

Association St-Camille

Plan de mobilité

Auteur : Frédéric Gendre, Projets21

Destinataires :

Table des matières

1. Contexte.....	2
2. Méthodologie.....	3
3. Situation initiale.....	4
3.1. Situation géographique	4
3.2. Connectivité du site.....	4
3.3. Parkings et infrastructures 2-roues.....	10
3.4. Domicile des collaborateurs.trices.....	11
3.5. Répartition modale	13
3.6. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire	13
3.7. Autres éléments tirés du sondage	14
3.8. Mobilité professionnelle.....	17
4. Potentiels d'amélioration.....	18
4.1. Scénario 1 : mobilité douce	18
4.2. Scénario 2 : transports publics.....	19
4.3. Scénario 3 : covoiturage	20
5. Plan de mobilité.....	21
5.1. Sélection des mesures	21
5.2. Parking.....	21
5.3. Transports publics	22
5.4. Mobilité douce.....	23
5.5. Covoiturage.....	23
5.6. Mesures d'organisation et de communication	24
5.7. Mobilité professionnelle.....	25
5.8. Tableau récapitulatif des mesures	26
6. Conclusion.....	27

1. Contexte

L'Association St-Camille est active sur 2 sites, à Marly et à Villars-sur-Glâne. Fondée en 1961 à Marly, elle vient en aide prioritairement aux personnes adultes en situation de handicap physique et met à leur disposition des structures d'accueil et des possibilités de travail en atelier. Les deux sites, à la route de la Gérine 27 à Marly et à la route des Préalpes 18 à Villars-sur-Glâne, comprennent chacun des ateliers, un foyer et un espace de restauration. Le site de Villars exploite également un restaurant ouvert au Public, le Café des Préalpes. L'Association exploite encore un entrepôt/atelier au MIC, proche de son site de Marly.

Au 31 mars 2023, l'Association St-Camille employait 378 personnes, 204 à Marly (96 collaborateurs.trices accompagnés.es et 108 valides) et 174 à Villars-sur-Glâne (72/102).

Comme le stipule l'art. 49 § 1, 3 et 4 de la Loi sur la mobilité du canton de Fribourg ([LMob. RSF 780.1](#)) :

¹ *Toute entreprise et administration publique de plus de 50 employés (équivalents plein temps durant toute l'année) dispose d'un plan de mobilité afin de définir et optimiser les déplacements qu'elle provoque.*

³ *Pour les entreprises et administrations déjà implantées sur le territoire fribourgeois au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, le délai est de 2 ans dès l'entrée en vigueur de la loi.*

⁴ *Le plan de mobilité doit être déposé auprès de la commune. Cette dernière le publie.*

Le présent document a pour but de répondre à cette exigence.

2. Méthodologie

Le projet a été mené de manière collaborative entre Projets21 et un comité de pilotage représentant l'Association St-Camille, composé de MM. Claude Chassot, directeur, Luc Blanc, responsable des Ateliers, et Samuel Joye, responsable de l'Administration.

Le présent Plan de mobilité s'appuie sur un diagnostic de la situation initiale réalisé au printemps et au début de l'été 2023. Sur la base de ce diagnostic, un plan d'action a été mis en place.

Pour réaliser la partie diagnostic, nous nous sommes appuyés sur 3 éléments :

- Les données transmises par l'Association (nbre de collaborateurs.trices, nbre de places de parc, km de la flotte de véhicules, etc.) ;
- Une vision locale ;
- Un sondage proposé aux employés.es de l'Association (collaborateurs.trices et personnel d'encadrement). Celui-ci a obtenu 352 réponses, soit un taux de réponse de 93% qui peut être considéré comme excellent.

Pour créer le plan d'action, nous nous sommes basés sur les résultats du diagnostic initial et les potentiels d'amélioration qu'il laissait apparaître.

Tout au long du projet, nous avons voulu impliquer le personnel dans la création de ce Plan de mobilité. Le personnel a été consulté, informé et impliqué à plusieurs étapes :

- Lors du sondage mobilité ;
- De ce sondage, nous avons tiré un rapport individuel qui a été remis à chaque participant.e ;
- Nous avons conduit pour le personnel deux séances d'information et de présentation de la situation initiale. Une de ces séances a été enregistrée et mise à disposition en ligne ;
- Les personnes intéressées ont pu, de manière volontaire, prendre part à un atelier participatif d'émergence des mesures sur la base du rapport initial et des potentiels mis en lumière.

3. Situation initiale

3.1. Situation géographique

Les deux sites exploités par l'Association sont localisés dans des communes de la couronne de l'agglomération fribourgeoise.

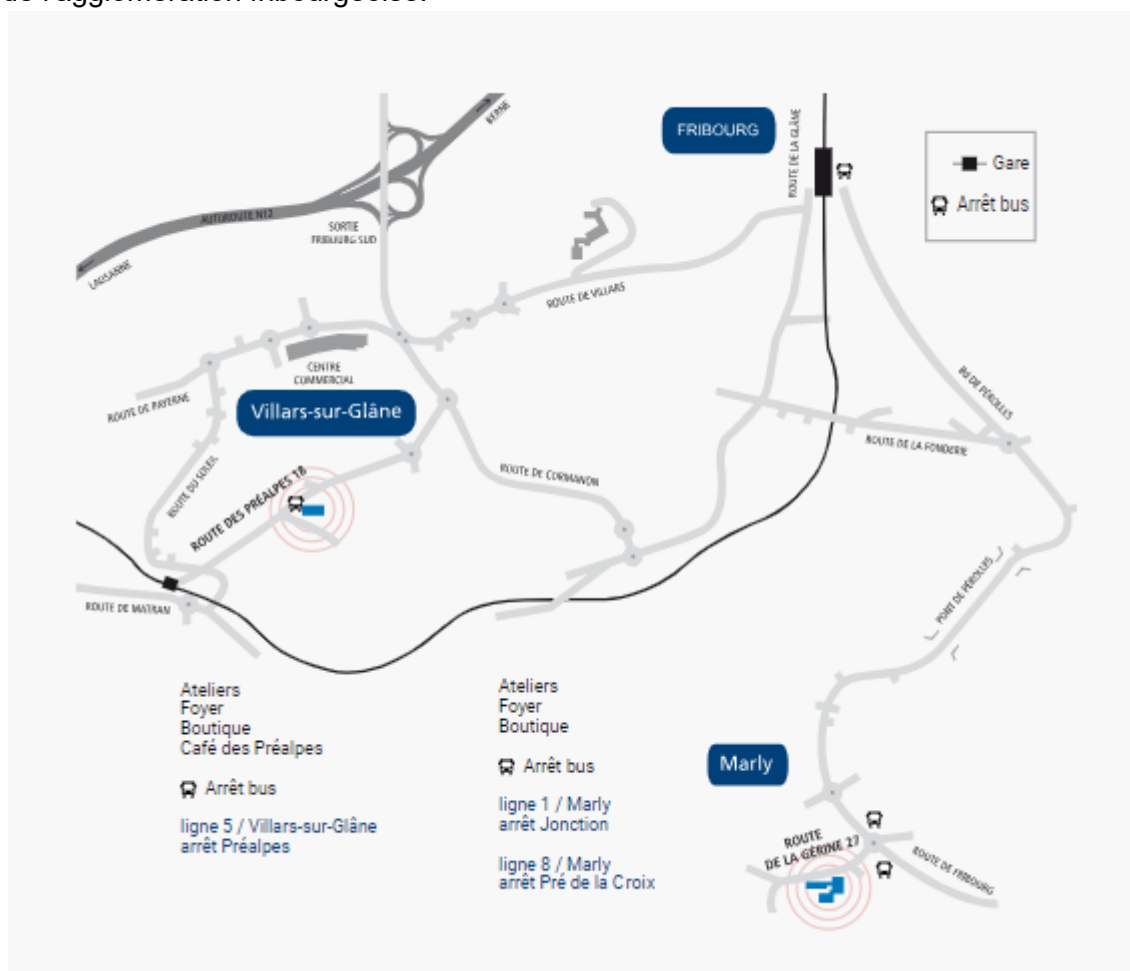


Image tirée de : <https://st-camille.ch/contact/>

Les deux sites sont à une distance de 3,5 km de la gare de Fribourg par la route. Cette situation dans l'agglomération fribourgeoise présente des avantages en termes de desserte et de bassin de recrutement, mais aussi des inconvénients en termes d'accessibilité des sites.

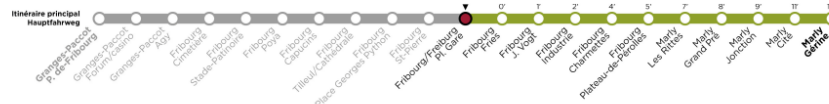
3.2. Connectivité du site

Voiture :

Le site de Villars est à proximité directe de la sortie 7 Fribourg-Sud sur l'A12. Le site de Marly est un peu plus excentré en termes de connexion autoroutière. Les deux emplacements sont en bordure d'axes très fréquentés et parfois difficilement atteignables aux heures de pointe.

Transports publics :

Le site de Marly est à moins de 100 m des arrêts Jonction sur la ligne 1 TPF de l'agglomération fribourgeoise et Pré-de-la-Croix sur la ligne 8. Ces 2 arrêts sont à dix minutes de trajet de la gare de Fribourg et sont desservis tôt le matin et tard le soir avec d'excellentes cadences tout au long de la journée et les week-ends.



Fribourg/Freiburg, Pl. Gare quai B

➔ Marly Gérine

Lu-Ve scolaire Mo-Fr Schulperiode	Lu-Ve vacances* Mo-Fr Ferien*	Sa sauf fêtes Sa ohne Feiertage	Di et fêtes So und Feiertage
04 49	04 49	04 51	04 54
05 15 31 41 47	05 15 31 41 47	05 20 34 49	05 20 52
06 00 09 11 19 26 34 41 49 56	06 09 11 24 26 34 41 49 56	06 04 14 29 44 59	06 22 49
07 04 11 19 26 34 41 49 56	07 04 11 19 26 34 41 49 56	07 14 29 44 59	07 04 14 29 44 59
08 04 11 19 26 34 41 49 56	08 04 11 19 26 36 46 56	08 14 29 39 44 59	08 14 29 44 59
09 04 11 19 26 34 41 49 56	09 06 16 26 36 46 56	09 09 14 29 39 49 59	09 14 29 44 59
10 04 11 19 26 34 41 49 56	10 06 16 26 36 46 56	10 09 19 29 39 49 59	10 14 29 44 59
11 04 11 19 26 34 41 49 56	11 06 16 26 34 41 49 56	11 09 19 29 39 49 59	11 14 29 44 59
12 04 11 19 26 34 41 49 56	12 04 11 19 26 34 41 49 56	12 09 19 29 39 49 59	12 14 29 44 59
13 04 11 19 26 34 41 49 56	13 04 11 19 26 36 46 56	13 09 19 29 39 49 59	13 14 29 44 59
14 04 11 19 26 34 41 49 56	14 06 16 26 36 46 56	14 09 19 29 39 49 59	14 14 29 44 59
15 04 11 19 26 34 41 49 56	15 06 16 26 34 41 49 56	15 09 19 29 39 49 59	15 14 29 44 59
16 04 11 19 26 34 41 49 56	16 04 11 19 26 34 41 49 56	16 09 19 29 39 49 59	16 14 29 44 59
17 04 11 19 26 34 41 49 56	17 04 11 19 26 34 41 49 56	17 09 19 29 39 49 59	17 14 29 44 59
18 04 11 19 26 34 41 49 56	18 04 11 19 26 36 46 56	18 09 19 29 39 49 59	18 14 29 44 59
19 04 11 16 26 36 46	19 06 16 26 36 46	19 09 19 29 39 49	19 14 29 44
20 01 13 28 43 58	20 01 13 28 43 58	20 01 13 28 43 58	20 01 13 28 43 58
21 13 28 43 58	21 13 28 43 58	21 13 28 43 58	21 13 28 43 58
22 13 28 43 58	22 13 28 43 58	22 13 28 43 58	22 13 28 43 58
23 13 28 43 57	23 13 28 43 57	23 13 28 45 58	23 13 28 45 58
00	00	00	00

Horaires TPF 2023-24. Données tirée de : <https://www.tpf.ch/fr/>



8

→ Marly, Piscine

Ligne / Linie 8 MIC - Givisiez - Corminboeuf

Au départ de / ab Fribourg/Freiburg, Pl. Gare

Lundi-Vendredi Montag-Freitag		Samedi Samstag		Di. et fêtes So. und Feiertage	
04	57	04	57	04	57
05	27 42 57	05	27 42 57	05	27 42 57
06	12 27 42 58	06	12 27 42 58	06	12 27 42 58
07	12 28 42 58	07	12 28 42 58	07	12 28 42 58
08	12 28 42 58	08	12 28 42 58	08	12 28 42 58
09	12 28 42 58	09	12 28 42 58	09	12 28 42 58
10	12 28 42 58	10	12 28 42 58	10	12 28 42 58
11	12 28 42 58	11	12 28 42 58	11	12 28 42 58
12	12 28 42 58	12	12 28 42 58	12	12 28 42 58
13	12 28 42 58	13	12 28 42 58	13	12 28 42 58
14	12 28 42 58	14	12 28 42 58	14	12 28 42 58
15	12 28 42 58	15	12 28 42 58	15	12 28 42 58
16	12 28 42 58	16	12 28 42 58	16	12 28 42 58
17	12 28 42 58	17	12 28 42 58	17	12 28 42 58
18	12 28 42 58	18	12 28 42 58	18	12 28 42 58
19	12 28 42 57	19	12 28 42 57	19	12 28 42 57
20	12 27 42 57	20	12 27 42 57	20	12 27 42 57
21	12 27 42 57	21	12 27 42 57	21	12 27 42 57
22	12 27 42 57	22	12 27 42 57	22	12 27 42 57
23	12 27 57	23	12 27 57	23	12 27 57



Horaires TPF 2023-24. Données tirée de : <https://www.tpf.ch/fr/>

L'arrêt Rte Préalpes est littéralement devant l'entrée du site de Villars-sur-Glâne. Il est desservi par la ligne 5 de l'agglomération fribourgeoise. A 11 minutes de la gare de Fribourg, les cadences sont là aussi excellentes en journée et permettent l'utilisation des transports publics y compris le matin, le soir et les week-ends.



Fribourg/Freiburg, Pl. Gare quai C



Lu-Ve scolaire Mo-Fr Schulperiode	Lu-Ve vacances* Mo-Fr Ferien*	Sa sauf fêtes Sa ohne Feiertage	Di et fêtes So und Feiertage
04	04	04	04
05 16 31 46	05 16 31 46	05 16 31 46	05 16 31 46
06 01 11 21 31 45 53	06 01 11 21 31 45 53	06 01 16 31 46	06 01 16 31 46
07 00 08 15 23 30 38 45 53	07 00 08 15 23 30 38 45 53	07 01 16 31 46	07 01 16 31 46
08 00 08 15 23 30 38 45 53	08 00 08 15 23 30 38 45 53	08 01 16 31 46	08 01 16 31 46
09 00 08 15 23 30 38 45 53	09 00 08 15 23 30 38 45 53	09 01 15 23 30 38 45 53	09 01 16 31 46
10 00 08 15 23 30 38 45 53	10 00 08 15 23 30 38 45 53	10 00 08 15 23 30 38 45 53	10 01 16 31 46
11 00 08 15 23 30 38 45 53	11 00 08 15 23 30 38 45 53	11 00 08 15 23 30 38 45 53	11 01 16 31 46
12 00 08 15 23 30 38 45 53	12 00 08 15 23 30 38 45 53	12 00 08 15 23 30 38 45 53	12 01 16 31 46
13 00 08 15 23 30 38 45 53	13 00 08 15 23 30 38 45 53	13 00 08 15 23 30 38 45 53	13 01 16 31 46
14 00 08 15 23 30 38 45 53	14 00 08 15 23 30 38 45 53	14 00 08 15 23 30 38 45 53	14 01 16 31 46
15 00 08 15 23 30 38 45 53	15 00 08 15 23 30 38 45 53	15 00 08 15 23 30 38 45 53	15 01 16 31 46
16 00 08 15 23 30 38 45 53	16 00 08 15 23 30 38 45 53	16 00 08 15 23 30 38 45 53	16 01 16 31 46
17 00 08 15 23 30 38 45 53	17 00 08 15 23 30 38 45 53	17 00 08 15 23 30 38 45 53	17 01 16 31 46
18 00 08 15 23 30 38 45 53	18 00 08 15 23 30 38 45 53	18 00 08 15 23 30 38 45 53	18 01 16 31 46
19 00 08 15 21 31 41 51	19 00 08 15 21 31 41 51	19 00 08 19 31 46	19 01 16 31 46
20 01 11 21 31 46	20 01 11 21 31 46	20 01 16 31 46	20 01 16 31 46
21 01 16 31 46	21 01 16 31 46	21 01 16 31 46	21 01 16 31 46
22 01 16 31 46	22 01 16 31 46	22 01 16 31 46	22 01 16 31 46
23 01 16 31 46	23 01 16 31 46	23 01 16 31 46	23 01 16 31 46
00 01	00 01	00 01	00 01

Horaires TPF 2023-24. Données tirée de : <https://www.tpf.ch/fr/>

Le site est aussi à proximité (600 m et 8 min à pied) de la gare CFF de Villars-sur-Glâne. Celle-ci est desservie par le réseau RER 2x par heure en semaine et 1x par heure le week-end en direction d'Ins/Neuchâtel ou de Romont.

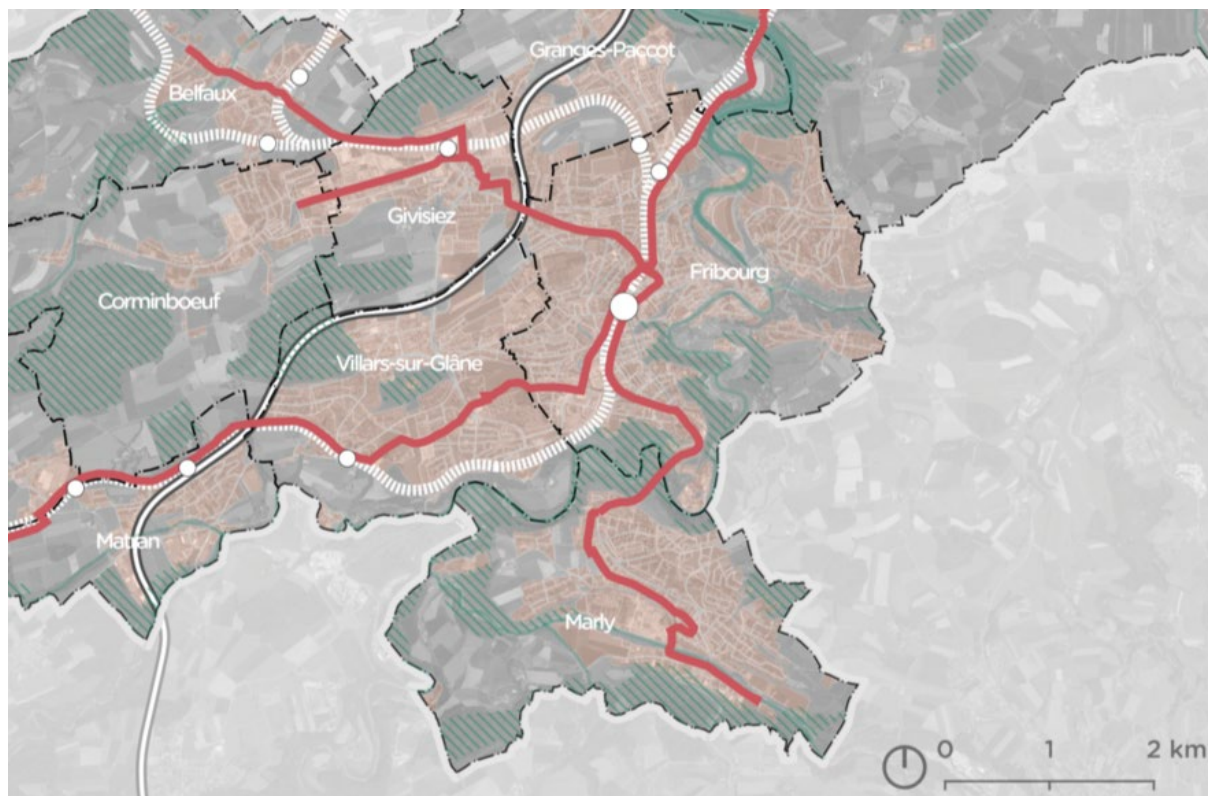
 Départ		Abfahrt - Partenza - Departure		↔ SBB CFF FFS	
Gare de Villars-sur-Glâne					
10 décembre 2023 - 14 décembre 2024					
5 00		13 00		20 00	
	Voie		Voie		Voie
ⓐ 5 47 S21 Ins via Fribourg/Freiburg – Murten/Morat	1	13 10 S21 Romont FR via Matran – Rosé	2	20 10 S21 Romont FR via Matran – Rosé	2
		ⓐ 13 17 S20 Neuchâtel via Fribourg/Freiburg – Murten/Morat	1	20 47 S21 Ins via Fribourg/Freiburg – Murten/Morat	1
		ⓐ 13 40 S20 Romont FR via Matran – Rosé	2		
		13 47 S20 Ins via Fribourg/Freiburg – Murten/Morat	1		
6 00		14 00		21 00	
	Voie		Voie		Voie
6 10 S21 Romont FR via Matran – Rosé	2	14 10 S21 Romont FR via Matran – Rosé	2	21 10 S21 Romont FR via Matran – Rosé	2
ⓐ 6 17 S20 Neuchâtel via Fribourg/Freiburg – Murten/Morat	1	ⓐ 14 17 S20 Neuchâtel via Fribourg/Freiburg – Murten/Morat	1	21 47 S21 Ins via Fribourg/Freiburg – Murten/Morat	1
ⓐ 6 40 S21 Romont FR via Matran – Rosé	2				
6 47 S21 Ins via Fribourg/Freiburg – Murten/Morat	1				
7 00		14 40		22 00	
	Voie		Voie		Voie
7 10 S21 Romont FR via Matran – Rosé	2	ⓐ 14 40 S20 Romont FR via Matran – Rosé	2	22 10 S21 Romont FR via Matran – Rosé	2
		14 47 S21 Ins via Fribourg/Freiburg – Murten/Morat	1	22 47 S21 Fribourg/Freiburg	1

Horaires CFF 2023-24.

Mobilité douce :

Les deux sites sont reliés à la gare de Fribourg par des pistes cyclables plus ou moins continues. Ces pistes ne sont cependant pas en site propre, sont parfois interrompues, et n'offrent pas pour l'heure un sentiment de sécurité complet aux personnes hésitantes.

Une fois achevé, le réseau de la TransAgglo, qui passera à proximité des 2 sites, devrait sensiblement améliorer la situation.



Le tracé de la future TransAgglo, en cours de réalisation. Image tirée de : <https://www.agglo-fr.ch/mobilite/transagglo-axe-de-mobilite-douce>

3.3. Parkings et infrastructures 2-roues

L'Association dispose d'un total de 129 places de parc voitures (63 à Marly, 66 à Villars), dont 7 destinées aux visiteurs (4/3), 14 pour ses propres véhicules (8/6) et 117 réservées au personnel (51/57). Deux de ces places sont équipées de bornes de recharge électrique. Les deux sont utilisées pour les deux fourgons à motorisation électrique de l'Association. Sur le site de Villars, 25 de ces places sont louées auprès de la commune de Villars-sur-Glâne sur le site du Centre sportif, à 5 min de marche. Les places sont louées au personnel d'encadrement au prix de CHF 20.-/mois.

Les 2 sites sont équipés pour recevoir des 2-roues. Ils disposent de casiers, de vestiaires et de possibilités de se doucher sur place. Les 2 sites proposent aussi des abris couverts pour vélos, celui de Villars est cependant assez réduit.



Le couvert à vélos du site de Marly.

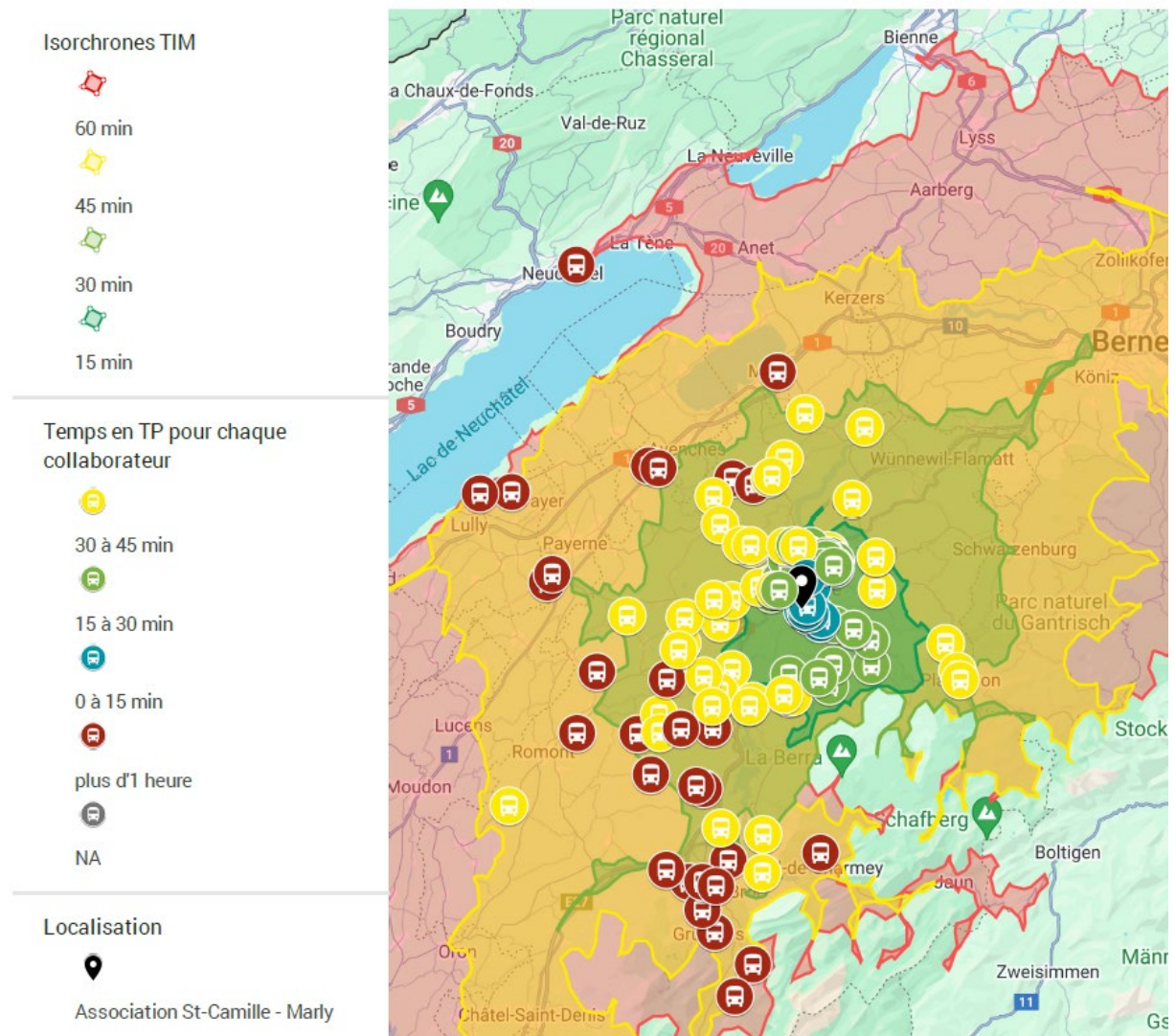


Le couvert à vélos du site de Villars. Photos F. Gendre

3.4. Domicile des collaborateurs.trices

Sur ces cartes de répartition géographique des collaborateurs.trices, on aperçoit une situation assez typique d'une organisation implantée dans une agglomération : un nombre important de personnes habitent l'agglomération et sont donc relativement proches de leur lieu de travail. Cependant, une part non négligeable du personnel vient aussi de plus loin.

Association St-Camille (Marly)



Répartition géographique des collaborateurs.trices. Chaque pastille représente le domicile d'une personne et sa couleur indique le temps que cette personne mettrait en transports publics pour se rendre sur son lieu de travail. En couleur de fond, l'isochrone de leur temps de déplacement en voiture individuelles. *Image tirée de : <https://www.mymaps.com> relatif au site de Marly*

St-Camille (Villars-sur-Glâne)

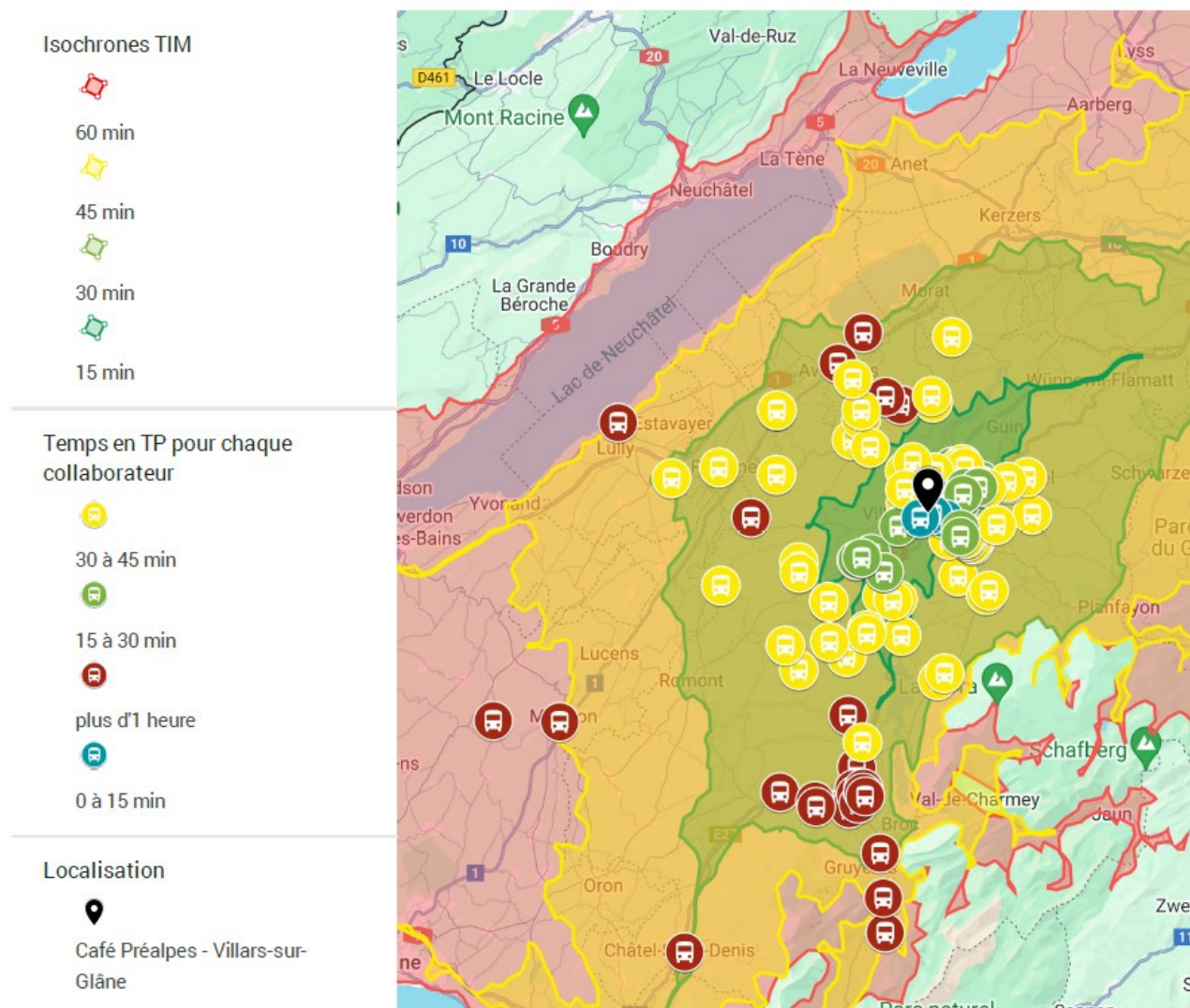


Image tirée de : <https://www.mymaps.com> relatif au site de Villars.

Les employés.es parcourent en moyenne un peu plus de 10 km pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail et mettent de 21 à 24 minutes pour ce trajet selon les sites : des chiffres en dessous de la moyenne suisse de 13,6 km et 29 minutes ([Relevé structurel - Pendularité - OFS](#)), reflète là aussi de la localisation des lieux de travail dans l'agglomération fribourgeoise.

Sites	Distance moyenne km	Distance médiane km	Temps de trajet moyen (selon infos sondage)
Marly	10,3 km	7 km	21 min
Villars	10,5 km	7 km	24 min

3.5. Répartition modale

Sur la base des réponses au sondage, nous pouvons définir la répartition modale de la mobilité pendulaire selon le tableau suivant :

	Au sein de l'Association	En Suisse*
Voiture, moto	51%	55%
Transports en commun	29%	27%
Mobilité douce	16%	18%
Transports internes	4%	0%

*Relevé structurel - Pendularité - OFS

A noter que l'entreprise organise des déplacements de leur domicile à leur lieu de travail et retour pour les collaborateurs.trices ne pouvant se déplacer de manière autonome (transports internes).

3.6. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire

Toujours sur la base des réponses au sondage, nous avons pu calculer le bilan CO2 de la mobilité pendulaire de l'Association St-Camille. Pour réaliser ce bilan, nous avons relevé les éléments suivants pour chaque personne:

l'**adresse de domicile**, le **mode de déplacement**, la **fréquence** à laquelle elle vient travailler, si elle rentre à **midi** (et, si elle fait du **covoiturage**, combien de fois par semaine).

Ceci nous a permis de calculer la **distance domicile-travail**, d'attribuer un **facteur d'émission** en fonction du mode de déplacement et de déterminer le **nombre de trajets** par semaine à multiplier par **44** semaines (basé sur la norme du Service des Contributions de l'Etat de Fribourg).

La formule pour calculer son empreinte individuelle annuelle (-> **rapports individuels**) est donc:

*Dist. domicile-travail * facteur émission * (nbre de jours de travail/semaine*2 + nbre de retours à midi/semaine*2 – Nbre de covoiturages/semaine) * 44.*

Le bilan CO2 est la somme de ces bilans individuels. Le tableau suivant récapitule le résultat global de ce **bilan CO2 de la mobilité pendulaire** en le classant en fonction des modes de transport annoncés et du facteur d'émission qui leur est attribué.

Au total, les 352 répondants au sondage parcourent chaque année **1'286'648 km** et émettent l'équivalent de **182'650 kg de CO2** pour leurs déplacements pendulaires.

	Libellé	g/CO2/km	Somme de Km/année	Somme de Emission Kg CO2	Nombre de collaborateur.trices
Mobilité douce	Marche	0	22'704	0	50
Mobilité douce	Vélo	0	7'216	0	5
Transports publics	Train	15	7'216	108	2
Transports publics	Bus	25	327'800	8'195	100
Transports internes	Véhicule interne	94	45'760	4'301	14
Voiture /Motocycle	Voiture électrique	90	15'928	1'434	4
Voiture /Motocycle	Scooter, moto	121	7'920	958	4
Voiture /Motocycle	Hybride Récupération d'énergie et recharge électrique	121	4'312	522	2
Voiture /Motocycle	Hybride Récupération d'énergie seule	129	61'292	7'907	10
Voiture /Motocycle	Voiture Diesel 3-5 l/100 km	141	42'152	5'943	10
Voiture /Motocycle	Voiture Diesel 5-8 l/100 km	225	87'736	19'741	18
Voiture /Motocycle	Voiture Diesel >8 l/100 km	282	29'480	8'313	4
Voiture /Motocycle	Voiture Essence 3-5 l/100 km	130	103'312	13'431	25
Voiture /Motocycle	Voiture Essence 5-8 l/100 km	208	443'300	92'206	87
Voiture /Motocycle	Voiture Essence >8 l/100 km	260	59'840	15'558	13
Voiture /Motocycle	Voiture générique	195	20'680	4'033	4
Total général			1'286'648	182'650	352

3.7. Autres éléments tirés du sondage

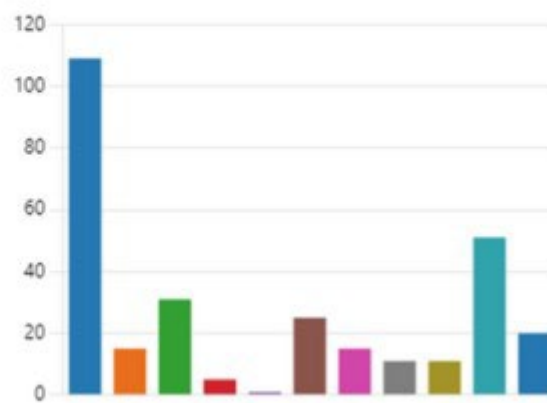
Quelques autres éléments intéressants sont à retirer des réponses que nous avons obtenues au sondage.

- **Utilisation de la voiture**

19. Pour quelle raison principale utilisez-vous votre voiture pour venir au travail? (Maximum 2 réponses)

[Plus de détails](#)

● Je gagne du temps	109
● Déplacements professionnels	15
● Déplacements privés (sports, etc.)	31
● Je rentre chez moi à midi	5
● J'ai toujours du matériel encom...	1
● Je dois déposer mes enfants / m...	25
● Il n'y a pas de transports publics...	15
● La voiture est plus confortable	11
● Je ne veux pas utiliser d'autres ...	11
● horaires de travail pas compatib...	51
● Autre	20






- **Horaires de travail**

7. Quels sont vos horaires de travail?

[Plus de détails](#)

 Aperçus

 Réguliers, de jour	265
 Réguliers, de nuit	19
 Irréguliers	68



25% du personnel travaille de nuit ou avec des horaires irréguliers, une population dont on sait qu'elle est plus difficile à toucher pour des mesures liées au changement de mobilité.

- **Repas de midi**

10. Rentrez-vous à la maison à midi ?

[Plus de détails](#)

 Aperçus

 Oui	42
 Non	310



L'Association St-Camille dispose de cuisines sur ses deux sites et propose à son personnel des repas subventionnés au tarif de CHF 10.-. Le temps de pause relativement court à midi (30 à 45 min) est également un argument incitant à prendre son repas sur place. Une politique dont on peut apprécier le succès puisqu'une part importante des gens reste manger sur place le midi.

- **Télétravail**

8. Faites-vous du télétravail?

[Plus de détails](#)

 Oui	6
 Non	346






En raison des activités de l'Association, le télétravail offre peu de potentiel (travail en atelier, accompagnement et encadrement des personnes).

- **Covoiturage**

22. Faites-vous du covoiturage?

[Plus de détails](#)

 Aperçus

 Oui	16
 Non (ou moins de 20 fois par an...	336



Peu représenté, le covoiturage est cependant une réalité déjà existante au sein de l'Association.

3.8. Mobilité professionnelle

L'Association St-Camille exploite une flotte de 19 véhicules, composée pour l'essentiel d'utilitaires moyens ou légers. Elle s'en sert essentiellement pour assurer du transport de personnes et des livraisons. D'autres activités comprennent la mobilité intersites et des déplacements pour le marketing. A noter que l'Association a récemment inclus dans sa flotte un véhicule pour le transport de personnes 100% électrique. En 2023, un fourgon de livraison électrique a aussi été acquis.

En 2022, l'ensemble des véhicules de la flotte ont parcouru 190'596 km (*chiffre 2023 : 191'839 km*).

Si un collaborateur utilise son véhicule privé pour une mission professionnelle, l'Association l'indemnise. En 2022, 8102 km ont été indemnisés.

En 2022, l'Association a ainsi émis pour sa mobilité professionnelle l'équivalent de **52'537 kg de CO2**.

L'Association envisage l'acquisition d'un poids lourd pour plus d'efficience, des réflexions sont encore en cours à ce sujet.

	Facteur d'émissions (kg CO2/km)	Nbre km	Emissions (kg CO2)
Véhicules électriques	0,090	4312	388,1
Diesel 5-8l/100km	0,225	31'946	7187,8
Diesel > 8l/100km	0,282	152'417	42'981,6
Essence 5-8l/100km	0,195	1921	399,6
Km véhicules privés indemnisés	0,195	8102	1579,9
Total		198'698	52'537

Voir le tableau complet de la flotte de véhicules : *Mobilité professionnelle, fichier de calcul excel*:

[Bilan CO2 mobilité professionnelle St-Camille](#)

4. Potentiels d'amélioration

Sur la base des résultats du sondage et de l'exploitation des données de géolocalisation, nous avons pu déterminer des potentiels d'amélioration en fonction de trois scénarios préconstruits : quel serait l'effet si tous les gens qui habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail et se déplacent en voiture décidaient de venir à vélo ? Et si tous les gens qui viennent en voiture et qui perdraient moins de trente minutes par jour en utilisant les transports publics à la place le faisaient ? Et si le covoiturage devenait la norme ? (Merci de vous référer au document annexé [Potentiels St-Camille](#) pour plus de détails sur ces calculs).

Nous avons ensuite pu corréliser ces scénarios aux conditions souhaitables au changement que les gens ont pu exprimer à travers le sondage.

Dans l'estimation que l'on peut faire de l'exploitation de ces potentiels, il est important de toujours garder à l'esprit les spécificités propres à l'Association St-Camille : sa situation géographique, la part importante de ses collaborateurs.trices en situation de handicap, sa situation initiale en termes de mobilité.

4.1. Scénario 1 : mobilité douce

Voiture et jusqu'à 10 km	
Total KM	198 088
Facteur émission (voiture 219g/CO2 voiture -7g/CO2 vélo)	212
Impact CO2 (en tonne) (en cas de passage de la voiture aux TP)	42
Nombre actuel	87 collaborateurs concernés

Si les 87 collaborateurs.trices qui habitent à moins de 10 km et se déplacent en voiture venaient tous par des moyens de mobilité douce à la place, le potentiel d'économie serait de **42 tonnes de CO2**.

26. Quelles conditions pourraient vous inciter à venir travailler à vélo?

Si vous venez déjà à vélo, quelles incitations seraient les plus intéressantes pour vous?

[Plus de détails](#)

- Subvention de l'employeur pour... 54
- Présence de pistes cyclables da... 39
- Solution pas envisageable dans ... 257
- Autre 39



4.2. Scénario 2 : transports publics

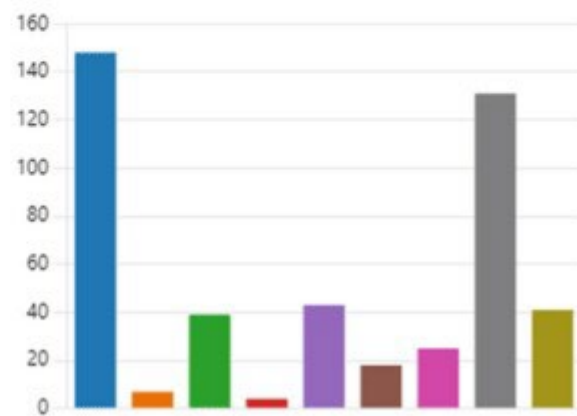
moins de 15 minutes de différence (voiture - TP)		
Total KM		110 440
Facteur émission (voiture 178g voiture -25g transports publics)		153
Impact CO2 (en tonne) (en cas de passage de la voiture aux TP)		16,89732
Nombre actuel	47 collaborateurs concernés	

Si les 47 personnes qui viennent en voiture alors qu'elles perdraient moins de trente minutes par jour en venant en transports publics à la place le faisaient, le potentiel d'économie serait de **17 tonnes de CO2**. Si ce potentiel semble relativement faible, il est important de noter que les transports publics sont déjà largement utilisés par le personnel de l'Association St-Camille.

24. Quelles conditions pourraient vous inciter à plus utiliser les transports publics? Si vous les utilisez déjà, quelles améliorations pourraient être apportées?

[Plus de détails](#)

● Abonnement subventionné	148
● Arrêt proche de mon entreprise	7
● Fréquence plus élevée domicile	39
● Fréquence plus élevée entreprise	4
● Horaires adaptés à celui des TP	43
● Utilisation occasionnelle voiture	18
● Possibilité de retour d'urgence	25
● Solution pas envisageable dans ...	131
● Autre	41



On le voit, l'abonnement subventionné est largement plébiscité. D'autres mesures sont cependant citées aussi et méritent d'être gardées à l'esprit : flexibilité des horaires de travail et de la possibilité d'utiliser occasionnellement la voiture, solution de retour en cas d'urgence, etc.

4.3. Scénario 3 : covoiturage

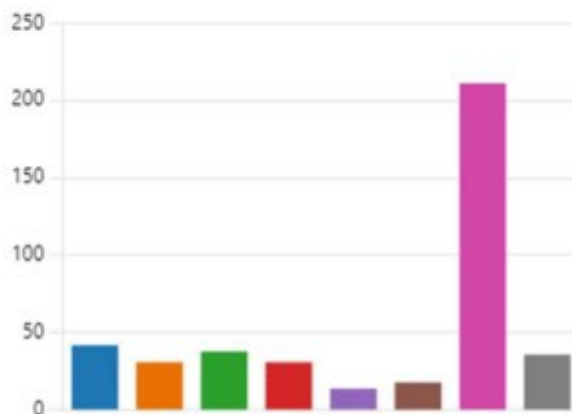
Covoiturage		
Total KM	767 888	
Facteur émission (voiture 220g/CO2 voiture divisé par 2)	110	220,918
Impact CO2 (en tonne) (en cas de passage de la voiture aux TP)	84	Potential en TCo2
Nombre actuel	181 collaborateurs concernés	

Si chaque voiture était occupée par deux personnes à la place d'une, on peut estimer que le bilan CO2 des personnes se déplaçant en voiture serait divisé par deux. Dans ce cas de figure l'économie potentielle serait de **84 tonnes de CO2**.

25. Quelles conditions pourraient vous inciter à faire du covoiturage?

Si vous le pratiquez déjà, quelles améliorations seraient les plus utiles?

[Plus de détails](#)



Le covoiturage est une solution encore peu admise culturellement, en témoigne le nombre de personnes le mentionnant comme « pas envisageable ». Mais un système performant de mise en relation des personnes et de calcul des coûts, une solution de retour en cas d'urgence et une meilleure connaissance des collègues potentiels covoitureurs sont des pistes qui permettent d'envisager de faire évoluer cette situation.

5. Plan de mobilité

5.1. Sélection des mesures

La sélection des mesures présentées dans ce chapitre a eu lieu lors de trois événements. Sur la base des potentiels exprimés au chapitre 4, nous avons conduit deux ateliers, un avec le comité de pilotage et un avec une délégation du personnel (démarche participative). Ces ateliers ont permis de faire émerger les grands traits du plan d'action présenté ci-dessous. Sur cette base, Projets21 a présenté une première sélection de mesures. Celles-ci ont été discutées, affinées, amendées, validées ou refusées lors d'une séance de travail avec le comité de pilotage du projet pour aboutir au plan d'action suivant.

Pour sélectionner ces mesures, il a aussi fallu tenir compte des possibilités de financement limitées de l'Association. Aucun subventionnement des autorités de tutelle (Service de la prévoyance sociale, SPS) n'est prévu en 2024 pour répondre à l'obligation cantonale d'établissement d'un plan de mobilité. L'ambition du plan d'action doit bien évidemment tenir compte de cette réalité.

Conformément à l'exigence légale, ce plan de mobilité est proposé pour un cycle de cinq ans et ses objectifs seront jugés sur cette durée. En fonction des changements dans cette période et des retours d'expérience, toutes les mesures seront bien sûr susceptibles d'être modifiées.

5.2. Parking

Tarification des places de parc (PA1) : Pour le personnel valide, le coût mensuel de la place de parc passe de CHF 20.- par mois à CHF 35.- par mois, selon la pratique recommandée par le SPS, respectivement à CHF 50.- par mois pour les personnes domiciliées dans la zone 10 du Plan de zones Frimobil.

Le revenu tiré de cette augmentation est utilisé dans le financement des mesures d'incitation au changement du présent plan de mobilité

- **Mesure :** Pour le personnel valide, le coût mensuel de la place de parc passe de **CHF 20.- à CHF 35.-/50.- par mois.**
- **Estimation du revenu :** L'Association St-Camille loue 80 places de parc à son personnel valide. Le revenu sera donc de :
 $80 \text{ places} * \text{CHF } 15.-/\text{mois}/\text{place} * 12 \text{ mois} = \text{CHF } 14'400.- + \text{CHF } 600.- (\text{zone } 10)$
= CHF 15'000.-.

Communication aux visiteurs (PA2) : Sur son site internet et dans ses communications sous toutes leurs formes (brochures, etc.), l'Association met en évidence son excellente desserte par les transports publics et encourage les visiteurs à les utiliser pour se rendre sur le site.

5.3. Transports publics

Subventionnement des abonnements (TP1) : Le JobAbo permet de subventionner les abonnements de transports publics annuels. L'institution signe un contrat avec Frimobil et s'engage à commander au minimum 10 abonnements annuels et à subventionner au minimum 10% du coût de ces abonnements. Frimobil subventionnera 10% supplémentaires, ce qui permet de proposer l'abonnement de transports publics à 80% de son coût ordinaire. Sur le même principe, le FlexiAbo offre 100 jours d'abonnement à sélectionner librement durant l'année.

Tarif standard Frimobil

Abonnement annuel Frimobil (12 mois au prix de 9) et FlexiAbo								
en CHF		1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones +
Annuel	Adulte 2 ^e classe	639.-	729.-	1'062.-	1'404.-	1'755.-	2'088.-	2'430.-
	Adulte 1 ^{ère} classe	1'062.-	1'206.-	1'755.-	2'322.-	2'898.-	3'447.-	4'014.-
	Jeune 2 ^e classe	486.-	549.-	801.-	1'053.-	1'323.-	1'566.-	1'827.-
FlexiAbo	Adulte 2 ^e classe	328.-	374.-	545.-	720.-	900.-	1'071.-	1'247.-
	Adulte 1 ^{ère} classe	545.-	619.-	900.-	1'191.-	1'487.-	1'768.-	2'059.-
	Jeune 2 ^e classe	250.-	282.-	411.-	540.-	679.-	804.-	937.-

Sous réserve de modifications tarifaires.

Coûts pour l'entreprise

Participation minimale de l'entreprise								
en CHF		1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones +
Annuel	Adulte 2 ^e classe	64.-	73.-	106.-	140.-	176.-	209.-	243.-
	Adulte 1 ^{ère} classe	106.-	121.-	176.-	232.-	290.-	345.-	401.-
	Jeune 2 ^e classe	49.-	55.-	80.-	105.-	132.-	157.-	183.-
FlexiAbo	Adulte 2 ^e classe	33.-	37.-	54.-	72.-	90.-	107.-	125.-
	Adulte 1 ^{ère} classe	54.-	62.-	90.-	119.-	149.-	177.-	206.-
	Jeune 2 ^e classe	25.-	28.-	41.-	54.-	68.-	81.-	94.-

Participation minimale de l'entreprise (minimum 10%) par JobAbo.

Tarif pour le collaborateur

Abonnement annuel Frimobil et FlexiAbo - JobAbo								
en CHF		1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones +
Annuel	Adulte 2 ^e classe	512.-	584.-	850.-	1'124.-	1'404.-	1'671.-	1'944.-
	Adulte 1 ^{ère} classe	850.-	965.-	1'404.-	1'858.-	2'319.-	2'758.-	3'212.-
	Jeune 2 ^e classe	389.-	440.-	641.-	843.-	1'059.-	1'253.-	1'462.-
FlexiAbo	Adulte 2 ^e classe	262.-	299.-	436.-	576.-	720.-	856.-	997.-
	Adulte 1 ^{ère} classe	436.-	495.-	720.-	952.-	1'189.-	1'414.-	1'647.-
	Jeune 2 ^e classe	200.-	225.-	328.-	432.-	543.-	642.-	749.-

Dans ce cas de figure, rabais de 20% accordé au collaborateur.

Tableau tiré de <https://frimobil.ch/abonnements/abonnement-jobabo>

- **Mesure** : L'Association St-Camille subventionne les abonnements de transports publics de ses employés.es par le biais du JobAbo de FriMobil à hauteur de **15%**, auxquels s'ajoutent les 10% de Frimobil (ce qui permet de proposer les abonnements à 75% de leur coût ordinaire). Elle subventionnera par le même biais le FlexiAbo pour celles et ceux qui préfèrent cette formule.
- **Objectif** : Séduire 10-20% (env. 20-40% des valides) des personnes se déplaçant à ce jour en TIM et qui perdraient moins de 30 minutes par jour si elles se déplaçaient en transports publics (5-10 personnes, potentiel d'économie CO2: 2-4 t).
- **Indicateur** : Répartition modale des pendulaires.
- **Estimation du coût** : Actuellement, 102 personnes se déplacent en transports publics. Elles sont situées en moyenne à 8 km de route de leur lieu de travail. En incluant la possibilité future du Flexi-Abo, on peut estimer que l'abonnement moyen à subventionner ne dépasserait pas les 2 zones. Avec 10 collaborateurs supplémentaires convaincus, il s'agirait donc de subventionner 112 abonnements annuels 2 zones pour un coût (participation de 15% de l'entreprise) de **CHF 12'264.-**. (112 * CHF 109.50).

5.4. Mobilité douce

L'Association St-Camille encourage la mobilité douce à travers une subvention unique à l'achat d'un vélo électrique.

Subvention vélo électrique (MD1) : l'Association soutient l'achat d'un vélo électrique par une subvention unique de CHF 300.- sur présentation de la facture d'achat. Cette subvention ne peut être demandée qu'une fois et ne sera accordée qu'en échange d'un engagement à utiliser régulièrement ce moyen de transport pour ses déplacements pendulaires. Elle peut évidemment être combinée à une subvention externe (p. ex. Ville de Fribourg, 20% du montant de l'achat < CHF 300.-, [Programme de soutien en faveur de la transition énergétique | Ville de Fribourg \(ville-fribourg.ch\)](#)).

- **Objectif** : convaincre 10% des personnes habitant à moins de 10 km de leur lieu de travail et se déplaçant actuellement en voiture individuelle de privilégier la mobilité douce (éventuellement en lien avec les transports publics) à la place ; soit 9 collaborateurs.trices pour une économie potentielle de 4,2 tonnes de CO2 par année.
- **Indicateur** : Répartition modale des pendulaires.
- **Estimation de coûts** : 3 subventions pour l'achat de vélos électriques par année totaliseraient **CHF 900.-**.

5.5. Covoiturage

Le covoiturage est bien évidemment une option ouverte à toutes et tous. Mais il est une possibilité plus particulièrement intéressante pour les personnes les plus éloignées, pour qui la mobilité douce n'est pas une option et qui perdraient trop de temps en utilisant les transports publics. Il est à noter cependant que c'est une solution encore peu implantée culturellement. Pour augmenter son taux d'adoption, nous proposons la mesure suivante :

Création d'une plateforme covoiturage dédiée à l'Association (CV1) : Le 1^{er} frein exprimé par les personnes en ce qui concerne le covoiturage est de ne pas connaître les personnes avec lesquelles elles seront amenées à partager un trajet. Une plateforme dédiée à l'Association permet de choisir de ne covoiturer qu'avec des personnes avec lesquelles on a déjà un lien ou au contraire de garder toutes les options ouvertes. Un calculateur permet par ailleurs une répartition des coûts entre les personnes.

- **Objectif :** Convaincre 5-10% des utilisateurs TIM (soit 10-20 personnes) à opter pour le covoiturage (potentiel d'économie CO2: 4-8 t).
- **Indicateur :** Nbre de trajets en covoiturage.
- **Estimation des coûts :** Mise en place de la plateforme covoiturage : CHF 1'000.-. Maintenance/exploitation annuelle de la plateforme : **CHF 500.-/an.**

5.6. Mesures d'organisation et de communication

Nomination d'une personne référente mobilité pour l'ensemble de l'Association (OC1) : La communication autour de la mobilité est un élément-clé de l'acceptation des mesures. Une personne référente assurera un point de contact pour répondre aux questions du personnel aussi bien qu'une communication régulière autour de ces thématiques.

Création d'un plan de communication/événementiel autour de la thématique de la mobilité (OC2) : Ce plan pourra utiliser les ressources actuelles de communication de l'association (év. Intranet, newsletter, communication aux panneaux d'affichage, écrans, ...) pour mettre en lumière des exemples de bonnes pratiques, communiquer activement autour des mesures, etc. Les événements pourront comprendre aussi bien des moments de réseautage (speed-dating covoiturage p. ex.), des défis sportifs (Bike to work, Challenge 10'000 pas par jours, ...) que des initiations ou des ateliers (p. ex. réparation vélo, initiation Nordic Walking, etc.)

- **Estimation du coût :** fonction d'un éventuel pourcentage attribué à la personne référente et de l'ambition du plan de communication/événementiel. Hypothèse d'attribution à la politique mobilité -> coût de **CHF 3'000.-/an.**

Garantie de retour en cas d'urgence (OC3) : L'Association St-Camille s'engage à proposer une solution de retour en cas d'urgence pour les personnes renonçant à l'utilisation de leur véhicule individuel.

Adaptation des horaires (OC4) : Sur demande expresse d'un.e collaborateur.trice adressée à ses responsables et en échange de l'engagement à privilégier une forme de mobilité moins impactante mais plus contraignante du point de vue des horaires, l'Association s'engage à étudier des solutions d'aménagement des horaires de travail là où elles sont imaginables et applicables.

5.7. Mobilité professionnelle

Remplacement à mesure des vieux véhicules thermiques par des véhicules électriques (MP1) : L'Association a déjà remplacé deux véhicules de sa flotte par des véhicules similaires électriques.

- **Mesure :** L'Association St-Camille s'engage, lors des futurs remplacements de véhicules de sa flotte, à toujours étudier si possible au moins une solution électrique et à la prioriser si elle est envisageable/concurrentielle.
- **Objectif:** réduire à moyen terme le bilan CO2 de la mobilité professionnelle de 15% (soit 7,5 tonnes éq. CO2).
- **Indicateur :** bilan CO2 de la mobilité professionnelle.
- **Estimation du coût :** intégré aux budgets ordinaires.

Mise à disposition de vélos électriques pour la mobilité professionnelle (MP2) : Pour permettre aux personnes utilisant leur véhicule privé dans le cadre professionnel de découpler ces 2 formes de mobilité, l'Association St-Camille met à disposition de ses collaborateurs.trices 2 vélos électriques (1 sur chaque site).

- **Estimation du coût :** sur la base d'un coût d'achat de CHF 4'500.- pour un vélo électrique et de frais d'entretien/de recharge de CHF 200/an, on arrive à un coût de CHF 1'100.-/année/vélo sur un cycle de 5 ans, soit un total de **CHF 2'200.-/année.**

5.8. Tableau récapitulatif des mesures

Type de mesure	REF	Mesure	Estimation coût/revenu	Détail du calcul	Objectif
Parking	PA1	Tarification des places de parc	CHF 15'000.-/an	80 places* CHF 15.-/mois/place*12 + CHF 600.- (malus zone 10)	
	PA2	Communication aux visiteurs	-	-	
Transports publics	TP1	Subventionnement des abonnements (15%)	CHF 12'264.-/an	112 abos 2 zones*CHF 109.50	5 à 10 personnes 2-4 t éq. CO2
Mobilité douce	MD1	Subvention vélo électrique	CHF 900.-/an	3 subventions*Fr. 300.-	9 personnes, 4 t éq. CO2
Covoiturage	CV1	Création d'une plateforme dédiée	Lancement CHF 1'000.- puis CHF 500.-/an		10 à 20 personnes 4-8 t éq. CO2
Organisation et communication	OC1	Nomination d'un.e référent.e mobilité	CHF 3'000.-/an		
	OC2	Plan de communication et animation d'événements	En fonction des ambitions		
	OC3	Garantie de retour en cas d'urgence	-	-	
	OC4	Adaptation des horaires	-	-	
Mobilité professionnelle	MP1	Remplacement à mesure des anciens véhicules thermiques par des véhicules électriques	Intégré aux budgets ordinaires		7,5 t éq. CO2
	MP2	Mise à disposition de vélos électriques	CHF 2'200.-/an	Achat d'un vélo CHF 4'500.-/5ans + entretien/recharge CHF 200.-/an, Soit CHF 1'100.-/an/vélo.	
Total			CHF 3'864.-/an		30 personnes 20 t éq. CO2

6. Conclusion

La situation de l'Association St-Camille en faisait un cas intéressant pour la création d'un plan de mobilité. D'une part sa localisation dans l'agglomération fribourgeoise présentait l'avantage d'excellentes connexions aux réseaux de transports publics mais la confrontait aussi aux surcharges de trafic récurrentes sur ses axes de circulation. D'autre part trois éléments concouraient à limiter les ambitions potentielles de ce plan :

- La situation de départ plutôt bonne en termes de mobilité (répartition modale concurrentielle au niveau suisse, repas de midi largement pris sur place) ;
- La typologie de l'activité (peu de possibilités de télétravail, horaires irréguliers et de nuit pour une part des employés.es) et du personnel (potentiels de changement différents entre valides et collaborateurs.trices en situation de handicap) ;
- Des possibilités de financement limitées.

Dans ces conditions, il est légitime de considérer les objectifs du plan de mobilité de l'Association St-Camille décrits ci-dessus comme adaptés aux possibilités de l'Association et répondant à la fois aux normes et aux ambitions de la nouvelle Loi sur la mobilité du canton de Fribourg.