



PLAN DE MOBILITÉ



Le bâtiment historique de l'Hôpital Daler à la route de Bertigny. Source : <https://daler.ch/>

Hôpital Daler

Plan de mobilité

Table des matières

1. Contexte.....	3
2. Méthodologie.....	3
3. Situation initiale.....	5
3.1. Situation géographique	5
3.2. Connectivité du site.....	5
3.3. Parkings et infrastructures 2-roues.....	8
3.4. Domicile des collaborateurs.trices.....	8
3.5. Répartition modale.....	10
3.6. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire.....	11
3.7. Autres éléments tirés du sondage.....	12
4. Potentiels d'amélioration.....	15
4.1. Scénario 1 : mobilité douce	15
4.2. Scénario 2 : transports publics.....	17
4.3. Scénario 3 : covoiturage	19
5. Politiques mobilité existantes et réflexions quant aux potentiels	19
6. Mesures mobilité	21
6.1. Mobilité douce.....	21
6.2. Mesures de communication.....	21
6.3. Organisation du travail.....	21
6.4. Gestion des places de parc	21
6.5. Repas de midi.....	21
6.6. Flotte de véhicules	21
7. Conclusion.....	22

1. Contexte

L'Hôpital Daler est une fondation de droit privé reconnue d'utilité publique et établie à Fribourg. Sur son site à l'adresse route de Bertigny 34, l'hôpital emploie en 2024 près de 300 collaborateurs et collaboratrices pour un total d'environ 230 équivalents plein-temps (EPT). Fondée en 1917 par la Paroisse réformée de Fribourg en tant qu'exécutrice testamentaire, l'institution travaille avec plus de 90 médecins spécialistes agréés.

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 qui consiste à établir le plan de mobilité a été mené en interne par Mme Marie-Hélène Crausaz, cheffe de projet, avec le soutien des services concernés (par exemple le service RH). De plus, l'Hôpital Daler s'est adjoint les services de M. Frédéric Gendre, consultant en durabilité et responsable communication au sein de la société Projets21, qui a déjà accompagné plusieurs entreprises dans des démarches similaires.

Le présent plan de mobilité s'appuie sur un diagnostic de la situation initiale réalisé au printemps 2024. Sur la base de ce diagnostic, un plan d'action a été mis en place.

Pour réaliser la partie diagnostic, les 3 éléments suivants ont été pris en considération :

- Les données fournies par la fondation (nombre de collaborateurs.trices, nombre de places de parc, etc.) ;
- Une vision locale par la société Projets21 ;
- Un sondage proposé aux employés.es de l'institution entre le mardi 6 février et le lundi 4 mars 2024. Celui-ci a obtenu 167 réponses, soit un taux de participation de 55% qui peut être considéré comme représentatif.

Pour créer le plan d'action, les résultats du diagnostic initial et les potentiels d'amélioration qu'ils laissaient apparaître ont servi de base.

Le personnel a été impliqué lors du sondage et a ainsi eu l'occasion d'exprimer ses idées. Un retour sur les principaux résultats de l'enquête a été inclus dans l'édition de juillet 2024 du *DalerPuls*, le journal interne de l'institution ; un rapport individuel de mobilité, tel que présenté ci-après, a été envoyé à tous les répondants au sondage qui en ont fait la demande (110

rapports individuels distribués sur 167 réponses au sondage témoignant d'un intérêt pour la thématique) :

Rapport de mobilité individuel

Xxxxxx Yyyyyy

Rue de la Mobilité 22, 17XX Village

Merci d'avoir participé à notre sondage mobilité. Dans ce rapport vous trouverez diverses informations liées à votre mobilité pendulaire.

Données de distance

La distance entre votre domicile et votre lieu de travail est de **31,7** Km

La distance moyenne suisse entre son domicile et son lieu de travail : 13,6 km (source OFS)

Le nbre de jours où vous vous rendez au travail **5** x 2: + le nombre de fois où vous rentrez à midi **0** x 2
Votre nombre de trajets par semaine :**10**

Le nombre de km que vous faites chaque année entre votre domicile et votre lieu de travail (déplacements pendulaires, votre nombre de trajets par semaine x 44 x la distance domicile-travail **13 934** km

Données de temps

Le temps que vous mettez pour vous rendre au travail (votre réponse) : **30** minutes

Le temps moyen en Suisse pour se rendre au travail : 29 minutes (source OFS)

Le temps que vous mettriez en fonction de votre moyen de transport (source GoogleMaps, pour une arrivée prévue entre 7 h et 8 h un mardi matin hors vacances scolaires et jours fériés)

Vélo	Voiture	Transports publics
1:33:12 h	0:29:08 h	1:08:14 (à pied : 13m - transport : 53m) Nombre de changements 1

Bilan CO2

Pour faire le bilan CO2 de votre mobilité pendulaire (soit la quantité de gaz à effet de serre émise lors de vos déplacements entre votre domicile et votre lieu de travail), nous multiplions votre nbre de km annuels par le facteur d'émission propre à votre mobilité. Un facteur d'émissions indique quelle quantité de CO2 est émise lors de chaque km par un moyen de transport donné.

Par exemple, une voiture émettra plus de CO2 par km qu'un vélo électrique (14g de CO2/km). Et entre les voitures, un gros SUV diesel (282g de CO2/km) émettra plus de CO2 par km qu'une petite voiture de ville à essence (130g de CO2/km). Et la marche, elle n'émettra aucun CO2! :-)

Vos moyens de transport :

	%	g/km	km/an	kgCO2/an
Mobilité douce	0	0	0	0
Vélo électrique	0	14	0	0
Train	0	15	0	0
Bus	0	25	0	0
Moto	0	121	0	0
Voiture perso	100	208	13934	2898
	100	208	13934	2898

Le bilan CO2 de votre mobilité pendulaire :

Votre facteur d'émission **208** g de CO2/km

Le bilan CO2 de votre mobilité pendulaire **2898** Kg CO2 / an
(votre nombre de km annuels x votre facteur d'émission)

(Pour établir ce bilan, nous n'avons pas tenu compte du covoiturage, car il peut varier entre autres en fonction du nombre de covoitureurs dans la voiture. A 2 personnes dans une voiture, vous pouvez diviser le CO2 émis lors de ces trajets par 2, par 3 si vous covoiturez à 3, etc.).

Quelques éléments de comparaison ? 1 tonne de CO2 c'est par exemple :

- 1 vol Zurich-New York, aller simple, en Economy
- 3500 km avec un gros SUV diesel ou 7700 km avec une petite citadine à essence
- 1 steak de bœuf par jour pendant une année

Le bilan CO2 complet moyen d'une personne vivant en Suisse : 11,6 tonnes de CO2.
Envie d'en savoir plus ? -> Empreinte carbone d'un.e citoyen.ne suisse | www.climpact.ch
Si vous avez des questions nous sommes volontiers à votre disposition : info@projets21.ch

3. Situation initiale

3.1. Situation géographique

L'Hôpital Daler est implanté à l'adresse route de Bertigny 34, 1701 Fribourg. Il est situé au cœur de l'agglomération fribourgeoise, presque à mi-chemin entre la gare de Fribourg et la sortie d'autoroute Fribourg-Centre/Sud.



Source www.google.com/maps

3.2. Connectivité du site

Voiture :

Comme montré ci-dessus, le site est à proximité directe de la sortie d'autoroute No. 7 Fribourg-Centre/Sud sur l'A12, permettant de relier l'hôpital facilement depuis des distances importantes lorsque le trafic est fluide, ce qui n'est cependant de loin pas toujours le cas. Situé au cœur de l'agglomération fribourgeoise, l'Hôpital Daler en subit toutes les contraintes en termes de circulation. L'axe « Gare-avenue Beauregard-route de Villars » est en effet fréquemment saturé, en particulier aux heures de pointe, ce qui peut rallonger considérablement les temps de trajet.

Transports publics :

L'arrêt de bus Vignettaz-Daler est situé à 50 m de l'entrée de l'institution (côté jardin), desservi par les lignes 2 et 6 de l'agglo, permettant de joindre la gare en 6 minutes (hors bouchons) avec d'excellentes cadences (aux 7 minutes en journée), y compris tôt le matin, tard le soir et les week-ends.



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 55	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 [www\(tpf.ch](http://www(tpf.ch)



→ Guintzett

Ligne / Linie 6 Guintzett - Musy

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

Lundi-Vendredi Montag-Freitag	Samedi Samstag	Di. et fêtes So. und Feiertage
05 21 52	05 21 52	05 21 52
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 59	19 14 29 44 59	19 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
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



Explication des signes

Fêtes / Feiertage

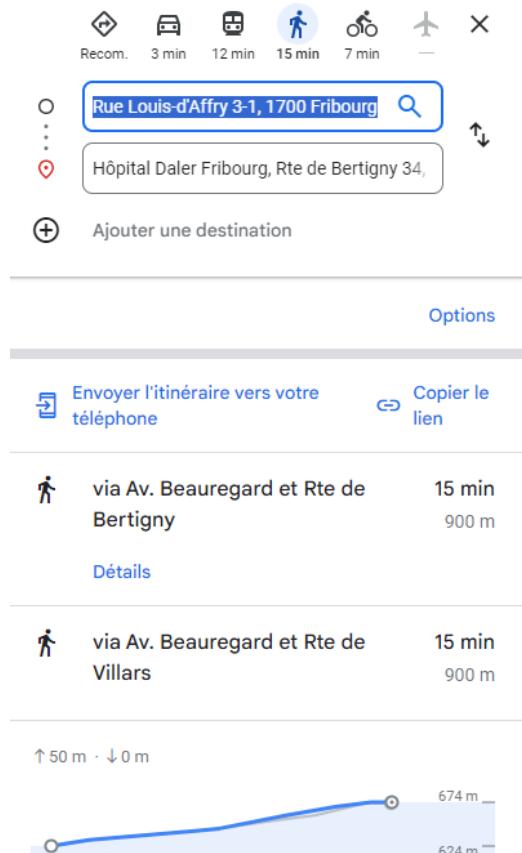
25.-26.12. | 01.-02.01. | 29.03. | 01.04. | 09.05. | 20.05. | 01.08.

Zeichenerklärung

Horaire ligne 6 TPF. Source [www\(tpf.ch](http://www(tpf.ch)

Mobilité douce :

A proximité de la gare, l'Hôpital Daler est joignable à pied en 15 minutes en comptant un dénivelé de 50 m.



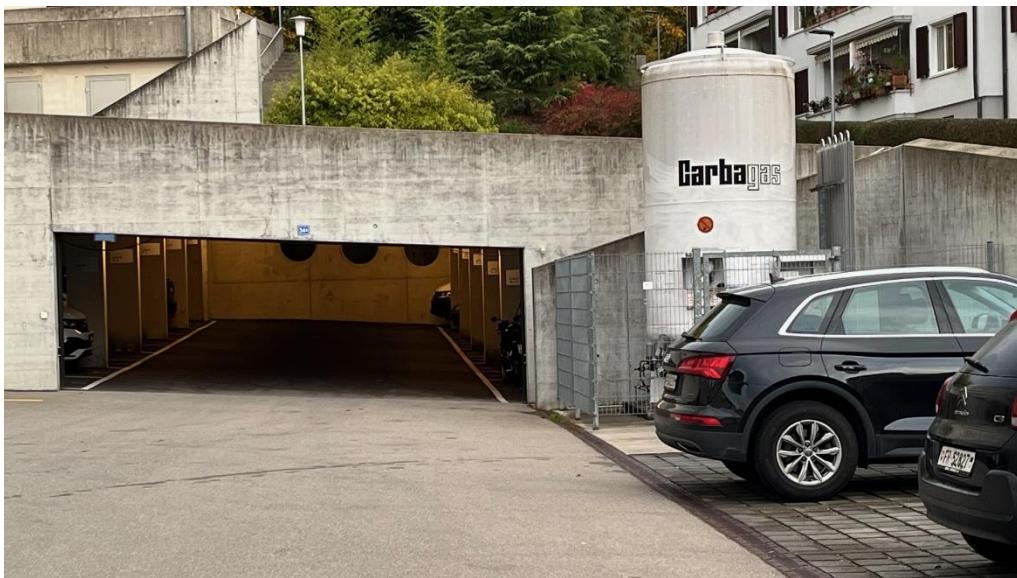
Source www.google.com/maps

L'emplacement est relié 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. Le site ne sera pas sur le trajet de la future TransAggo en cours de réalisation.

3.3. Parkings et infrastructures 2-roues

Parking :

L'institution dispose sur place d'un parking (places ouvertes et couvertes) de 44 places, soit un ratio d'environ 0,2 place/EPT, un ratio très faible en comparaison fribourgeoise. Ces places sont louées au personnel à un tarif allant de CHF 80.- à CHF 100.-/mois, un tarif concurrentiel par rapport à une location privée, mais passablement plus élevé que le coût typique d'une place de parc mise à disposition par une entreprise en région fribourgeoise.



Un système de partage des places de parc dédiées aux équipes de soins est en place, avec des plannings d'occupation gérés à l'interne par les unités.

Un nombre important de places publiques, à durée limitée, sont situées devant l'hôpital, à disposition des visiteurs.

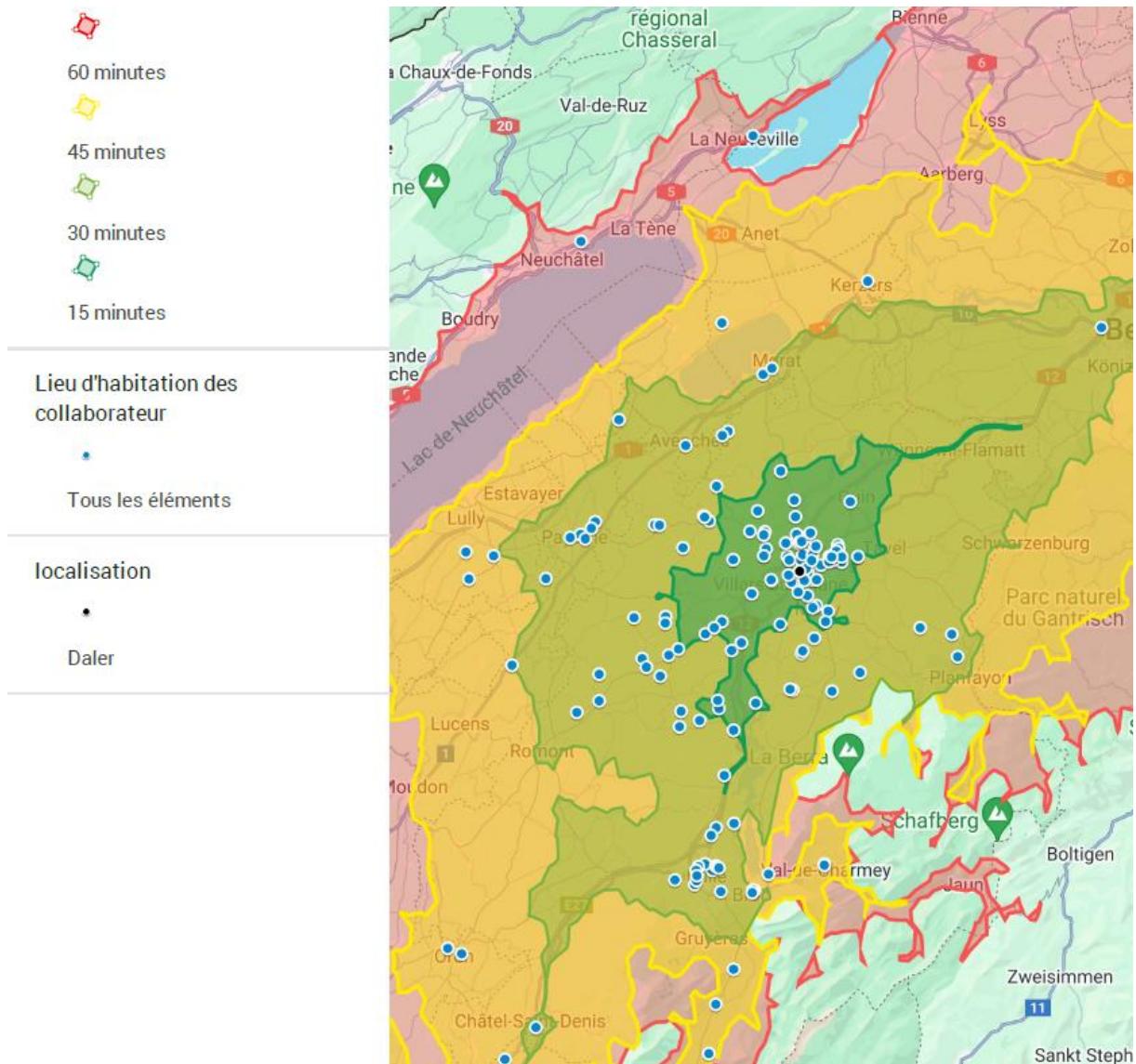
Infrastructures 2-roues :

L'hôpital dispose d'un abri couvert pour les vélos à proximité directe de l'entrée ainsi que d'un espace qui leur est réservé dans le parking souterrain. Des places de parc pour les 2-roues motorisés sont aussi disponibles.

Des vestiaires avec douches et casiers individuels sont accessibles pour l'ensemble du personnel. L'infrastructure d'accueil pour la mobilité douce est bonne mais plusieurs réponses au sondage soulignent le manque occasionnel de places couvertes et sécurisées.

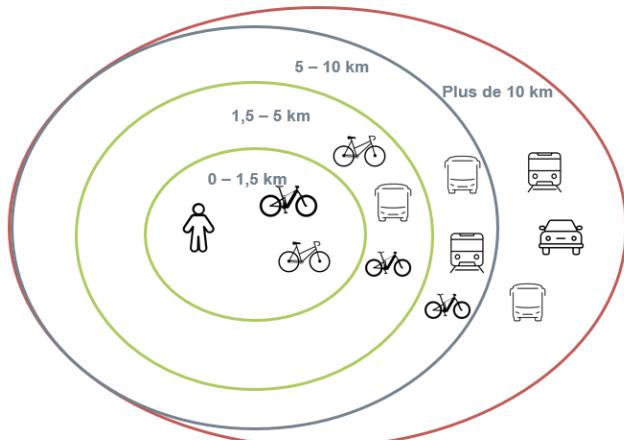
3.4. Domicile des collaborateurs.trices

Sur cette carte de répartition géographique des collaborateurs.trices, il apparaît 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.



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 foncé moins de 15 min, en vert clair moins de 30 min, etc. *Image tirée de : <https://www.mymaps.com>*

Accessibilité en mobilité douce



Distances	Mode de déplacement idéal	Nbre personnes / %	En mobilité individuelle (voiture/moto)
0 – 1,5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE*	9/ 5,4%	1
1,5 – 5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE* et Transports publics	23/ 13,8%	10
5 – 10 km	Mobilité douce, à VAE*, transports publics	40/ 23,9%	29
Plus de 10 km	Transports publics, véhicule individuel	95/ 56,9%	87

*VAE: vélo à assistance électrique

MARCHE ≤1,5km
VÉLO ≤5km
VAE* ≤10km

17

Répartition des collaborateurs.trices en fonction de la distance à leur lieu de travail, parmi les répondants au sondage

Les employés.es parcourent en moyenne 16,2 km pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail et mettent 25,6 minutes pour ce trajet : des chiffres proches de la moyenne suisse de 13,7 km et 29,6 minutes en 2022 ([Relevé structurel - Pendularité - OFS](#)).

Entreprise	Distance moyenne km	Distance médiane km	Temps de trajet moyen
Daler	16,2 km	12,1 km	25,6 minutes

Distance médiane: il y a autant de personnes qui parcourent moins de 12,1 km pour se rendre au travail que de personnes qui parcourent plus de 12,1 km.

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'hôpital : nbre de réponses pour chaque moyen de transport mentionné / nbre total des réponses) :

	En Suisse*	Au sein de l'hôpital
Voiture, moto	55%	55,2%
Transports en commun	27%	24,6%
Mobilité douce	18%	20,2%

	nombre d'usager
mobdouce	37
veloelectrique	13
bus	44
train	17
moto	13
voiture	124
TOTAL	248

Il est constaté que la part modale à l'Hôpital Daler est très proche de la moyenne suisse, toujours selon le [Relevé structurel – Pendularité](#).

3.6. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire

Toujours sur la base des réponses au sondage, le bilan CO2 de la mobilité pendulaire de l'hôpital a pu être calculé.

Pour réaliser ce bilan, les éléments suivants ont été relevés 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 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 : $Dist. \text{ domicile-travail} * \text{facteur émission} * (nbre \text{ de jours de travail/semaine} * 2 + nbre \text{ de retours à midi/semaine} * 2 - Nbre \text{ de covoiturages/semaine}) * 44$.

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 :

Rapport entreprise global

	KM /an	CO2 /an	nombre d'usager
mobdouce	62 746	5,5%	0
veloelectrique	13 179	1,1%	184
bus	100 044	8,7%	0,1%
train	68 741	6,0%	2 501
moto	10 309	0,9%	1,4%
voiture	891 806	77,8%	17
Co-voiturage		./.	13
Total	1 146 826	178 743	124
			16

Participants au sondage	167
Emissions moyennes / collaborateur / an	1 070
KM moyens par collaborateur / an	6 867
Emissions moyenne / km	0,156
Distance moyenne / trajet	21

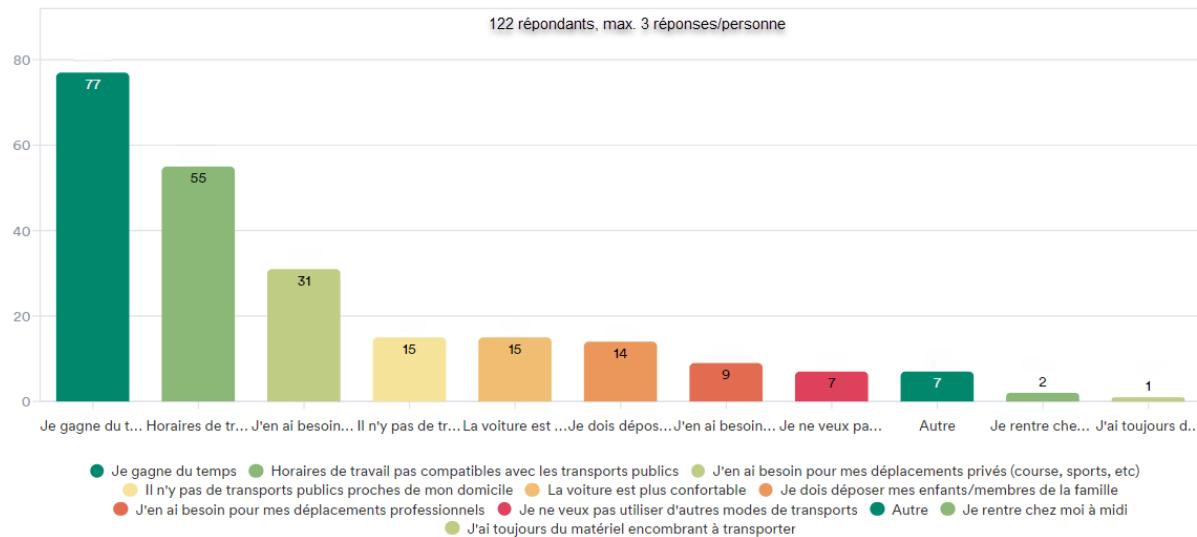
Les participants.es au sondage ont parcouru un total de 1'146'826 km pour un bilan carbone de 178'7143 kgéqCO2. Extrapolé à l'échelle de tout l'hôpital (55% de taux de participation au sondage), il est estimé le nbre de km parcourus à 2'085'138 km pour un bilan carbone total de 324'987 kgéqCO2.

3.7. Autres éléments tirés du sondage

Quelques autres éléments intéressants sont à retirer des réponses obtenues au sondage :

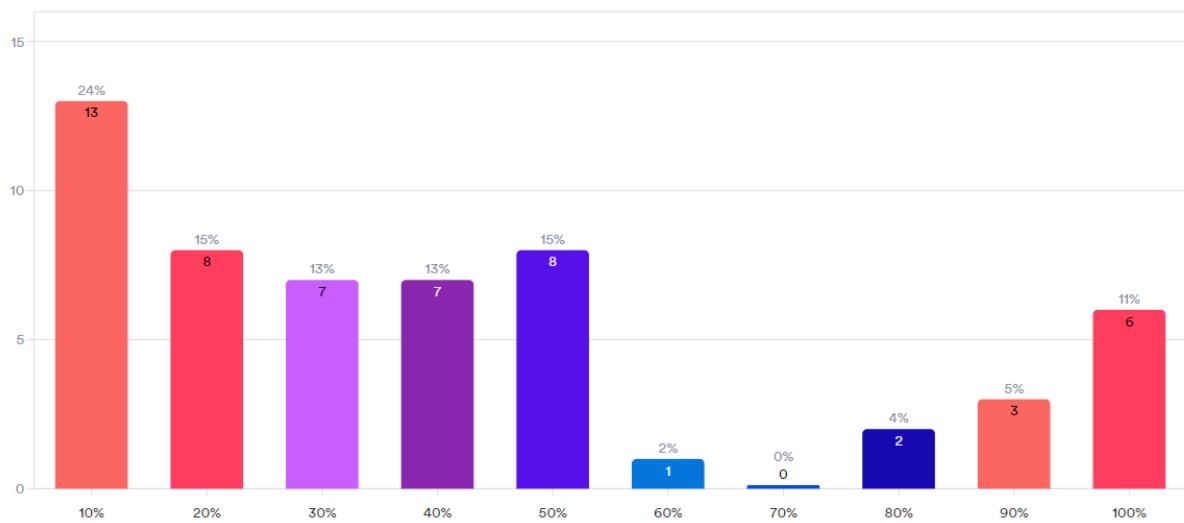
- **Utilisation de la voiture**

Pour quelle(s) raison(s) principale(s) utilisez-vous votre voiture pour venir au travail?

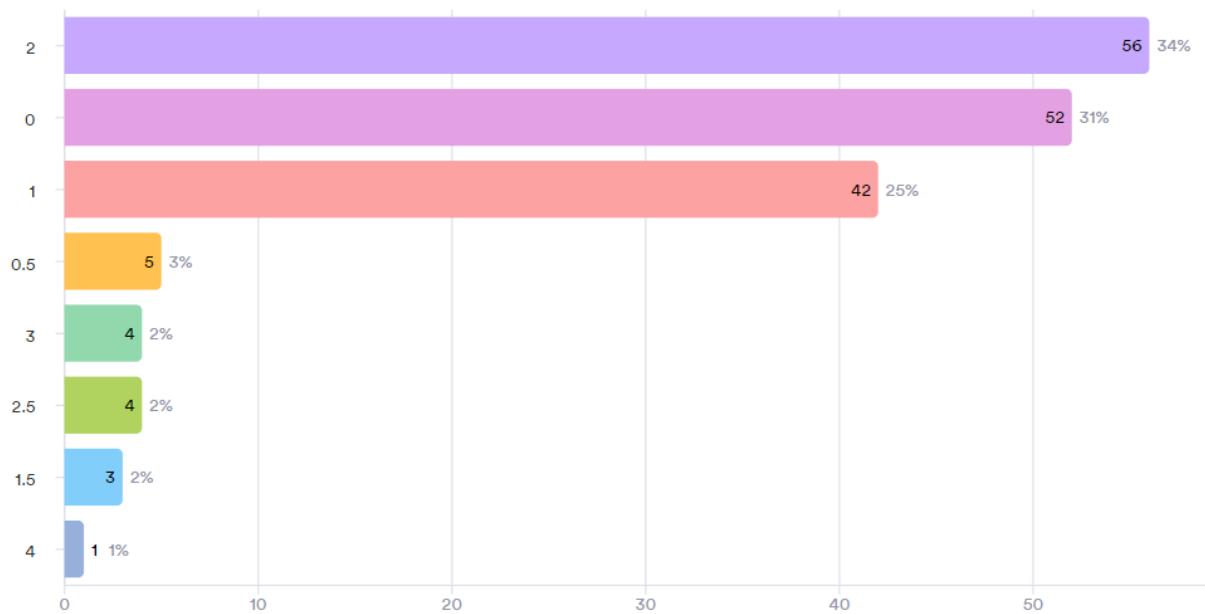


- **Horaires de travail**

Quel pourcentage de vos horaires de soins faites-vous de nuit?



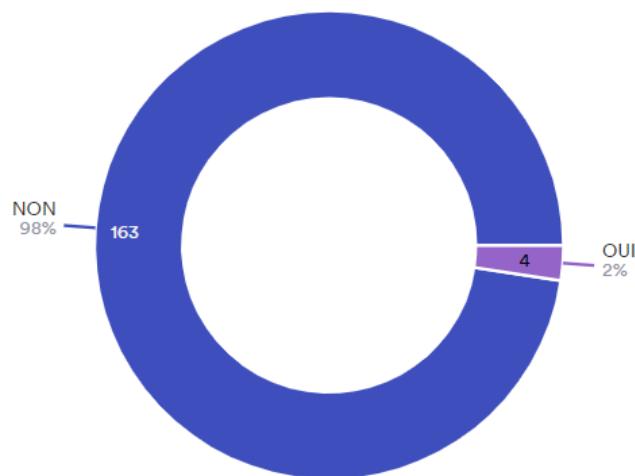
Combien de week-ends travaillez-vous par mois en moyenne?



Les horaires de travail, correspondant à l'exploitation d'un hôpital, sont très variables, avec des horaires de nuit et des week-ends. Il faut en tenir compte dans la mesure où ces horaires irréguliers sont plus difficiles à corrélérer avec des mobilités moins impactantes, et en particulier avec les transports publics.

- **Repas de midi**

Rentrez-vous parfois à la maison à midi ?

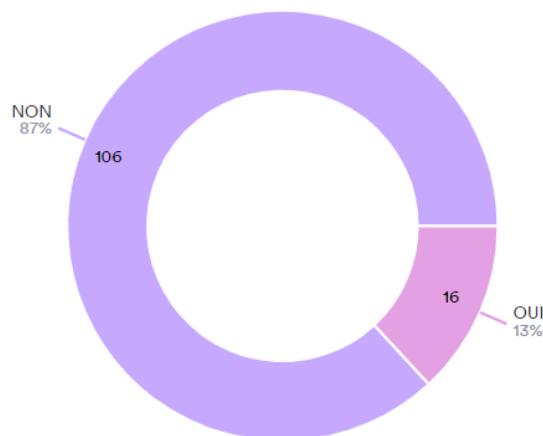


L'infrastructure pour prendre les repas sur le lieu de travail est bien en place et le personnel a la possibilité d'acheter un repas chaud à un tarif subventionné. Le succès de cette politique se

mesure aussi au nombre très faible de personnes rentrant à la maison prendre leur repas de midi.

- **Covoiturage**

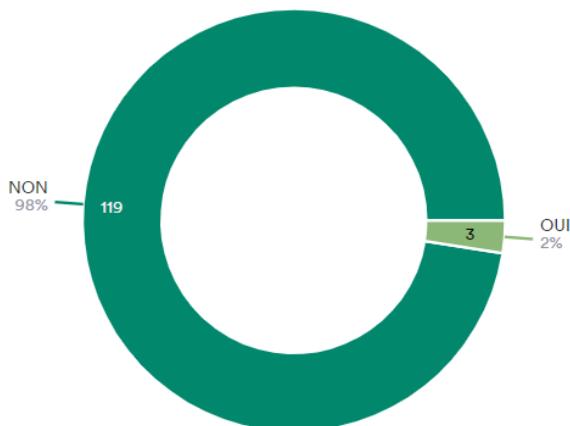
Faites-vous du covoiturage (plus de 20 fois par année)?



Le covoiturage est une pratique existante parmi le personnel de l'Hôpital Daler. Les horaires d'équipes, parfois difficiles à corrélérer avec les transports publics, peuvent parfois se prêter plus favorablement au covoiturage. A noter cependant que les plannings journaliers irréguliers peuvent aussi être un frein au covoiturage.

- **Park n'Ride**

Utilisez-vous un système de Park n'Ride ?



L'utilisation des P+R de l'agglo est presque inexistante, un résultat surprenant au vu des coûts des places de parc à l'hôpital ou auprès des privés aux alentours, de la rareté de ces places et des difficultés d'accès au site en voiture individuelle aux heures de pointe. Le parking du

Guinetz, autrefois P+R, a d'ailleurs été réaffecté en raison de sa situation géographique inadaptée.

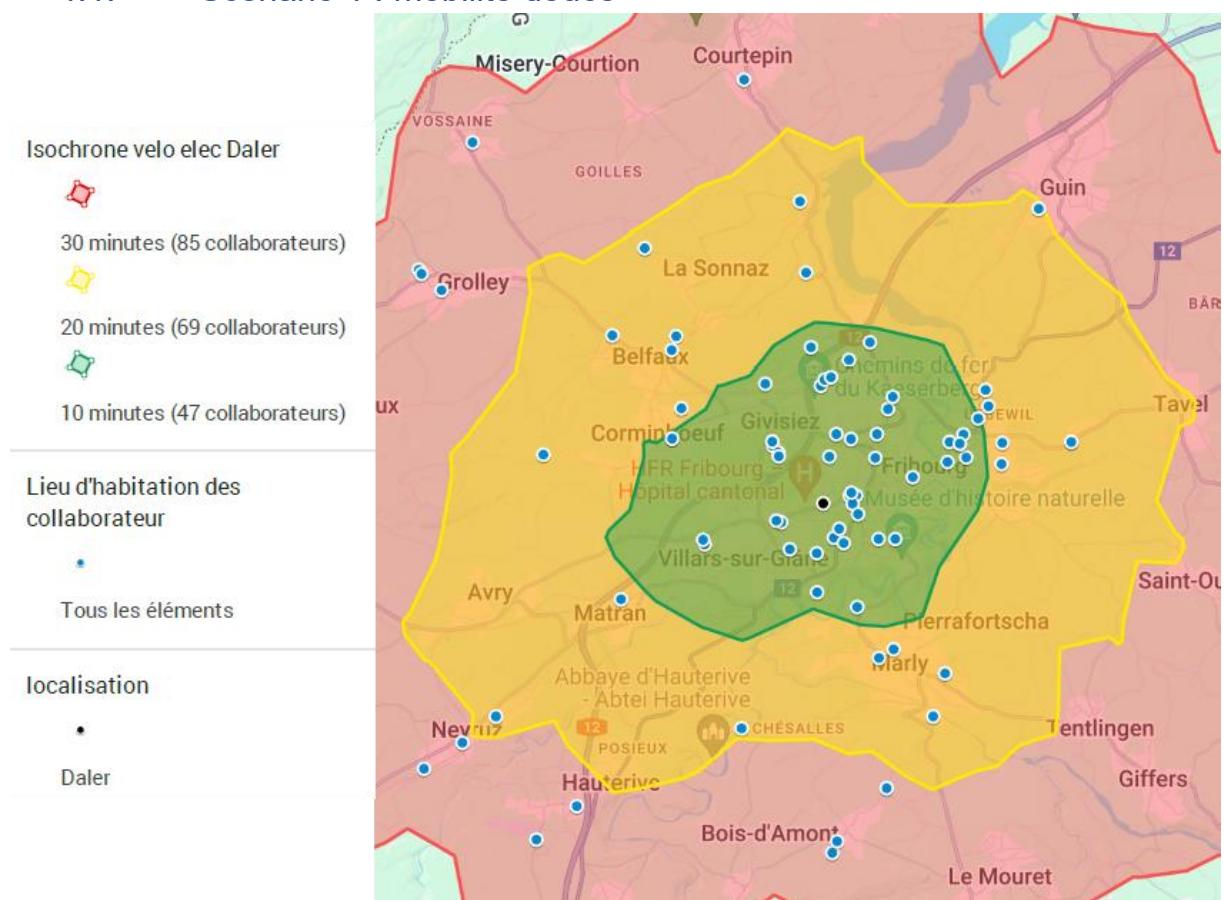
4. Potentiels d'amélioration

Sur la base des résultats du sondage et de l'exploitation des données de géolocalisation, des potentiels d'amélioration ont pu être déterminés en fonction de trois scénarios préconstruits :

1. Quel serait l'effet si tous les gens qui habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail et se déplacent aujourd'hui en voiture décidaient de venir à vélo ?
2. Et si tous les gens qui viennent aujourd'hui en voiture et qui perdraient moins de quarante minutes par jour en utilisant les transports publics à la place le faisaient ?
3. Et si le covoiturage devenait la norme ?

Ces scénarios ont pu être corrélés aux conditions souhaitables au changement que le personnel a pu exprimer à travers le sondage.

4.1. Scénario 1 : mobilité douce



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 vélo électrique (25 km/h) : en vert clair moins de 10 min, en jaune moins de 20 min, etc. *Image tirée de : <https://www.mymaps.com>*

Total CO2 / Voiture par an pour des personnes qui se trouvent à moins de 10 km de leur lieu de travail	10 074
Total CO2 / Moto par an pour des personnes qui se trouvent à moins de 10 km de leur lieu de travail	407
Total Km / Voiture par an pour des personnes qui se trouvent à moins de 10 km de leur lieu de travail	58 337
Total Km / Voiture par an pour des personnes qui se trouvent à moins de 10 km de leur lieu de travail	3 364
Total CO2 / Voiture et Moto par an pour des personnes qui se trouvent à moins de 10 km de leur lieu de travail	10 481

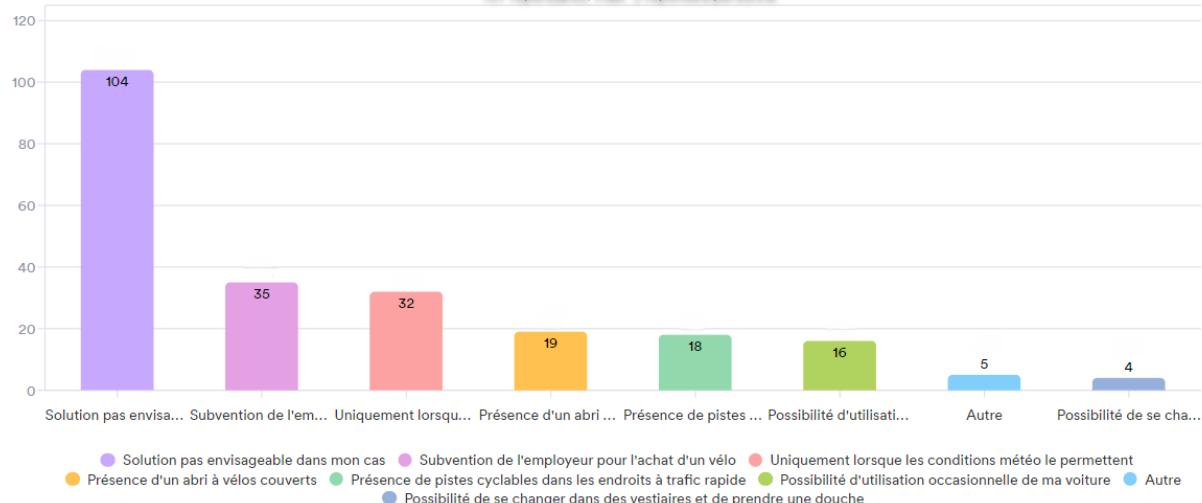
	KgCO2/an	Km/an	FE(kgCO2/Km)	Collaborateurs	
Voiture	10 074	58 337	0,17268136	37	4
Moto	407	3 364	0,121	7	
			TOTAL	40	

40 personnes ayant répondu au sondage habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail et utilisent au moins partiellement leur voiture ou leur moto pour s'y rendre. Ces 40 personnes parcourent chaque année plus de 60'000 km et émettent près de 10,5 t de CO2.

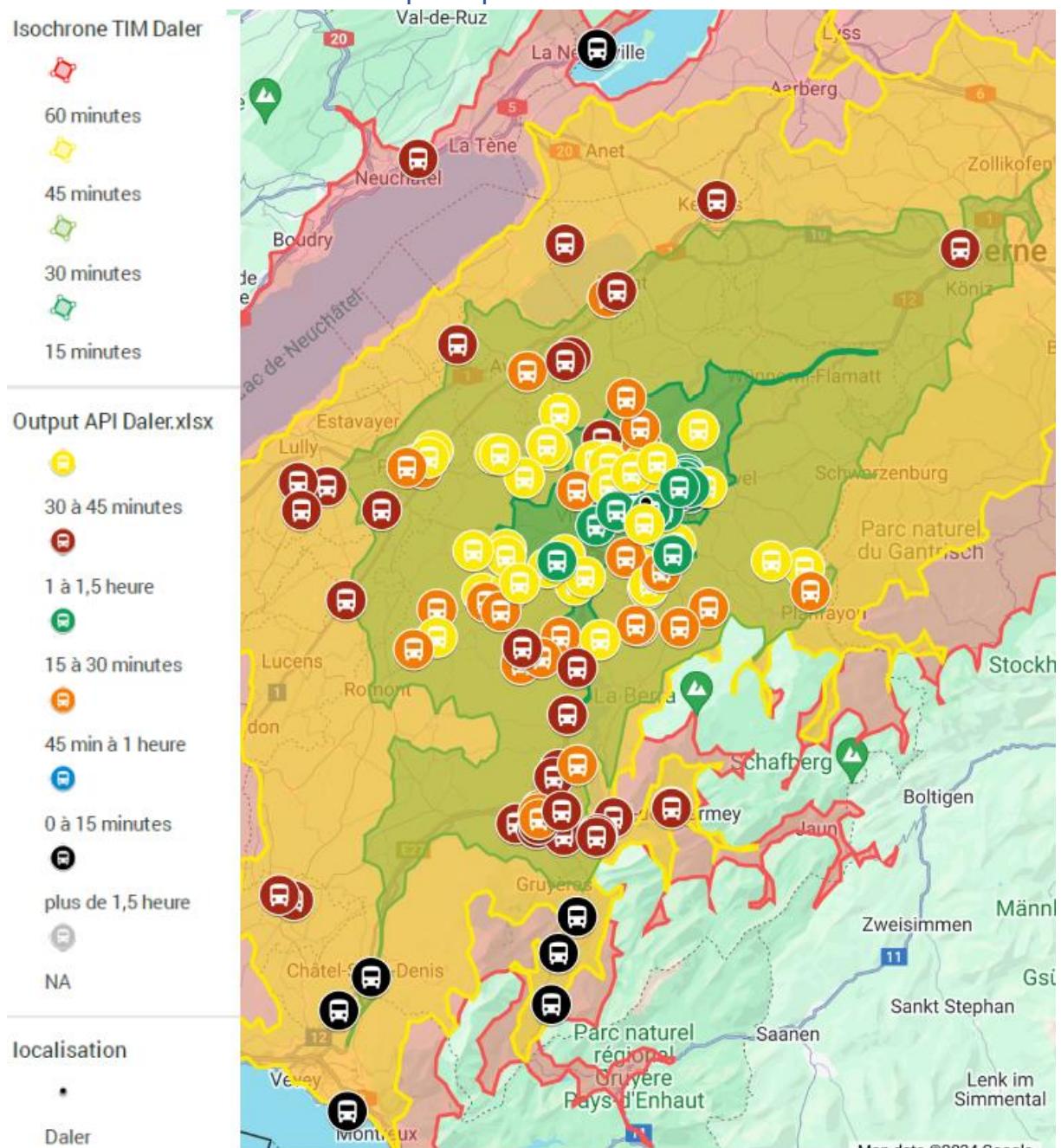
Extrapolé à l'ensemble du personnel, il s'agirait de 73 personnes, 112'000 km et 19 t de CO2 par an.

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

167 répondants, max. 3 réponses/personne



4.2. Scénario 2 : transports publics



Comparaison TP-TIM. 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 foncé moins de 15 min, en vert clair moins de 30 min, etc. *Image tirée de : <https://www.mymaps.com>*

Total CO2 / Voiture par an pour personnes qui perdent 20 min ou moins par trajet en TP	21 527
Total CO2 / Moto par an pour personnes qui perdent 20 min ou moins par trajet en TP	419
Total Km / Voiture par an pour personnes qui perdent 20 min ou moins par trajet en TP	111 474
Total Km / Moto par an pour personnes qui perdent 20 min ou moins par trajet en TP	3 465
Total CO2 / Voiture et Moto par an pour personnes qui perdent 20 min ou moins par trajet en TP	21 946

	KgCO2/an	Km/an	FE(kgCO2/Km)	Collaborateurs	
Voiture	21 527	111 474	0,193110306	43	6
Moto	419	3465	0,121	8	
			TOTAL	45	

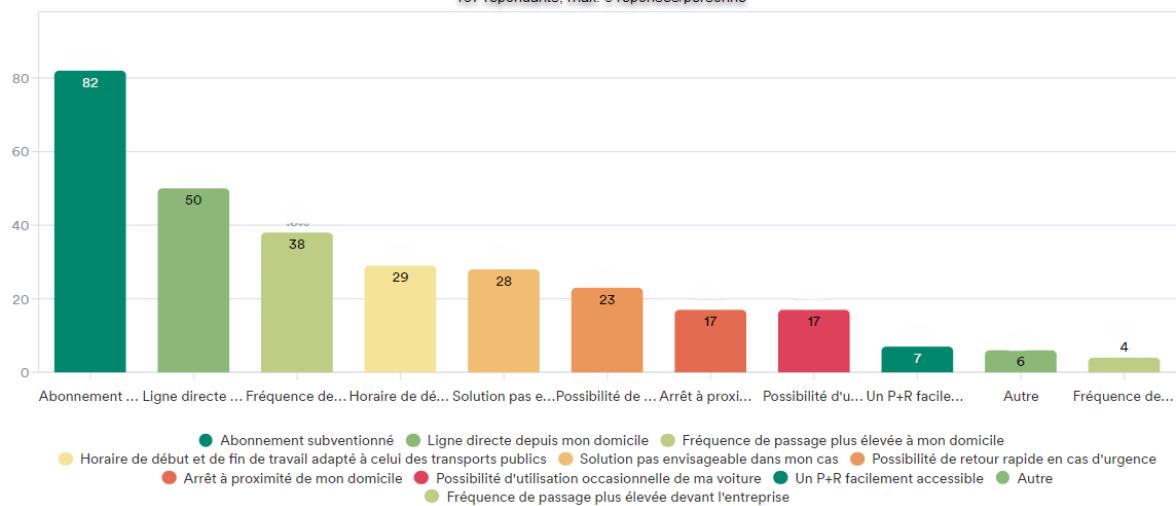
Selon la définition retenue ici, un trajet en transports publics est considéré comme compétitif par rapport à un trajet en véhicule individuel s'il ne dépasse pas ce dernier de plus de 20 minutes. Une personne pour qui les TP sont compétitifs perdrat ainsi moins de 40 minutes par jour si elle utilisait ce moyen de déplacement par rapport à sa voiture ou sa moto.

A l'Hôpital Daler, 45 personnes ayant répondu au sondage pour qui les transports publics sont compétitifs utilisent au moins partiellement leur véhicule individuel pour se rendre au travail.

A l'échelle de l'hôpital, il s'agirait de 82 personnes parcourant 210'000 km/an et émettant 40 tonnes de CO2.

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

167 répondants, max. 3 réponses/personne

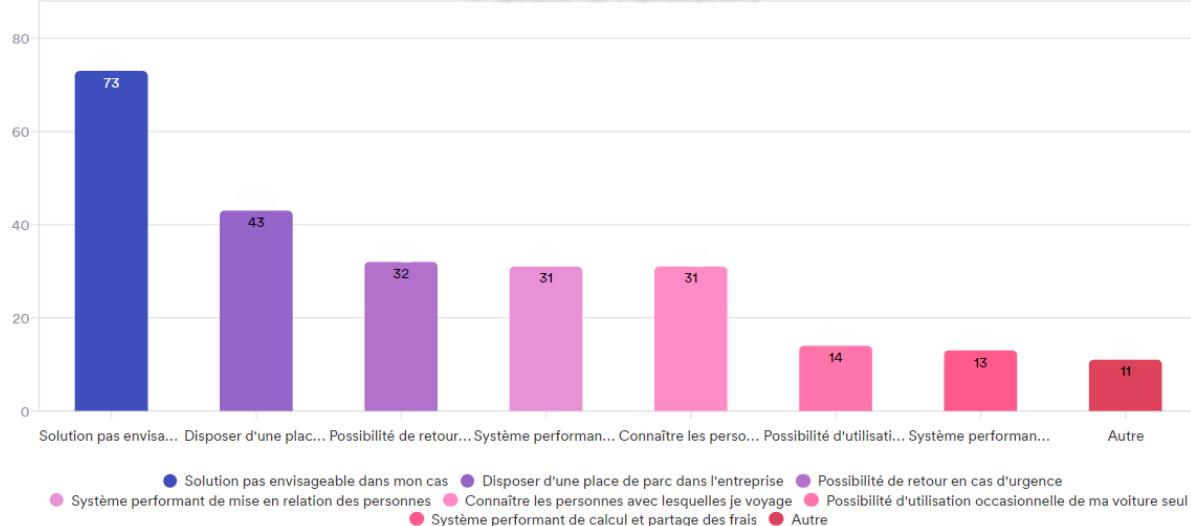


4.3. Scénario 3 : covoiturage

Si chaque voiture était occupée par deux personnes au lieu d'une, il peut être estimé que le bilan CO2 des personnes se déplaçant en voiture serait divisé par deux. Dans ce cas de figure l'économie potentielle serait de 160 tonnes de CO2 (voir point 3.5 Bilan CO2 de la mobilité pendulaire).

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

167 répondants, max. 3 réponses/personne



5. Politiques mobilité existantes et réflexions quant aux potentiels

Au vu de sa situation en plein centre-ville, de son nombre de places de parc restreint à disposition de son personnel et parfois de ses difficultés d'accès, l'Hôpital Daler est par nature confronté aux défis liés à la mobilité et a déjà plusieurs éléments en place pour répondre à ces défis :

- Le nombre de places de parc à disposition est faible en regard de la taille de l'établissement. Les places sont louées à un tarif élevé pour des places d'entreprise. Cette situation a un impact sur la répartition modale de la pendularité des collaborateurs.trices.
- Une solution d'organisation pour la gestion et le partage des places de parc pour les équipes de soins est en place et gérée à l'interne par ces unités.
- Les infrastructures d'accueil pour la mobilité douce sont en place (abris couverts, casiers, vestiaires, douches). Les abris couverts semblent cependant parfois surchargés.
- Le personnel dispose d'infrastructures adaptées pour prendre son repas de midi sur place. Il peut bénéficier du menu du jour de la cuisine de l'hôpital à un tarif préférentiel. Ces mesures sont efficaces puisque la quasi-totalité du personnel ne rentre pas à la maison pour le repas de midi.
- Organisation du travail : pour celles et ceux pour qui il est praticable, le télétravail est possible à travers une convention signée (maximum 1 jour/semaine). La flexibilité des horaires de travail est aussi applicable pour tout le personnel qui peut en bénéficier.

L'implémentation de nouvelles mesures concernant la gestion des places de parc, l'incitation à rester sur place à midi ou l'organisation du travail ne semble dans ce cadre pas pertinente. De même les infrastructures d'accueil pour la mobilité douce sont en place, sauf peut-être pour ce qui concerne le nombre de places couvertes pour les 2-roues.

Les potentiels dévoilés au chapitre précédent inspirent eux quelques réflexions :

- Mobilité douce et transports publics : il existe un certain potentiel de personnes pour qui soit la mobilité douce soit l'utilisation des transports publics seraient des mesures accessibles en remplacement d'un moyen de transport individuel. En tenant compte du fait que ces potentiels se recoupent, il peut être estimé qu'en convainquant l'ensemble de ces personnes d'adopter une nouvelle forme de mobilité cela permettrait de réduire le bilan CO2 de la mobilité pendulaire de 10 à 15%. Ce chiffre peut paraître faible, pour autant il concernerait environ 25% des collaborateurs.trices de l'hôpital. S'adresser à ces personnes répondrait plus à une logique « morale » que purement de résultats en termes de CO2.
- Covoiturage, P + R et organisation de travail : pour une institution située en plein centre-ville, un pourcentage important du personnel de l'Hôpital Daler habite à plus de 10 km de son lieu de travail (57%). Or, plus la distance augmente, plus il est difficile de convaincre les personnes d'adopter soit la mobilité douce (trop loin), soit les transports publics (trop de perte de temps). Pour toute cette frange du personnel, l'utilisation des P+R, le covoiturage et éventuellement des mesures renforcées d'organisation du travail (télétravail, flexibilité) sont les seules mesures susceptibles de les toucher. Il convient cependant de souligner les éléments suivants :
 - Le covoiturage est déjà effectué par certaines personnes en fonction des possibilités. Il faut en effet relever que les plannings journaliers irréguliers ne facilitent pas cette pratique ;
 - Le télétravail est déjà mis en pratique là où il est possible et son cadre est clairement défini.

Il est important de mentionner que l'Hôpital Daler s'engage à pérenniser les mesures déjà mises en œuvre.

6. Mesures mobilité

6.1. Mobilité douce

- **Construction d'un nouvel abri à vélos** : 10 places couvertes supplémentaires d'ici au printemps 2025.
 - Estimation des coûts : env. CHF 15'000.-.

6.2. Mesures de communication

- **Communication à l'embauche** : lors de l'engagement de chaque nouvelle collaboratrice et chaque nouveau collaborateur, l'infrastructure et les mesures de mobilité existantes et à venir sont mises en lumière. Les possibilités et les offres de transports publics ainsi que les options P+R sont particulièrement mises en avant.
- **Animations et informations sur les mesures mobilité** : lors du dépôt du plan de mobilité puis de manière régulière, les mesures en lien avec la mobilité, les possibilités et les offres de transports publics et les options P+R sont particulièrement mises en avant par exemple à travers des articles dans le journal d'entreprise (*DalerPuls*) ou les autres canaux de communication de l'Hôpital Daler.
 - Estimation des coûts : env. CHF 3'000.-.

6.3. Organisation du travail

- **Flexibilité des horaires et télétravail** : le télétravail est possible jusqu'à 1 jour par semaine à travers une convention signée. La flexibilité des horaires est aussi applicable pour le personnel qui peut en bénéficier sans nuire à l'organisation du travail.

6.4. Gestion des places de parc

- **Solution de gestion et de partage des places** : une solution d'organisation pour la gestion et le partage des places de parc pour les équipes de soins est en place et gérée à l'interne par ces unités
- **Tarification des places de parc** : les places de parc disponibles sont louées au personnel à un tarif de CHF 80.- à CHF 100.- par mois.

6.5. Repas de midi

- **Subventionnement du repas de midi** : le personnel bénéficie du menu du jour de la cuisine de l'Hôpital à un tarif préférentiel.

6.6. Flotte de véhicules

- **Etude d'une option électrique** : lors du remplacement programmé en 2025 d'un des 2 véhicules de la flotte d'entreprise, une version électrique sera étudiée.

7. Conclusion

La situation de l'Hôpital Daler est particulièrement intéressante du point de vue de la mobilité. Au cœur de l'agglomération fribourgeoise, à la limite entre les communes de Fribourg et Villars-sur-Glâne, l'institution est à la fois proche de l'autoroute et de la gare de Fribourg, bien desservie par les transports publics mais bordée d'axes très fréquemment saturés. L'hôpital dispose par ailleurs de relativement peu de places de parc pour son personnel en regard à sa taille.

Comme toujours, ces divers éléments structurent très clairement la mobilité du personnel de l'hôpital : la répartition modale est proche de la moyenne suisse et donc d'ores et déjà plus favorable aux mobilités alternatives à la voiture individuelle que celle que l'on observe de manière générale dans le canton de Fribourg. Mais la proximité de l'autoroute permet aussi à toute une partie du personnel d'habiter à une distance assez importante de son lieu de travail (cf. la différence entre la distance médiane et la distance moyenne).

Dans ce cadre, les principales thématiques liées à la mobilité sont abordées par l'Hôpital Daler : gestion et tarification des places de parc, accueil de haute qualité pour la mobilité douce, mise en valeur des possibilités d'accès en transports publics, organisation du travail et repas de midi.

Les mesures existantes et éprouvées liées aux nouvelles mesures, en particulier de communication, doivent permettre une amélioration d'une situation de base qu'il est déjà possible de considérer comme satisfaisante.

Le présent rapport a été lu et approuvé en date du 8 novembre 2024 par M. David Queloz, directeur général de l'Hôpital Daler.