographique de la Résidence de Marsens

← Marsens, Village		×
471 Romont FR, gare	16:26	336 Bulle, gare routière 18:00
336 Bulle, gare routière	16:36	336 Bulle, gare routière 18:06
471 Bulle, gare routière	16:57	471 Romont FR, gare 18:26
336 Fribourg/Freiburg, gare rout.	16:59	336 Fribourg/Freiburg, gare rout. 18:29
336 Bulle, gare routière	17:00	336 Bulle, gare routière 18:36
471 Romont FR, gare	17:26	471 Bulle, gare routière 18:57
336 Fribourg/Freiburg, gare rout.	17:29	336 Fribourg/Freiburg, gare rout. 18:59
336 Bulle, gare routière	17:36	336 Bulle, gare routière 19:00
471 Bulle, gare routière	17:57	336 Bulle, gare routière 19:06
336 Fribourg/Freiburg, gare rout.	17:59	471 Romont FR, gare 19:26
336 Bulle, gare routière	18:00	336 Fribourg/Freiburg, gare rout. 19:29

Figure 4: bus circulant à Marsens, Village

2.2.2. Accessibilité des Ateliers de Bulle

[Ateliers de Bulle](#) - Rue de Vevey 179, 1630 Bulle

Les ateliers de Bulle comptent 20 collaborateurs, 73 employés et 24 résidents.

Parmi les participants au sondage, 19 personnes sont affectées à ce site, dont près de la moitié résidant en ville de Bulle. Situés sur la Rue de Vevey, les Ateliers de Bulle se trouvent à proximité de l'arrêt de bus *St Joseph*, desservi par la ligne 202 Vuadens-Morlon, avec 4 bus par heure dans chaque direction.

← Bulle, St Joseph		×
202 Vuadens, Le Maupas	16:00	
202 Morlon, Eglise	16:01	
202 Vuadens, Le Maupas	16:15	
202 Morlon, Eglise	16:16	
202 Vuadens, Le Maupas	16:30	
202 Morlon, Eglise	16:31	
202 Vuadens, Le Maupas	16:45	
202 Morlon, Eglise	16:46	

Figure 5: bus circulant à Bulle, St Joseph



Figure 6: situation géographique des ateliers de Bulle

2.2.3. Accessibilité des Ateliers d'Epagny

[Ateliers d'Epagny](#)

Route du Grands-Bois 5, 1663 Epagny

Les ateliers d'Epagny comptent 7 collaborateurs, 54 employés, 0 résidents. Parmi les participants au sondage, 27 personnes sont affectées à ce site. Les Ateliers d'Epagny sont situés à proximité de l'arrêt *Aérodrome*, desservi par la ligne 260 Gruyères-Jaun. Les bus circulent à une fréquence horaire dans chaque direction.

← Epagny, Aérodrome ×

260	Gruyères, gare	08:20
260	Jaun, Bergbahnen	08:44
260	Gruyères, gare	09:20
260	Jaun, Bergbahnen	09:44

Figure 7: bus circulant à Epagny, Aérodrome

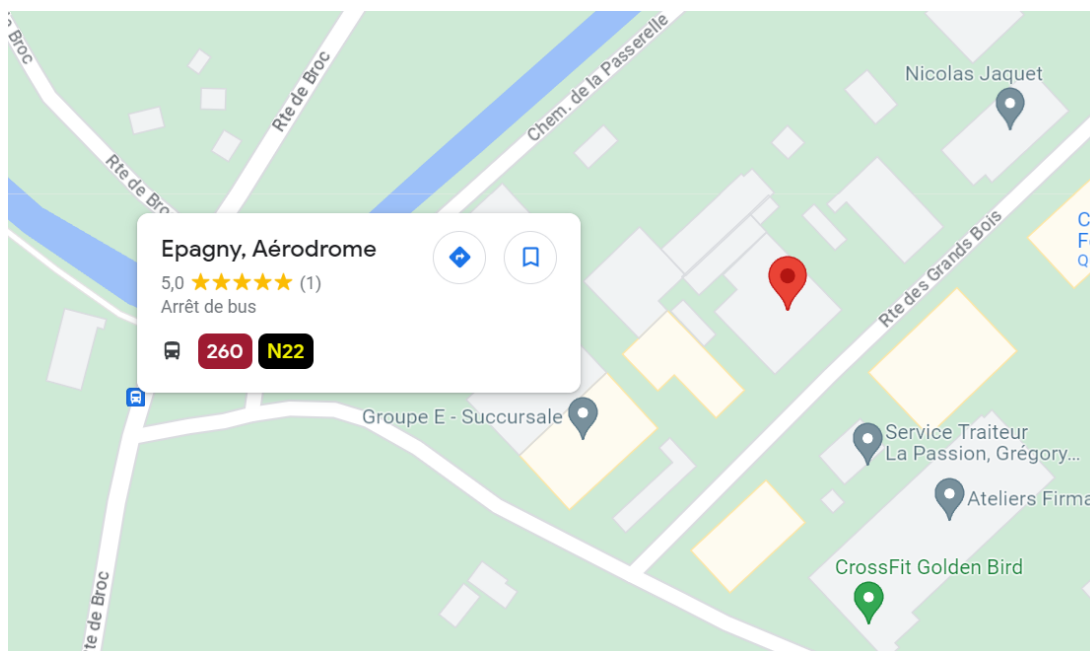


Figure 8: Situation géographique des ateliers d'Epagny

2.2.4. Accessibilité des Ateliers de Vaulruz

[Ateliers de Vaulruz - Champ-Paccot 12, 1627 Vaulruz](#)

Les Ateliers de Vaulruz comptent 10 collaborateurs, 70 employés, 0 résidents. Ils sont situés à une distance de 1.0 km de la gare de Vaulruz-Sud, ce qui correspond à un trajet de 13 minutes à pied en moyenne. Les trains régionaux des lignes S50 et S51 Palézieux-Montbovon y circulent, à raison de 2 trains par heure dans chaque direction. Parmi les participants au sondage, 40 personnes y sont affectées.

← Vaulruz-Sud ×

Palézieux	S50	08:23
Montbovon	S50	08:35
Palézieux	S51	08:53
Gruyères	S51	09:05
Palézieux	S50	09:23

Figure 9: trains circulant à Vaulruz-Sud

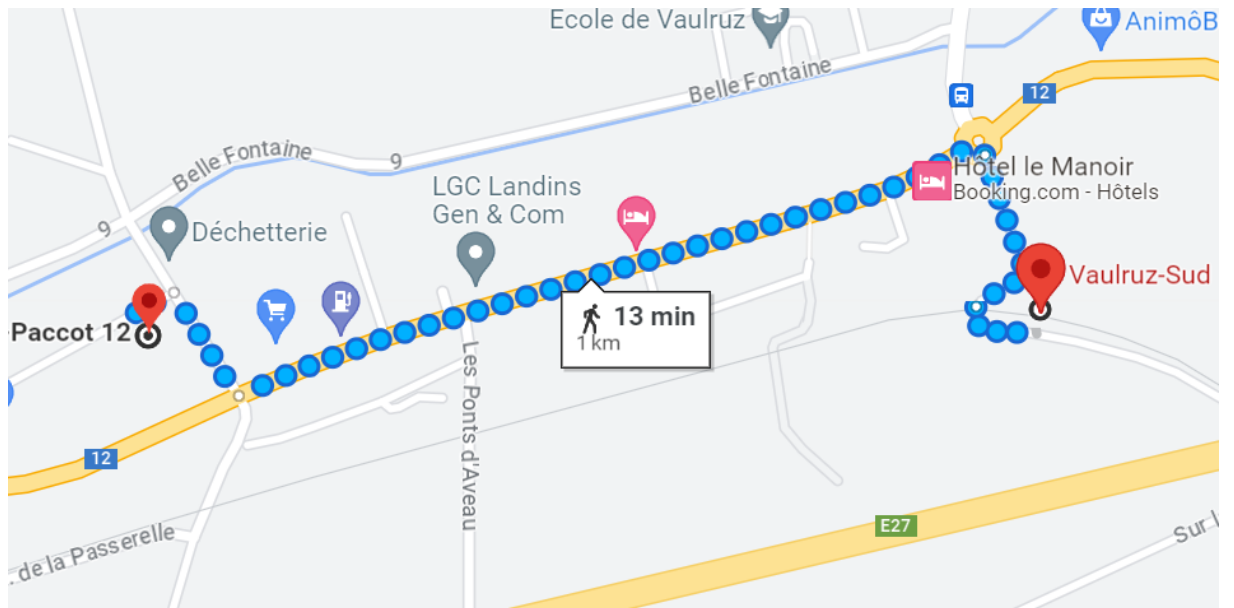


Figure 10: situation géographique des ateliers de Vaulruz

2.2.5. Accessibilité de la Résidence de Gumefens

[Résidence de Gumefens](#) La Grangette 1, 1643 Gumefens

La Résidence de Gumefens compte 34 collaborateurs pour 30 résidents. Elle est située à 650m, soit 9 minutes à pied de l'arrêt de bus le plus proche, *Gumefens-Village*. Celui-ci est desservi par la ligne 336 en direction de Avry-devant-Pont, mais les bus y sont rares. Parmi les 13 participants au sondage qui y sont affectés, personne n'utilise les TP, 4 se déplacent à pied, tandis que 9 utilisent la voiture.

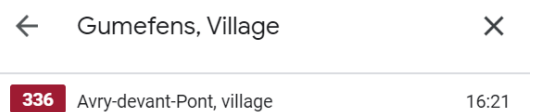


Figure 12: Bus circulant à Gumefens, Village



Figure 11: Situation géographique de la résidence de Gumefens

2.2.6. Accessibilité de la Résidence des Sciernes-d'Albeuve

Résidence des Sciernes-d'Albeuve

Route de la Dent de Lys 8, 1669 Les Sciernes-d'Albeuve

La Résidence des Sciernes d'Albeuve est située à 13 minutes à pied (900m) de la gare des Sciernes, desservie par les lignes régionales PE / R. Ce site regroupe 24 collaborateurs et 19 résidents. Parmi les participants au sondage, 13 collaborateurs y sont affectés, dont 7 se déplaçant en voiture, 2 en TP et 11 à pied. 17 résidents y ont participé au sondage simplifié.

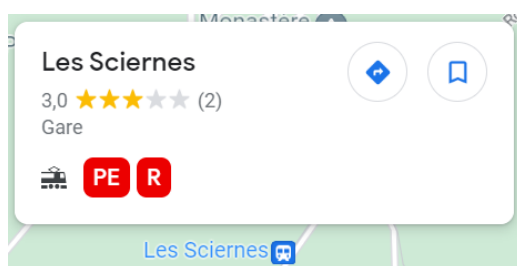


Figure 14: lignes de train circulant aux Sciernes



Figure 13: Situation géographique de la résidence des Sciernes-d'Albeuve

2.3. Sondage interne

Pour mieux connaître les besoins des collaborateurs et résidents, leurs habitudes en termes de mobilité, les possibilités et les disponibilités de changer les habitudes de transport, un sondage a été effectué en avril 2023 sur une période d'un mois auprès de l'ensemble des parties prenantes. 243 participations au sondage en ligne ont été enregistrées, dont 172 réponses complètes, réparties de la manière suivante : 112 collaborateurs internes, 60 employés bénéficiaires dont 6 résidents.

Un questionnaire simplifié a été soumis aux résidents pour qui le sondage en ligne n'était pas adapté, sous l'encadrement des membres du personnel. Ce questionnaire était composé de 3 questions : résidence d'affectation, raison des déplacements et moyens de transport utilisés. 46 participations ont été recensées.

2.3.1. Lieu d'habitation

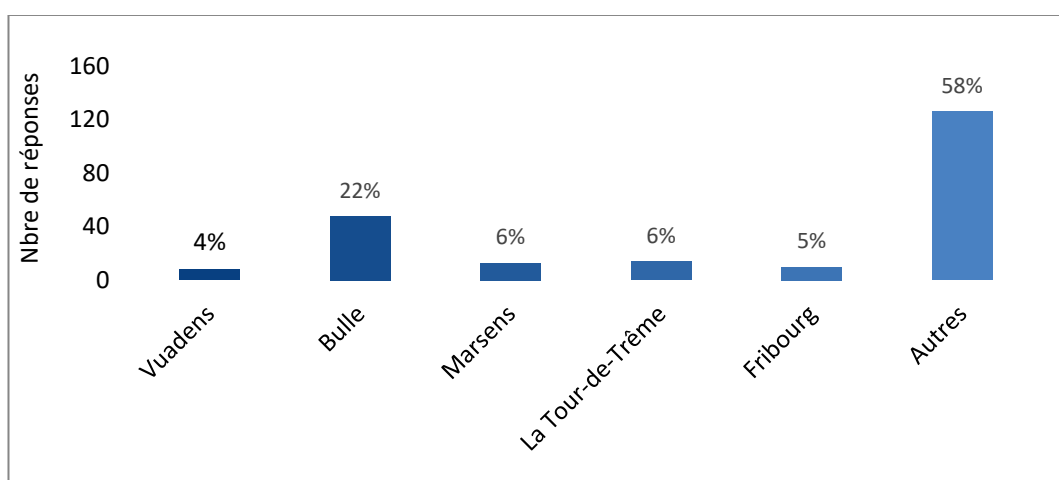


Figure 15: lieux d'habitation les plus fréquents

La Figure 15 représente la répartition des participants au sondage par code postal. La répartition des lieux de domiciles met en évidence les axes clés sur lesquels on retrouvera une forte demande de mobilité. Il est recommandé de concentrer dans un premier temps les efforts sur ces axes afin de maximiser l'impact des mesures. Cette répartition géographique permet également l'identification de potentiel de covoiturage, par exemple. On constate que la grande majorité des participants résident à Bulle.

2.3.2. Site d'affectation

La Figure 16 illustre la répartition des participants par lieu de travail. 39.8% sont affectés à la Résidence de Marsens.

Value	Percent	Count
Ateliers de Bulle	8.8%	19
Ateliers d'Epagny	12.0%	26
Ateliers de Vaulruz	18.5%	40
Appartements Bulle	5.1%	11
Résidence de Gumefens	6.0%	13
Résidence de Marsens	39.8%	86
Résidence des Sciernes -d'Albeuve	6.0%	13
Résidence de La Tour -de-Trême	3.7%	8
Totals		216

Figure 16: site d'affectation des participants au sondage

Sites d'activité	Nb de collaborateurs	Nb. d'employés	Nb. de Résidents	Total	Sondage	% représenté
Bulle (ateliers + appart.)	20	73	24	117	30	32%
Gumefens	34	0	30	64	13	38%
Les Sciernes-d'Albeuve	24	0	19	43	13	54%
Marsens	127	9	58	194	86	63%
Epagny	7	54	0	61	26	43%
Vaulruz	10	70	0	80	40	50%
	222	206	131	559	208	

2.3.3. Taux d'occupation

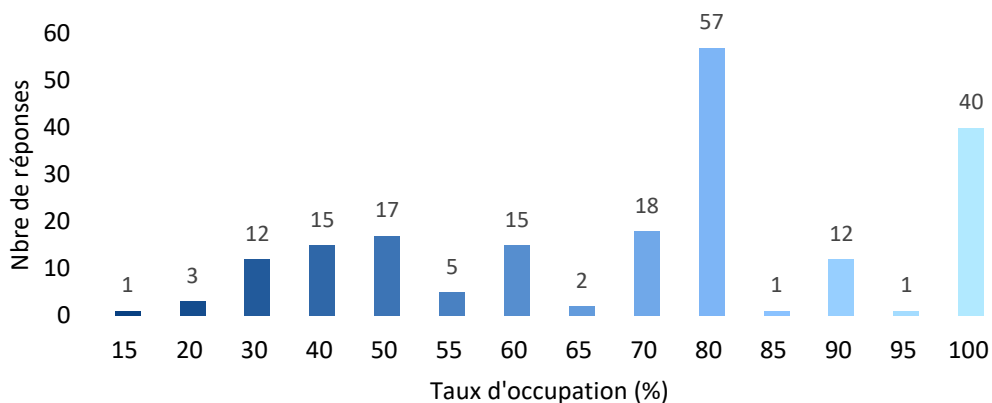


Figure 17: distribution des taux d'occupations

L'analyse du taux d'occupation permet d'anticiper les besoins de déplacement des employés. Par exemple, à charge de travail totale égale (équivalents plein temps), si une grande proportion travaille à un pourcentage réduit, l'impact des mesures risque d'être réduit, sachant que plus de personnes devront adapter leur comportement individuel et qu'il y aura d'avantages de lieux de domicile – soit une répliquabilité plus faible des mesures. Dans le cas présent, la majorité (51%) est employée entre 80-100%.

2.3.4. Mobilité pendulaire

La mobilité pendulaire, soit les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, des collaborateurs et employés de la Fondation représente un total annuel reporté de 1,215,079 km parcourus, répartis de la manière suivante :

Tableau 2: distance parcourue par moyen de transport

Moyen de transport	Distance annuelle (km)	% km	Nbre d'utilisateurs	% utilisateurs
voiture thermique	849,561.62	70%	175	57%
bus	241,479.08	20%	36	12%
A pied	26,019.19	2%	43	14%
train	45,353.75	4%	13	4%
vélo électrique	19,220.84	2%	16	5%
voiture électrique	17,618.23	1%	8	2%
vélo	12,495.87	1%	13	4%
scooter	2,953.13	0%	4	1%
moto	376.99	0%	1	0%
Total	1,215,078.71		307.88	

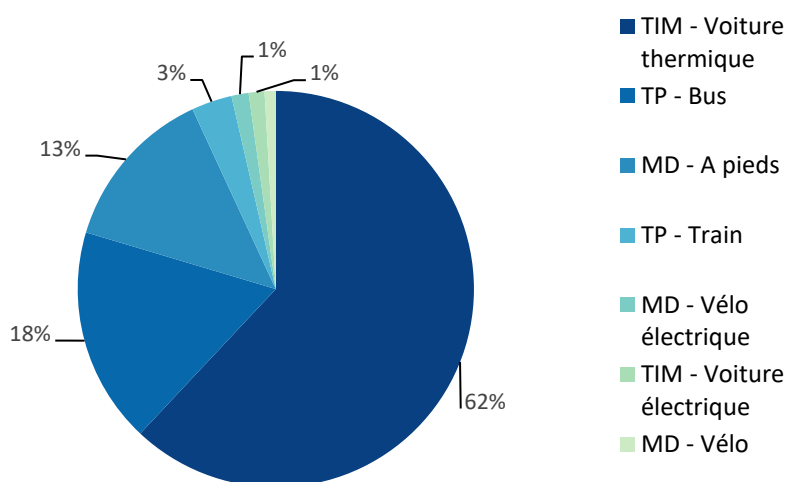


Figure 18: distribution modale des trajets pendulaires (en proportion de la distance parcourue)

Les résultats de l'analyse de la mobilité pendulaire ont permis d'établir la répartition modale entre trois catégories de moyens de transport :

- Trafic individuel motorisé (TIM) : composé de voiture thermique (essence / diesel), moto et scooter, cette catégorie représente le mode de transport principal, avec une part de 58.4 % des usagers ; cette part dépasse la moyenne nationale d'environ 5%, mais se situe 13 points en-dessous de la moyenne en ville de Bulle¹.
- Transports publics (TP) : représentent 20.9% des distances pour les trajets pendulaires (17.6% bus, 3.3% train). Cette proportion, légèrement inférieure à la moyenne nationale, selon laquelle 27% des pendulaires se déplaceraient en transport publics², correspond toutefois à près du double de la moyenne pour la ville de Bulle.
- Mobilité douce (MD), à hauteur de 15,8% (13.4% à pieds, 0.9% en vélo, 1.4% en vélo électrique)

Sur un total de 1,093,149 km parcourus lors des déplacements pendulaires, 62% sont réalisés en voiture thermique (moteur à combustion ; par opposition à la voiture électrique). Cette proportion importante s'explique en partie par les contraintes d'accessibilités en transports publics (voir section 2.3.13). La mobilité douce représente un potentiel pour les personnes sans contraintes de santé ou de mobilité particulières, qui correspond à 78% des participants au sondage.

2.3.5. Covoiturage

Avec 849,562 km parcourus en voiture thermique, nous avons étudié la proportion de ces trajets réalisés en covoiturage (plusieurs personnes partageant le même véhicule sur un certain trajet). Les résultats sont illustrés dans la Figure 19. Sur 199 réponses, 154 affirment être seuls dans leur véhicule, tandis que 35 personnes ne prennent jamais la voiture. Seuls 10 personnes pratiquent le covoiturage.

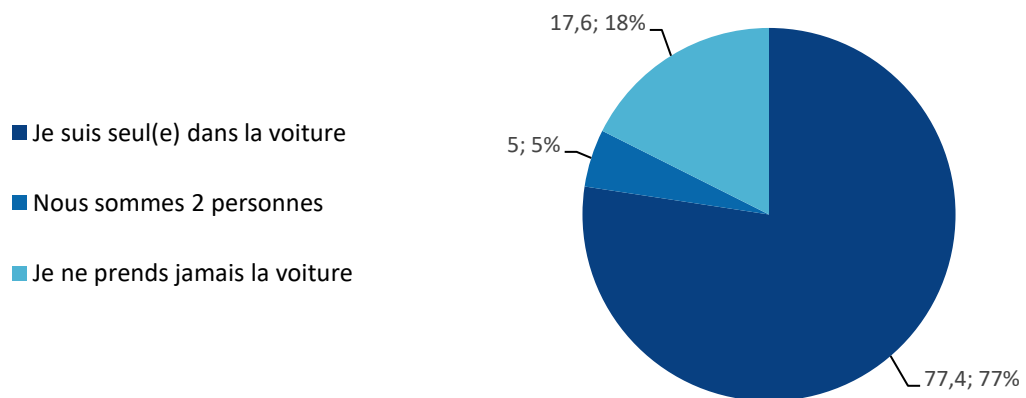


Figure 19: pratique du covoiturage

On constate que 77% des déplacements sont réalisés de manière individuelle, malgré une part importante de participants domiciliés aux mêmes endroits. Par exemple, parmi les participants domiciliés à Bulle, 15 personnes travaillent aux ateliers de Vaulruz, et 12 à la résidence de Marsens. Ces

¹ Office fédéral de la statistique / Union des villes suisses (2023). [Mobilité et transports : statistiques des villes Suisses 2023.](#)

² Office fédéral de la statistique (2023). [Personnes actives occupées : Pendulaires selon le principal moyen de transport pour se rendre au travail.](#)

personnes réalisent donc exactement le même trajet et pourraient potentiellement partager un véhicule, à condition d'avoir des horaires similaires.

Une ébauche du potentiel théorique de covoiturage a été réalisée en regroupant les personnes se déplaçant en voiture par code postal là où celles-ci étaient les plus nombreuses. En considérant une capacité théorique de 4 personnes par véhicule, on obtient le nombre de voiture nécessaires, dans le cas hypothétiques où ces personnes se déplaceraient à la même heure et dans la même direction. Cette estimation ne tient pas compte des lieux de passages, qui pourraient représenter un potentiel d'optimisation supplémentaire (prendre quelqu'un en cours de route à mi-chemin).

Tableau 3: potentiel théorique de covoiturage

code postal	nbre pax	voitures	seul	2+	voitures groupées	
1628	8	8	7	5	2	2
1630	48	48	28	25	3	5
1632	5	5	4	4	0	1
1633	13	13	8	7	1	2
1635	14	14	8	7	1	2
1636	7	7	4	2	2	1
1638	5	5	5	5	0	2
1643	5	5	2	1	1	1
1663	6	6	4	4	0	1
1665	5	5	5	5	0	2
1669	5	5	3	3	0	1
1700	10	10	6	6	0	2
1724	5	5	5	5	0	2
Totaux		136	89	79	10	24
					Voitures en moins sur la route 65 (-73%)	

Cette piste mérite d'être approfondie, en tenant compte toutefois des contraintes liées aux horaires de travail notamment : les personnes qui vivent et travaillent au même endroit ne pourront pas faire le trajet ensemble si leurs horaires ne sont pas compatibles. La question des horaires n'ayant pas été intégrée dans cette étude, une analyse plus poussée pourrait être réalisée par le groupe de travail, en fonction des informations dont il dispose (données des ressources humaines concernant l'adresse de domicile, le lieu d'affectation et le planning des salariés et bénéficiaires).

2.3.6. Temps de trajet – actuel

Afin de mieux comprendre les contraintes auxquelles les employés et bénéficiaires sont soumis, une estimation de la durée de leurs déplacements leur a été demandée.

Le temps de trajet moyen est de 20 minutes. Cette moyenne est plus élevée chez les utilisateurs des transports publics et de la mobilité douce, à 27 minutes. A l'inverse, les personnes se déplaçant au moyen d'une voiture bénéficient d'un temps de trajet plus court en moyenne, à 18.86 minutes.

Seuls 2.7% des participants se déplacent sur une durée supérieure à une heure.

Ces résultats sont cohérents par rapport aux estimations de temps de trajet en TP (2.5.2) et à la justification des TIM comme moyen de transport privilégié en raison d'un temps de parcours trop élevé en TP/MD (voir section 2.3.14).

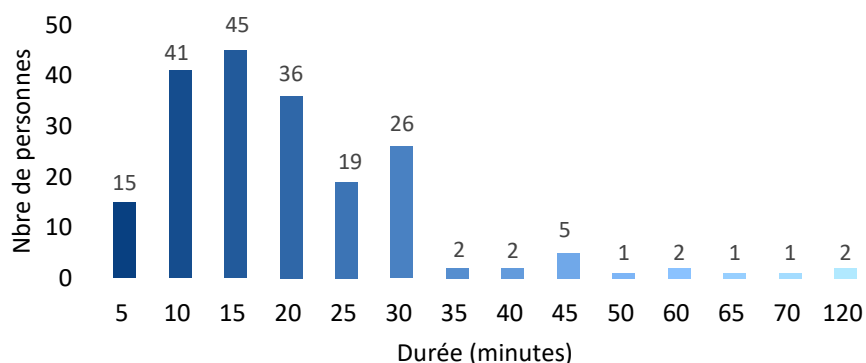


Figure 20: temps de trajet actuel reporté en minutes

2.3.7. Temps de trajet – TP

Afin d’analyser le potentiel des mesures d’encouragement à l’utilisation des transports publics, l’estimation du temps de trajet en TP a été demandée aux participants.

La durée moyenne théorique reportée se situe à 56 minutes. On constate une nette augmentation du nombre de personnes soumises à un temps de trajet supérieur à une heure : 61 personnes seraient concernées, contre 6 actuellement, ce qui représenterait une part de près de 28%. 18 personnes atteindraient les 4h de trajet par jour (aller-retour).

Ces résultats sont à mettre en perspective avec les contraintes liées aux horaires de travail et à l’accessibilité des différents sites de la Fondation en TP (voir section 2.2).

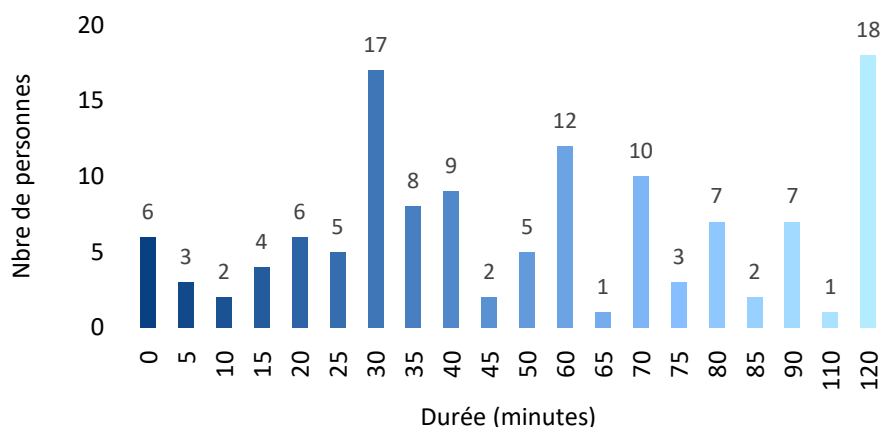


Figure 21: temps de trajet estimé en cas d'utilisation des TP

2.3.8. Situation actuelle du stationnement

Pour les personnes se déplaçant en voiture, le stationnement ne présente de difficultés que dans 3% des cas. 80% trouvent facilement une place, 18% plutôt facilement. 98% se garent sur des places de parc mises à disposition par la Fondation. Cette aisance d'accès contribue également à la prépondérance de l'usage de la voiture individuelle. Une tarification des places de parcs sous conditions pourrait permettre un report modal d'environ 10%, en tenant compte des contraintes de mobilité, d'horaires et de temps de trajet des employés. L'établissement d'un règlement à cet effet pourrait être envisagée dans le plan d'action.

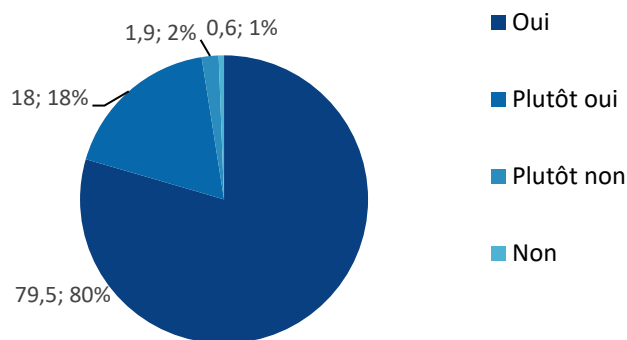


Figure 22: facilité à trouver une place de parc

2.3.9. Budget mensuel – mobilité pendulaire

Cette question concernait le budget automobile mensuel alloué aux déplacements pendulaires, carburant plus autres charges telles que les assurances, l'entretien, l'amortissement, etc. comprises. Le budget automobile moyen s'élève à 274.29 CHF. Le montant le plus fréquemment cité est de 300 CHF, avec 28 occurrences. On observe un écart type de 174.27 CHF, mesure exprimant la dispersion des données. La valeur minimale de 0 CHF a été citée par 9 personnes, tandis que 15 personnes disposent du budget maximum reporté à 600 CHF. Ces données permettent d'appréhender les contraintes financières auxquelles les personnes interrogées sont soumises. On peut également les mettre en perspectives avec les réponses évoquant le coût des titres de transport comme frein à l'utilisation des transports publics.

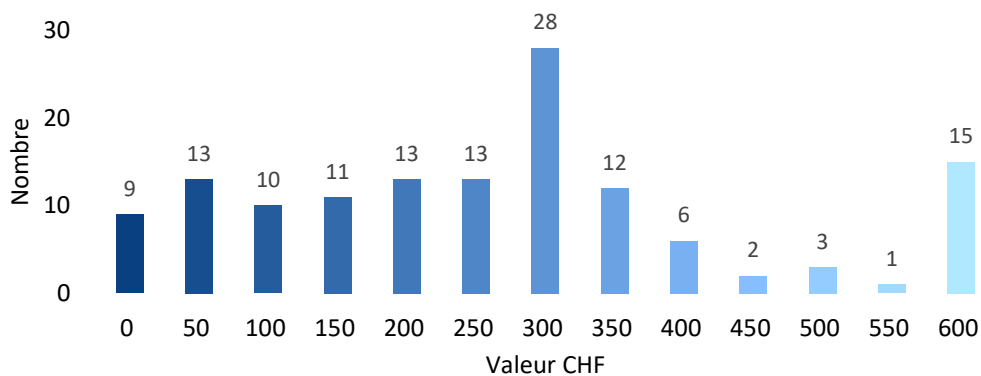


Figure 23: budget automobile mensuel alloué aux trajets pendulaires

2.3.10. Moyens de transport à disposition

Sur 174 réponses, 52 participants se disent en possession d'un abonnement pour les transports publics (29.9%). Il s'agit en majorité du demi-tarif (64%), suivi de l'abonnement général CFF (24%), puis plus rarement d'un abonnement régional (10%).

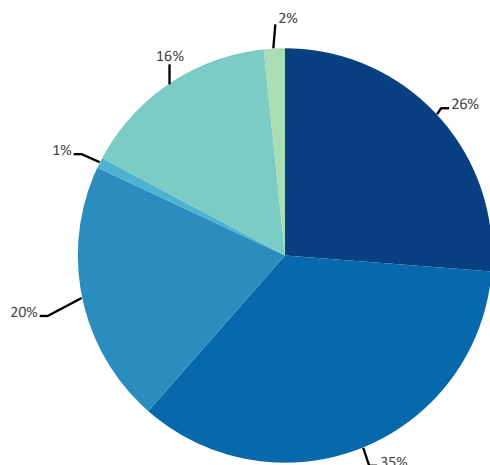
Concernant la possession d'un véhicule individuel motorisé (voiture, moto / scooter), la voiture prévaut à 76%, tandis que 35.5% possèdent un vélo, 15.4% un vélo électrique, 3.6% les deux, 45.6% aucun des deux.

Parmi les 92 personnes en possession d'un vélo, seulement 19 l'utilisent lors de leurs déplacements pendulaires, ce qui correspond à une part de 21%. On peut en déduire que la participation au financement de l'achat d'un vélo ne sera pas forcément utile, les contraintes principales étant liées à d'autres facteurs externes (conditions météo : 41/92 ; distance à parcourir : 36/92 ; absence de bandes ou pistes cyclables : 21/92 ; sécurité : 20/92).

2.3.11. Mobilité des résidents

La mobilité des résidents de la Fondation, qui sont soumis à des contraintes différentes du reste du personnel, a été analysée via un questionnaire simplifié, dont les réponses ont été regroupées par le personnel accompagnant.

On constate que les voitures et bus de la Fondation représentent le moyen de transport principal à hauteur de 55%, alors que 26% des trajets sont réalisés en transports publics. 16% des trajets sont réalisés à pied. Ce questionnaire simplifié ne tient pas compte de la distance parcourue.



	Moyens de transport utilisés					
	Transports publics	Bus Fondation	Voiture Fondation	Vélo	A pieds	Autre
Marsens	9	20	10	0	4	0
Appart.	8	7	0	1	9	1
Les Sciennes						
d'Albeuve	15	16	15	0	6	1
Totaux	32	43	25	1	19	2

- Transports publics
- Bus Fondation
- Voiture Fondation
- Vélo
- A pieds
- Autre

Figure 24: mobilité des résidents par moyen de transport

Dans l'optique d'obtenir une meilleure compréhension des motifs de déplacements des résidents, ceux-ci ont été recensés dans le tableau suivant :

Les rendez-vous médicaux représentent presque un tiers des déplacements, contre un quart pour des courses et 26% pour les loisirs. Les déplacements sur le lieu de travail représentent une part de 14%.

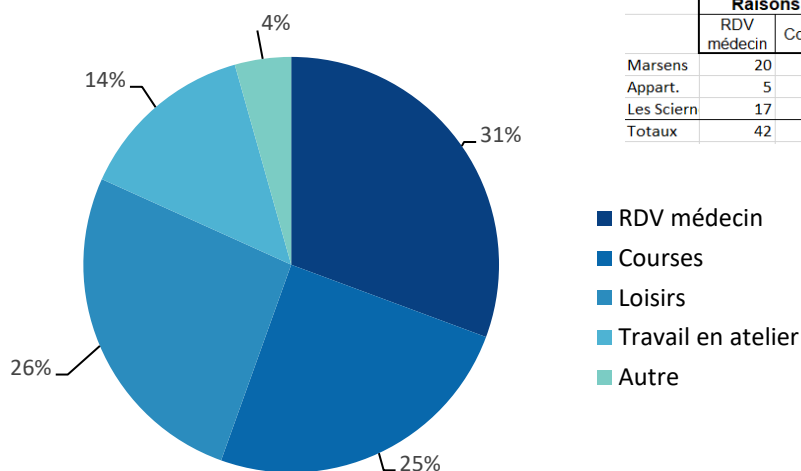


Figure 25: Mobilité des résidents par motif de déplacement

2.3.12. Choix du moyen de transport

Afin d'obtenir une meilleure compréhension de la prépondérance d'usage des véhicules motorisés lors de déplacements professionnels, les motifs liés au partage du véhicule ou à son usage ont été approfondis.

Nombre de passagers (covoiturage DP)

La voiture est utilisée dans la majeure partie des déplacements professionnels, avec 44% des répondants n'en faisant jamais usage. Le véhicule est partagé dans 30% des cas, et utilisé seul à hauteur de 27%. Les trajets à plus de 2 personnes sont rares (7%). Ces chiffres confirment qu'une voiture standard à 5 places suffit dans la plupart des cas.

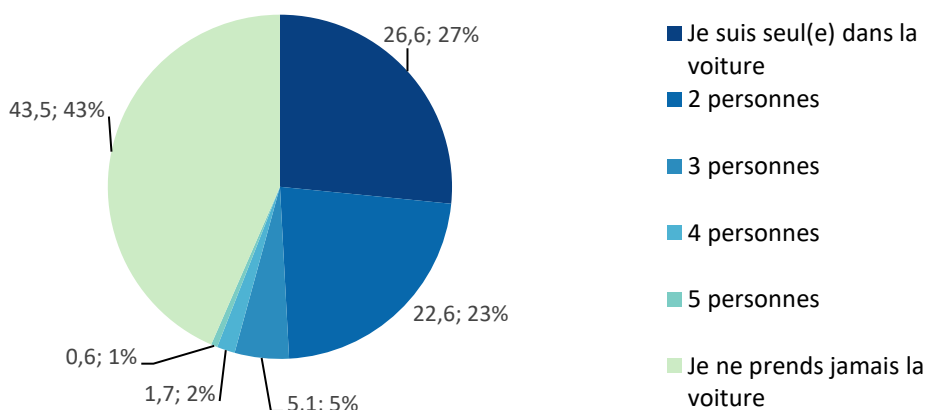


Figure 26: fréquence du covoiturage lors de déplacements professionnels

Matériel nécessitant l'usage d'un véhicule

Très peu de trajets nécessitent le transport de matériel encombrant. Ce n'est jamais le cas pour 72% des répondants. Une seule personne transporte toujours du matériel (4 trajets sur 4). C'est parfois le cas (1 trajet sur 4) pour 20% des participants, et souvent (2-3 trajets sur 4) pour 8% des personnes

interrogées. Dans le cas de la Fondation HorizonSud, il s'agit généralement du transport de matériel des ateliers, de repas ou d'aides au déplacement pour les personnes à mobilité réduite (chaise roulante, déambulateur).

2.3.13. Freins à l'utilisation des transports publics (TP)

Parmi la grande majorité de 85% des personnes n'utilisant pas les transports publics de façon régulière, le principal frein évoqué est la durée excessive du déplacement, choisi dans 49% des réponses (à choix multiples, jusqu'à 4 critères). Parmi les 82 personnes ayant choisi cet argument, 60 personnes perdraient effectivement du temps sur leur trajet en passant aux transports publics, avec une perte de temps moyenne estimée à 35 minutes (selon réponses en section 2.3.1/2.3.2). Il est important de garder en tête que ces estimations n'ont pas été vérifiées à ce stade.

Le coût du titre de transport ressort en 2e position, mentionné à 42%. Afin de vérifier la véracité de cet argument, le budget automobile mensuel des personnes ayant sélectionné ce motif a été comparé au budget mensuel que représenterait le même déplacement en transports publics, en tenant compte de leur taux d'activité, du code postal de leur lieu de domicile ainsi que de leur lieu de travail principal. On constate qu'environ 2/3 des participants évoquant ce frein à l'usage des TP pourraient diminuer considérablement leur budget mobilité en utilisant les TP, celui-ci se situant largement en-dessous de leur budget automobile communiqué. Fort de ce constat, une meilleure information aux collaborateurs à ce sujet pourrait s'avérer judicieuse.

Viennent ensuite la mauvaise desserte du parcours (40%) et de la fréquence de passage insuffisante (38%). Ces résultats correspondent aux attentes en raison de la répartition géographique des participants, certains résidant dans des petits villages relativement reculés des centres urbains les mieux desservis. Les informations liées au domicile étant limitées au code postal, il est difficile de vérifier cette donnée. Si l'on venait à constater une erreur importante dans les estimations, une mesure de communication des correspondances possibles pourrait s'avérer utile.

La catégorie « autres » permettant d'ajouter d'autres motifs a été utilisée par 25% des participants. Toutefois, la plupart de ces réponses peuvent être attribuée à une des catégories à choix (exemples : contraintes horaires). Certaines mentions de stress psychologique et aversion pour les transports publics de manière générale pourraient être attribuée à la catégorie « inconfort ». Quelques personnes expriment ne pas savoir utiliser les TP, ce à quoi la Fondation pourrait pallier en organisant un accompagnement des personnes en difficulté ainsi qu'une meilleure diffusion de l'information.

Value	Percent	Count
n'utilise régulièrement les transports publics	15.4%	26
Coût du titre de transport	42.0%	71
Durée excessive du déplacement	48.5%	82
Fréquence de passage insuffisante	37.9%	64
Parcours mal desservis	40.2%	68
Attente à l'arrêt	9.5%	16
Changement de ligne	13.0%	22
Non-respect de l'horaire	11.2%	19
Inconfort	8.3%	14
Distance jusqu'à l'arrêt	10.7%	18
Sentiment d'insécurité	2.4%	4
Image négative des TP	1.8%	3
Autre	24.9%	42

Figure 27: freins à l'utilisation des TP

2.3.14. Freins à l'utilisation du vélo (MD)

L'analyse a révélé plusieurs facteurs qui entravent l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Ces données fournissent un aperçu des principaux freins à l'adoption du vélo et permettent d'identifier les domaines dans lesquels des mesures peuvent être prises pour encourager son utilisation, en tenant compte de la responsabilité limitée de la Fondation dans certaines catégories.

Les données analysées comprennent une liste de critères et le pourcentage de prévalence de chaque critère parmi les participants au sondage (Figure 28). On note une faible adoption du vélo, par seulement 9.8% des employés. Le facteur le plus prévalent dans le sondage est la distance à parcourir, avec 42.1% des répondants l'indiquant comme frein. Il est clair que la longueur des trajets constitue un obstacle majeur à l'utilisation du vélo. Les personnes ayant choisi ce critère parcourent en moyenne 160 km / semaine en voiture.

Les conditions météorologiques sont citées en 2^e position parmi les obstacles, mentionné par 41.5% des employés. Les intempéries, telles que la pluie, le vent ou le froid, peuvent rendre le vélo moins attrayant et moins pratique. Toutefois, ces contraintes ne sont pas influençables par la Fondation, hormis via la mise à disposition de vestiaires avec des douches et d'abris à vélos couverts.

Presque un quart des participants sont dissuadés à se déplacer à vélo par un manque de sécurité perçu (22%). Dans le même registre, l'absence de bandes ou de pistes cyclables a été mentionnée par 18.9% des employés. Des mesures d'amélioration de l'infrastructure cyclable permettraient de renforcer la sécurité des cyclistes sur les routes, ce qui favoriserait la pratique du vélo.

L'effort physique requis pour les déplacements à vélo a été cité par 19.5% des employés. Cela souligne la perception selon laquelle le vélo peut être plus exigeant sur le plan physique par rapport à d'autres modes de transport, ce qui peut dissuader certaines personnes de l'adopter, notamment celles souffrant de problèmes de santé ou d'une mobilité réduite.

Le transport d'objets lourds ou encombrants est un critère moins prévalent, cité par seulement 6.1% des employés. Cela suggère que ce frein est moins significatif pour la majorité des personnes interrogées.

Un autre facteur mentionné par 7.9% des employés est le manque d'infrastructures adaptées, telles que des douches ou des vestiaires. Ces installations sont importantes pour permettre aux employés de se rafraîchir et de se changer après leur trajet à vélo.

Les contraintes vestimentaires, telles que la nécessité de se conformer à un code vestimentaire professionnel, ont été mentionnées par 17.1% des employés. Cela peut impliquer des problèmes de transpiration ou de maintien d'une apparence professionnelle tout au long de la journée de travail.

Environ 7.3% des employés ont identifié le risque de vol comme un frein potentiel à l'utilisation du vélo. La sécurité des vélos et la disponibilité d'emplacements de stationnement sécurisés sont des préoccupations importantes qui doivent être prises en compte pour encourager davantage de personnes à utiliser le vélo.

Une faible proportion des employés (3.7%) a mentionné une image négative associée au vélo. Cela peut être dû à des perceptions négatives sur l'aspect pratique, l'efficacité ou le statut social associé à l'utilisation du vélo.

Enfin, un pourcentage significatif (27.4%) des employés a mentionné d'autres freins qui ne sont pas spécifiquement énumérés dans les critères fournis. Cette catégorie représente une opportunité d'explorer davantage les raisons individuelles qui peuvent influencer la décision des employés de ne pas utiliser le vélo.

Value	Percent	Count
l'utilise régulièrement le vélo	9.8%	16
Distance à parcourir	42.1%	69
Conditions météo	41.5%	68
Transport d'objets lourds -encombrants	6.1%	10
Manque d'infrastructures (douche, vestiaire,...)	7.9%	13
Sécurité	22.0%	36
Absence de bandes ou pistes cyclables	18.9%	31
Effort physique	19.5%	32
Contraintes vestimentaires	17.1%	28
Risque de vol	7.3%	12
Image négative du vélo	3.7%	6

Figure 28: freins à l'utilisation du vélo

2.3.15. Améliorations souhaitées

Afin de s'assurer de l'adéquation des mesures proposées avec les attentes des parties prenantes, la possibilité a été donnée aux participants au sondage d'exprimer leurs souhaits d'amélioration de leur mobilité pendulaire et professionnelle. Cette section propose un récapitulatif des résultats qui en sont ressortis

S'agissant de la **mobilité pendulaire**, 26% des participants se disent satisfaits de leur situation actuelle, ne souhaitant aucune amélioration particulière. Ce résultat s'explique en partie par le degré élevé d'autonomie dont bénéficient les collaborateurs, notamment grâce à la disponibilité de places de stationnement gratuites sur leur lieu de travail.

Un quart des améliorations souhaitées concerne la demande d'aides financières, à l'achat d'un abonnement de transports publics ou d'un vélo électrique. Cela confirme les contraintes financières dans le choix du moyen de locomotion, le coût du titre de transport ayant été mentionné dans 42% des réponses à la question des obstacles à l'utilisation des TP

En troisième position, le gain de temps sur les trajets est évoqué par 13% des participants. Toutefois, seulement 8% des personnes interrogées évoquent un temps de trajet supérieur à 30 minutes.

Quant aux **déplacements professionnels**, 35% des participants à l'enquête sont satisfaits de la situation actuelle. Les principales améliorations souhaitées sont : la mise à disposition de petits véhicules électriques, en alternative à l'usage des bus lorsque ceux-ci ne sont pas nécessaires (27%) ; une meilleure correspondance des horaires (9%) et une meilleure adoption du covoiturage (7%).

2.3.16. Démographie des participants

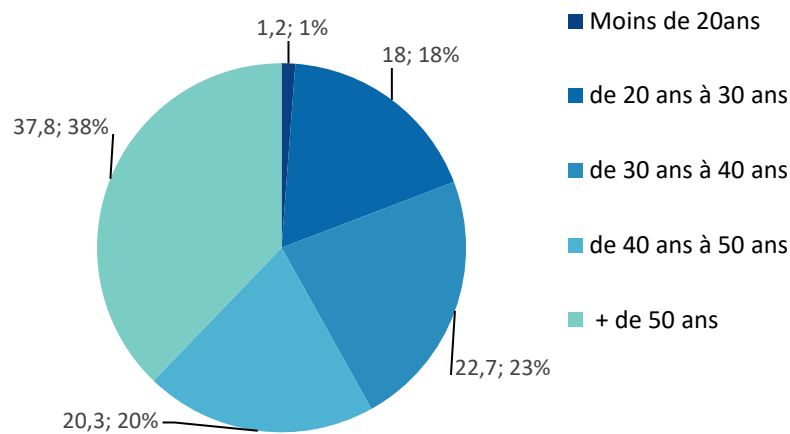


Figure 29: participants par tranches d'âge

3. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

Résumé de l'analyse effectuée

3.1. Nature du travail

La nature du travail de la majorité des collaborateurs (accompagnement de personnes en situation de handicap), rend le télétravail et la souplesse dans les horaires quasiment impossibles. Le covoiturage est à développer, mais est rendu également difficile pour ces mêmes raisons

3.2. Géolocalisation

Les différents sites de la Fondation se trouvent dans une région rurale et à l'extérieur des principales agglomérations fribourgeoises. Proche de Bulle pour profiter des offres de transports publics, mais pas assez pour bénéficier des cadences que l'on peut trouver en ville.

3.3. Transports publics

D'une manière générale, les différents sites sont moyennement bien desservis par les transports publics. Mobul ne dessert pas les principaux sites, donc la fréquence de passage n'est pas très élevée. En revanche il y a tout de même la possibilité de prendre les TP sur chaque site.

3.4. Mobilité pendulaire

La mobilité pendulaire, soit les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, des collaborateurs et employés de la Fondation représente un total annuel reporté de 1,215,000 km parcourus.

Les résultats de l'analyse de la mobilité pendulaire ont permis d'établir la répartition modale entre trois catégories de moyens de transport :

- Trafic individuel motorisé (TIM) **58.4 %** : composé de voiture thermique (essence / diesel), moto et scooter, cette catégorie représente le mode de transport principal.
- Transports publics (TP) **20.9%** : représentent des distances pour les trajets pendulaires (17.6% bus, 3.3% train).
- Mobilité douce (MD), à hauteur de **15,8%** (13.4% à pied, 0.9% en vélo, 1.4% en vélo électrique)

3.5. Stationnement

La quantité de place de parc à disposition pour les voitures est rarement une problématique. Tout au plus elle peut poser des difficultés à certaines heures de la journée (à midi en lien avec le restaurant de Marsens par exemple).

Les places à disposition pour les vélos méritent d'être améliorées tant qualitativement que quantitativement, en particulier sur le site de Marsens

3.6. Financement

Selon les directives de l'état, aucun financement incitatif n'est alloué dans le cadre de la promotion des mesures de mobilité

4. DIAGNOSTIC

En raison de la nature de ses activités et la situation géographique des différents sites, il ne sera pas possible d'obtenir des grands changements d'habitudes en lien avec la mobilité. Le financement inexistant ne facilite pas non-plus les mesures incitatives.

La quantité conséquente de kilomètres parcourus au sein de la Fondation et la volonté institutionnelle d'être un acteur responsable de son impact environnemental, crée un engouement autour de la mobilité et donne du sens à chaque geste allant dans ce sens.

Partant du principe que les petites rivières font les grands fleuves, il est tout à fait possible d'envisager un catalogue de mesures qui permettra à long terme d'obtenir des résultats tant quantitatifs que qualitatifs sur les habitudes de chacun. Tout en se rappelant qu'une bonne habitude prise dans le milieu professionnel peut également entraîner des répercussions sur le plan privé.

5. OBJECTIFS INSTITUTIONNELS

- L'institution se veut un acteur responsable de son impact environnemental et régional, tout en développant la santé au travail.
- À travers un catalogue de mesures attractives, HorizonSud désire stimuler les bonnes habitudes de l'ensemble de ses collaborateurs et bénéficiaires.
- L'institution s'engage à réfléchir régulièrement à mettre en place de nouvelles mesures de promotion de la mobilité, afin d'augmenter le champ du possible et ensuite en mesurer ses impacts
- Mise en place d'une communication soutenue à l'ensemble de l'institution.
- Mise en place d'une revue annuelle des résultats.

6. PLAN D'ACTION

Sur la base du rapport d'analyse de la mobilité pour la Fondation HorizonSud, le plan d'action a pour but d'identifier les potentielles mesures d'optimisation de la mobilité et de fixer les priorités dans leur mise en œuvre. Le développement et la priorisation des actions se fait en collaboration étroite avec le groupe de travail. Le but du plan d'action est de définir des mesures en adéquation avec le fonctionnement de la FHS, d'assurer une acceptation maximale des mesures proposées et de garantir la mise en œuvre sur le long terme.

Le groupe de travail s'est réuni à plusieurs reprises pour prendre connaissance des résultats de l'analyse faite par Climate Services puis pour discuter des options possibles pour l'optimisation de la mobilité. Un premier atelier a permis de définir les lignes directrices et de fixer les objectifs du plan de mobilité, suivi d'un second atelier participatif dédié au partage d'idées de mesures (brainstorming) puis de leur priorisation (matrice d'impact).

6.1. Atelier 1 – Brainstorming

Chaque encadré correspond à une proposition de mesure. Les cercles verts représentent les votes attribués par les membres du groupe de travail.

<p>Intégrer les trajets en TP dans les budgets transport plutôt que loisir (6)</p> <p>○ ○ ○ ○ ○ ○</p>	<p>Covoiturage : favoriser le covoiturage, notamment grâce à l'aide au regroupement lors d'évènements et la planification des horaires. (5)</p> <p>○ ○ ○ ○ ○</p>	<p>Acheter une petite voiture électrique plutôt qu'un grand bus / achat de véhicule électrique ou de classe énergétique A-B (5)</p> <p>○ ○ ○ ○ ○</p>
<p>Plateforme de partage pour coordonner les déplacements, centraliser la réservation des bus (3)</p> <p>○ ○ ○</p>	<p>Aménagement des abris pour vélos avec des stations de recharge (3)</p> <p>○ ○ ○</p>	<p>Guide de mobilité pour la fondation/communication (3)</p> <p>○ ○ ○</p>
<p>Gamification : concevoir un jeu pour sensibiliser et inciter au changement(3) (groupe / site parcourant le + de km en MD?)</p> <p>○ ○ ○</p>	<p>Participation à l'achat d'un vélo électrique privé (2)</p> <p>○ ○</p>	<p>Harmonisation/adaptation des horaires avec les TP (2)</p> <p>○ ○</p>
<p>Mettre de la pub sur les véhicules FHS pour sponsoriser les dépenses de mobilité (1)</p> <p>○</p>	<p>Aide financière pour l'achat d'un abonnement de transports publics</p> <p>○</p>	<p>Tarification des places de parc</p>

Offrir le taxi en cas de besoin urgent de déplacement durant les heures de travail / possibilité d'usage d'un véhicule de l'entreprise	Offre de service d'entretien de vélo sur le site	Marquage de places réservées au covoiturage
Participation à l'initiative "Bike to work"	<u>Communication</u> : sensibilisation à la diminution des frais si MD ou covoiturage --> organiser une journée d'information sur les différents inconvénients / bénéfices de chaque moyen de transport	Politique de marche à pied au sein de la fondation: organisation de marches collectives
Création d'une piste cyclable / marchable pour accéder au site	Désignation d'un/e coordinateur/-ice mobilité par site	

6.2. Matrice d'impact

Les mesures ayant reçu le plus de votes ont été classées dans l'ordre de priorité, en fonction de leur impact estimé et du niveau d'effort requis pour leur implémentation.

Impact

<p>Covoiturage : favoriser le covoiturage, notamment lors d'évènements. (5)</p> <p>Acheter une petite voiture électrique plutôt qu'un grand bus (4)</p> <p>Intégrer les trajets en train dans les budgets transport et pas loisir (6)</p>	<p>Gamification : concevoir un jeux pour sensibiliser et inciter au changement(3)</p>
<p>Guide de mobilité pour la fondation/communication (3)</p> <p>Plateforme de partage pour coordonner les déplacements, centraliser la réservation des bus (3)</p> <p>Aménagement des abris pour vélos avec des stations de recharge (3)</p>	<p>Harmonisation/adaptation des horaires avec les TP (2)</p> <p>Participation à l'achat d'un vélo électrique privé (2)</p>

Effort

6.3. Description des mesures

6.3.1. Intégrer les trajets en TP dans les budgets transport plutôt que loisir (6)

Objectif : encourager le recours aux transports publics lors de déplacements avec les résidents / bénéficiaires.

Fonctionnement : Aujourd'hui, l'usage du bus FHS n'est pas imputé au budget loisir (traitement inégal). La mesure permettra de comptabiliser les frais de déplacements en TP de la même manière afin de ne pas pénaliser le recours aux TP.

Efficacité : à estimer en fonction du nombre de sorties / année, sachant que l'utilisation des TP n'est pas possible pour certains groupes.

Coûts : différence entre coût / km d'usage des bus FHS vs coûts des billets de TP.

Mesures complémentaires : communication interne aux personnes concernées

Mesure validée par la direction le : 19.12.2023

Remarques : Exclusion des transports en avion et favoriser l'utilisation de la carte d'accompagnement Swiss pass des CFF pour le personnel d'accompagnement. Prise en charge en Suisse et à l'étranger.

Délai de mise en place : 01.01.2025

6.3.2. Covoiturage – aide au regroupement (5)

Objectif : favoriser le covoiturage afin de diminuer le nombre de véhicules en circulation et en augmentant leur taux d'occupation.

Fonctionnement : l'aide au regroupement lors d'évènements (petit-déjeuner NPA), la mise en place de canaux de communication (groupes whatsapp, plateforme intranet, etc) et la planification des horaires lorsque praticable. Voir possibilité d'automatiser le regroupement sur l'ERP (match horaire – NPA – site)

Efficacité : potentielle réduction du trafic estimée à 25%

Coûts : bas - coordination

Mesures complémentaires : coordination des déplacements professionnels lors de la réservation des véhicules.

Mesure validée par la direction le : 19.12.2023

Remarques : Utilisation de Myhorizon pour le favoriser. Dans la communication pour les événements internes, encourager au covoiturage. En cas de « force majeure », la personne qui covoiture, pourra prendre un véhicule de la fondation ou un taxi pour rentrer à son domicile.

Délai de mise en place : de suite

Favoriser également le covoiturage pour les activités internes (courses, sorties) avec les bénéficiaires.

6.3.3. Achats de véhicules plus petits (4)

Objectif : adapter le véhicule aux besoins afin d'éviter d'utiliser un bus démesuré à forte consommation lorsqu'une petite voiture suffirait.

Fonctionnement : intégré progressivement, au fur et à mesure du renouvellement du parc de véhicules.

Efficacité : voir impact actuel des DP vs nombre de fois où l'usage n'était pas adapté

Fort impact en contribuant à l'évolution des mentalités.

Coûts : entre dans le budget de renouvellement de la flotte

Mesures complémentaires : à combiner avec l'optimisation du système de réservation des véhicules

Mesure validée par la direction le : 19.12.2023

Délai de mise en place : 01.01.2025

6.3.4. Coordination des réservations des bus FHS (3)

Objectif : Maximiser le taux d'occupation des véhicules

Fonctionnement : Plateforme de partage pour coordonner les déplacements, centraliser la réservation des bus

Efficacité : voir impact actuel des DP vs nbre de fois où l'usage n'était pas adapté

Coûts : frais administratifs de mise en place

Mesures complémentaires : achat de véhicules plus petits

Mesure validée par la direction le : 19.12.2023

Délai de mise en place : 01.01.2025

Remarques : en lien avec la mesure : 6.3.3, Effort de communication à mettre en place ! Rappel constant.

6.3.5. Aménagement des abris pour vélos / (avec des stations de recharge) (3)

Objectif : encourager la mobilité douce (usage du vélo / vélo électrique)

Fonctionnement : mise à disposition d'emplacements de stationnement sécurisés avec possibilité de recharge.

Efficacité : le risque de vol perçu représente 7% des obstacles à l'utilisation du vélo. L'aménagement de ces abris permet d'y pallier. L'utilisation de vélos électriques est également facilitée.

Coûts : budget investissement

Mesures complémentaires : participation à l'achat d'un vélo électrique

Mesure validée par la direction le : 19.12.2023

Délai de mise en place : 30.06.2024

Remarques : Communication lors de l'exécution des travaux sur CanalSud

6.3.6. Guide de mobilité pour la Fondation (3)

Objectif : Communication des bonnes pratiques en matière de mobilité à l'intention des parties prenantes de la FHS afin d'encourager des comportements durables, privilégiant la mobilité douce et l'usage des TP.

Fonctionnement : sur la base du plan de mobilité, un guide de la mobilité est accessible.

Efficacité : garantit l'accès à l'information pour tout le monde

Coûts : faibles (quelques heures de mise en place)

Mesures complémentaires : covoiturage – aide au regroupement

Mesure validée par la direction le : 19.12.2023

Délai de mise en place : 01.01.2025

Remarques : Guide des bonnes pratiques en matière de mobilité.

À intégrer dans les pratiques sociales et ou le guide personnel.

Intégrer la possibilité de prendre un véhicule de la Fondation ou un taxi en cas d'urgence personnelle.

6.3.7. Gamification de la mobilité (3)

Objectif : motiver les changements de comportements & créer un engagement à long terme

Fonctionnement : mise en place d'un système de *gamification* de la mobilité, en impliquant les résidents / bénéficiaires dans la démarche afin d'obtenir un modèle compatible avec la culture de la FHS et les besoins spécifiques de toutes les parties prenantes. Le système pourra par exemple inclure un concours sur le nombre de km parcourus sur l'année en mobilité douce.

Efficacité : un changement d'habitudes de mobilité nécessite une part importante de motivation. Cette démarche participative permet d'augmenter l'implication et l'acceptabilité du plan de mobilité.

Coûts : heures de travail à investir (+ éventuel accompagnement).

Mesures complémentaires : Guide de la mobilité / Participation à l'initiative *bike to work*

Mesure validée par la direction le : 19.12.2023

Délai de mise en place : 01.01.2024

Remarques : exemple <https://www.biketowork.ch/fr/>, Favoriser la communication sur ce type d'événements

6.3.8. Favoriser l'achat de vélos privé (2)

Objectif : promouvoir la mobilité douce

Fonctionnement : la FHS favorise l'achat de vélos pour les collaborateurs ou bénéficiaires

Efficacité : selon sondage : ¼ des améliorations souhaitées concerne la demande d'aides financières, à l'achat d'un abonnement de transports publics ou d'un vélo électrique

Coûts : La FHS n'ayant pas de budget, va faire fonctionner son réseau pour négocier des rabais auprès de fournisseurs locaux

Mesures complémentaires : mise à disposition d'abris à vélo avec bornes de recharge

Mesure validée par la direction le : 19.12.2023

Mise en place de la mesure : 01.01.2024

Remarques : Comme nous n'avons pas de budget pour les mesures, nous proposons d'établir un partenariat avec les commerçants de la place, idem aux rabais flotte pour les véhicules.

6.3.9. Harmonisation/adaptation des horaires avec les TP (2)

Objectif : favoriser l'usage des transports publics tout en maintenant un bon fonctionnement opérationnel de la FHS.

Fonctionnement : offrir de la flexibilité sur les heures timbrées en fonction de l'heure d'arrivées des TP (exemples : si le bus arrive à 8h03 alors que je suis censé/e commencer à 8h, ne pas compter cela comme un retard.

Efficacité : pour 25% des personnes interrogées, les contraintes horaires sont un frein à l'utilisation des TP.

Coûts : -

Mesures complémentaires : communication des alternatives disponibles pour accéder au site en TP

Mesure validée par la direction le : 19.12.2023

Délai de mise en place : 01.05.2024

Remarques : Ouverture (environ 15 minutes max) au retard en entrée et au dépassement en sortie pour le SE en fonction des diverses situations et le MREQ reste maître de l'organisation dans son groupe. Les heures doivent être compensées à un autre moment.

6.4. Attribution des places de parc

En raison du nombre suffisant de places de parc, il n'est actuellement pas nécessaire de règlementer l'attribution des places de parc. Une réévaluation de la situation se fera lors du prochain renouvellement du plan de mobilité.