



PLAN DE MOBILITÉ



Le bâtiment de la route des Daillettes 1. Source : www.cisf.ch

Centre d'Intégration Socioprofessionnelle Fribourg - CIS

Plan de mobilité

Auteur : Frédéric Gendre, Projets21

Table des matières

1. Contexte	3
2. Méthodologie	4
3. Situation initiale	6
3.1. Situation géographique	6
3.2. Connectivité du site	6
3.3. Parkings et infrastructures 2-roues	13
3.4. Domicile des collaborateurs.trices	15
3.5. Répartition modale	17
3.6. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire	17
3.7. Autres éléments tirés du sondage	19
3.8. Mobilité professionnelle	22
4. Potentiels d'amélioration	23
4.1. Scénario 1 : mobilité douce	23
4.2. Scénario 2 : transports publics	24
4.3. Scénario 3 : covoiturage	25
5. Plan d'action - Sélection de mesures	27
5.1. Parking	27
5.2. Transports publics	27
5.3. Covoiturage	30
5.4. Mobilité douce	31
5.5. Télétravail	31
5.6. Mesures de flexibilité	32
5.7. Référent mobilité et communication	32
5.8. Découplage mobilités professionnelle et pendulaire	32
5.9. Tableau récapitulatif des mesures	33
6. Conclusion	34

1. Contexte

Le **Centre d'intégration socioprofessionnelle (CIS)** est une fondation créée en 1962 et établie à Fribourg. Le CIS se décrit comme une **entreprise sociale**. Son but est de **contribuer à l'intégration professionnelle et au bien-être de personnes en situation de handicap** grâce à un accompagnement et un environnement adapté ainsi qu'au **retour vers le 1er marché de l'emploi de personnes en difficulté d'insertion**.

Le CIS est aujourd'hui établi sur 3 sites à **Fribourg** (les 2 sites sont pratiquement adjacents) et à **Villars-sur-Glâne**. Il exploite encore un atelier décentralisé auprès de Groupe E Matran. Les sites de Fribourg, à la route des Daillettes 1 et à la route du Cousimbert 2, comprennent des ateliers et le restaurant Le Voisin. Le site de Villars est le Domaine de Notre-Dame de la Route, au chemin des Eaux-Vives 17, qui comprend un ensemble hôtelier et un vaste jardin (potager, verger, petits animaux).

Le CIS emploie 240 collaborateurs (dont 135 bénéficiaires) pour un total de 161 EPT et encadre une septantaine de stagiaires, soit au total 310 personnes, dont environ 40 sur le site de Villars-sur-Glâne et une dizaine dans son atelier décentralisé à Matran.

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 le CIS, représenté par M. Baptiste Mettraux, responsable bâtiments & infrastructures techniques pour le CIS, avec la participation de Mme Elisabeth Mauron-Hemmer, directrice, et du comité de direction.

Le présent Plan de mobilité s'appuie sur un diagnostic de la situation initiale réalisé à l'automne 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 la fondation (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'institution (collaborateurs.trices, personnel d'encadrement et stagiaires) entre le lundi 2 octobre et le mardi 17 octobre 2023. Celui-ci a obtenu 246 réponses, soit un taux de réponse de 79% qui peut être considéré comme parfaitement représentatif.

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 (voir image ci-après) ;
- Nous avons conduit pour le personnel une séance d'information et de présentation de la situation initiale ;
- Un groupe d'une dizaine de volontaires a pu prendre part à deux ateliers participatifs d'émergence des mesures sur la base du rapport initial et des potentiels mis en lumière.



Site principal Fribourg, route des Daillettes 1

Adresse

Conditionnement

Rapport de mobilité individuel

Merci d'avoir participé à notre sondage mobilité. Dans ce rapport vous trouvez le calcul des émissions CO2 liées à votre mobilité professionnelle ainsi que des infos comparatives sur les différents moyens de transport

L'impact CO2 de vos déplacements - résumé

La base de calcul de vos émissions de CO2 pour parcourir le trajet (simple course) entre votre domicile et votre lieu de travail principal est de (**4,6** Km). Votre distance parcourue en 1 année est de **1 225**
En multipliant votre distance annuelle par le facteur d'émission propre à vos moyens de déplacement (**79,9** g/CO2) on obtient l'impact de CO2 de vos déplacements pendulaires (maison-travail) **49** kg.

Détail du calcul Nombre de km: domicile - travail **4,6** Facteur d'émission CO2 retenu (g/CO2/km) **79,9**

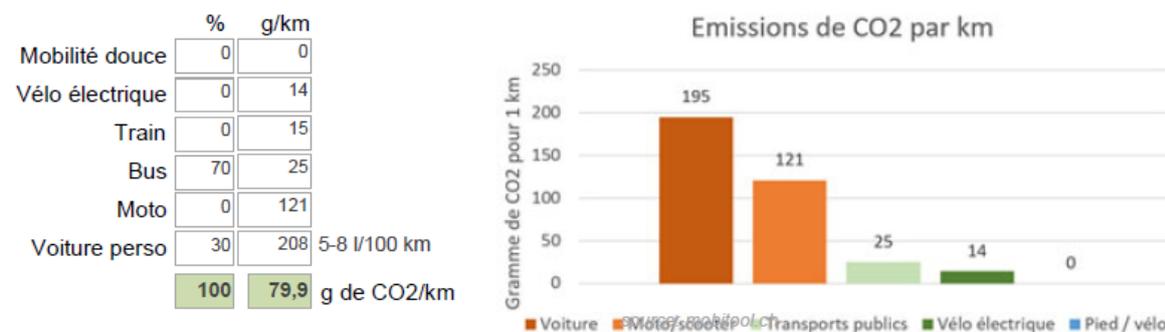
	Nbre	km/année	kg CO2 annuel
Jour de travail	3 +	1 225	98
Repas de midi à domicile	0 +	0	0
		1 225	49 kg CO2
Jour en télétravail	0 -	0	0
Co-voiturage*	3 -	1 225	49

* Co-voiturage:
50% de réduction des émissions CO2
pas d'impact sur le total des km

3 chiffres clés (moyenne CH) en lien avec la mobilité pendulaire (domicile-travail) + les émissions de CO2

Temps de trajet moyen **16 min** Distance moyenne **12.4 k** Emissions CO2 / habitant **11.6 tonnes** (dont **5 sur sol CH**)

Ce tableau montre le détail du calcul de votre facteur moyen (grammes de CO2 par km)



Voici la simulation de votre trajet (simple), selon les différents modes de transport

Date / heure d'observation

mercredi, 22 novembre 2023 0700-0800

Données extraites du système de géolocalisation

Nombre de Km	Voiture temps	Vélo temps	Transports publics temps	Nombre de changements
4,64	0:09:09	0:15:10	0:28:21 (à pied : 18m - transport : 10m)	0

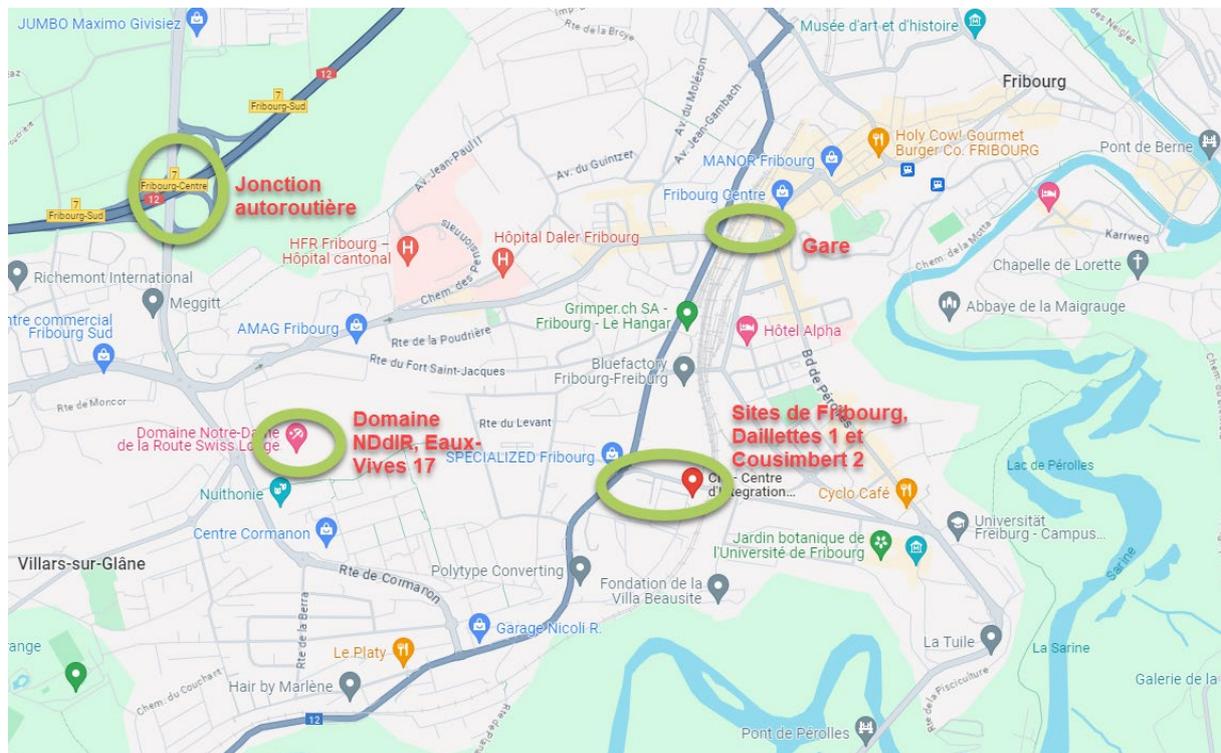
Si vous avez des questions, n'hésitez pas à nous contacter: frederic@projets21.ch

Un exemple de rapport individuel. ©Projets21

3. Situation initiale

3.1. Situation géographique

Les trois principaux sites exploités par le CIS sont situés au cœur de l'agglomération fribourgeoise.



Source: www.google.ch/maps

Les deux sites de Fribourg sont à une distance de 1,5 km de la gare de Fribourg. Le site de Villars est lui à proximité directe de la sortie d'autoroute No7 Fribourg-Sud/Centre sur l'A12. 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 :

Les sites sont à proximité directe de la sortie d'autoroute No7 Fribourg-Sud/Centre sur l'A12. En raison de surcharges de circulation sur les axes les reliant à cette sortie, celle-ci est pour autant difficilement accessible aux heures de pointe. Les deux emplacements sont en bordure d'axes très fréquentés, mais des horaires légèrement décalés permettent de les utiliser relativement librement.

Transports publics :

Les sites de Fribourg sont à proximité directe (de 2 à 7 min à pied) des arrêts Fonderie, Bluefactory et Beaumont desservis par les lignes 5 et 7 de l'Agglo. Ces 2 lignes permettent de rejoindre la gare en 3 à 10 minutes, avec d'excellentes cadences (minimum aux 15 min) y compris tôt le matin, tard le soir et les week-ends, permettant de les combiner avec des horaires irréguliers.




→ Villars-sur-Glâne, Petit-Moncor
Ligne / Linie 7 Petit-Moncor - Péroilles - Fribourg gare
Au départ de / ab Fribourg/Freiburg, gare routière quai 14

Lundi-Vendredi Montag-Freitag		Samedi Samstag		Di. et fêtes So. und Feiertage	
05	29 44 59	05	29 44 59	05	29 44 59
06	14 29 44 59	06	14 29 44 59	06	14 29 44 59
07	14 29 44 59	07	14 29 44 59	07	14 29 44 59
08	14 29 44 59	08	14 29 44 59	08	14 29 44 59
09	14 29 44 59	09	14 29 44 59	09	14 29 44 59
10	14 29 44 59	10	14 29 44 59	10	14 29 44 59
11	14 29 44 59	11	14 29 44 59	11	14 29 44 59
12	14 29 44 59	12	14 29 44 59	12	14 29 44 59
13	14 29 44 59	13	14 29 44 59	13	14 29 44 59
14	14 29 44 59	14	14 29 44 59	14	14 29 44 59
15	14 29 44 59	15	14 29 44 59	15	14 29 44 59
16	14 29 44 59	16	14 29 44 59	16	14 29 44 59
17	14 29 44 59	17	14 29 44 59	17	14 29 44 59
18	14 29 44 59	18	14 29 44 59	18	14 29 44 59
19	14 29 44 ^D 59 ^D	19	14 29 44 ^D 59 ^D	19	14 29 44 ^D 59 ^D
20	14 ^D 29 ^D 44 ^D 59 ^D	20	14 ^D 29 ^D 44 ^D 59 ^D	20	14 ^D 29 ^D 44 ^D 59 ^D
21	14 ^D 29 ^D 44 ^D 59 ^D	21	14 ^D 29 ^D 44 ^D 59 ^D	21	14 ^D 29 ^D 44 ^D 59 ^D
22	14 ^D 29 ^D 44 ^D 59 ^D	22	14 ^D 29 ^D 44 ^D 59 ^D	22	14 ^D 29 ^D 44 ^D 59 ^D
23	14 ^D 33 ^D 59 ^D	23	14 ^D 33 ^D 59 ^D	23	14 ^D 33 ^D 59 ^D



Horaire ligne 7 TPF. Source: <https://www.tpf.ch>



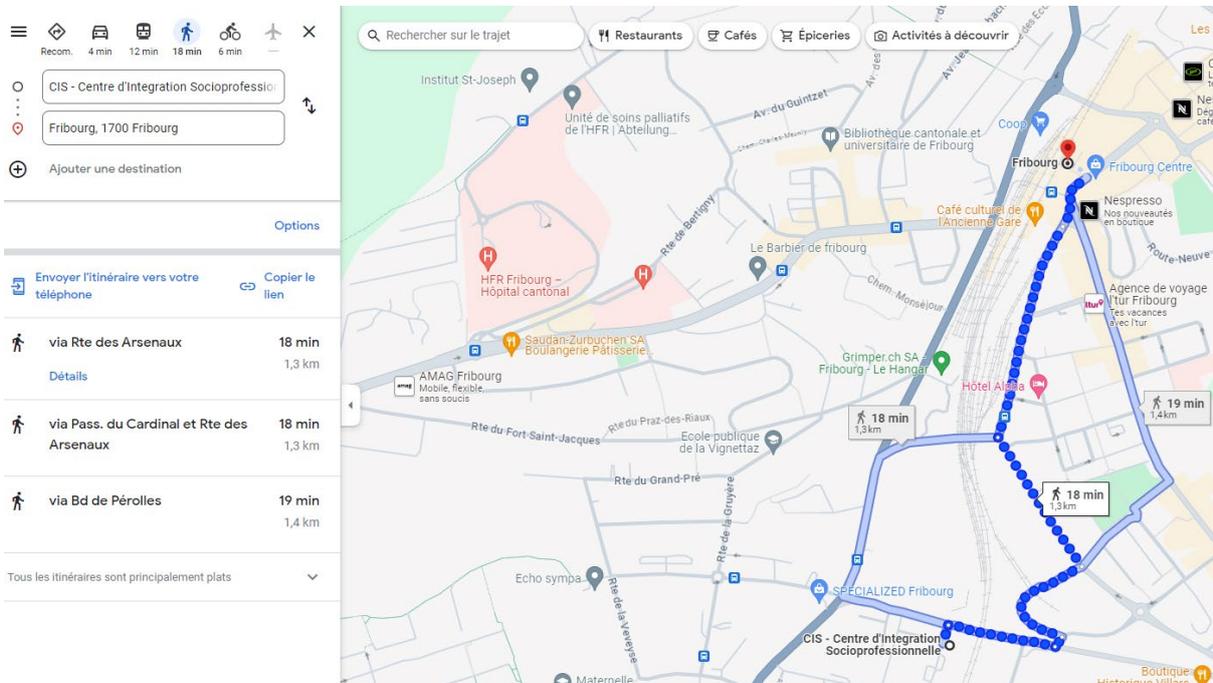
Fribourg/Freiburg, Pl. Gare quai A

➔ **Villars sur-Glâne**

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 13 30 45	05 13 30 45	05 13 30 45	05 13 30 45
06 00 10 20 30 40 46 53	06 00 10 20 30 40 46 53	06 00 15 30 45	06 00 15 30 45
07 01 08 16 23 31 38 46 53	07 01 08 16 23 31 38 46 53	07 00 15 30 45	07 00 15 30 45
08 01 08 16 23 31 38 46 53	08 01 08 16 23 31 38 46 53	08 00 15 30 45	08 00 15 30 45
09 01 08 16 23 31 38 46 53	09 01 08 16 23 31 38 46 53	09 00 08 16 23 31 38 46 53	09 00 15 30 45
10 01 08 16 23 31 38 46 53	10 01 08 16 23 31 38 46 53	10 01 08 16 23 31 38 46 53	10 00 15 30 45
11 01 08 16 23 31 38 46 53	11 01 08 16 23 31 38 46 53	11 01 08 16 23 31 38 46 53	11 00 15 30 45
12 01 08 16 23 31 38 46 53	12 01 08 16 23 31 38 46 53	12 01 08 16 23 31 38 46 53	12 00 15 30 45
13 01 08 16 23 31 38 46 53	13 01 08 16 23 31 38 46 53	13 01 08 16 23 31 38 46 53	13 00 15 30 45
14 01 08 16 23 31 38 46 53	14 01 08 16 23 31 38 46 53	14 01 08 16 23 31 38 46 53	14 00 15 30 45
15 01 08 16 23 31 38 46 53	15 01 08 16 23 31 38 46 53	15 01 08 16 23 31 38 46 53	15 00 15 30 45
16 01 08 16 23 31 38 46 53	16 01 08 16 23 31 38 46 53	16 01 08 16 23 31 38 46 53	16 00 15 30 45
17 01 08 16 23 31 38 46 53	17 01 08 16 23 31 38 46 53	17 01 08 16 23 31 38 46 53	17 00 15 30 45
18 01 08 16 23 31 38 46 53	18 01 08 16 23 31 38 46 53	18 01 08 16 23 31 38 46 53	18 00 15 30 45
19 01 08 20 30 40 50	19 01 08 20 30 40 50	19 01 08 20 30 45	19 00 15 30 45
20 00 10 20 30 45	20 00 10 20 30 45	20 00 15 30 45	20 00 15 30 45
21 00 15 30 45	21 00 15 30 45	21 00 15 30 45	21 00 15 30 45
22 00 15 30 45	22 00 15 30 45	22 00 15 30 45	22 00 15 30 45
23 00 15 30 45	23 00 15 30 45	23 00 15 30 45	23 00 15 30 45
00 00	00 00	00 00	00 00

Horaire ligne 5 TPF. Source: <https://www.tpf.ch>

Il est aussi possible de rejoindre la gare directement à pied en une vingtaine de minutes :



Source: <https://www.google.ch/maps>

Le Domaine Notre-Dame de la Route est joignable en 5 minutes à pied depuis 2 arrêts de bus : l'arrêt Nuithonie au sud-est desservi par la ligne 5 et l'arrêt Villars-Vert au nord desservi par les lignes 2 et 11. Là aussi des cadences entre 7 minutes en journée et 15 minutes les soirs et les week-ends permettent de rejoindre la gare en 5 à 10 minutes.

Les sites de Fribourg et de Villars sont par ailleurs joignables directement en 4 minutes (plus les trajets à pied) à travers la ligne 5.

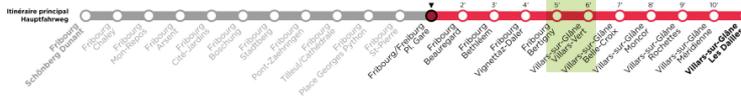


Fribourg/Freiburg, Pl. Gare quai A

→ Villars sur-Glâne

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 13 30 45	05 13 30 45	05 13 30 45	05 13 30 45
06 00 10 20 30 40 46 53	06 00 10 20 30 40 46 53	06 00 15 30 45	06 00 15 30 45
07 01 08 16 23 31 38 46 53	07 01 08 16 23 31 38 46 53	07 00 15 30 45	07 00 15 30 45
08 01 08 16 23 31 38 46 53	08 01 08 16 23 31 38 46 53	08 00 15 30 45	08 00 15 30 45
09 01 08 16 23 31 38 46 53	09 01 08 16 23 31 38 46 53	09 00 08 16 23 31 38 46 53	09 00 15 30 45
10 01 08 16 23 31 38 46 53	10 01 08 16 23 31 38 46 53	10 01 08 16 23 31 38 46 53	10 00 15 30 45
11 01 08 16 23 31 38 46 53	11 01 08 16 23 31 38 46 53	11 01 08 16 23 31 38 46 53	11 00 15 30 45
12 01 08 16 23 31 38 46 53	12 01 08 16 23 31 38 46 53	12 01 08 16 23 31 38 46 53	12 00 15 30 45
13 01 08 16 23 31 38 46 53	13 01 08 16 23 31 38 46 53	13 01 08 16 23 31 38 46 53	13 00 15 30 45
14 01 08 16 23 31 38 46 53	14 01 08 16 23 31 38 46 53	14 01 08 16 23 31 38 46 53	14 00 15 30 45
15 01 08 16 23 31 38 46 53	15 01 08 16 23 31 38 46 53	15 01 08 16 23 31 38 46 53	15 00 15 30 45
16 01 08 16 23 31 38 46 53	16 01 08 16 23 31 38 46 53	16 01 08 16 23 31 38 46 53	16 00 15 30 45
17 01 08 16 23 31 38 46 53	17 01 08 16 23 31 38 46 53	17 01 08 16 23 31 38 46 53	17 00 15 30 45
18 01 08 16 23 31 38 46 53	18 01 08 16 23 31 38 46 53	18 01 08 16 23 31 38 46 53	18 00 15 30 45
19 01 08 20 30 40 50	19 01 08 20 30 40 50	19 01 08 20 30 45	19 00 15 30 45
20 00 10 20 30 45	20 00 10 20 30 45	20 00 15 30 45	20 00 15 30 45
21 00 15 30 45	21 00 15 30 45	21 00 15 30 45	21 00 15 30 45
22 00 15 30 45	22 00 15 30 45	22 00 15 30 45	22 00 15 30 45
23 00 15 30 45	23 00 15 30 45	23 00 15 30 45	23 00 15 30 45
00 00	00 00	00 00	00 00

Horaires ligne 5 TPF. Source: <https://www.tpf.ch>



Fribourg/Freiburg, Pl. Gare quai A

➔ **Les Dailles**

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 55	04 49	04 54	04 55
05 21 34 47 57	05 14 34 39 54 59	05 19 34 44 59	05 21 51
06 02 12 17 25 32 40 47 55	06 09 19 29 39 40 49 59	06 14 29 44 59	06 22 49 51
07 02 10 17 25 32 40 47 55	07 05 12 20 27 35 42 50 57	07 14 29 44 59	07 14 29 44 59
08 02 10 17 25 32 40 47 55	08 05 12 20 29 39 49 59	08 14 29 41 44 59	08 14 29 44 59
09 02 10 17 25 32 40 47 55	09 09 19 29 39 49 59	09 09 19 29 39 49 59	09 14 29 44 59
10 02 10 17 25 32 40 47 55	10 09 19 29 39 49 59	10 09 19 29 39 49 59	10 14 29 44 59
11 02 10 17 25 32 40 47 55	11 09 19 27 35 42 50 54 57	11 09 19 29 39 49 59	11 14 29 44 59
12 02 10 17 25 32 40 47 55	12 05 12 20 27 35 42 50 57	12 09 19 29 39 49 59	12 14 29 44 59
13 02 10 17 25 32 40 47 55	13 05 12 20 29 39 49 59	13 09 19 29 39 49 59	13 14 29 44 59
14 02 10 17 25 32 40 47 55	14 09 19 29 39 49 59	14 09 19 29 39 49 59	14 14 29 44 59
15 02 10 17 25 32 40 47 55	15 09 19 27 35 42 50 57	15 09 19 29 39 49 59	15 14 29 44 59
16 02 10 17 25 32 40 47 55	16 05 12 20 27 35 42 50 57	16 09 19 29 39 49 59	16 14 29 44 59
17 02 10 17 25 32 40 47 55	17 05 12 20 27 35 42 50 57	17 09 19 29 39 49 59	17 14 29 44 59
18 02 10 17 25 32 40 47 55	18 05 12 20 29 39 49 59	18 09 19 29 39 49 59	18 14 29 44 59
19 02 10 17 25 32 40 47	19 09 19 29 39 49 59	19 09 14 29 44 59	19 14 29 44 59
20 02 14 29 44 59	20 14 29 44 59	20 14 29 44 59	20 14 29 44 59
21 14 29 44 59	21 14 29 44 59	21 14 29 44 59	21 14 29 44 59
22 14 29 44 59	22 14 29 44 59	22 14 29 44 59	22 14 29 44 59
23 14 29 44 59	23 14 29 44 59	23 14 29 44 59	23 14 29 44 59
00	00	00	00

Horaire ligne 2 TPF. Source: <https://www.tpf.ch>



➔ **Rosé, gare**

Ligne / Linie 11 Fribourg - Rosé

Au départ de / ab Fribourg/Freiburg, gare routière

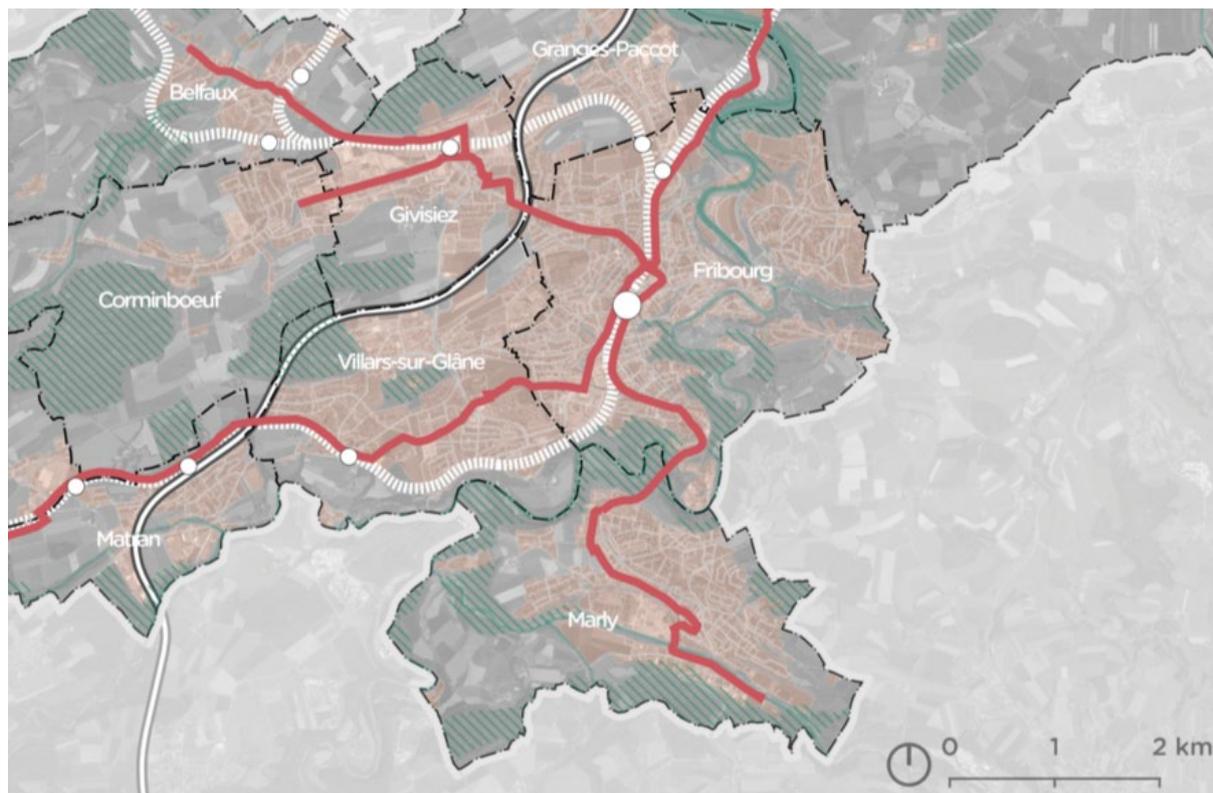
Lundi-Vendredi Montag-Freitag	Samedi Samstag	Di. et fêtes So. und Feiertage
05	05	05
06 08 38	06 33	06
07 08 38	07 03 33	07 03
08 08 38	08 03 33	08 03
09 03 33	09 03 33	09 03
10 03 33	10 03 33	10 03
11 03 33	11 03 33	11 03
12 03 33	12 03 33	12 03
13 03 33	13 03 33	13 03
14 03 33	14 03 33	14 03
15 03 38	15 03 33	15 03
16 08 38	16 03 33	16 03
17 08 38	17 03 33	17 03
18 08 38	18 03 33	18 03
19 03 33	19 03 33	19 03
20 03 33	20 03	20 03
21 03	21 03	21 03
22 03	22 03	22 03
23 03 57	23 03 57	23 03 57



Horaire ligne 11 TPF. Source: <https://www.tpf.ch>

Mobilité douce :

Les sites sont reliés à la gare de Fribourg par des pistes cyclables plus ou moins continues. Ces pistes ne sont cependant pas exclusivement 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.

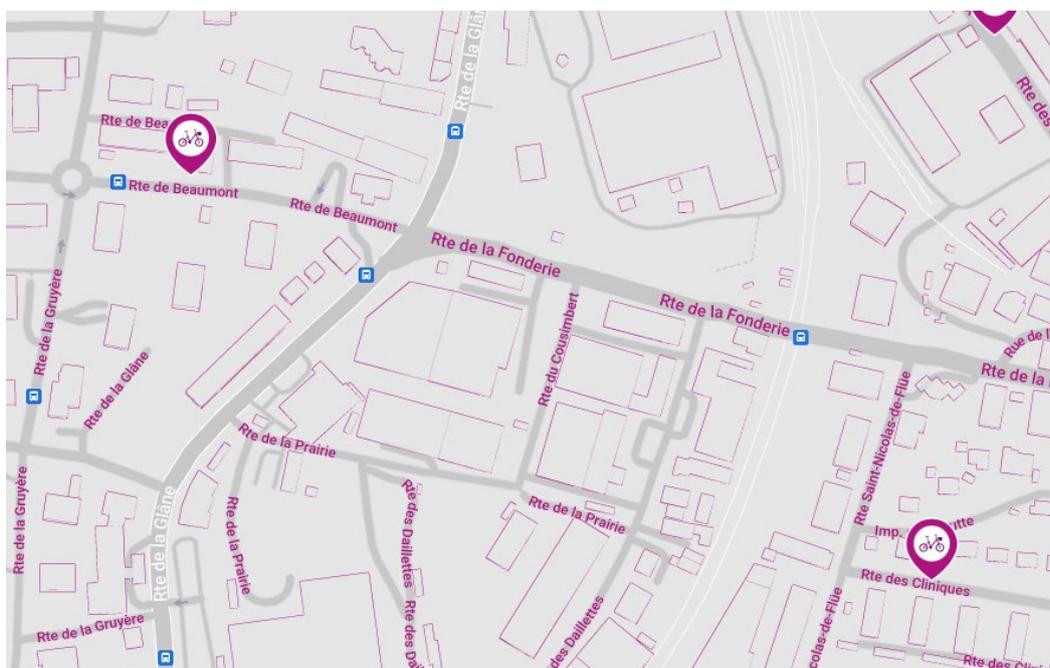


Le tracé de la future TransAgglo, en cours de réalisation. Source : <https://www.agglo-fr.ch/mobilite/transagglo-axe-de-mobilite-douce>

Le domaine Notre-Dame de la Route dispose de sa propre station PubliBike. Celle-ci peut être connectée à 2 stations proches des sites de Fribourg.



Photo F. Gendre

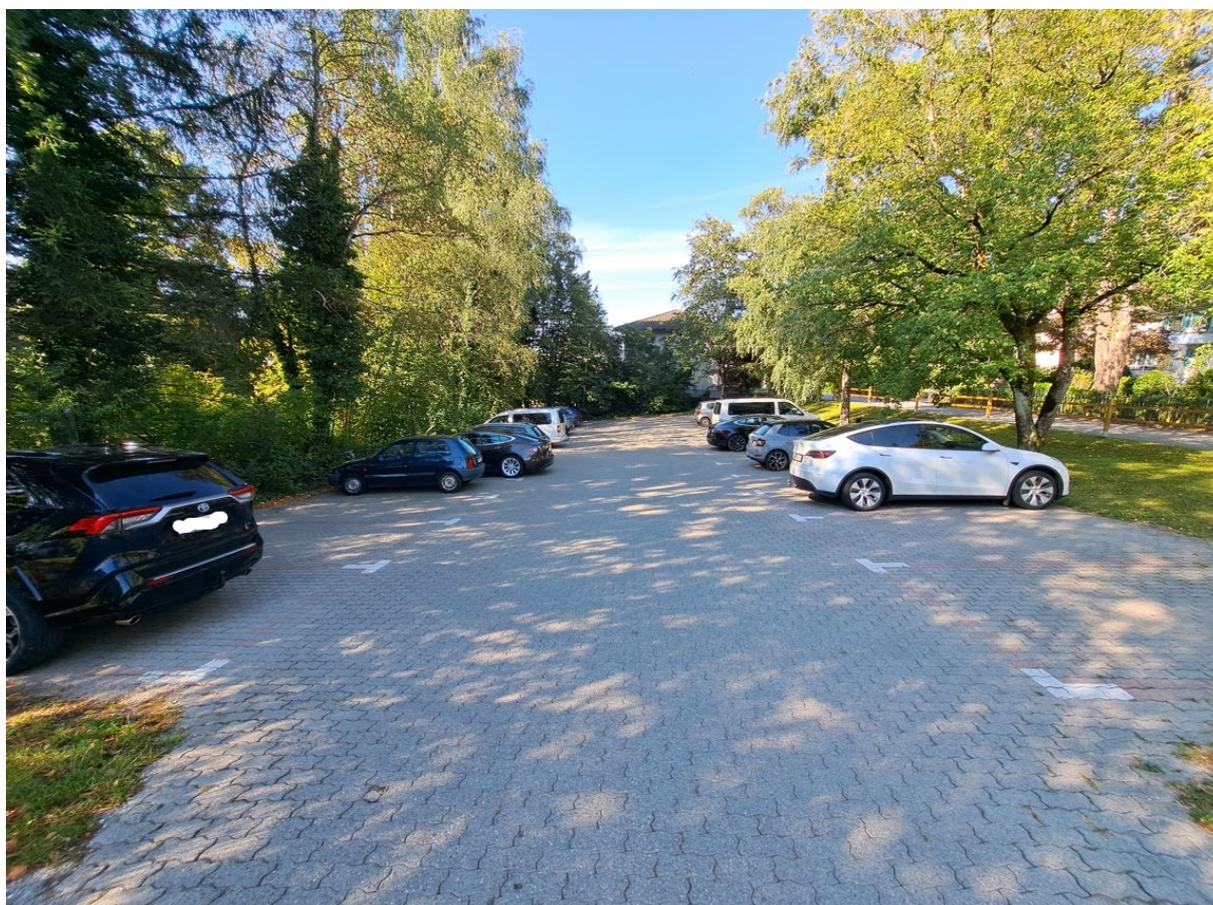


Source: www.publibike.ch

3.3. Parkings et infrastructures 2-roues

Sur ses sites de Fribourg, le CIS dispose d'un total de **75 places de parc**, dont 20 sont réservées aux visiteurs et 3 aux véhicules électriques (borne de recharge). Ces places sont louées à des tarifs allant de Fr. 43.- à Fr. 75.- par mois. Si l'on estime à 130 le nombre d'EPT sur les sites de Fribourg, nous obtenons un ratio de **0,58 place/EPT** (75 places/130 EPT). Il doit cependant aussi être tenu compte du nombre important de stagiaires potentiellement utilisateurs de ces places, qui tendrait à faire baisser ce ratio. La tension sur les places de parc sur les sites de Fribourg est vive.

Sur le site de Villars, un parking de **34 places** est destiné aux visiteurs et accessible gratuitement pour le personnel.



Le parking de Notre-Dame de la Route. Photo F. Gendre

Les sites sont bien équipés pour recevoir des 2-roues. Ils disposent de **casiers**, de **vestiaires** et de possibilités de se **doucher** sur place.

Des abris couverts pour vélos sont disponibles, cependant ceux de Fribourg sont rapidement surchargés et pourraient être améliorés.

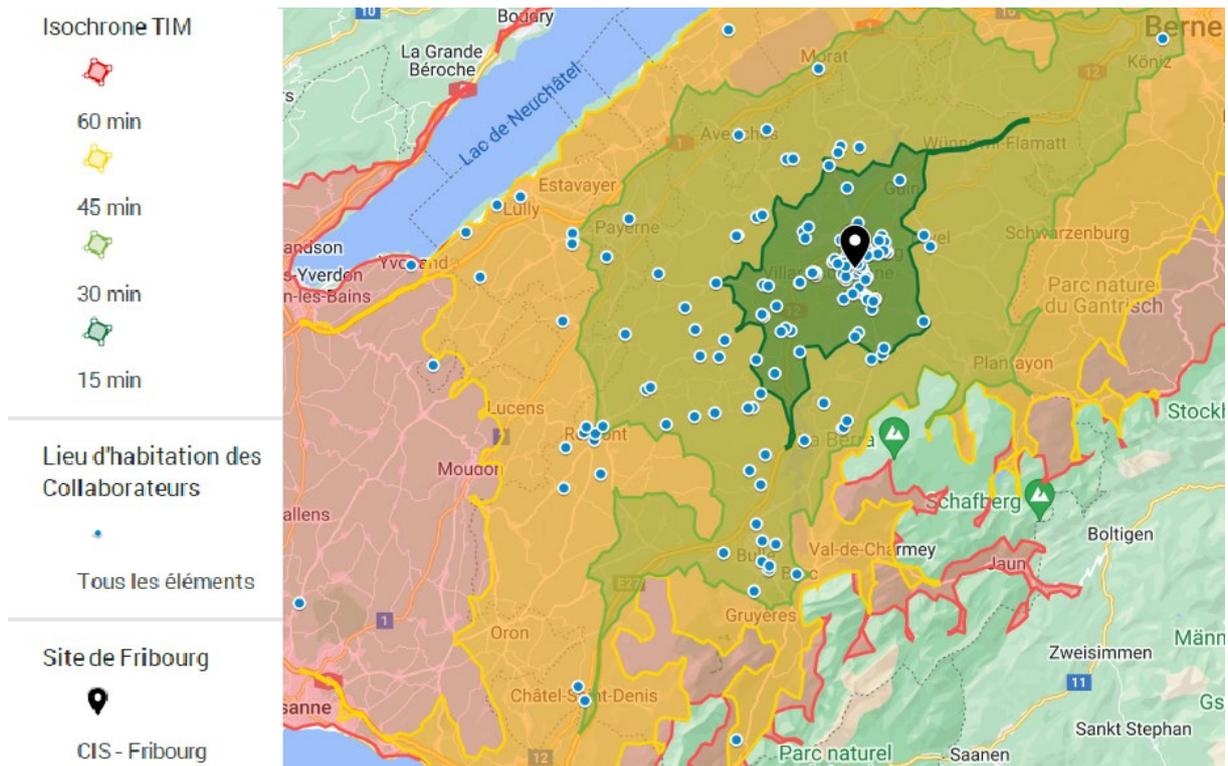


L'abri couvert pour les 2-roues aux Daillettes 1. Photo F. Gendre

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.

Sites de Fribourg



Répartition géographique des collaborateurs.trices. Chaque pastille représente le domicile d'une personne. La couleur de fond représente le temps nécessaire pour rejoindre le site avec un moyen de transport individuel (voiture/moto) : en vert clair moins de 15 min, en vert foncé moins de 30 min, etc. Image tirée de : <https://www.mymaps.com>

Domaine de Notre-Dame de la Route

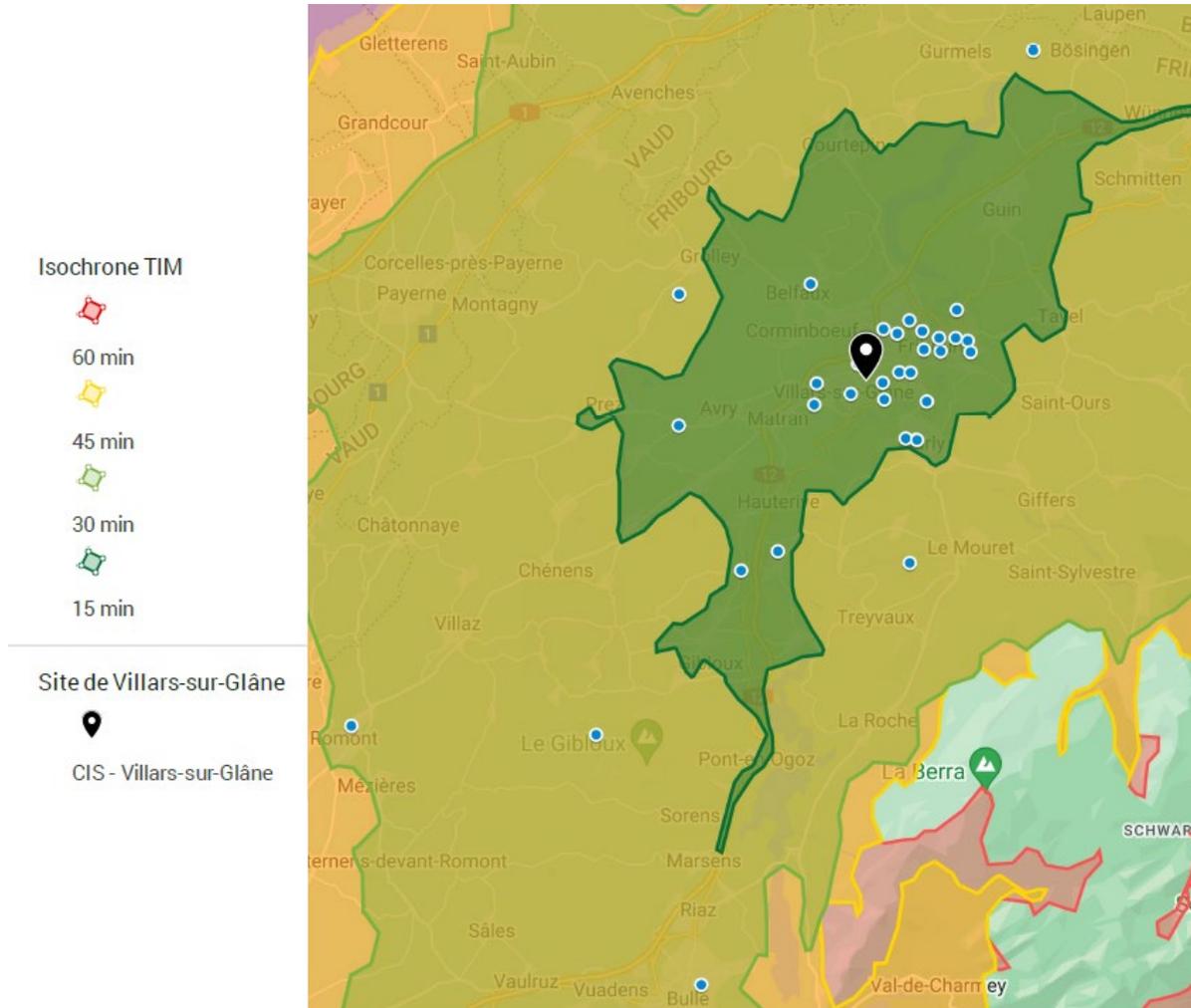
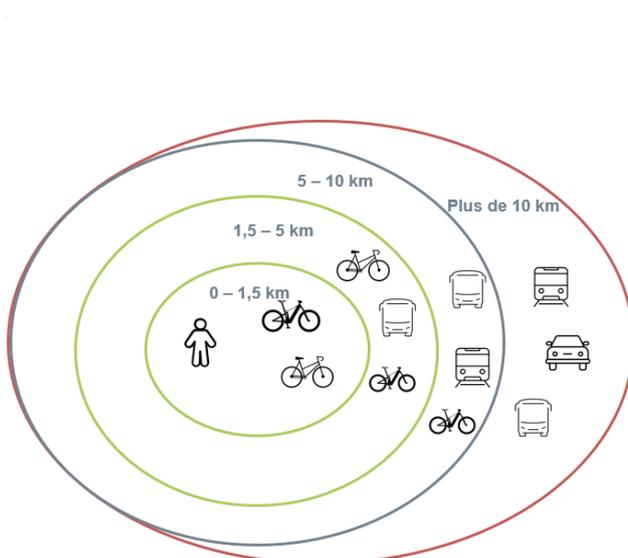


Image tirée de : <https://www.mymaps.com>



Distances	Mode de déplacement idéal	Nbre personnes / %
0 – 1,5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE	30/ 12%
1,5 – 5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE et Transports publics	66/ 27%
5 – 10 km	Mobilité douce, à VAE, transports publics	53/ 22%
Plus de 10 km	Transports publics, véhicule individuel	97/ 39%

MARCHE ≤1,5km
VÉLO ≤5km
VAE ≤10km

Les employés.es parcourent en moyenne de 11,5 à 15 km selon les sites pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail et mettent de 23 à 36 minutes pour ce trajet : des chiffres proches de la moyenne suisse de 13,6 km et 29 minutes ([Relevé structurel - Pendularité - OFS](#)).

Sites	Distance moyenne km	Distance médiane km	Temps de trajet moyen (selon infos sondage)
Atelier décentralisé	12.5 km	8.8 km	23 minutes
Fribourg (Daillettes 1)	11.5 km	6.3 km	30 minutes
Fribourg (Cousimbert 2)	14.4 km	11.3 km	36 minutes
Villars-sur-Glâne (NDdIR)	15.1 km	6.8 km	25 minutes

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 :

	CIS : nbre de réponse pour chaque mobilité/total des réponses	CIS : nbre de km pour chaque mobilité/total des km	En Suisse*
Voiture, moto	33,1%	54%	55%
Transports en commun	44,4%	39,4%	27%
Mobilité douce	22,5%	6,6%	18%

*[Relevé structurel - Pendularité - OFS](#)

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 du CIS. 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, étant postulé qu'un trajet en covoiturage équivaut à 1 demi-trajet pour le calcul du bilan CO2).

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.

Au total, les personnes ayant répondu au sondage (79% des collaborateurs.trices) ont parcouru en 2023 **1'345'162 km** et émis l'équivalent de **146'600 kg de CO2** pour leurs déplacements pendulaires.

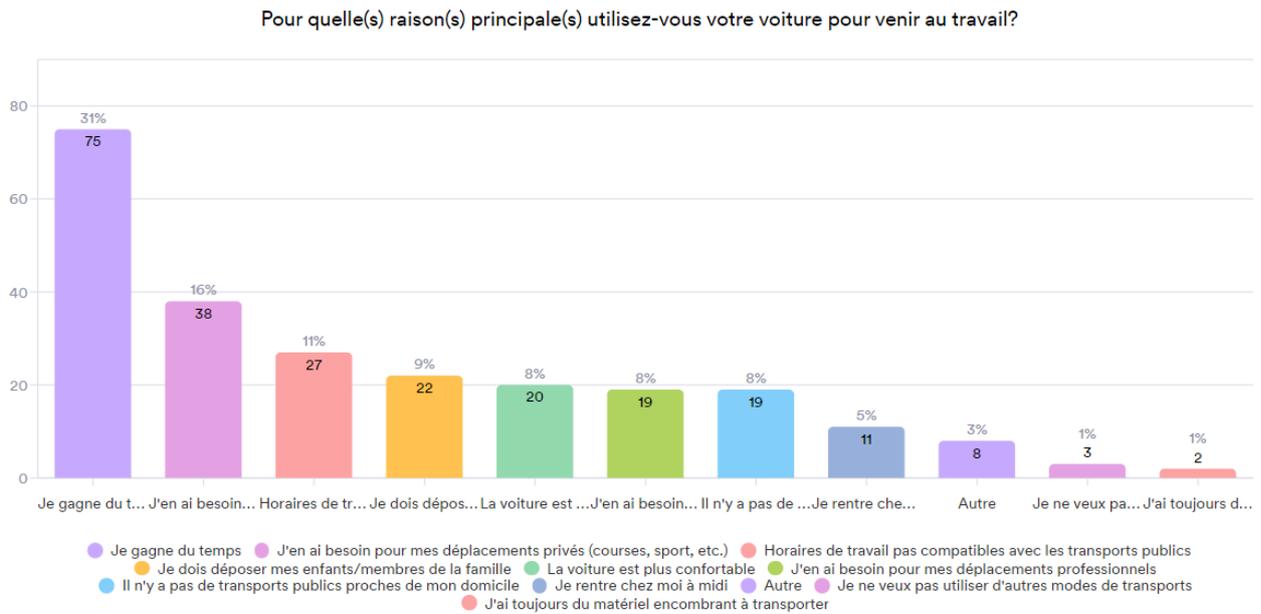
Mobilité	Total km par an	% des km	Total kg éqCO2	Nombre ID
Mobilité douce	75'364	5,6%	0	74
Vélo électrique	13'462	1%	13	10
Train	227'348	16,9%	227	34
Bus	302'833	22,5%	11'205	132
Moto	22'559	1,7%	3203	11
Voiture perso	703'596	52,3%	147'692	113
- Covoiturage			-15'741	20
Totaux	1'345'162		146'600	374

A l'échelle du CIS (taux de réponse au sondage de 79%), on peut donc estimer que le bilan global de la mobilité pendulaire est de **185'570 kg de CO2éq**

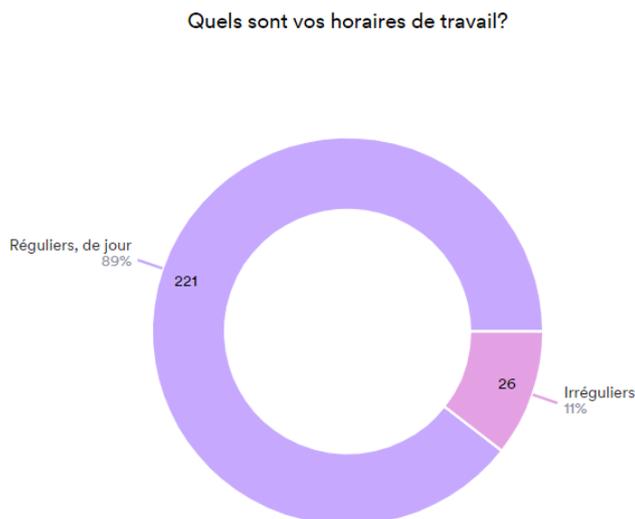
3.7. Autres éléments tirés du sondage

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

- **Utilisation de la voiture**



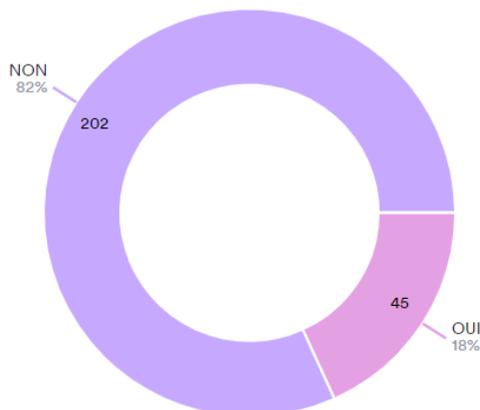
- **Horaires de travail**



Une part relativement faible (11%) du personnel travaille 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**

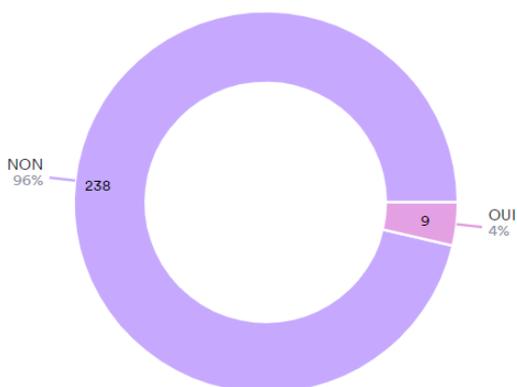
Rentrez-vous à la maison à midi ?



L'exploitation de deux restaurants permet au CIS de proposer le repas de midi à un tarif préférentiel à son personnel, une politique efficace puisque plus de 80% des collaborateurs.trices ne rentre pas à la maison à midi.

Télétravail

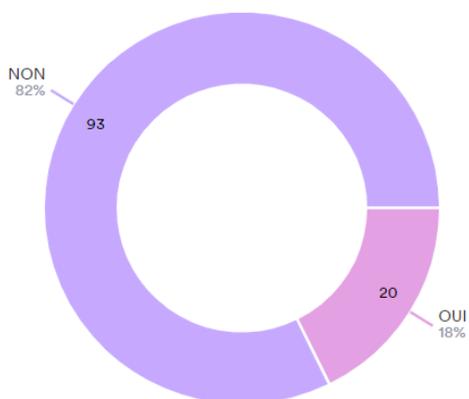
Faites-vous du télétravail ?



Le télétravail est très peu pratiqué. Il est bien sûr impossible pour toute une partie du personnel (travail en atelier, accompagnement et encadrement de personnes) mais laisse a priori une marge d'amélioration.

- **Covoiturage**

Faites-vous du covoiturage (plus de 20 fois par année)?



Le covoiturage est déjà assez largement utilisé au sein du CIS. 18% des personnes indiquant utiliser leur voiture pratiquent au moins une fois par semaine le covoiturage, un taux plutôt élevé permettant de mettre en valeur des exemples réussis.

3.8. Mobilité professionnelle

Le CIS dispose d'une flotte de quatre véhicules pour son exploitation. Il s'agit de quatre utilitaires de différentes tailles (1 fourgon > 3,5 t, 1 utilitaire électrique). Ces véhicules servent essentiellement à la logistique et aux livraisons, ainsi qu'à l'exploitation de l'Atelier vert.

En 2022, l'ensemble des véhicules de la flotte ont parcouru **36'901 km**.

Certains collaborateurs sont aussi amenés à utiliser leur véhicule privé dans le cadre professionnel. Dans ce cas, le CIS les indemnise à hauteur de 75 ct./km. En 2023, **15'516 km** ont été indemnisés.

Par ailleurs, tous les km parcourus avec son véhicule privé dans le cadre professionnel ne font pas l'objet d'une demande d'indemnité. Une question du sondage a permis de relever que **4737 km** ont été parcourus l'année précédente sans faire l'objet d'une indemnité.

Sur les 246 personnes qui ont répondu au sondage, 44 ont indiqué utiliser au moins de temps en temps leur véhicule privé dans le cadre professionnel.

En 2023, l'association a ainsi émis pour sa **mobilité professionnelle** l'équivalent de **15'388 kg de CO2**.

	Facteur d'émissions (kg CO2/km)	Nbre km	Emissions (kg CO2)
Véhicules électriques	0,021	6841	144
Diesel > 8l/100km	0,336	30'060	10'100
Km véhicules privés non indemnisés	0,254	4737	1203
Km véhicules privés indemnisés	0,254	15'516	3941
Total		57'154	15'388

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 quarante minutes par jour en utilisant les transports publics à la place le faisaient ? Et si le covoiturage devenait la norme ? (Pour le détail des calculs se référer au fichier Excel [Scénarios CIS.xlsx](#))

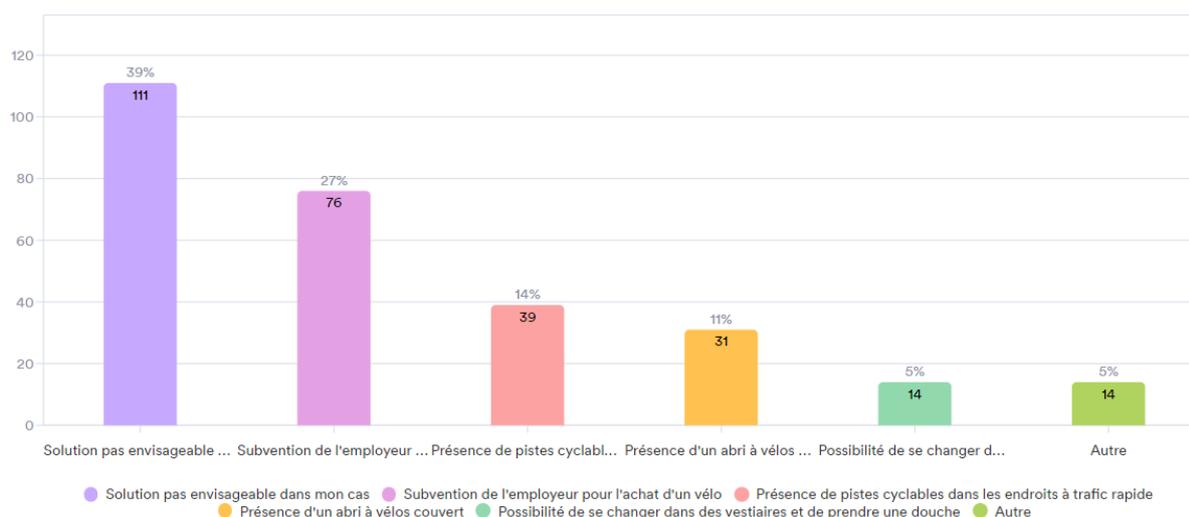
Nous avons ensuite pu corréliser ces scénarios aux conditions souhaitables au changement que les gens ont pu exprimer à travers le sondage.

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 au CIS : 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

37 personnes habitant dans un rayon de 10 km ont déclaré lors du sondage utiliser un véhicule individuel (voiture ou moto) pour tout ou partie de leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail et parcourent près de 70'000 km par année de cette manière. Si ces 37 personnes se déplaçaient par des moyens de mobilité douce uniquement, le potentiel d'économie serait de 15,3 tonnes de CO2. A l'échelle du CIS, il s'agirait donc de **47 personnes** et d'un potentiel d'économie de **19,3 tonnes de CO2**.

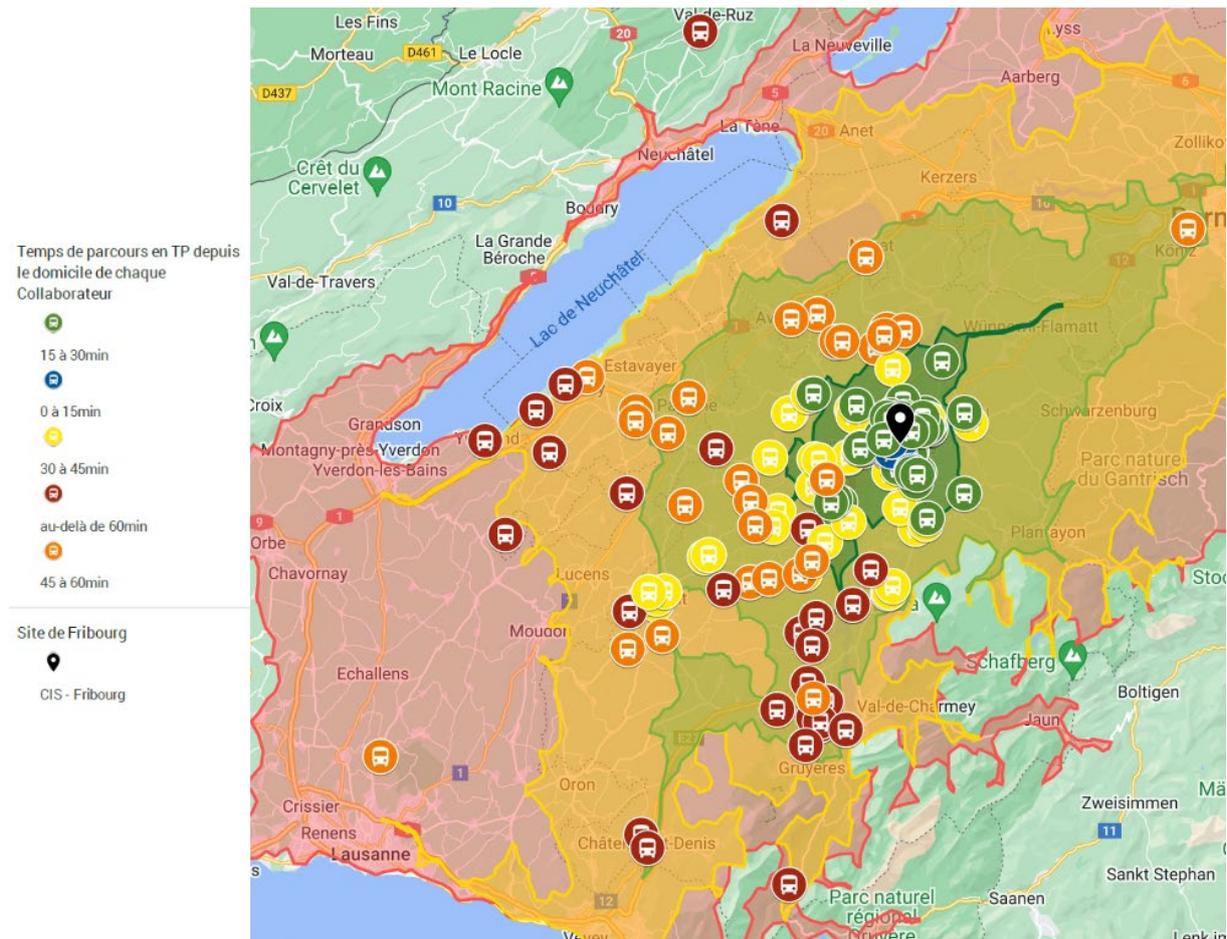
Quelles conditions pourraient vous inciter à venir à vélo? Si vous venez déjà à vélo, quelles incitations seraient les plus intéressantes pour vous?



On peut noter que le manque de pistes cyclables est relevé par 39 personnes. Comme déjà remarqué, 31 personnes ont aussi mentionné le manque d'abri couvert pour les deux-roues.

4.2. Scénario 2 : transports publics

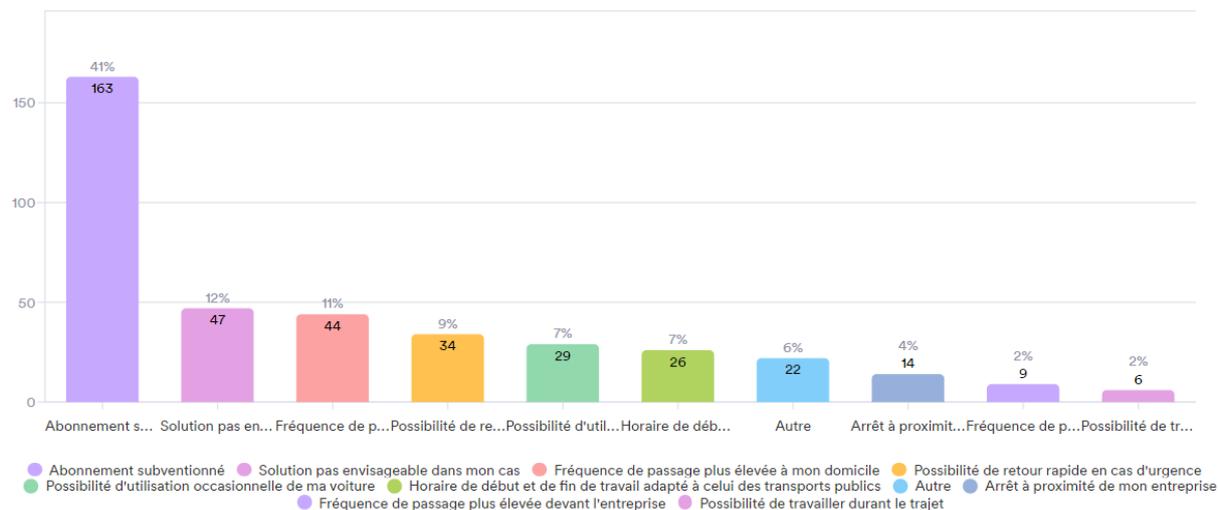
Dans ce scénario, les transports publics sont considérés comme compétitifs par rapport au transport individuel motorisé (TIM) si la **différence** entre les temps de trajet des 2 moyens de transport est **inférieure à 20 minutes**. Soit, pour une personne qui ferait 2 trajets par jour, une perte de temps de moins de 40 minutes au total.



Comparaison TP-TIM pour les sites de Fribourg. Chaque pastille représente le domicile d'une personne et sa couleur indique le temps de déplacement en transports publics. La couleur de fond représente le temps nécessaire pour rejoindre le site avec un moyen de transport individuel (voiture/moto) : en vert clair moins de 15 min, en vert foncé moins de 30 min, etc. *Image tirée de : <https://www.mymaps.com>*

Si les 39 personnes qui viennent au moins partiellement en voiture ou à moto alors qu'elles perdraient moins de quarante minutes par jour en venant en transports publics à la place le faisaient, le potentiel d'économie serait de 28,9 tonnes de CO2 et de 127'000 km par an. A l'échelle du CIS, le nombre de personnes serait de **49 personnes** pour un potentiel d'économies de CO2 de **36,6 tonnes de CO2**.

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

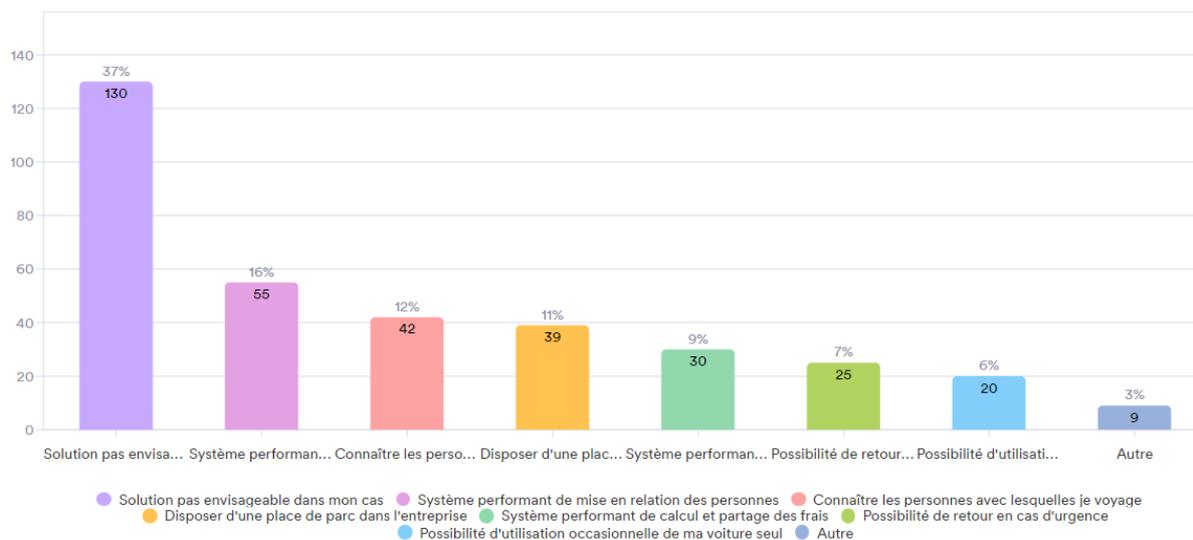


On le voit, l'abonnement subventionné est largement plébiscité. D'autres mesures sont cependant citées aussi et méritent d'être gardées à l'esprit : flexibilité des horaires de travail et de la possibilité d'utiliser occasionnellement la voiture, solution de retour en cas d'urgence, etc.

4.3. Scénario 3 : covoiturage

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 **83 tonnes de CO2**.

Quelles conditions pourraient vous inciter à faire du covoiturage? Si vous le pratiquez déjà, quelles améliorations seraient les plus utiles?



Le covoiturage est une solution encore peu admise culturellement, en témoigne le nombre de personnes le mentionnant comme « pas envisageable ». Pour autant nous l'avons vu, sa pratique est déjà bien implantée au CIS. 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 pousser plus loin l'adoption de cette pratique.

5. Plan d'action - Sélection de mesures

5.1. Parking

Tarification des places de parc (PA1) : Compte-tenu de la localisation du CIS au cœur de l'Agglo fribourgeoise et de son excellente accessibilité, le montant de la location de la place de parc est majoré pour les personnes habitant à proximité de leur lieu de travail.

- **Proposition :** Les personnes domiciliées dans les zones 10 et 11 Frimobil et qui disposent d'une place de parc voient le tarif de cette place de parc augmenté de 50% (exception faite des personnes qui n'ont pas d'autres possibilités de se déplacer).
- **Estimation du revenu :** 47 personnes habitant à moins de 10 km de leur lieu de travail viennent au moins partiellement en voiture (voir 4.1). Si 25 d'entre elles sont domiciliées dans les zones 10 et 11, utilisent une place au CIS et payent en moyenne Fr. 60.-/mois, on peut en attendre une augmentation du revenu des places de parc de Fr. 30.-/mois/pers. * 12 mois * 25 personnes = **Fr. 9000.-**

Attribution des places de parc (PA2) : Pour garantir une équité de traitement quant à l'attribution d'une place de parc, un règlement clair est mis en place qui précise les critères d'attribution. Ces critères devraient comprendre au moins la situation de la personne (handicap, phobie, etc.), sa situation familiale (à réexaminer périodiquement), son temps d'accès par d'autres moyens de transport (compétitivité TP p. ex.).

Gestion du parking en pool (PA3) : Pour permettre une gestion plus efficace des places de parc, celles-ci pourraient être exploitées en pool, avec un ratio à définir en fonction du nombre de temps partiels dans l'institution. Ce qui permettrait de réduire le nombre de places effectives (et d'attribuer ces surfaces à d'autres usages) sans réduire le nombre de droits d'accès.

Communication aux visiteurs (PA4) : Sur son site internet et dans ses communications sous toutes leurs formes (brochures, etc.), le CIS met en valeur son excellente connexion aux transports publics et encourage les visiteurs à les utiliser pour se rendre sur ses sites.

5.2. Transports publics

Subventionnement des abonnements (TP1) : Pour obtenir un report modal vers une utilisation accrue des transports publics, nous suggérons de mener une politique de subventionnement des abonnements à travers le JobAbo de Frimobil. En échange de l'engagement d'une organisation à subventionner à une hauteur de minimum 10% les abonnements de transports publics de son personnel, Frimobil subventionne 10% supplémentaires, ce qui permet de proposer l'abonnement de transports publics à 80% de son coût réel.

Sur le même principe de subventionnement, Frimobil propose aussi le FlexiAbo, soit un abonnement valable 100 jours par année, adapté aux temps partiels ou aux personnes qui souhaitent une flexibilité entre leurs différents moyens de transport.

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 ^{re} 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 ^{re} 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 ^{re} 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 ^{re} 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 ^{re} 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 ^{re} 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.

Source

https://frimobil.ch/fileadmin/user_upload/public/Abonnement/Abonnement_jobabo/FRIMO_JOBABO_FLYER_ENTREPRISE_A5_PORTRAIT_FR_18_IMP.pdf

- **Proposition** : L'entreprise subventionne les abonnements de transports publics à travers le Jobabo et le Flexiabo de Frimobil à hauteur de 10%, auxquels s'ajoutent les 10% de Frimobil, ce qui permet de proposer l'abonnement à 80% de son prix réel au personnel de l'EMS.
- **Estimation du coût** : Aujourd'hui, 136 personnes ayant répondu au sondage indiquent se déplacer en transports publics, soit 172 à l'échelle de l'institution. Par ailleurs, 49 personnes pour qui les TP seraient compétitifs (diff. de moins de 20 min pour 1 trajet) utilisent un véhicule individuel pour tout ou partie de leurs déplacements pendulaires. Convaincre 20% de ces personnes reviendrait à subventionner 10 abonnements supplémentaires, soit un total de 182. En prenant en compte l'option FlexiAbo, on peut estimer que la moyenne des abonnements à subventionner serait de 2 zones, soit un coût de Fr. 73.-/abonnement.

Coût : 182 abonnements * Fr. 73.-/abonnement = Fr. 13'286.-

Si cet objectif est atteint, on peut en attendre une **réduction des émissions de CO2 de 7,3 t.**

Subventionnement des abonnements, option découverte (TP2) : Le JobAbo Découverte permet de subventionner un abonnement de transports publics pour 1 mois. L'institution subventionne 25% du coût de ces abonnements. Frimobil subventionnera 25% supplémentaires, ce qui permet de proposer l'abonnement de transports publics découverte à 50% de son coût ordinaire. L'objectif est de permettre la découverte par l'expérience des transports publics et favoriser ainsi leur adoption et l'atteinte de l'objectif TP.

Tarif standard Frimobil

Abonnement mensuel Frimobil							
en CHF	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones +
Adulte 2^e classe	71.-	81.-	118.-	156.-	195.-	232.-	270.-
Adulte 1^{re} classe	118.-	134.-	195.-	258.-	322.-	383.-	446.-
Jeune 2^e classe	54.-	61.-	89.-	117.-	147.-	174.-	203.-

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 +
Adulte 2^e classe	18.-	21.-	30.-	39.-	49.-	58.-	68.-
Adulte 1^{re} classe	30.-	34.-	49.-	65.-	81.-	96.-	112.-
Jeune 2^e classe	14.-	16.-	23.-	30.-	37.-	44.-	51.-

Participation fixe de l'entreprise à hauteur de 25%.

Tarif pour le collaborateur

Abonnement mensuel Frimobil JobAbo							
en CHF	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones +
Adulte 2^e classe	35.-	39.-	58.-	78.-	97.-	116.-	134.-
Adulte 1^{re} classe	58.-	66.-	97.-	128.-	160.-	191.-	222.-
Jeune 2^e classe	26.-	29.-	43.-	57.-	73.-	86.-	101.-

Rabais de 50% accordé au collaborateur.

Source

https://frimobil.ch/fileadmin/user_upload/public/Abonnement/Abonnement_jobabo/FRIMO_JOBABO_FLYER_ENTREPRISE_A5_PORTRAIT_FR_18_IMP.pdf

- **Proposition :** Le CIS propose à ses employés.es le JobAbo Découverte de FriMobil. En échange d'un engagement de leur part à renoncer à leur véhicule privé pour au moins 1 trajet sur 2, ils et elles peuvent bénéficier de cette offre découverte d'un mois.
- **Estimation du coût :** Si la fondation finance 5 abonnements découverte 3 zones par année, le montant sera de **5 abonnements * Fr. 30.-/abonnement = Fr. 150.-**

Système P+R (TP3) : Situés dans l'Agglo fribourgeoise, les différents lieux d'activité du CIS sont facilement joignables en transports publics, et donc depuis les différents P+R de l'Agglo. Pour soulager la pression sur les places de parc au CIS et participer au désengorgement des axes de circulation, le CIS communique sur les possibilités d'utilisation des P+R et encourage à leur utilisation.

5.3. 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 les mesures suivantes :

Création d'une plateforme covoiturage dédiée au CIS (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'institution 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.

- **Estimation des coûts :** Mise en place de la plateforme covoiturage : **Fr. 1'000.-**
Maintenance/exploitation annuelle de la plateforme : **Fr. 500.-**

Mesures de communication (CV2) : Plusieurs mesures peuvent être mises en œuvre pour inciter au covoiturage : mise en relation des personnes en fonction de la proximité de leur domicile (soupers d'entreprise, organisation de « speed-dating covoiturage »), mise en lumière de bonnes pratiques déjà adoptées par des employé.es, etc.

Priorité parking (CV3) : Un nombre à définir de places de parc, de préférence les plus accessibles, sont réservées aux covoitureurs.

Mise en place d'une Charte du covoiturage (CV4) : Le covoiturage peut favoriser la convivialité, mais des règles claires doivent être mises en place et respectées pour éviter qu'il ne devienne source de conflit ou de débordements non souhaités. La création d'une charte, idéalement par les personnes susceptibles de covoiturer, permettrait de poser un cadre clair autour de cette pratique et de rassurer les personnes hésitantes.

- **Objectif :** convaincre 10% des utilisateurs TIM (soit 11 personnes) d'opter pour le covoiturage. **Potentiel d'économie CO2 : 8,3 t**

5.4. Mobilité douce

Subvention vélo électrique (MD1) : le CIS soutient l'achat d'un vélo électrique par une subvention unique de Fr. 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 \(ville-fribourg.ch\)](#)).

- **Estimation de coûts :** 3 subventions annuelles correspondraient à un montant de **Fr. 900.-**

Aménagement d'abris à vélos couverts et sécurisés (MD2) : Les sites de Fribourg pourraient être mieux équipés en matière d'abris à vélos, un manque relevé lors du sondage mobilité. Nous proposons l'aménagement de deux nouveaux abris bien équipés permettant d'offrir le confort nécessaire aux personnes faisant l'effort de se déplacer par ce moyen.

- **Estimation de coûts :** (Fr. 5000.- à 8000.- par abri selon demande aux architectes de Riforma Architecture), à intégrer aux budgets d'entretien/rénovation ordinaires.

Création de groupes de déplacement (MD3) : Pour encourager les personnes qui auraient des réticences à se déplacer à pied ou à vélo, des trajets en groupes pourraient être organisés. Ces trajets pourraient être organisés sur le même principe que les speed-datings covoiturage par exemple.

- **Objectif Mobilité douce :** 47 personnes habitant dans un rayon de moins de 10 km de leur lieu de travail utilisent leur voiture pour se rendre au travail. Convaincre 20% d'entre elles (9 personnes) d'opter pour un mode doux à la place permettrait d'économiser 3,9 t de CO₂.

5.5. Télétravail

Mise en place d'un règlement et encouragement (TT1): Le télétravail a plusieurs avantages : il permet d'économiser des trajets et d'offrir de la flexibilité, que ce soit pour concilier vie familiale et professionnelle ou parfois pour s'adapter à des moyens de transport plus rigides que la voiture individuelle. Le CIS encourage au télétravail là où il est possible et définit un cadre clair pour sa pratique. L'institution se penche sur les possibilités de connexion à distance pour offrir cette possibilité à son personnel.

5.6. Mesures de flexibilité

Un des grands avantages du transport individuel motorisé (TIM) est sa flexibilité. Les autres formes de déplacement impliquent en général plus de rigidité. Pour répondre à ce désavantage, le plan de mobilité propose deux mesures :

Garantie de retour en cas d'urgence (FL1) : les personnes ne se déplaçant pas en TIM bénéficient d'une garantie de retour en cas d'urgence, que ce soit d'être accompagnées par un.e collègue ou si nécessaire par un taxi, aux frais de l'institution. Au besoin, un catalogue de ce qui constitue un cas d'urgence pourra être défini.

Flexibilité des horaires de travail (FL2) : 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, le CIS s'engage à étudier des solutions d'aménagement des horaires de travail là où elles sont imaginables et applicables en respectant les nécessités du travail. Cette flexibilité pourra permettre de profiter d'un covoiturage, de finir sa journée en télétravail pour profiter de meilleurs horaires de transports publics, etc.

5.7. Référent mobilité et communication

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.

Nomination d'une personne référente mobilité pour l'ensemble du CIS (MC1)

Création d'un plan de communication/événementiel autour de la thématique de la mobilité (MC2) : Ce plan pourra utiliser les ressources actuelles de communication de l'institution (év. Intranet, newsletter, communication aux panneaux d'affichage, écrans, etc.) 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, des rencontres avec des personnalités 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 d'un 10% de temps de travail à la politique mobilité ->
coût de Fr. 10'000.-/an

5.8. Découplage mobilités professionnelle et pendulaire

Mise à disposition d'un vélo électrique et d'un vélo-cargo (MP1) : Pour permettre à ses collaborateurs.trices ayant besoin de se déplacer pour des raisons professionnelles de laisser leur véhicule privé chez eux, le CIS leur met à disposition un vélo électrique et un vélo-cargo sur son site principal à Fribourg. Elle encourage l'utilisation des vélos Publibike de sa station au Domaine de Notre-Dame de la Route. Elle finance l'acquisition de ses vélos à travers une recherche de dons et l'établissement de partenariats.

Type de mesure	REF	Mesure	Première estimation (partielle) coût/revenu	Détail du calcul	Objectif économie ég. CO2
Parking	PA1	Tarification des places de parc	Fr. -9000.-/an	25 places * Fr. 30/place/mois * 12 mois	
	PA2	Attribution des places de parc	-		
	PA3	Gestion du parking en pool	-		
	PA4	Communication aux visiteurs	-		
Transports publics	TP1	Subventionnement des abonnements	Fr. 13'286.-/an	182 abos 2 zones * Fr. 73.-/abo	7,3 t
	TP2	Option découverte	Fr. 150.-/an		
	TP3	Système P+R	-		
Covoiturage	CV1	Création d'une plateforme dédiée	Lancement Fr. 1000.- puis Fr. 500.-/an		8,3 t
	CV2	Mesures de communication	Variable		
	CV3	Priorité parking	-		
	CV4	Mise en place d'une charte			
Mobilité douce	MD1	Subvention achat vélo électrique	Fr. 900.-/an	3 subventions de Fr. 300.-/an	3,9 t
	MD2	Aménagement d'abris à vélos	A définir		
	MD3	Groupes de déplacement	-		
Télétravail	TT1	Règlement et encouragement	-		
Flexibilité	FL1	Garantie de retour en cas d'urgence	Fr. 500.-/an		
	FL2	Flexibilité des horaires de travail			
Communication	MC1	Nomination d'1 référent.e mobilité	Fr. 10'000.-/an	Hypothèse d'un temps de travail à 10%	
	MC2	Plan de communication/événementiel	Variable		
Mobilité pro	MP1	Mise à disposition de vélos électriques	Sponsorisé		
Total			Fr. 16'336.-/an		19,5 t

5.9. Tableau récapitulatif des mesures

6. Conclusion

La mobilité pendulaire du CIS est structurée par plusieurs éléments : son emplacement au cœur de l'agglomération fribourgeoise et les avantages et inconvénients qui en découlent, sa population d'employés.es partagée entre personnel d'encadrement et collaborateurs.trices accompagnés.es, la relative rareté des places de parc à disposition sur les sites principaux, l'attention portée à la durabilité de manière transversale dans toute l'institution.

Ces éléments ont été déterminants pour l'élaboration du plan d'action, qui a pour but de répondre aux différentes situations vécues par les personnes travaillant au CIS, qu'elles habitent loin de leur lieu de travail ou non, qu'elles soient capables de se déplacer de manière individuelle, qu'elles travaillent avec des horaires flexibles ou fixes, etc. Il a bien sûr aussi été important de tenir compte des possibilités de financement limitées en l'absence de subvention des organes de tutelle au niveau cantonal.

De ce point de vue, les objectifs ici fixés sont ambitieux et il sera important de se rappeler cette ambition lors de l'évaluation de l'impact des mesures mises en place. Cette ambition répond, à notre sens, à la volonté affichée par le CIS d'intégrer la durabilité sous toutes ses formes au cœur de son action.