



PLAN DE MOBILITÉ



L'entrée principale de l'EMS de Siviriez. Source : <https://www.sante-glane.ch/Siviriez>

Réseau Santé Glâne

Plan de mobilité

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. Infrastructures parkings / Mobilité douce / Repas de midi	10
3.4. Domicile des collaborateurs.trices.....	12
3.5. Répartition modale	15
3.6. Autres éléments tirés du sondage	16
3.7. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire	20
3.8. Mobilité professionnelle.....	21
4. Potentiels d'amélioration.....	22
4.1. Scénario 1 : mobilité douce	22
4.2. Scénario 2 : transports publics.....	25
4.3. Scénario 3 : covoiturage	28
5. Plan d'action - Mesures mobilité.....	29
6. Conclusion.....	30

1. Contexte

Le RSG trouve son origine dans l'ancien hôpital du district de la Glâne, implanté à Billens. Avec la réorganisation des structures hospitalières fribourgeoises, ce site a progressivement évolué vers un centre de santé et de coordination du réseau glânois.

Le **Réseau Santé de la Glâne (RSG)** est aujourd'hui une association intercommunale opérant dans le district de la Glâne, dans le canton de Fribourg. Sa mission est de proposer des prestations de santé, d'accompagnement et de soutien à domicile et en institution pour les personnes âgées, malades ou en situation de handicap : Service d'aide et de soins à domicile, repas de midi à domicile, traitement du linge, exploitation des 3 EMS et du Foyer de jour du district.

Le RSG est actif sur trois sites différents:

- Sur le site de **Billens**, à la rue de l'Eglise 29, le RSG exploite l'EMS et dispose de cuisines pour la préparation des repas. Le **Service d'aide et de soins à domicile (ASDG)** est aussi basé à Billens. Le site propose par ailleurs en lien avec le RSG mais sans être inclus dans le périmètre du présent plan de mobilité divers services de santé (centre médical, physiothérapie, fitness, piscine, etc.) ;
- Sur le site de Vuisternens-devant-Romont, à la route de Villariaz 30, le RSG exploite le **Foyer Sainte- Marguerite**, qui abrite aussi la blanchisserie de l'institution ;
- Enfin à Siviriez, à la route de l'Eglise 5, au centre du village, le RSG exploite l'**EMS** récemment rénové et le **Foyer de jour** ;

Pour ces diverses missions, le RSG employait au total **445 collaborateurs.trices** au printemps 2025 pour **345 équivalents plein-temps (EPT)**.

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

Ce plan de mobilité résulte d'un projet mené en collaboration entre le Réseau Santé de la Glâne et Projets21. Pour le RSG, c'est Mme Rose-Marie Demierre, responsable des projets d'accompagnement, qui a assuré la conduite opérationnelle du projet. Pour en assurer la supervision, un comité de pilotage comprenant Mme Nadia Marchon, directrice, Mme Claire-Lise Felchlin, responsable RH, M. Benoît Curty, responsable administratif et financier et Mme Valérie Margueron Overney, représentante du personnel ainsi que Mme Rose-Marie Demierre a été constitué.

Ce plan de mobilité s'appuie sur une phase de diagnostic réalisée durant la 1^{re} moitié de l'année 2025 et une phase d'émergence des mesures qui a suivi.

La partie diagnostic repose sur 3 éléments principaux :

- Les données transmises par le RSG (nbre de collaborateurs.trices, nbre de places de parc, infrastructures, etc.) ;
- Une vision locale ;
- Un sondage proposé aux employés.es de l'institution entre le lundi 24 mars et le jeudi 17 avril 2025. **238** réponses ont été collectées sur un total de 445 employé.e.s au printemps 2025, soit un **taux de réponse de 53,5%**. Ce taux de réponse peut être considéré comme représentatif de l'ensemble de l'institution.

La phase d'émergence des mesures s'est appuyée sur les résultats du diagnostic initial et les potentiels d'amélioration qu'ils laissaient apparaître.

La démarche entourant la création de ce plan de mobilité reposait sur une participation importante du personnel. Celui-ci a été consulté, informé et impliqué à plusieurs étapes :

- Lors du sondage mobilité ;
- De ce sondage a été tiré un rapport individuel qui a été remis à chaque participant.e qui le souhaitait (voir image ci-après) ;
- Une séance d'information et de présentation de la situation initiale a été animée en présentiel et enregistrée pour être mise à disposition des personnes qui ne pouvaient pas être présentes ;
- 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.

Rapport de mobilité individuel

Prénom Nom

Adresse, 16xx Ville

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 **5,0** Km

La distance moyenne suisse entre son domicile et son lieu de travail : 13,9 km (source OFS)

Le nbre de jours où vous vous rendez au travail **4** x 2: + le nombre de fois où vous rentrez à midi **3** x 2

Votre nombre de trajets par semaine : **14**

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 **3 091** km

Données de temps

Le temps que vous mettez pour vous rendre au travail (votre réponse) : **10** minutes

Le temps moyen en Suisse pour se rendre au travail : 30 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	
0:27:48 h	0:07:04 h	0:12:25 (à pied : 7m - transport : 6m)	Nombre de changements 0

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	50	0	1546	0
Vélo électrique	0	1,4	0	0
Train	0	1,4	0	0
Bus	0	36,8	0	0
Moto	0	142	0	0
Voiture perso	50	159	1546	246
	100	79,5	3091	246

Le bilan CO2 de votre mobilité pendulaire :

Votre facteur d'émission **79,5** g de CO2/km

Le bilan CO2 de votre mobilité pendulaire **246** 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 : 11,8 tonnes de CO2.

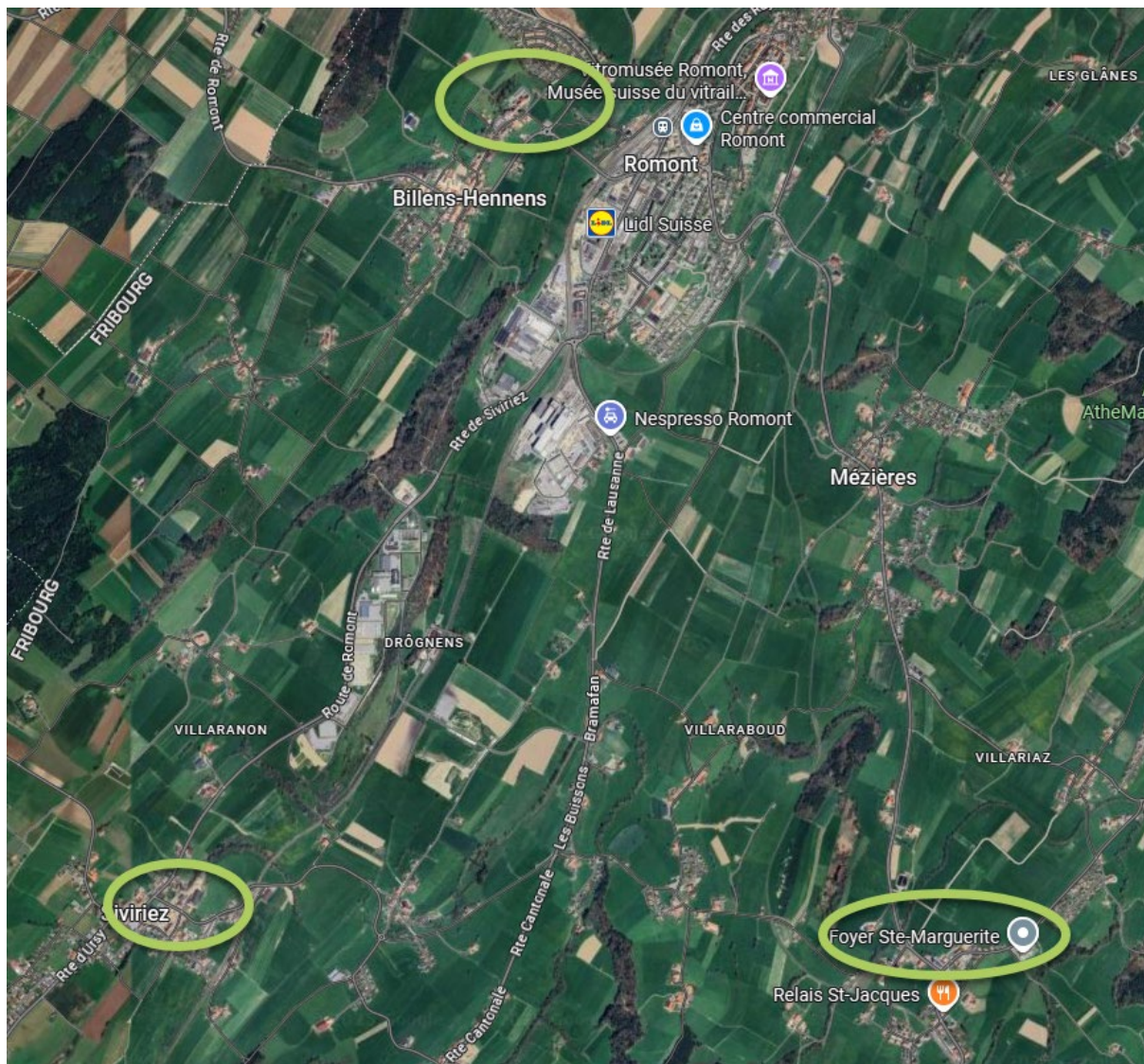
Envie d'en savoir plus ? -> Empreinte carbone d'un.e citoyen.ne suisse | www.climatepact.ch

Si vous avez des questions nous sommes volontiers à votre disposition : info@projets21.ch

3. Situation initiale

3.1. Situation géographique

Le Réseau Santé de la Glâne est actif sur trois sites qui forment un triangle à proximité directe de l'agglomération romontoise.



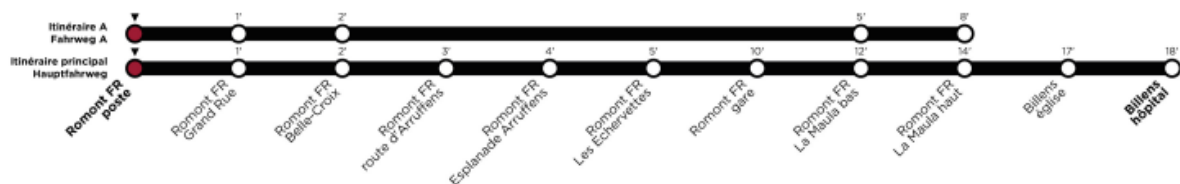
Entourés en vert, les 3 sites exploités par le RSG. Source www.google.com/maps

3.2. Connectivité du site

Voiture :

Les sites du RSG sont facilement accessibles en voiture individuelle. Les axes sont généralement bien dégagés, sauf autour de Romont où des surcharges peuvent se faire sentir aux heures de pointe. Les accès à l'autoroute ne sont pas à proximité directe, celle-ci pouvant surtout avoir une influence sur les temps d'accès au Foyer Sainte-Marguerite, à 7 km et 8 minutes en voiture (sortie No 3 Vaulruz sur l'A12).

479 → **La Maula / Billens** Ligne / Linie 479 Romont - La Maula - Billens Au départ de / ab Romont FR, poste



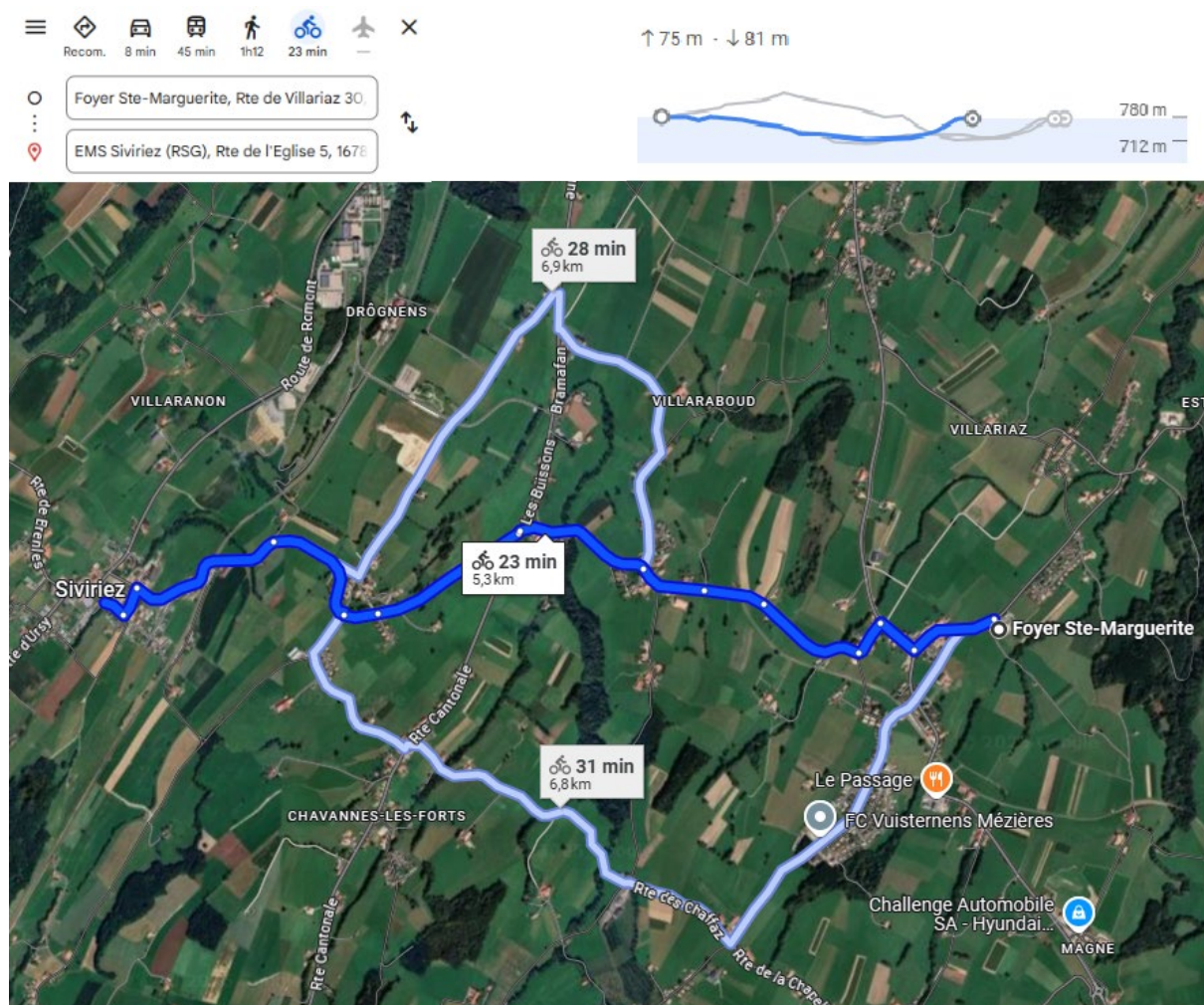
Lu-Ve scolaire Mo-Fr Schulperiode		Lu-Ve vacances* Mo-Fr Ferien*		Sa sauf fêtes Sa o. Feiertage		Di et fêtes So & Feiertage	
05	40	40					
06	00 20 40	00 20 40					
07	00 20 34 ^D	00 20 40		00 34 ^D		00 34 ^D	
08	00 20 40	00 20 40		00 34 ^D		00 34 ^D	
09	00 20 40	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
10	00 20 40	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
11	00 20 46	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
12	00 12 ^A 20 40	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
13	00 ^D 20 40	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
14	00 20 40	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
15	00 20 40 47 ^A	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
16	00 20 40	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
17	00 20 40	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
18	00 20 40	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
19	00 20 40	00 20 40		00 20 40		00 34 ^D	
20	00 34 ^D	00 34 ^D		00 34 ^D		00 34 ^D	
21	00 34 ^D	00 34 ^D		00 34 ^D		00 34 ^D	
22	00 ^E 34 ^F	00 ^E 34 ^F		00 34 ^D			
23	00 ^E 34 ^F	00 ^E 34 ^F		00 34 ^D			

Horaires ligne 479 TPF. Source www.tpf.ch

Mobilité douce :

On peut par exemple constater qu'il est relativement facile de relier les 3 sites en à peu près 25 minutes en empruntant des itinéraires agréables à vélo.

A noter: le RSG offre une **subvention** de Fr. 200.- à l'achat d'un vélo électrique à ses collaborateurs.trices.



Liaisons cyclables entre le site de Vuisternens et celui de Siviriez. Source www.google.com/maps

3.3. Infrastructures parkings / Mobilité douce / Repas de midi

Les 3 sites disposent de parkings. Les places de parc sont mises **gratuitement** à disposition du personnel et des visiteurs. Le nombre de places actuel semble suffisant mais des **tensions** sur le parking peuvent survenir sur les 3 sites en cas de forte affluence (p. ex. lors de formations sur les différents sites qui engendrent un déplacement de personnel d'un site à l'autre). Le parking de Siviriez est par exemple assez rapidement complet, mais des solutions de « débordement » existent à proximité dans le village.

Tous les sites disposent d'abris à vélos **couverts** à **proximité** des entrées, les places, aujourd'hui en nombre suffisant, ne sont cependant pas nombreuses et pourraient rapidement être débordées. Les EMS sont naturellement équipés de **vestiaires** et de **casiers**. Presque tous ces vestiaires offrent aussi des possibilités de se **doucher**. L'infrastructure d'accueil pour la mobilité douce peut être considérée comme bonne.

Pour l'accueil du personnel lors du repas de midi, chaque site dispose d'un **restaurant** ouvert au public ainsi qu'au personnel. Les sites sont aussi équipés de **cafétérias** réservées au personnel où il est possible de se faire réchauffer un repas. Enfin il existe des **salles de pause**

équipées de fauteuils. L'infrastructure d'accueil pour le repas de midi peut être considérée comme très bonne.



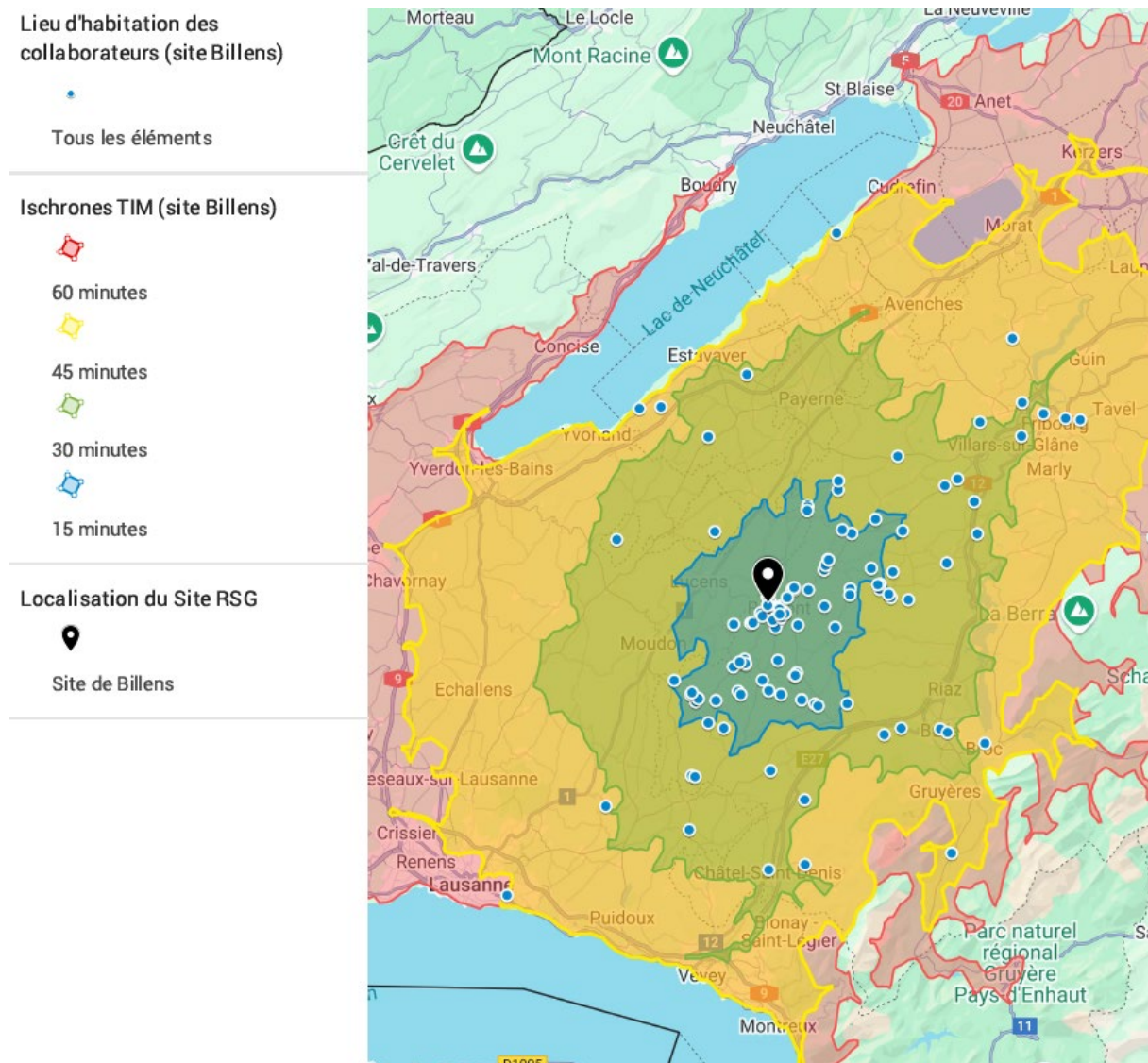
Le parking sur le site de Vuisternens-devant-Romont. *Photo F. Gendre*



Un abri à vélos sur le site de Billens. *Photo F. Gendre*

3.4. Domicile des collaborateurs.trices

Sur ces cartes de répartition géographique des collaborateurs.trices (isochrones), Nous pouvons constater que la dispersion des lieux d'habitation n'est pas très importante. Une part importante du personnel du RSG habite à proximité de son lieu de travail.



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> ©Projets21

Lieu d'habitation des collaborateurs (site Siviriez)



Tous les éléments

Isochrones TIM site Siviriez



60 minutes



45 minutes



30 minutes

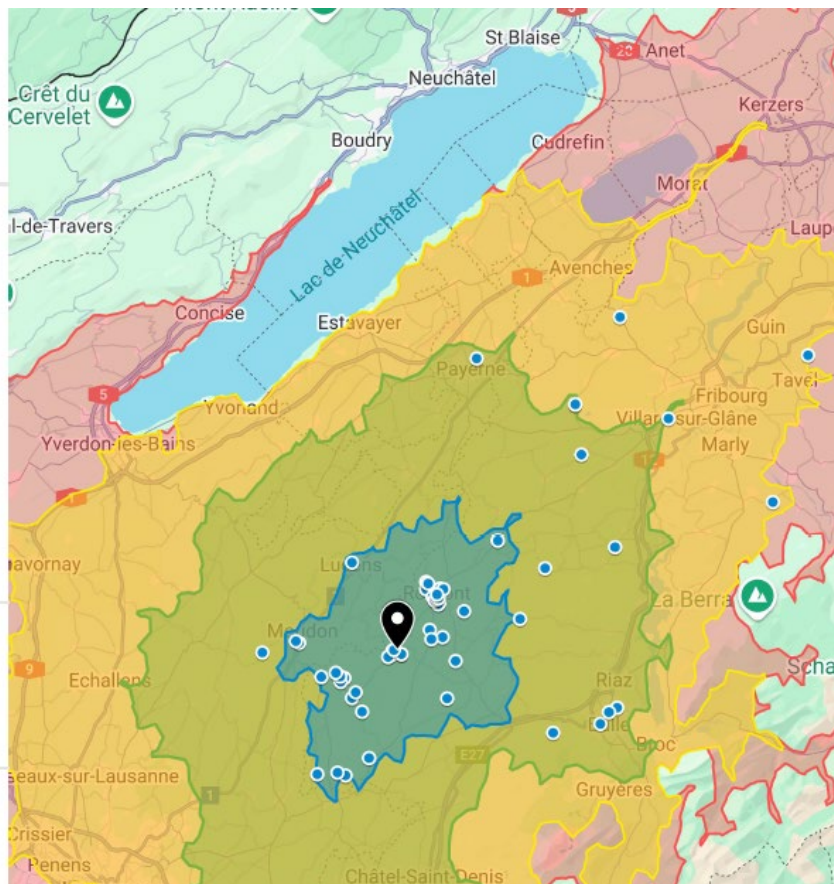


15 minutes

Localisation du site



Site de Siviriez



Lieu d'habitation des collaborateurs (site Vuisternens-devant-Romont)



Tous les éléments

Isochrones TIM site Vuisternens-devant-Romont



60 minutes



45 minutes



30 minutes

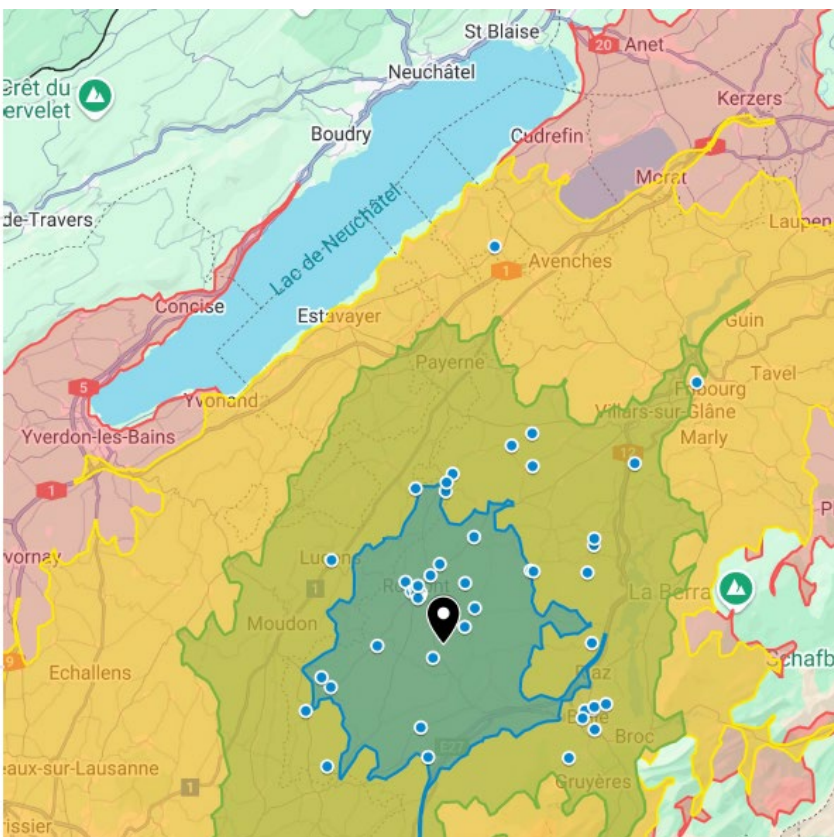


15 minutes

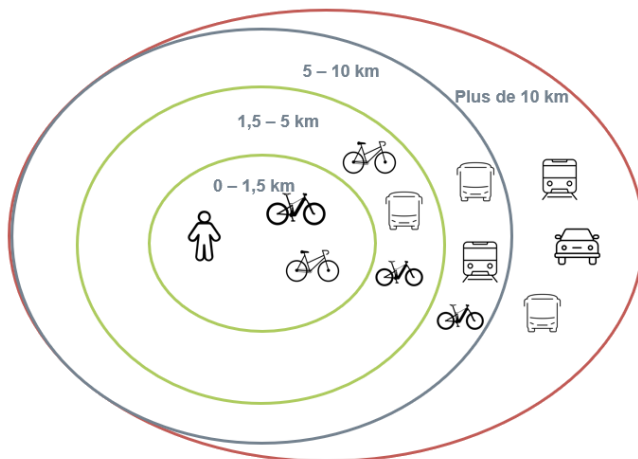
Localisation du site



Site de Vuisternens-devant-Romont



Répartition des collaborateurs.trices en fonction de leur distance à leur lieu de travail / RSG



Distances	Mode de déplacement idéal	Nbre personnes / %
0 – 1,5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE	27/ 11,3%
1,5 – 5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE et Transports publics	35/ 14,7%
5 – 10 km	Mobilité douce, à VAE, transports publics	68/ 28,6%
Plus de 10 km	Transports publics, véhicule individuel	108/ 45,4%

MARCHE ≤1,5km
VÉLO ≤5km
VAE ≤10km

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

Au sein du RSG, les employés.es parcourent en moyenne 11 km pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail et mettent 16,3 minutes pour ce trajet : des chiffres inférieurs à la moyenne suisse de 13,9 km et 30,1 minutes en 2023 ([Relevé structurel - Pendularité - OFS](#)).

Sites	Distance moyenne km	Temps de trajet moyen
RSG	11 km	16,3 min
Site de Billens	10,5 km	15,6 min
Site de Sivrriez	10,3 km	15,5 min
Site de Vuisternens	13,1 km	19,3 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 (sur la base des réponses au sondage : nbre de réponses pour chaque moyen de transport mentionné / nbre total des réponses) :

	Voiture, moto	Transports en commun	Mobilité douce
En Suisse*	51%	31%	18%
RSG	65,4%	11,7%	22,9%
ASDG	86,3%	2,3%	11,4%
Site de Billens (- ASDG)	62,3%	9,4%	28,3%
Site de Siviriez	61,9%	10,7%	27,4%
Site de Vuisternens	62,7%	22,7%	14,7%

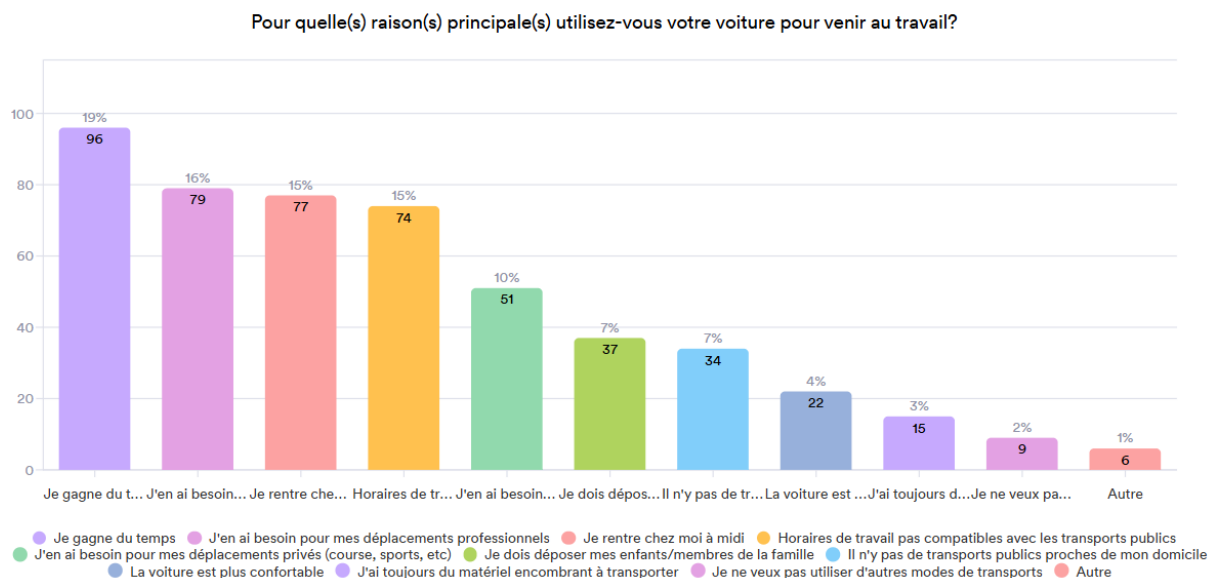
Cette répartition modale est conforme aux attentes au vu des éléments relevés jusqu'ici. Le personnel habite pour partie à proximité de son lieu de travail, ce qui favorise la mobilité douce. L'accessibilité en transports publics est intéressante mais ne répond pas à tous les critères nécessaires pour l'exploitation d'EMS (horaires coupés, irréguliers, prise de poste tôt le matin, travail les week-ends, etc.). L'accessibilité en voiture est elle facile, les places de parc en nombre suffisant et gratuites.

On peut noter les chiffres du Service des soins à domicile (ASDG), où l'utilisation de la voiture individuelle pour les visites au domicile des bénéficiaires est prépondérante.

3.6. Autres éléments tirés du sondage

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

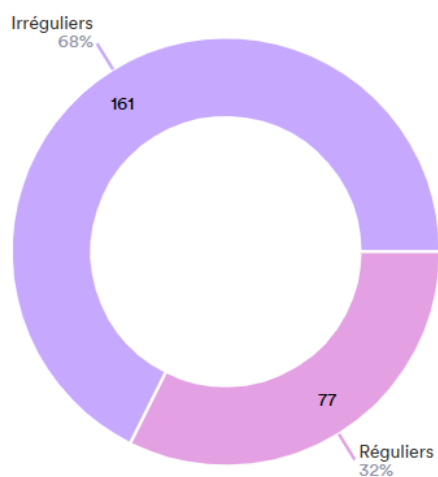
- **Utilisation de la voiture**



- **Horaires de travail et travail du week-end**

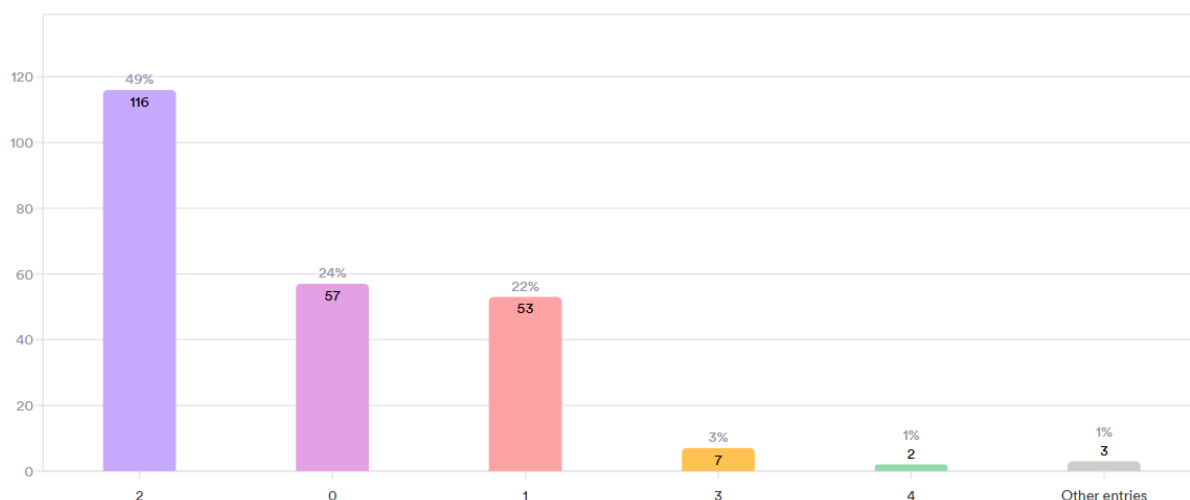
Quels types d'horaires de travail avez-vous?

238 Réponses



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

238 Réponses

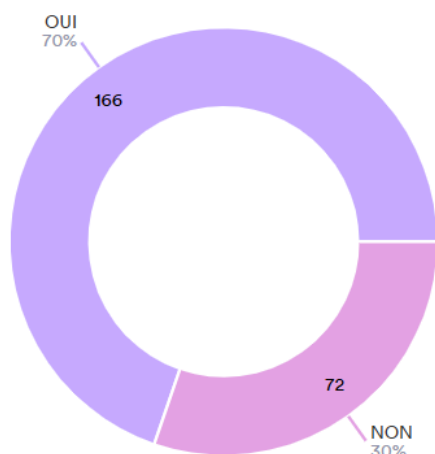


Deux tiers des employé.e.s déclarent avoir des horaires irréguliers, et autant travaillent un ou plusieurs week-ends par mois. Il faut en tenir compte dans la mesure où ces horaires irréguliers sont plus difficiles à corréler avec des mobilités moins impactantes, et en particulier avec les transports publics. Se rappeler aussi que nombre de ces horaires sont des horaires coupés typiques de l'exploitation des EMS et eux aussi difficiles à conjuguer avec les transports publics si ceux-ci impliquent une perte de temps.

• Repas de midi

Rentrez-vous parfois à la maison à midi ?

238 Réponses



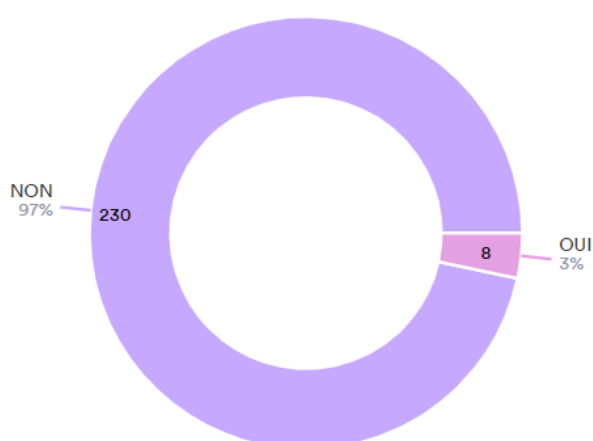
Malgré une infrastructure pour prendre les repas sur le lieu de travail de très bonne qualité, une part importante du personnel rentre à la maison à midi. Ceci peut s'expliquer d'une part par les horaires coupés rendant peu attractive l'idée de rester sur place, d'autre part par la

proximité des employé.e.s avec leur lieu de travail, permettant de conjuguer un retour à la maison même avec une pause de midi relativement courte.

- **Télétravail**

Faites-vous du télétravail ?

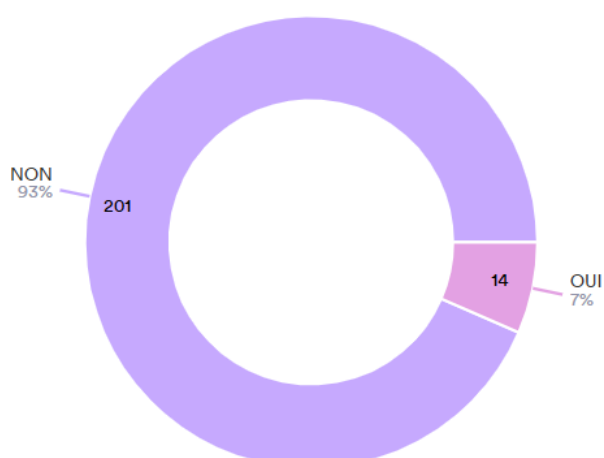
238 Réponses



Une part faible de télétravail est répertoriée, en toute logique au vu des activités majoritairement demandées au personnel. Il existe cependant un potentiel au niveau du personnel d'administration.

- **Covoiturage**

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

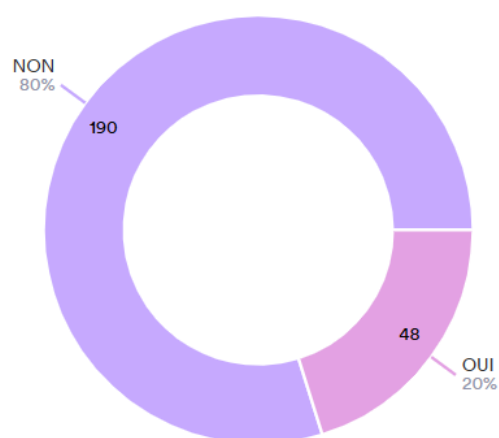


Le covoiturage est une pratique existante parmi le personnel du RSG, permettant de s'appuyer sur et de mettre en valeur des exemples réussis pour encourager sa pratique. A noter cependant que les horaires très variés et irréguliers et les différents sites représentent un frein au covoiturage.

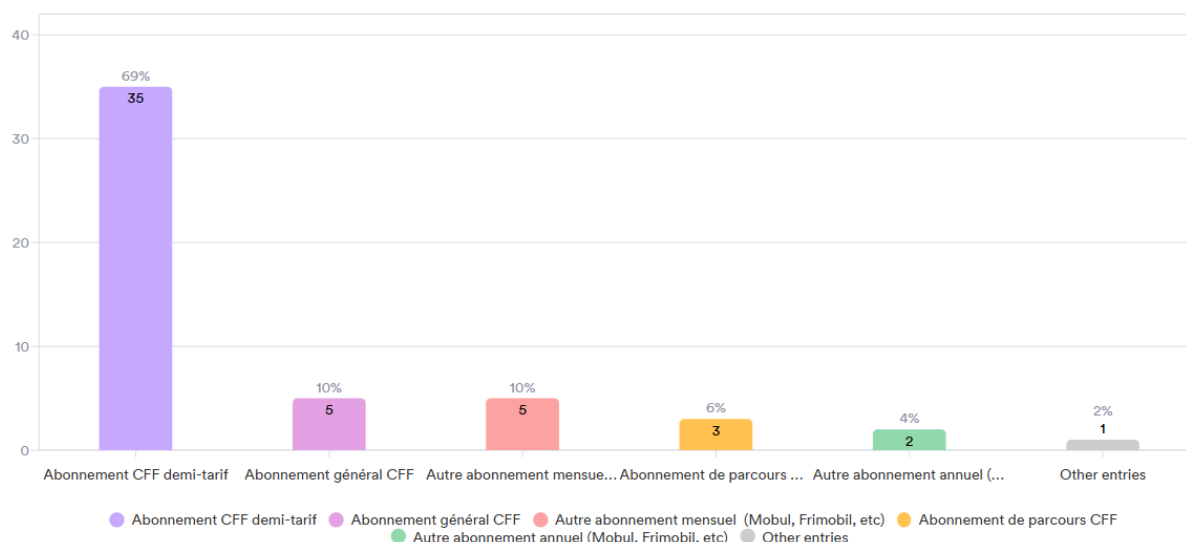
- **Abonnements de transports publics**

Disposez-vous d'un abonnement pour les transports publics?

238 Réponses



Quel type d'abonnement(s) de transports publics possédez-vous?



Sans surprise au vu des résultats précédents, le nombre de personnes disposant d'un abonnement de transports publics parmi le personnel du RSG n'est pas très élevé. D'autant que la plupart de ces abonnements sont des abonnements Demi-Tarif CFF, des abonnements peu corrélés à une utilisation régulière des transports publics en particulier pour la mobilité pendulaire.

3.7. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire

Toujours sur la base des réponses au sondage, le bilan CO2 de la mobilité pendulaire Réseau Santé de la Glâne 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. 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 :

Rapport entreprise global

	KM /an		CO2 /an		FE émission (calculé)	nombre d'usager
mobdouce	123 800	9,4%	0	0,0%	0,0000	63
veloelectrique	14 401	1,1%	20	0,0%	0,0014	15
bus	47 397	3,6%	1 744	0,7%	0,0368	23
train	33 768	2,6%	47	0,0%	0,0014	17
moto	31 480	2,4%	4 470	1,8%	0,1420	11
voiture individuel	1 041 596	79,2%	236 313	95,4%	0,2269	210
Co-voiturage	22 870	1,7%	5 237	2,1%	0,2290	14
Total	1 315 313		247 832			212

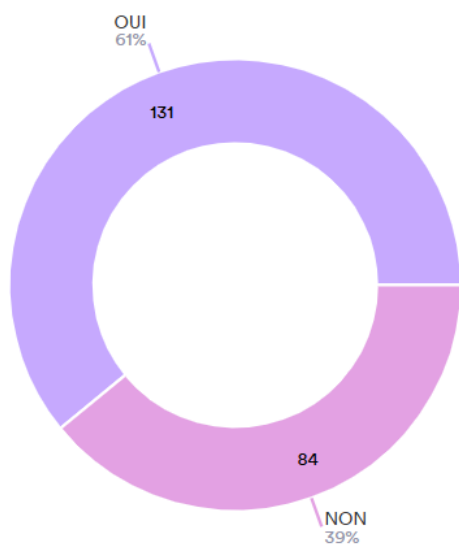
Participants au sondage	238
Emissions moyennes / collaborateur / an	1 041
KM moyens par collaborateur / an	5 527
Emissions moyenne / km	0,188
Distance moyenne / trajet	11

Au total, les **238** répondants au sondage parcourent chaque année **1'315'313 km** et émettent l'équivalent de **247'832 kg de CO2** pour leurs déplacements pendulaires.

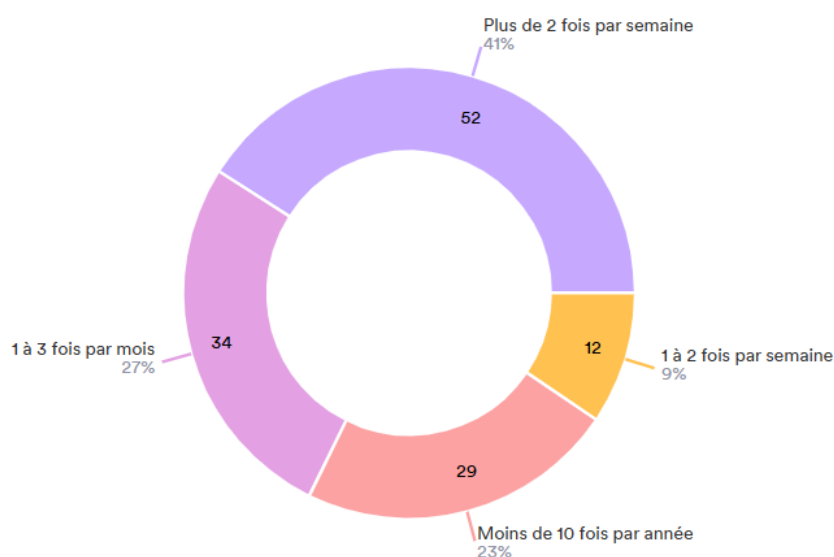
A l'échelle de l'ensemble de l'institution (53,5% de taux de réponse au sondage), on peut extrapoler un bilan CO2 complet de la mobilité pendulaire de **463'237 kg de CO2**.

3.8. Mobilité professionnelle

Utilisez-vous votre véhicule privé dans le cadre professionnel?



Si oui, à quelle fréquence?



Une part importante des sondé.e.s déclare utiliser son véhicule privé dans le cadre professionnel. C'est le cas bien évidemment du personnel de l'ASDG, mais de nombreux déplacements intersites peuvent aussi justifier cette utilisation fréquente.

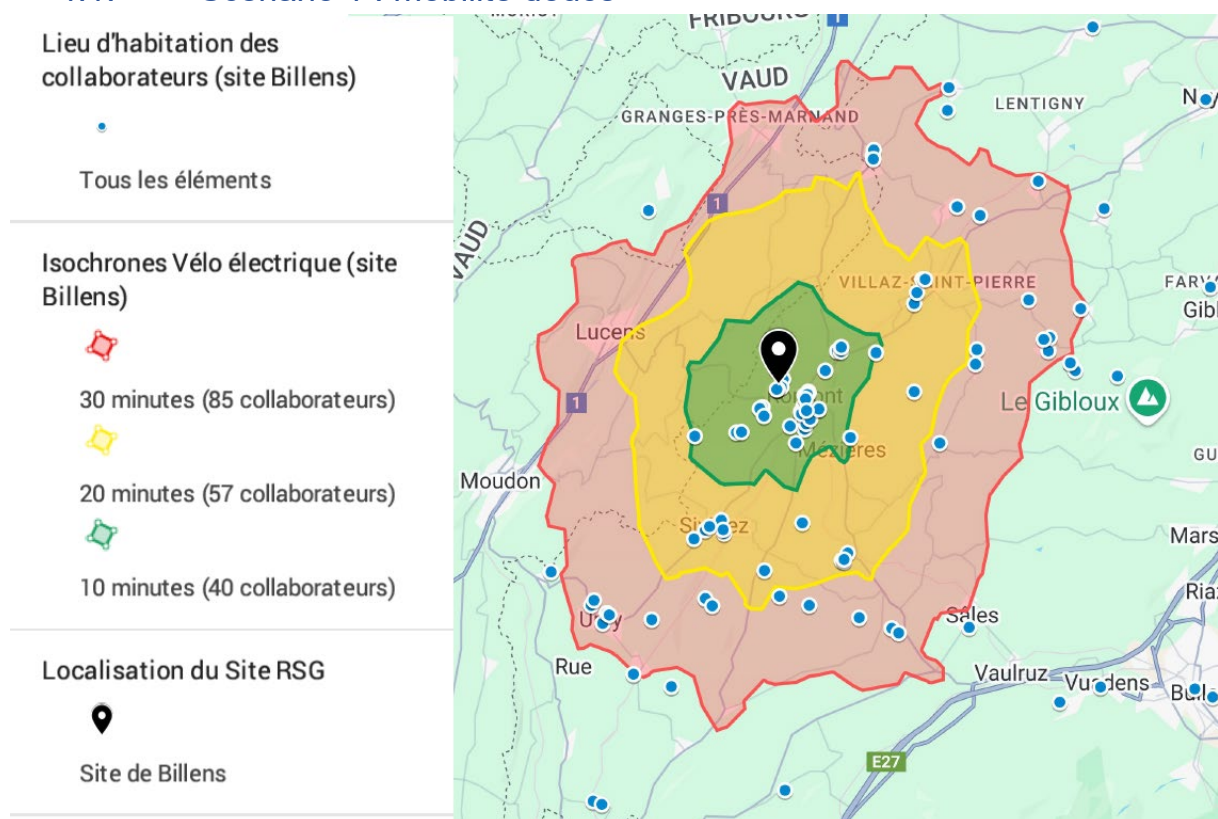
4. Potentiels d'amélioration

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 toutes les personnes pour qui les transports publics sont compétitifs et qui viennent aujourd'hui en voiture individuelle changeaient de mobilité ?
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. 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> ©Projets21

Lieu d'habitation des collaborateurs (site Siviriez)



Tous les éléments

Isochrones Vélo électrique site Siviriez



30 minutes (43 collaborateurs)



20 minutes (34 collaborateurs)

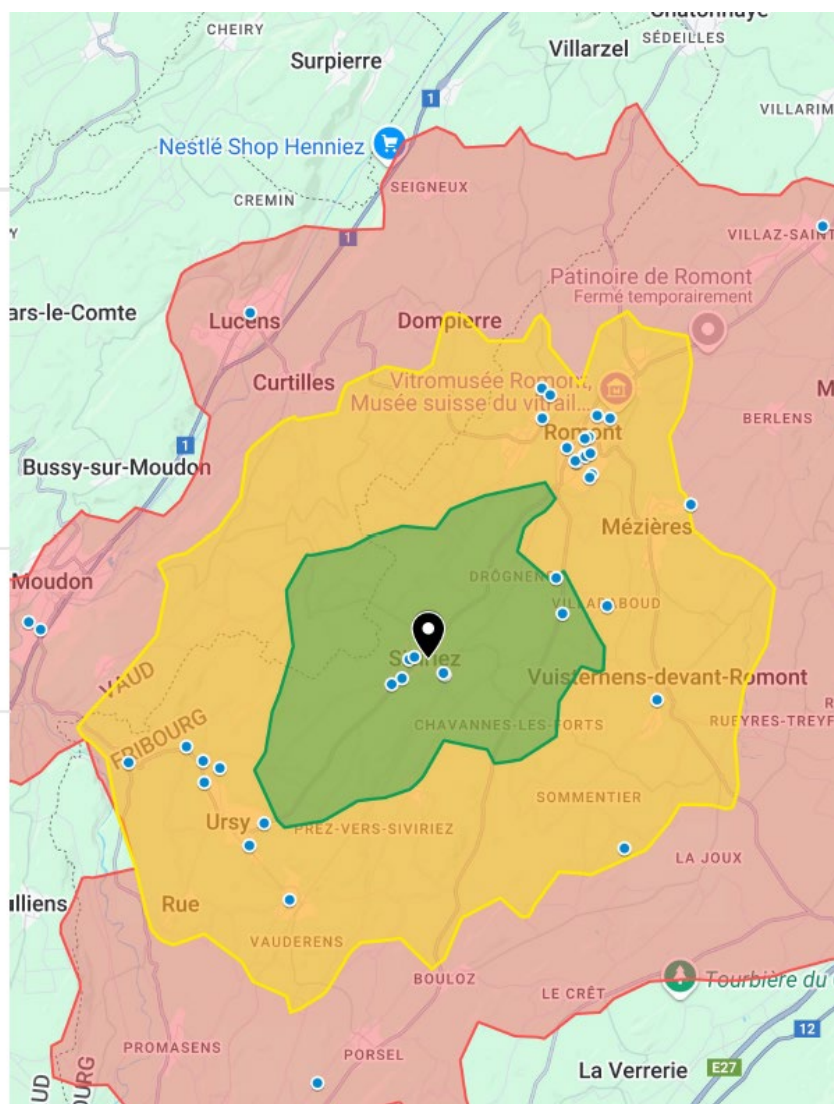


10 minutes (7 collaborateurs)

Localisation du site



Site de Siviriez

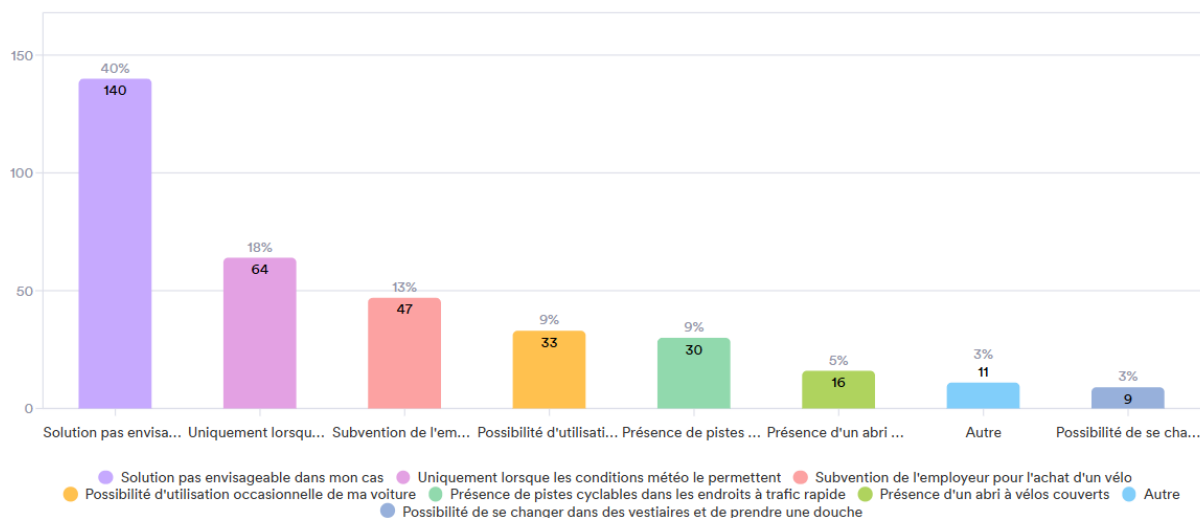


Part du covoiturage dans émission	Total CO2 Voiture par an pour personnes qui se trouve à moins de 10 km (à pied) de son lieu de travail	Total CO2 Moto par an pour personnes qui se trouve à moins de 10 km (à pied) de son lieu de travail	Part du covoiturage dans km	Total Km en Voiture par an pour personnes qui se trouve à moins de 10 km (à pied) de son lieu de travail	Total Km en Moto par an pour personnes qui se trouve à moins de 10 km (à pied) de son lieu de travail
1 170	59 652	1740	5 110	272 859	12 252
	KgCO2/an	Km/an	FE(kgCO2/Km)	Collaborateurs	
Voiture	58 482	267 749	0,218	112	5
Moto	1 740	12 252	0,142	7	
TOTAL	60 222	280 001		114	

114 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 114 personnes parcourent chaque année 280'000 km et émettent plus de 60 t de CO2.

Extrapolé à l'ensemble du personnel, il s'agirait de 213 personnes, 523'366 km et 112,5 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?



4.2. Scénario 2 : transports publics

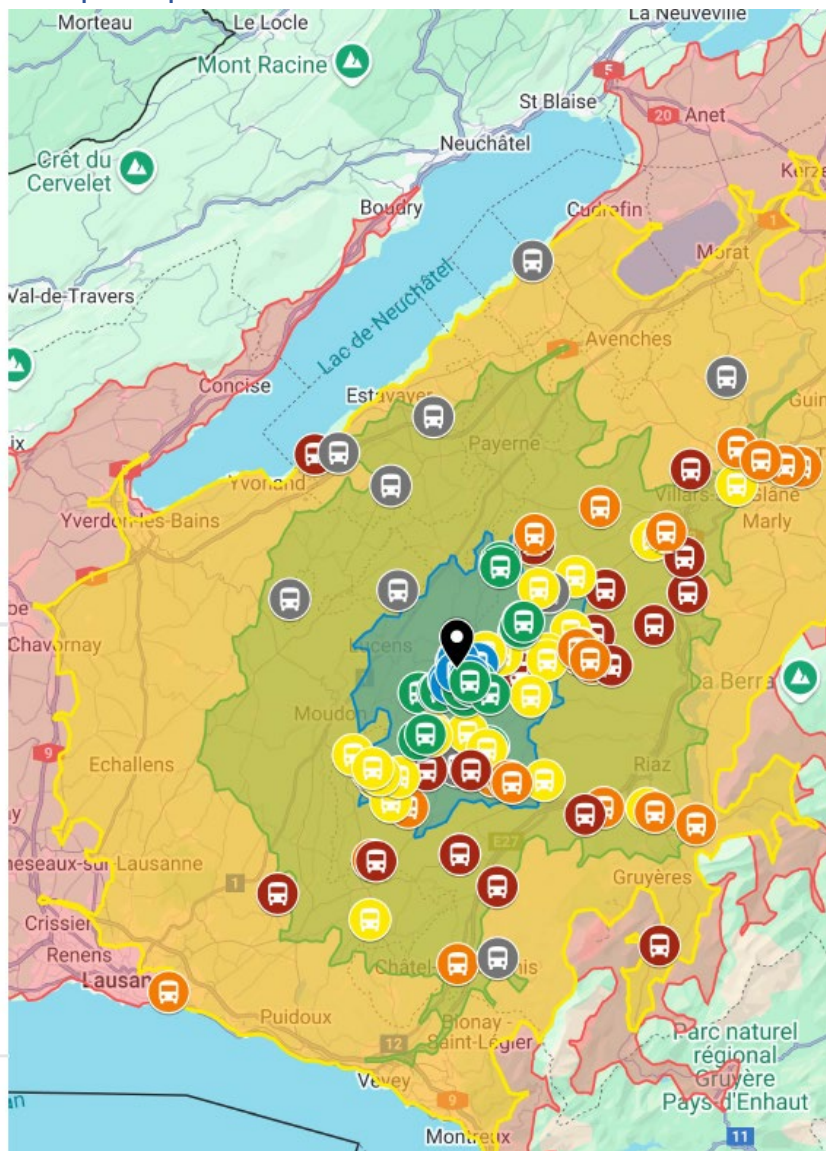
Temps de parcours en TP pour les collaborateurs (site Billens)

-  30 à 45 minutes
-  15 à 30 minutes
-  45 à 60 minutes
-  0 à 15 minutes
-  1 à 1,5 heures
-  plus de 1,5 heures

Ischrones TIM (site Billens)

-  60 minutes
-  45 minutes
-  30 minutes
-  15 minutes

Localisation du Site RSG



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>

Isochrones TIM site Vuisternens-devant-Romont

-  60 minutes
-  45 minutes
-  30 minutes
-  15 minutes

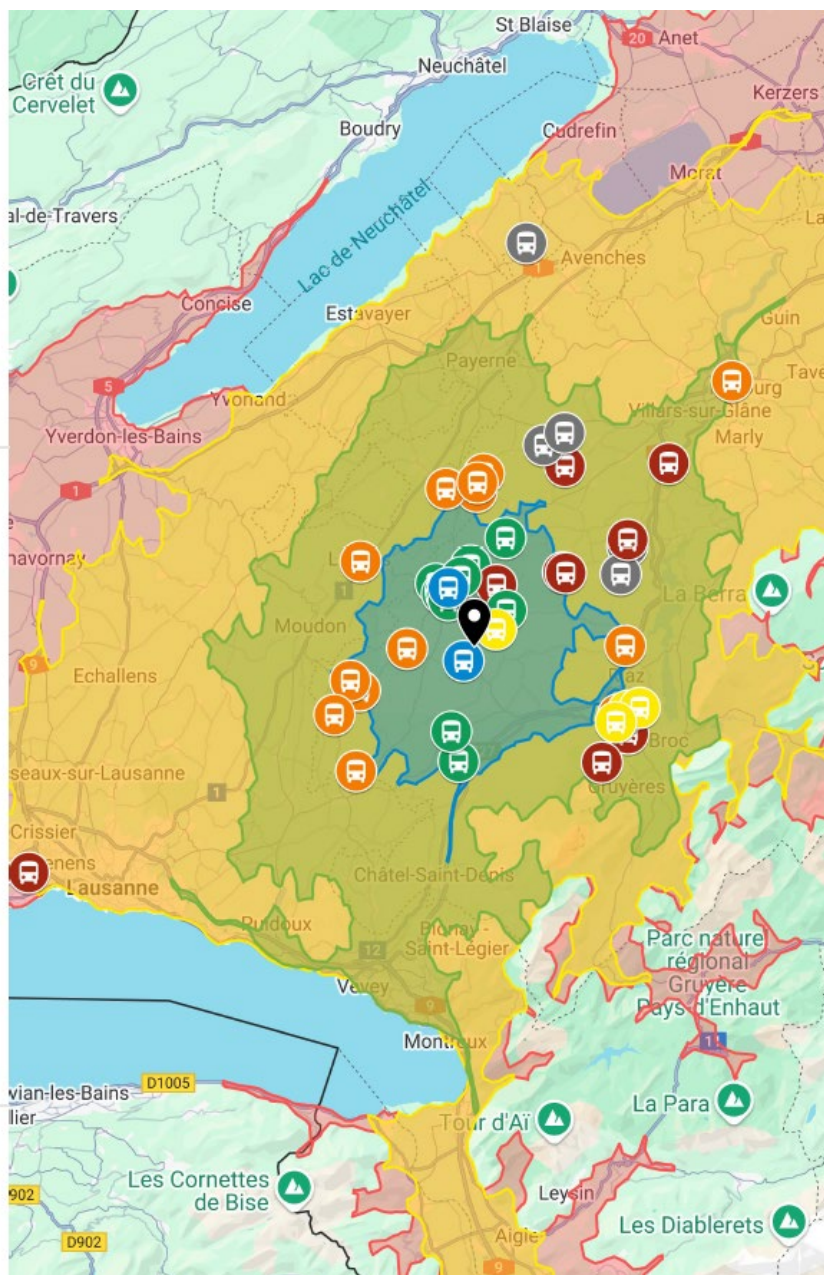
Temps de parcours en TP pour les collaborateurs (site Vuisternens-devant-Romont)

-  45 à 60 minutes
-  15 à 30 minutes
-  1 à 1,5 heures
-  0 à 15 minutes
-  plus de 1,5 heures
-  30 à 45 minutes

Localisation du site



Site de Vuisternens-devant-Romont



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>

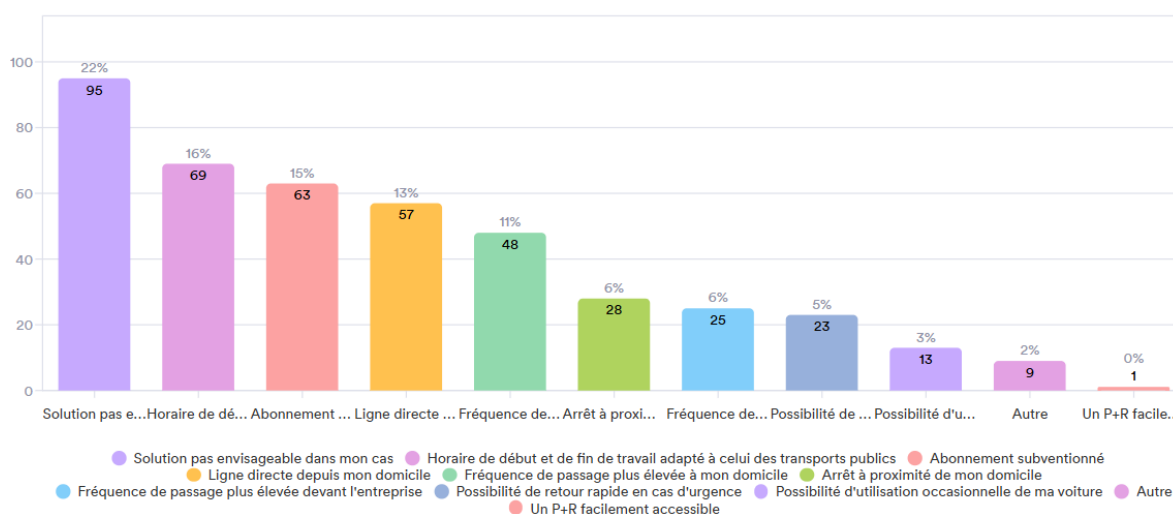
Part du covoiturage dans émission	Total CO2 Voiture par an pour les personnes qui perdent moins de 20 minutes en prenant les TP	Total CO2 Moto par an pour les personnes qui perdent moins de 20 minutes en prenant les TP	Part du covoiturage dans km	Total Km en Voiture par an pour les personnes qui perdent moins de 20 minutes en prenant les TP	Total Km en Moto par an pour les personnes qui perdent moins de 20 minutes en prenant les TP
1 170	70 825	1285	5 110	316 216	9 052
	KgCO2/an	Km/an	FE(kgCO2/Km)	Collaborateurs	
Voiture	69 655	311 106	0,224	84	5
Moto	1 285	9 052	0,142	6	
TOTAL	70 940	320 158		85	

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 perdrait ainsi moins de 40 minutes par jour si elle utilisait ce moyen de déplacement par rapport à sa voiture ou sa moto.

Au RSG, 85 personnes ayant répondu au sondage pour qui les transports publics sont compétitifs utilisent au moins partiellement leur véhicule individuel pour se rendre au travail. Ces 85 personnes parcourent chaque année plus de 320'000 km et émettent plus de 70 t de CO2.

Extrapolé à l'ensemble du personnel, il s'agirait de 159 personnes, 598'426 km et 132,6 t de CO2 par an.

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

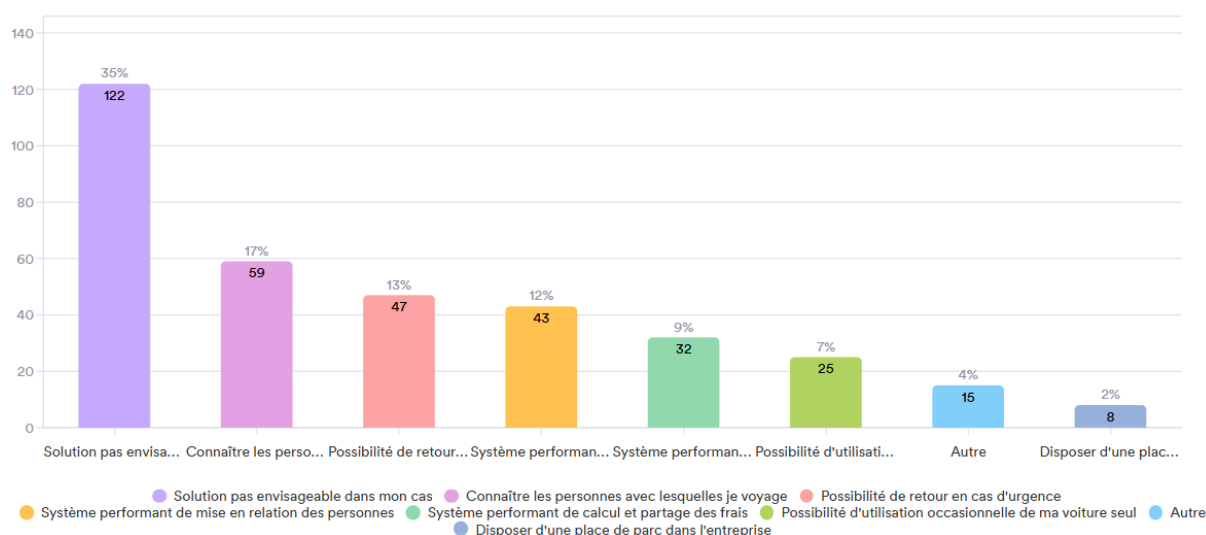


4.3. Scénario 3 : covoiturage

Si chaque voiture était occupée par deux personnes à la place 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 hypothétique l'économie potentielle serait de près de 220 tonnes de CO2 **extrapolé à l'ensemble du RSG** (voir point 3.7 Bilan CO2 de la mobilité pendulaire).

Comme cela a déjà été noté, plusieurs freins demeurent à la pratique du covoiturage dans une organisation comme le RSG : multiplicité des sites, des missions et des horaires, horaires et irréguliers et variables, etc.

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



5. Plan d'action - Mesures mobilité

Sur la base des diverses analyses détaillées ci-dessus et des potentiels examinés, plusieurs séances se sont tenues pour étudier les mesures les plus appropriées à implémenter dans le cadre du Plan de mobilité du Réseau Santé Glâne.

Deux ateliers participatifs ont réuni une dizaine d'employé.e.s du RSG qui ont pu faire valoir leur point de vue et examiner les pistes les plus prometteuses et leur degré d'acceptabilité auprès de leurs collègues.

Le comité de pilotage s'est réuni à 3 reprises pour étudier les propositions formulées par Projets21 à l'issue des ateliers participatifs.

Plusieurs options ont été envisagées, parmi lesquelles :

- La tarification des places de parking ;
- Le subventionnement des abonnements de transports publics à travers le JobAbo de Frimobil ;
- L'encouragement au covoiturage à travers des mesures de communication et de priorisation des places de parc ;
- L'extension de la subvention existante pour l'achat d'un vélo électrique et d'autres mesures de soutien et d'encouragement à la mobilité douce ;
- Des mesures d'organisation et de communication ;
- La mise à disposition de vélos électriques pour les visites à domicile et les déplacements intersites.

Pour ce qui concerne la tarification des places de parc mises à disposition du personnel, la mise en place est complexe et liée à plusieurs enjeux externes. La tarification des places de parc sur la commune de Romont provoque par exemple un effet d'opportunité pour des personnes externes au RSG qui profitent des places aujourd'hui encore gratuites sur son site de Billens. La gestion de ces personnes et donc des accès aux différents parkings de l'institution doit être réglée avant d'envisager la mise en place d'une éventuelle tarification des places de parc pour le personnel.

Pour décider de la suite à donner aux différentes idées et propositions exprimées tout au long du processus de mise à l'étude de ce plan de mobilité et pour profiter de l'engagement des collègues qui se sont mobilisés lors des ateliers participatifs, le RSG a décidé de procéder par étapes pour la définition et l'implémentation des mesures.

Trois premières mesures pensées pour exploiter le potentiel de report vers la mobilité douce ont été validées pour l'année 2026 :

- Maintien de la subvention de Fr. 200.- pour l'achat d'un vélo électrique ;
- Communication autour de la thématique de la mobilité douce et mise en valeur des possibilités d'accès et des infrastructures d'accueil du RSG ;
- Participation au défi [Bike to work 2026](#).

La suite du processus est ainsi pensée pour s'articuler autour de la participation à Bike to work en 2026 : la direction entend profiter de cet événement pour engager ses équipes dans les décisions quant aux mesures à implémenter et à la définition des objectifs à atteindre. Elle souhaite aussi profiter de l'élan créé par la 1^{re} phase de ce plan de mobilité.

Les participants.es aux ateliers du début de l'été seront ainsi particulièrement impliqués dans l'organisation à cette occasion et une communication forte sera imaginée pour l'entourer. En parallèle à ce défi, des événements participatifs seront créés. Ces moments permettront de définir de manière commune les prochaines étapes de mise en œuvre du plan d'action et les objectifs de celui-ci.

6. Conclusion

La mobilité du Réseau Santé de la Glâne est caractérisée par plusieurs éléments bien spécifiques. La proximité de son personnel a par exemple des influences diverses, favorisant les déplacements en mobilité douce d'un côté, mais permettant de nombreux retours sur la pause de midi d'un autre. La facilité d'accès, la disponibilité et la gratuité des places de parc ont comme attendu pour résultat une utilisation importante de la voiture individuelle pour les déplacements pendulaires.

L'accessibilité en transports publics présente ses propres contradictions. Elle peut être jugée plutôt bonne de premier abord, mais la complexité liée en particulier aux horaires de travail diminue fortement son attrait, ce qui se traduit par une part modale relativement faible. Cette accessibilité représente pour autant un atout en termes de potentiel de recrutement et d'attractivité pour l'institution.

La mobilité professionnelle, que ce soit la flotte de véhicules propre au RSG ou l'utilisation de leur voiture privée par ses collaborateurs.trices, laisse aussi entrevoir un potentiel d'amélioration intéressant. Les distances relativement courtes entre les sites et les visites à domicile autour de l'agglomération romontoise permettent d'imaginer des possibilités par exemple pour l'exploitation de vélos-cargos ou de vélos électriques.

Comme nous avons pu le voir, les pistes d'amélioration sont à la fois nombreuses et prometteuses. L'ambition de ce rapport était de les explorer et de les mettre en valeur. Pour les traduire en faits concrets, le RSG a choisi une mise en place par étapes avec une implication forte de son personnel au travers d'événements participatifs. Charge à l'institution, aujourd'hui et demain, d'exploiter pleinement cette démarche pour tirer le meilleur parti des potentiels mis au jour.