

PLAN DE MOBILITE DU RÉSEAU SANTE SARINE

Informations destinées au personnel du RSS

27.02.2025



Notre plan de mobilité en bref

Notre plan de mobilité permet de :

- **Promouvoir les solutions alternatives** aux déplacements en voiture ;
- **Agir proactivement aux contraintes de stationnement** (augmentation du nombre d'employés, maintien ou baisse du nombre de stationnement) ;
- **Matérialiser** notre engagement en faveur d'une **mobilité durable** et adaptée aux besoins de nos collaborateurs ;
- **Répondre à l'obligation légale** du canton de Fribourg.

Les bénéficiaires

L'ensemble des collaboratrices et collaborateurs du RSS peuvent bénéficier des avantages proposés dans le cadre du plan de mobilité.

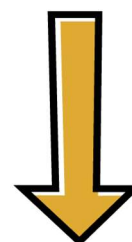
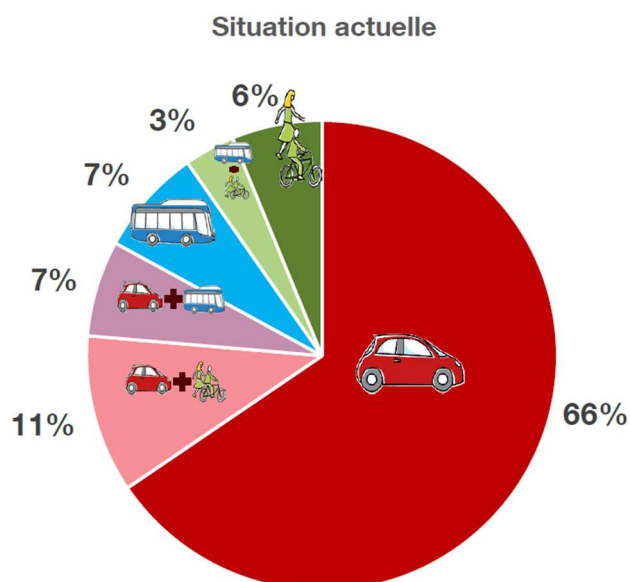
Le calendrier

Les mesures sont entrées en vigueur depuis mars 2025.

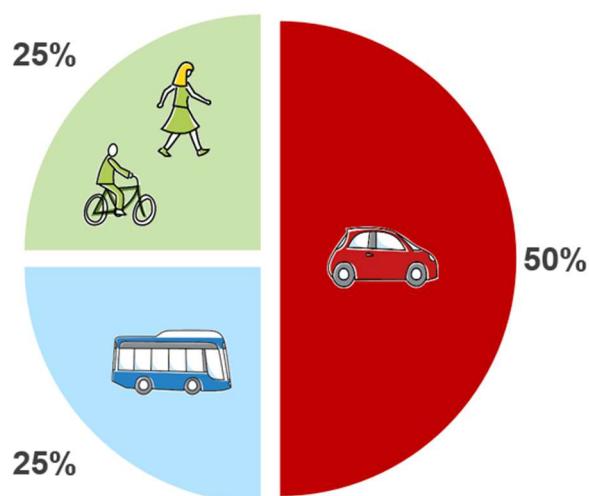
Les actions

Afin de tenir les objectifs définis, le RSS se donne les moyens d'accompagner cette transition. Vous trouverez ci-après les premières mesures du plan de mobilité. Des actions supplémentaires sont en cours d'étude.

Nos objectifs



Objectif futur atteignable



Promotion des transports publics

Grâce au **Job Abo** et **FlexiAbo** proposé par Frimobil, les collaborateurs bénéficient d'un **rabais de :**

- 40% sur le coût des abonnements pour les zones 10 ou 10 et 11 ;
- 250 CHF sur les abonnements Frimobil dès 3 zones, les abonnements CFF de parcours, abonnements modulables ou l'abonnement général.

Si l'employé ou l'employée possède déjà un abonnement TP, il peut être remboursé au prorata afin de bénéficier de cette mesure sans délai.

Comment se faire rembourser une partie de son abonnement de transports publics ?

En formulant votre demande au secrétariat général via l'adresse e-mail mobilite@santesarine.ch. Un coupon de réduction vous sera adressé afin d'établir l'abonnement dans une agence tpf.

Chaque année, le Job Abo ou FlexiAbo sera attribué aux collaboratrices et collaborateurs qui utilisent les transports publics pour se rendre sur leur lieu de travail principal.

Note : les employé-e-s de l'antenne I des soins à domicile bénéficient déjà d'un abonnement annuel subventionné à 100% par le RSS afin qu'ils/elles puissent se déplacer librement en transports publics pour leurs trajets pendulaires et professionnels.

Encouragement à la marche et au vélo

Dans le cadre de notre engagement pour un environnement de travail plus durable, le RSS encourage l'utilisation du vélo ou la marche pour les déplacements professionnels, chaque fois que cela est possible.

Aux soins à domicile 14 vélos électriques sont à disposition. En 2025 le RSS va financer 2 nouveaux vélos supplémentaires.

Pour faciliter cette transition, nous proposons :

Des cours de remise en selle pour reprendre confiance à vélo.

Comment ça fonctionne ?

Pour le cours de remise en selle, le Réseau va lancer une campagne d'inscription à l'intention des collaborateur-trice-s.

Un kit mobilité douce offert par le RSS aux personnes qui se déplacent à pied et/ou qui utilisent un vélo dans le cadre de leurs trajets pendulaires :

- un équipement utile pour venir à pied par tous les temps
- ou
- un bon d'achat de 50 CHF pour ceux qui se déplacent à vélo. Le bon est valable auprès des magasins ActiveBike à Marly ou La Mécanique Vélo à Givisiez.

Comment l'obtenir ?

En formulant votre demande au secrétariat général via l'adresse e-mail mobilite@santesarine.ch.

Un forfait vélo si votre vélo personnel est utilisé pour vos déplacements professionnels, le RSS remboursera le service technique annuel à concurrence de CHF 200.00.

Comment l'obtenir ?

Faire une note de frais, signée par son cadre, avec la facture du service technique.

Aide personnalisée concernant votre mobilité

Besoin d'un **conseil personnalisé** ou une information quant au plan de mobilité et ses différents avantages ?

Nicolas Bissardon de l'entreprise Transitec se tient à votre disposition pour vous conseiller en matière de mobilité. Nous vous aiderons à trouver la meilleure solution de mobilité, adaptée à vos besoins pour vos déplacements domicile-travail et/ou vos déplacements professionnels. Vous pouvez déjà poser vos questions par e-mail : mobilite@santesarine.ch.

Règlement parking RSS

Au vu des prochains développements et évolutions prévus sur et à proximité des sites du RSS, le nombre de places de stationnement va se stabiliser voire diminuer alors que les effectifs augmentent.

Le plan de mobilité permet une gestion transparente des places grâce à un **règlement**.

Cette gestion des parkings prévoit une homogénéisation de la tarification et une clarification des critères d'attribution. Toutes les modalités sont définies dans le règlement de parking du RSS.

Nous remercions chacun et chacune de
sa participation à cet effort collectif
et
nous nous réjouissons
de vous accompagner dans ces changements

Contact

Par e-mail :

- mobilite@santesarine.ch
- Nicolas Bissardon
Mobility Manager

Plan de mobilité Réseau Santé de la Sarine

Contenu

Partie 1 : Analyse

1.	Introduction.....	6
1.1.	Description du projet	6
2.	Conditions cadres	7
2.1.	Projet d'Agglomération de 3ème génération (PA3) de 2016	7
2.2.	Condition de circulation autour du Home médicalisé de la Sarine	9
2.3.	Accès aux transports publics	10
3.	Sondage interne	11
3.1.	Résultats	11
4.	Documents internes	12
5.	Discussion avec les représentants des divers secteurs d'activités	14
6.	Présences sur le site	14
7.	Evolution des conditions cadres.....	15
8.	Introduction.....	17
8.1.	Groupe de travail.....	17
8.2.	Organisation du travail.....	17
9.	Liste des mesures envisagées.....	17
9.1.	Plateforme intranet pour le co-voiturage.....	18
9.2.	Vente de macarons	18
9.3.	Augmentation éventuelle du prix des places de parc.	18
9.4.	Communication interne	19
9.5.	Demande à la ville pour la mise en place de vignettes	19
9.6.	Utilisation d'une partie des places de parc visiteur libres le matin	19
10.	Plan d'action.....	20
10.1.	Mesures retenues	20
10.2.	Mesures non retenues.....	20
10.3.	Avis de la direction	20
11.	Mise en œuvre	21
12.	Financement des mesures	22
	Annexe A : Mesures prévues pour la mobilité dans le cadre du PA3	23
	Annexe B : Charge de trafic dans la journée et répartis sur la semaine.....	37
	Annexe C : Compte rendu de la séance du groupe de travail du 31.01.2017.....	41
	Introduction : Objectif du projet	41
	Rôle des délégués.....	41
	Tour de table de la situation générale	41

Annexe D : Compte rendu de la séance du groupe de travail du 07.03.2017	43
Introduction : Objectif de la séance	43
Résumé de l'état des lieux	43
Discussion des idées de projets.....	43

Plan de mobilité Réseau Santé de la Sarine

Partie 1 : Analyse

1. INTRODUCTION

La mobilité constitue un défi majeur pour notre société dans les années à venir. Non seulement elle est la principale source de CO₂ en Suisse et cet impact devra forcément être réduit. L'augmentation du nombre de déplacements cause en plus de nombreux problèmes d'infrastructures, de productivité et de perte de qualité de vie (augmentation des temps de parcours, stress, risques d'accidents...). La difficulté dans l'optimisation de la mobilité réside dans la nécessité d'induire un changement de comportement, tant pour limiter les distances parcourues que pour changer les modes de transport. L'optimisation de la mobilité autour d'un site particulier se fait à l'aide d'un plan de mobilité. Ce plan doit trouver des solutions attractives, qui peuvent convenir à un maximum de personnes concernées. Le but étant d'améliorer le degré de satisfaction général et de minimiser les contraintes et les directives.

Le Home Médicalisé de la Sarine (ci-après HMS) se situe à proximité de l'Hôpital Cantonal, dans un site particulièrement engorgé lors des heures de pointes. Le problème est particulièrement aigu pour les ambulances de la Sarine qui doivent pouvoir intervenir à tout moment. La situation actuelle est caractérisée entre autres par les points suivants :

- Le trafic aux heures de pointes est engorgé, notamment à cause de la proximité de l'Hôpital Cantonal.
- Les places de parc sont insuffisantes et souvent occupées de manière inappropriée.
- Les visiteurs qui viennent trouver leurs proches ne trouvent pas toujours de place de parc.
- Le nombre de place de parc pour les collaborateurs est inférieur à la demande.
- L'intervention des ambulances peut être entravée par la surcharge de trafic.
- Le restaurant est ouvert au public à midi et peut générer du trafic supplémentaire.
- Du personnel est présent 24/24 sur le site.
- La situation du HMS ne permet l'accès que par une seule route, déjà largement sollicitée par l'Hôpital Cantonal et par les activités récréatives du Guintzet. Le chemin des Primevères ne permet pas de décharger de manière significative l'Avenue Jean-Paul II.

La direction souhaite réaliser un plan de mobilité qui devra tenir compte de ces contraintes et apporter des solutions pour la situation après les travaux. Un plan de mobilité est un ensemble de mesures qui permet de favoriser la mobilité douce, de limiter les sources d'insatisfaction et d'encourager un public donné à diminuer son empreinte écologique liée à la mobilité.

1.1. Description du projet

Le plan de mobilité est réalisé en trois phases. La première phase est une analyse détaillée de l'état actuel. Cette étude porte sur les éléments internes du HMS et fait ressortir les éléments de la gestion de la mobilité. Elle donne également un point de situation sur les éléments externes comme la disponibilité des transports publics, le temps nécessaire sur un trajet vers les points clés avec différents modes de transport, etc. Finalement, elle servira à identifier les trajets parcourus par les collaborateurs de leur domicile à leur lieu de travail. Le but de cette analyse est d'avoir une vue d'ensemble de la mobilité, de la répartition modale, des distances parcourues, des moyens de transports utilisés et la disponibilité des places de parc.

Si la partie analyse permet de faire l'état des lieux sur la mobilité du HMS, la réalisation du plan de mobilité doit permettre d'identifier les mesures adéquates dans le contexte donné et en tenant compte des contraintes futures. Cette deuxième phase nécessite la mise en place d'un groupe de travail au sein de l'organisation et une réflexion pour identifier les solutions les plus attractives. L'implication des collaborateurs est essentielle pour garantir l'acceptation des mesures proposées et ainsi faciliter leur mise en œuvre. Le groupe de travail comporte des représentants de divers secteurs d'activité du HMS, capable de cerner l'implication de chaque mesure proposée pour son secteur et contribuer de manière constructive à la réflexion. Le résultat sera le plan de mobilité à proprement parler.

La mise en œuvre du plan de mobilité représente la 3^{ème} phase. Elle dépendra fortement des actions envisagées et des autres contraintes. Idéalement, elle est menée par le groupe de travail interne, donc par des personnes en contact direct avec le personnel et pouvant profiter d'une expérience de terrain. La mise en œuvre comprendra nécessairement une communication interne des objectifs, une adaptation des règlements existants puis la réalisation du plan d'action. Pour mener ce processus, le groupe de travail devra se réunir à des intervalles réguliers pour organiser et répartir le travail. La fréquence de ces séances sera définie par la direction.

2. CONDITIONS CADRES

2.1. Projet d'Agglomération de 3^{ème} génération (PA3) de 2016

Le PA2 adopté en 2011 est une planification du développement de l'Agglo à l'horizon 2030. Le rapport publié en décembre 2011 comporte notamment un volet sur la mobilité. Le but principal est de modifier la répartition modale de la mobilité pour favoriser les transports publics et la mobilité douce.

Entre 2015 et 2016, l'Agglomération a révisé le PA2 pour aboutir projet d'agglomération de troisième génération (PA3). L'idée centrale qui a guidé la démarche de révision est celle d'aboutir à un instrument de planification directrice régionale permettant de conceptualiser, de prioriser et de mettre en œuvre une politique territoriale en matière d'urbanisation, de mobilité, de nature et paysage, qui soit concertée par l'ensemble des communes de l'Agglomération, coordonnée avec le plan directeur cantonal (en cours de révision) et conforme aux directives de la Confédération.

L'objectif du concept de mobilité durable du PA3 est principalement de favoriser l'usage des TP ainsi que la pratique de la marche et du vélo. Il s'agit d'offrir une alternative à la voiture pour les déplacements du quotidien, tout en répondant aux objectifs d'aménagement du territoire. Le concept est basé sur une réorganisation de la gestion du transport individuel motorisé (TIM) et des conditions-cadres du stationnement, tout en accroissant l'attractivité des TP, de la pratique de la marche et du vélo.

Le nombre de déplacement dans l'Agglomération est prévu d'augmenter de 287'000 en 2010 (état initial PA2) à 395'000 en 2030. L'objectif recherché est de maintenir le nombre de déplacement en TIM constant d'ici 2030 et d'absorber l'augmentation des déplacements par la mobilité douce (MD) et les transports publics (TP) (Figure 1).

Figure 1 : Enjeux de développement guidant la stratégie de TP

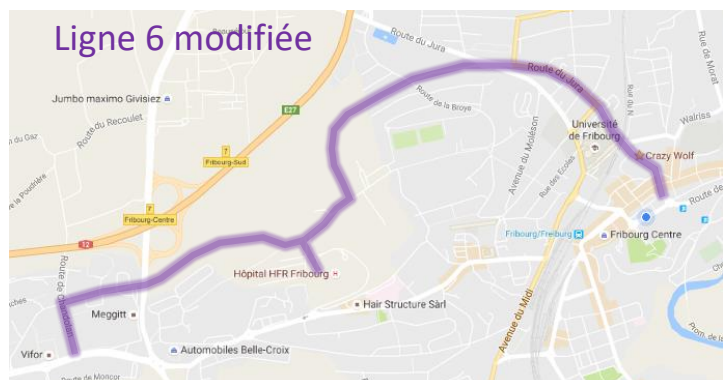


Transport Publics (TP)

En s'appuyant sur le réseau ferroviaire, que constitue la colonne vertébrale du réseau de transport public, le réseau de bus est défini dans le PA3 pour couvrir l'ensemble de l'agglomération et répondre à la demande à l'horizon 2030. Il s'agit donc d'augmenter les cadences et les capacités sur les axes principaux et de créer de nouveaux axes de bus urbains pour compléter la couverture du périmètre d'urbanisation et le maillage du réseau.

Les modifications pertinentes pour le home médicalisé de la Sarine concernant avant tout la ligne 6. Celle-ci va adopter un nouveau tracé passant par l'avenue de l'Europe (compensant la suppression de l'actuelle ligne 8), la route du Champ-des-Fontaines, le site de Bertigny, l'hôpital cantonal et la zone d'activités de Moncor. Cette ligne sera naturellement mise en œuvre progressivement, l'évolution dépendant de la réalisation préalable des aménagements routiers nécessaires (Figure 2).

Figure 2 : Modification du tracé de la ligne 6



A proximité de la jonction autoroutière de l'A12 à Moncor il est prévu de mettre en place un parking-relais (P+R) avec accès au réseau de bus, principalement pour les pendulaires en provenance des régions plus éloignées et mal desservies par les TP, mais aussi pour les visiteurs se rendant occasionnellement à Fribourg

Mobilité douce (MD)

Le concept de mobilité douce a pour objectif d'absorber 50% de l'augmentation des déplacements à l'horizon 2030 et de participer à la réduction des nuisances environnementales. Il s'agit d'accompagner la densification urbaine avec des itinéraires de mobilité douce (marche et le vélo), selon la logique du court chemin avec de trajets allant jusqu'à 5 km.

La stratégie prévoit la mise en place d'un tracé du réseau secondaire le long du nouveau tracé de la ligne 6 et passant devant le home médicalisé de la Sarine. Ce tracé secondaire rejoindra le tracé principal TransAgglo vers l'Université.

Trafic individuel motorisé (TIM)

L'enjeu principal du PA3 est d'absorber l'essentiel des déplacements supplémentaires à l'horizon 2030 par les TP et la MD. D'où la nécessité de maîtriser la croissance du TIM aussi bien pour les déplacements internes à l'agglomération que pour les échanges avec l'extérieur. Cette maîtrise du TIM doit permettre de limiter les effets négatifs des déplacements (saturations du réseau, augmentation des temps de trajets, impacts négatifs sur l'économie, etc.), si le parc automobile suivait la courbe de croissance de la population. Le principe qui sera mis en œuvre est celui d'une ceinture autour de la ville avec un compartimentage que se fera au niveau de la gare.

Actuellement, le home médicalisé de la Sarine se trouve au milieu des zones de saturation. Cette situation devrait changer avec la mise en place d'axes d'accès depuis la ceinture vers le centre-ville.

La gestion des places de parc fait partie intégrante de la maîtrise de la du TIM. L'analyse du stationnement démontre qu'il existe une offre en places de parc, qui est disproportionnée par rapport aux objectifs du PA3 et qui n'est pas coordonnée au niveau de l'agglomération en termes de gestion et de réglementation. La gestion sera

Figure 3 : Stratégie pour la mobilité douce

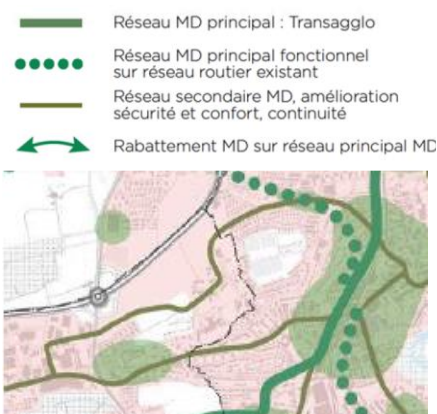
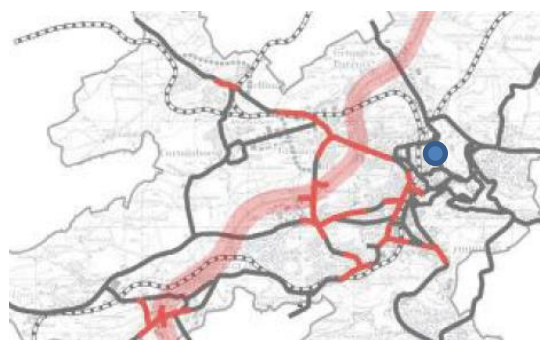


Figure 4 : Points de saturation



donc coordonnée sur l'ensemble de l'Agglo et il est probable qu'elle évoluera vers une réduction du nombre de place de parc.

Mesures concernant directement le Home Médicalisé de la Sarine

L'Annexe A donne le détail des mesures prévues impactant la mobilité autour du home. Un résumé est donné dans le Tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 : Mesures concernant le Home médicalisé de la Sarine prévues dans le PA3

Mesure	Description	Priorité	Date
3M.02.06	Requalification de la route de Villars / Carrefours Belle-Croix-Hôpital cantonal - secteur Villars-sur-Glâne	A	2021-2022
3M.02.07	Requalification de la route de Villars / Carrefours Hôpital cantonal-Bertigny - secteur Fribourg	C	2027-2028
3M.05.05	Création des infrastructures « Moncor-Hôpital » pour la future ligne TP n°6	A	2019-2022
3M.05.06	Création des infrastructures « Hôpital-Jura » pour la future ligne TP n°6	B	2023-2025
3M.07.02	Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny	B	2023-2024
3M.07.03	Aménagement d'une liaison MD sur l'actuelle Promenade des Tilleuls	A	2021-2022
3M.08.05	Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Fribourg Sud	B	2023-2024

La mise en œuvre de certaines de ces mesures a été députée, par exemple sur la route de Villars ou la mise en place d'une passerelle à Moncor. Par contre, il n'y a pas d'information disponible sur l'état actuel d'avancement ou de planification des travaux.

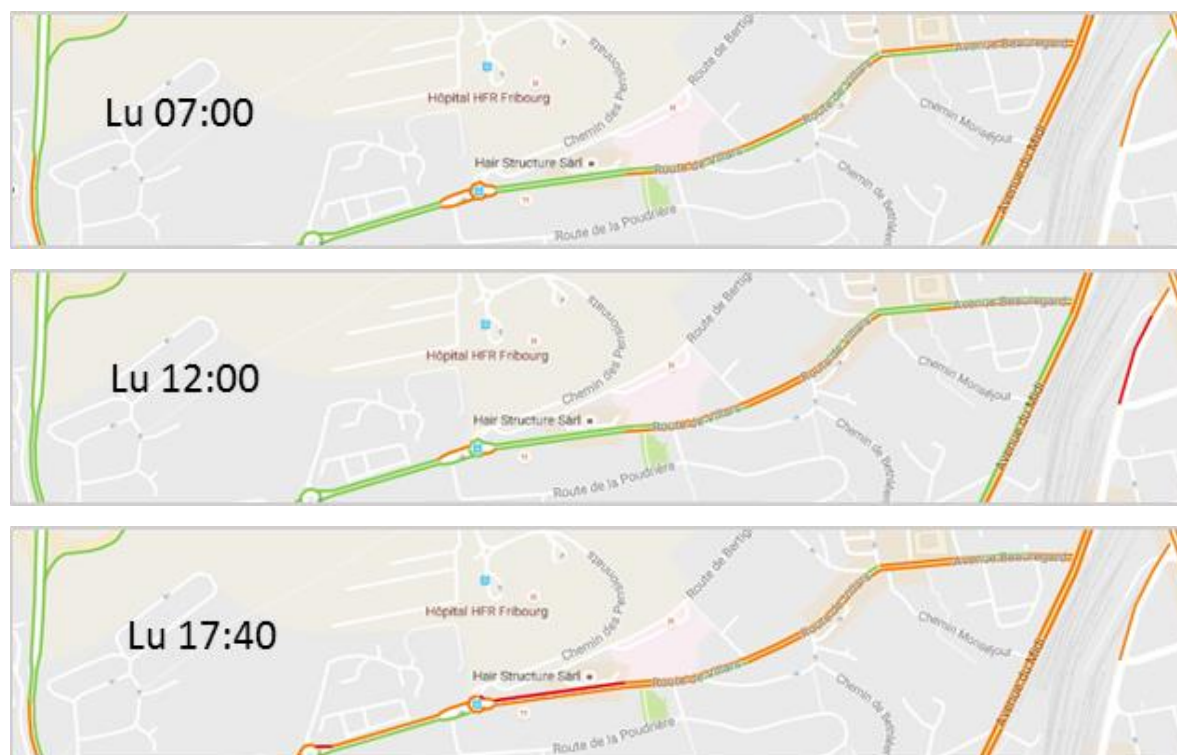
2.2. Condition de circulation autour du Home médicalisé de la Sarine

La charge de trafic autour du home a été analysée au cours de la journée et dans son évolution sur la semaine à l'aide des données moyennes disponibles sur Google Traffic. Le détail des résultats est donné dans l'Annexe B.

Il ressort de cette analyse que le trafic sur la route de Villars est systématiquement perturbé à la hauteur du rond-point vers l'Hôpital Cantonal dans les deux directions entre 06:15 et 08:45 dans une moindre mesure à midi et de manière importante le soir (Figure 5). Le moment le plus critique se situe vers 17:40 en direction de Moncor. L'avenue de Beauregard et l'avenue du Midi sont également perturbées aux mêmes heures, de sorte que l'accès au Home par le chemin de Primevères n'est pas une alternative au chemin des Pensionnats.

Sur la semaine, la variation de la charge de trafic sur les jours ouvrables n'est pas significative. Les heures de pointes sont toujours à peu près les mêmes, soit vers 07:00, dans une moindre mesure à 12:00 et un maximum vers 17:30 – 18:00. A noter que même le weekend le trafic sur certains tronçons de la route de Villars et de l'Avenue du Midi restent chargé.

Figure 5 . Charge de trafic autour du Home aux heures de pointes



2.3. Accès aux transports publics

Le home est accessible par la ligne de bus 6 et l'arrêt "Jean-Paul II" se situe immédiatement devant l'entrée du home. Le bus circule avec une fréquence de 15 min entre 06:00 et 21:49 en direction de Guintzet et entre 06:12 et 21:57 en direction de la gare et Musy. Le dimanche et les jours fériés la fréquence baisse à un bus toutes les 30 min.

Le trajet depuis la gare est de 8 min si le trafic n'est pas perturbé. Le premier bus le matin part donc de la gare CFF à 05:52 Le trajet vers la gare est de 10 min et le dernier bus arrive à la gare CFF à 22:07.

Les distances vers les autres arrêts de bus ou la gare sont les suivants :

- A pieds 10 min vers l'arrêt Bertigny et 11 minutes vers l'arrêt Bethléem (ligne 2, 11)
- 11 min vers Champ-des-Fontaines (ligne 3)
- 14 min vers Vuille (ligne 3, 8, 9)
- 16 min pour aller la gare, 20 min pour monter depuis la gare

La durée de ces trajets est trop importante pour être considéré comme une solution quotidienne dans la mobilité pendulaire. Ces solutions peuvent présenter des alternatives occasionnelles mais elles sont considérées comme rédhitoires pour la grande majorité des personnes. Dans une optique de santé – bien être, un parcours de 10 à 15 min deux fois par jours est évidemment fortement recommandé et cet argument peut être mis en avant pour inciter les collaborateurs à opter pour une telle solution.

3. SONDAGE INTERNE

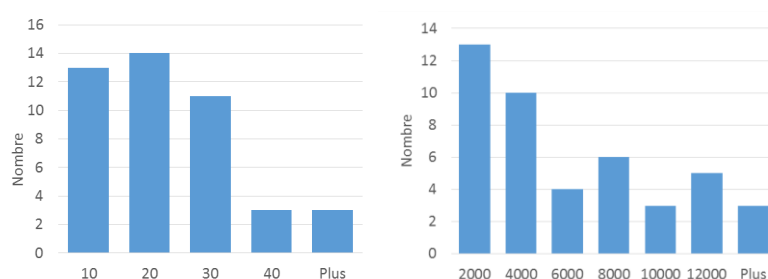
Pour mieux connaître les besoins des collaborateurs, leurs habitudes en termes de mobilité, les possibilités et les disponibilités de changer les habitudes de transport, etc., un sondage a été effectué en novembre 2016 sur une période de deux semaines auprès de l'ensemble des collaborateurs. 44 personnes ont répondu au sondage, soit 8 de l'administration, 14 du service des ambulances, 2 de l'animation, 7 de l'intendance/cuisine et 13 de soins.

3.1. Résultats

La très grande majorité des collaborateurs se rend au HMS en voiture (84%). 14% prennent le bus et 2% le vélo. Mais 34% des personnes prennent occasionnellement un moyen de transport alternatif, principalement le bus, le vélo ou le train. En moyenne, ce sont donc entre 75 et 80% des personnes qui se rendent au Home en voiture tous les jours.

Les distances parcourues varient entre 3 et 90 km pour un trajet. 60% des collaborateurs font moins de 20 km pour se rendre au travail et seulement 14% font plus de 40 km. En moyenne, les collaborateurs parcourent 5760 km pour les trajets pendulaires par année (Figure 6).

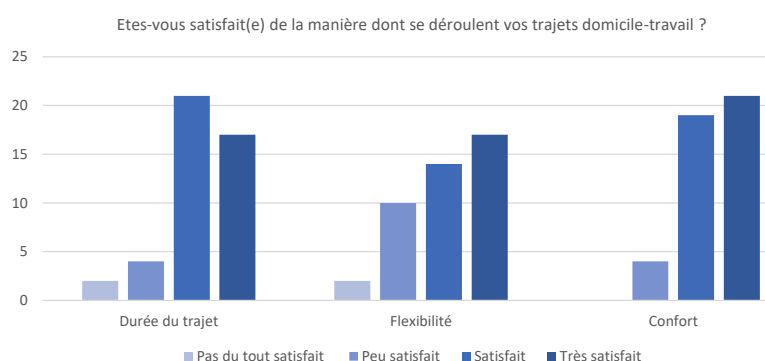
Figure 6 : Distances par trajet et distances totales pour les trajets pendulaires



Les collaborateurs n'ont pas de problème à trouver des places de stationnement, même si parfois ils sont obligés de rester en dehors des places prévues.

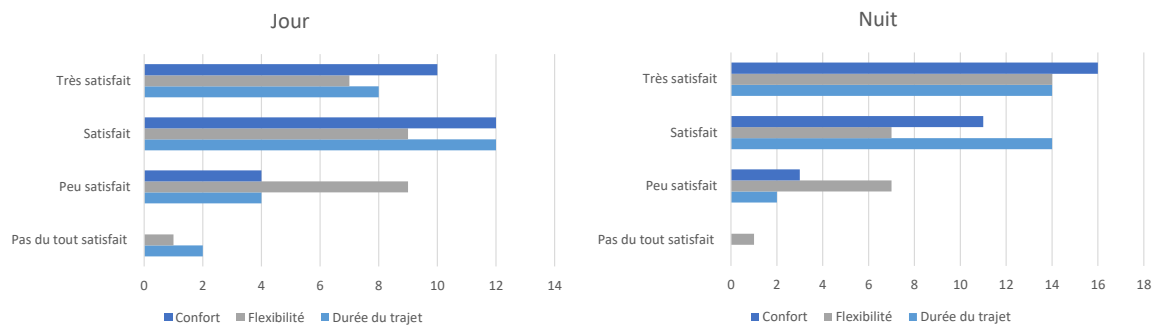
A la question "Etes-vous satisfait(e) de la manière dont se déroulent vos trajets domicile-travail ?" sur la durée du trajet, la flexibilité et le confort, les réponses montrent une satisfaction générale. Elle est plus marquée pour le confort et la durée du trajet (probablement à cause des distances relativement courtes) que pour la flexibilité pour laquelle les résultats sont les moins probants (Figure 7).

Figure 7 : Sondage de satisfaction



Les réponses sont toutefois plus mitigées pour les personnes travaillant le jour que pour celle travaillant la nuit, mettant en évidence la problématique des bouchons (Figure 8).

Figure 8: Degré de satisfaction par rapport aux horaires



Parmi les personnes qui prennent la voiture, 13% des personnes pratiquent le co-voiturage de manière régulière et 30% de manière occasionnelle. La raison principale pour lesquelles le co-voiturage n'est pas pratiqué est le fait que les collaborateurs ne savent pas avec qui covoiturer. La deuxième raison est le fait que les personnes ne rentrent pas directement du travail à la maison et la troisième et le fait que les collaborateurs ont besoin d'une voiture pour des déplacements professionnels. Les questions d'horaire sont également citées, mais seule une personne ne voit pas d'intérêt à covoiturer.

Le principal obstacle aux covoiturages est clairement le manque de mise en relation. Plus de 50% des collaborateurs seraient motivés par un co-voiturage s'ils peuvent se mettre en relation avec d'autres personnes. Les avantages financiers ne semblent pas être un facteur essentiel.

La mobilité douce (à pieds ou à vélo) n'est une option que pour un très petit nombre de collaborateurs. Pour ce qui est des transports publics, soit les collaborateurs le pratiquent déjà, soit ils ne sont pas du tout disposés à le faire. Seul un très petit nombre (9%) excepterait de passer de la voiture aux transports publics si la perte de temps pouvait être compensée. 27% des collaborateurs ont un abonnement mais la moitié d'entre eux vient en voiture. Donc seul 14% utilisent un abonnement pour les transports publics pour venir au travail.

Les principales raisons pour ne pas changer le mode de transport sont les durées des trajets et le manque de desserte par les transports publics. Comme les distances sont relativement courtes, les pertes de temps en valeurs absolues ne sont probablement pas très importantes, mais le temps perdu évoqué passe rapidement au-delà de 50%.

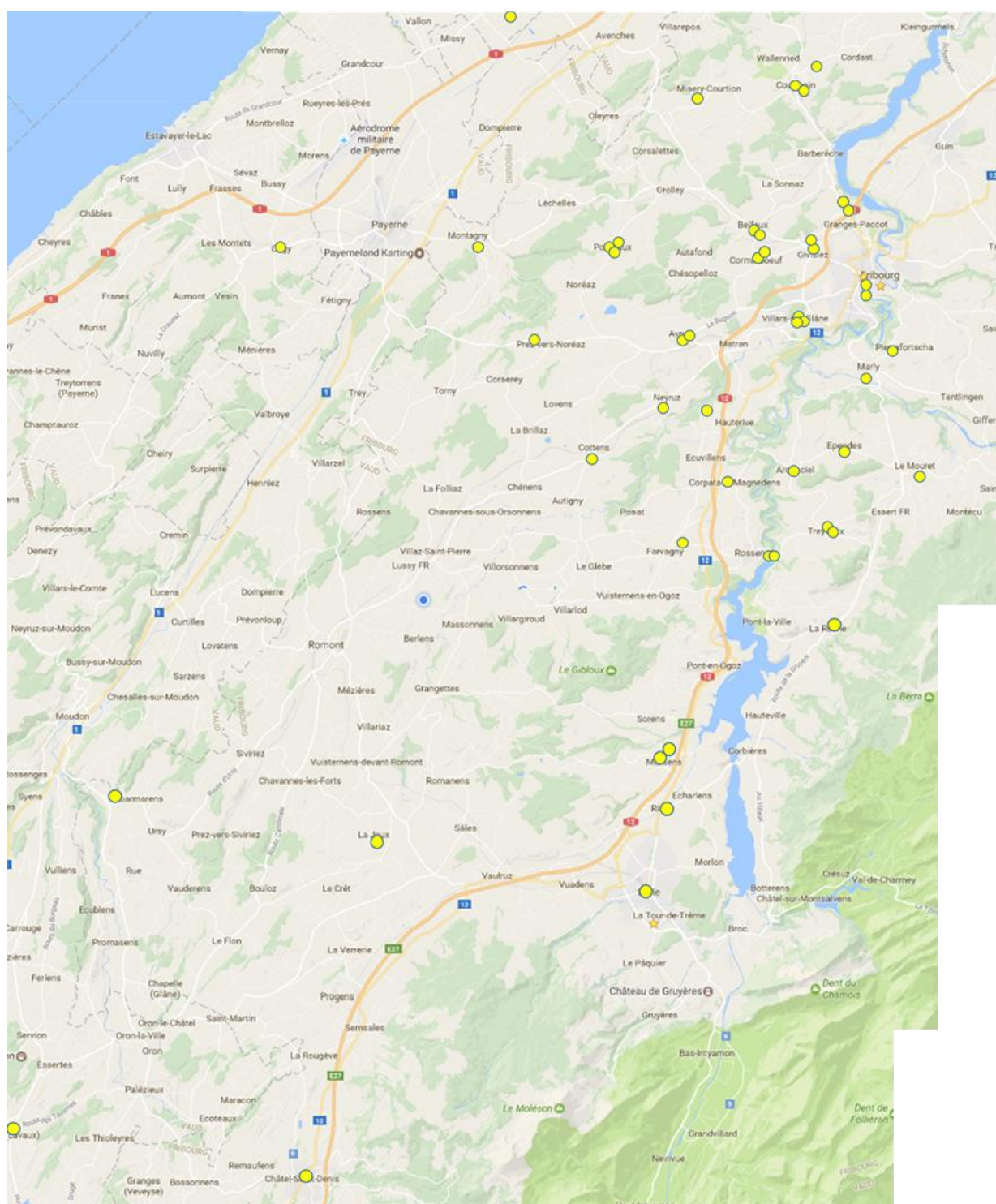
4. DOCUMENTS INTERNES

Le Réseau Santé de la Sarine possède un règlement interne pour l'attribution des places de parcs. Ce règlement prévoit des critères d'attribution basés sur le taux d'activité, la distance du domicile aux transports publics les plus proches et l'ancienneté. Un total de 79 places est à disposition. Le règlement ne prévoit en revanche pas comment évaluer ces critères ou comment ils doivent être pondérés. Le prix actuel de CHF 30.-/mois pour une place de parc n'est également pas fixé dans le règlement. Une indemnité est prévue pour les personnes qui prennent les transports publics.

La provenance des personnes ayant une place de parc est visualisée sur la carte de la Figure 9. Il en ressort que les lieux d'habitation sont très dispersés et que par conséquent les possibilités de co-voiturage à partir du lieu de résidence sont limitées. Le "ramassage" sur le trajet pour se rendre au Home reste possible.

En dehors du règlement pour les places de parcs il n'existe aucune directive sur les déplacements professionnels.

Figure 9 : Lieux d'habitation des personnes bénéficiant d'une place de parc



5. DISCUSSION AVEC LES REPRÉSENTANTS DES DIVERS SECTEURS D'ACTIVITÉS

Pour mieux cerner les besoins et les attentes des collaborateurs, un groupe de travail représentant les divers secteurs d'activité a été réuni le 31.01.2017. Le compte rendu de la séance figure dans l'Annexe C. Les points les plus importants que ressortent de la discussion sont les suivants :

1. Places de parc pour les collaborateurs :

Actuellement 53 places de parc sont attribuées de manière nominative. Une partie (non quantifiée) de collaborateurs utilise actuellement le parking au Guintzet, mais il est limité à 3h. A quelques places près, l'offre actuelle suffit à la demande. Des arrangements entre les collaborateurs se font de manière ponctuelle. Il arrive aussi fréquemment que les places attribuées soient occupées par des tiers.

2. Places de parc visiteurs

16 places sont à disposition des visiteurs. Le nombre est considéré comme insuffisant et les 16 places sont souvent entièrement occupées. L'impression est donc que les visiteurs sont mécontents de la situation et souvent contraint de chercher des places loin du Home. Le problème vient aussi de l'utilisation par des personnes ne se rendant pas au Home mais au centre médical en face du Home ou à l'hôpital. Il peut y avoir des dénonciations auprès du préfet mais la surveillance n'est pas systématique.

3. Trajets domicile – travail

Le problème est très clairement la surcharge de trafic aux heures de pointes, indépendamment du moyen de transport utilisé. D'une manière générale, les collaborateurs semblent résignés et cherchent simplement la solution la moins mauvaise pour faire face à la situation. Pour la plupart des collaborateurs, un horaire flexible n'est pas envisageable et le télétravail n'est possible que pour quelques exceptions. Le soutien financier pour les abonnements aux transports publics et un plus mais ce soutien n'est pas suffisant pour changer les habitudes.

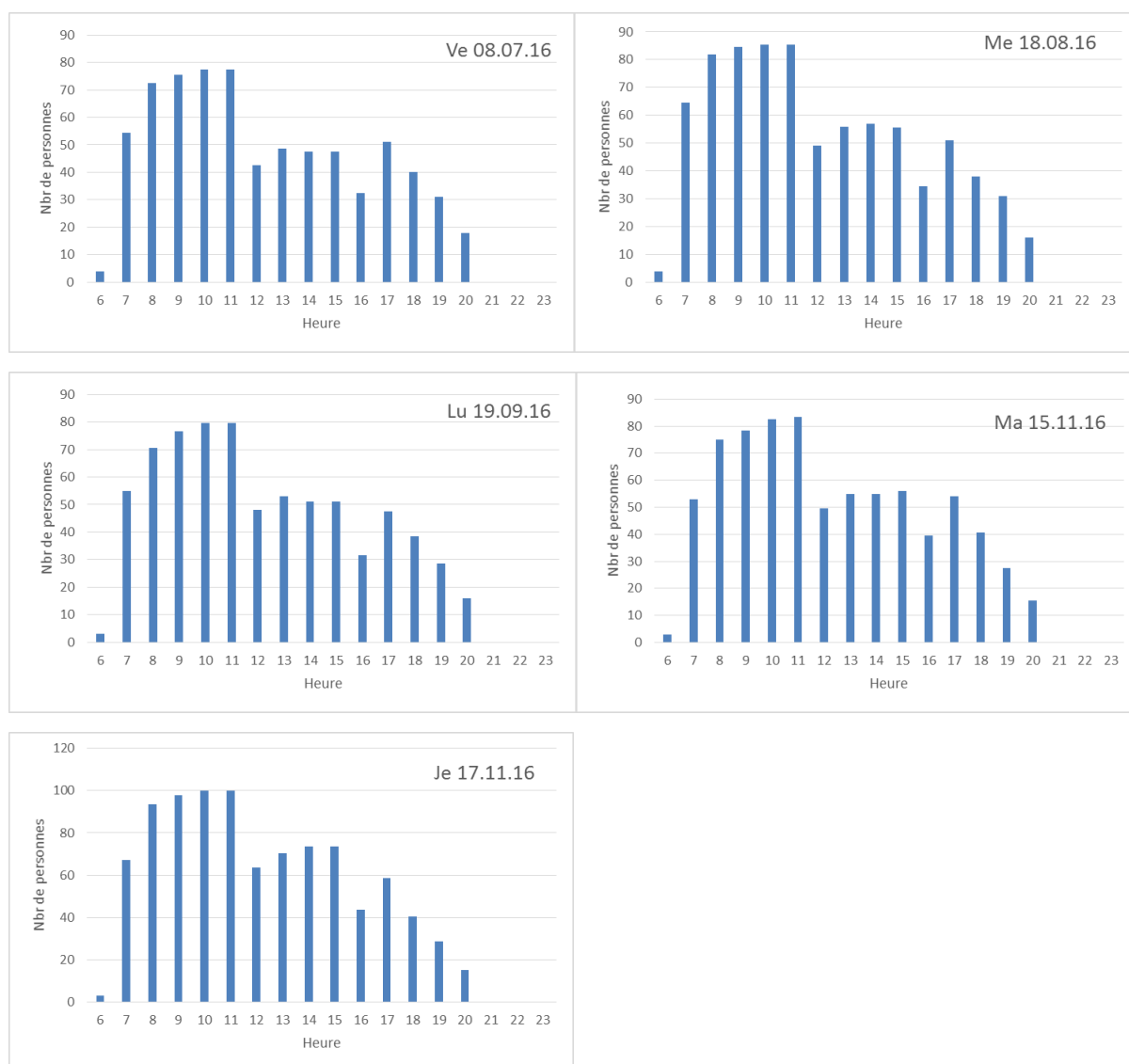
6. PRÉSENCES SUR LE SITE

Pour estimer les besoins en place de parc, une analyse du nombre de personnes présentes durant la journée a été faite à l'aide de la liste des présences. Un échantillon de cinq jours avec une fréquentation normale à importante ont été sélectionnés pour cette analyse. Les résultats sont présentés dans les graphiques de la Figure 10.

Il en ressort, que le maximum de la fréquentation se situe entre 8h et midi avec une baisse sur l'heure de midi et une reprise dans l'après-midi. Au plus haut de la fréquentation (en fin de matinée) il peut y avoir jusqu'à 100 personnes qui travaillent en même temps au home. Les chiffres sont basés sur les horaires et pas sur des mesures effectives, il est donc possible que le nombre effectif des personnes soit légèrement inférieur.

Le sondage montre qu'environ 84% des collaborateurs viennent en voiture. Le besoin maximal est donc de 84 places (53 sont disponibles)

Figure 10 : Présence des collaborateurs durant la journée



7. EVOLUTION DES CONDITIONS CADRES

La décision a été prise d'augmenter de manière significative la capacité d'accueil du Home médicalisé de la Sarine. Pour ceci, des travaux importants vont débuter en 2022 pour une durée de 3 ans et demi. Le nombre de personnes travaillant sur le site va augmenter à 135 alors que le nombre de place de stationnement va diminuer de 79 à 73, dont 23 pour les visiteurs.

Le nombre de place de stationnement par collaborateur va donc diminuer. Le plan d'action doit permettre d'identifier des mesures pour absorber la demande accrue par place de stationnement disponible et mettre en place des solutions pour toutes les personnes qui ne pourront pas bénéficier d'un stationnement. Un règlement pour la mobilité devra en parallèle définir les règles pour les déplacements professionnels et les critères d'attribution des places de stationnement. Le règlement aura pour but de fixer un cadre pour la mobilité après la réalisation des travaux.

Plan de mobilité Réseau Santé de la Sarine

Partie 2 : Plan d'action

8. INTRODUCTION

Sur la base du rapport d'analyse du Plan de Mobilité pour le Réseau Santé de la Sarine (Partie 1 du plan de mobilité), le présent plan d'action présente les mesures potentielles d'optimisation de la mobilité et permet de fixer les priorités dans la mise en œuvre. Les mesures ont été définies dans le cadre d'un groupe de travail formé de collaborateurs de divers services. Les buts étaient d'une part de définir des mesures en adéquation avec le fonctionnement du Home médicalisé, d'assurer une acceptation maximale des mesures proposées et de garantir la mise en œuvre sur le long terme.

8.1. Groupe de travail

Le groupe de travail était composé de personnes représentant tous les secteurs d'activité du Home Médicalisé, à savoir :

- Christophe Roulin (CR) : Responsable des ambulances et responsable du projet Mobilité (29 EPT)
- Mireille Gross (MG) : Secrétaire de direction (admin) réception, finance, RH, (10 personnes)
- Marie-Josée Gremaud (MJG) : Animation (7-10 personnes avec stagiaires et civiliste).
- Delfin Rodriguez Morales (DRM) : Aide-soignant (soins 100-120 personnes)
- Jean-Jacques Engel : Restauration (20 personnes)
- Maryline Brülhart : Intendance
- Maurice Migioia : Ambulances

Pour l'essentiel, les personnes étaient présentes aux diverses séances et ont participé de manière active à l'élaboration du présent plan de mobilité.

Un nouveau groupe de travail sera créé suite à la création de la commission du personnel en 2021.

8.2. Organisation du travail

Le groupe de travail s'est réuni à 3 reprises en 2017. La première fois pour prendre connaissance des résultats de l'analyse faite par Climate Services (partie 1 du présent rapport). La deuxième séance a servi à identifier les mesures possibles d'optimisation. Cette séance a fait l'objet d'une discussion des problématiques rencontrées au quotidien et d'un "brainstorming" des mesures envisageables pour résoudre les problèmes. De plus, des mesures d'optimisation et des mesures pour limiter l'impact de la mobilité ont été discutées. Sur la base de cette séance, Climate Services a étudié diverses solutions répondant aux attentes du groupe de travail. Ces solutions sont présentées dans la section 2.0 du présent rapport.

Les solutions ont été transmises aux membres du groupe de travail qui s'est ensuite réuni une nouvelle fois pour proposer des priorités dans la mise en œuvre. La liste des solutions et les priorités forment la base du plan d'action proposé à la direction.

9. LISTE DES MESURES ENVISAGÉES

Lors de la séance du 07.03.2017 du groupe de travail, les mesures suivantes pour l'optimisation de la mobilité ont été proposées (voir Annexe 2 : Compte rendu de la séance).

1. Mise en place d'une plateforme intranet pour faciliter le co-voiturage. Cette plateforme pourrait également être utilisée pour mettre à disposition des places de parc inutilisées (weekend, vacances, etc...)
2. Vente de macarons
3. Mise en place d'une barrière

4. Augmentations du prix des places de parc.
5. Communication interne
6. Mise en place de vignettes au Guintzet
7. Utilisation temporaire des places de parc visiteur

La nouvelle planification de la répartition des places de stationnement a pour conséquence que le projet de barrière, initialement prévue pour éviter le parking sauvage, sera abandonné.

Ces propositions sont détaillées ci-dessous.

9.1. Plateforme intranet pour le co-voiturage.

Le co-voiturage est ressorti du sondage comme une solution qui intéresse une partie significative des collaborateurs. Le frein est essentiellement dans le fait qu'il n'y a pas suffisamment d'échanges entre les collaborateurs pour trouver des solutions rapidement et de manière très flexible.

Une proposition est de mettre en place une plateforme interne dédiée au co-voiturage. Cette plateforme pourrait également être utilisée pour mettre à disposition des places de parc inutilisées (weekend, vacances, etc...) si les places de parc restent attribuées. Les frais de mise en place se montent à CHF 5'000.- à 10'000.- en fonction de la complexité du site.

Des plateformes de co-voiturage existent sur le net pour le canton. L'intérêt d'une plateforme existante est qu'elle est gratuite et permet par exemple de trouver des solutions de co-voiturage avec les personnes de l'hôpital cantonal. Donc de multiplier les chances de trouver des solutions.

Le site <http://www.fribourg-covoiturage.ch> est une solution intéressante qui donne toutes les garanties de protection des données. Elle permet également de calculer le partage des frais.

Le site <http://www.frimobility.ch/> a été mis en place par l'Association des communes fribourgeoises. C'est une solution très simple d'utilisation.

Dans tous les cas il est nécessaire de bien communiquer à l'interne à propos de la solution retenue. Les collaborateurs doivent être rendu attentifs en permanence pour qu'ils fassent l'expérience et s'approprient cette façon de faire.

9.2. Vente de macarons

Actuellement les places de parc sont toutes attribuées. De ce fait, une place de parc louée est en principe occupée que 6 à 8 h par jours, 5 jours par semaine. Les places sont donc inoccupées une grande partie du temps, alors que la demande est supérieure à l'offre. Certains arrangements entre les collaborateurs sont pratiqués, mais il s'agit de solutions ponctuelles.

Une façon d'augmenter le taux d'occupation des places, donc leur disponibilité, est de vendre des macarons mais sans attribuer les places. Il est alors possible de vendre plus de macarons que de places disponibles en misant sur le fait que pas tous les collaborateurs sont présent en même temps. Pour éviter la situation où une personne avec un macaron ne trouve pas de place, la solution peut être mise en place progressivement : remplacer les places attribuées par de macaron et augmenter progressivement le nombre de macarons jusqu'à saturation.

Ce mode de fonctionnement génère des recettes supplémentaires pour la direction. Ces recettes pourraient être utilisées pour promouvoir la mobilité douce.

9.3. Augmentation éventuelle du prix des places de parc.

Une augmentation du prix des places de parc est envisageable. Cet argent pourrait être réaffecté à la promotion des transports publics (réduction sur les abonnements). L'objectif serait de progressivement inciter les collaborateurs à utiliser les transports publics. Cette solution pourrait être mise en œuvre lorsque les nouvelles lignes de bus sont opérationnelles.

Pour limiter l'impact environnemental de la mobilité, un prix différentiel en fonction du type de véhicule pourrait être envisagé. Les voitures de Classe A, hybrides ou électrique payeraient moins pour une place que les voitures avec plus d'émissions de CO₂. Le prix serait défini au moment de l'attribution de la place sur présentation du permis de circulation.

9.4. Communication interne

Quel que soit le projet mis en place, la communication interne vers les collaborateurs est importante. Notamment pour rappeler les aides financières pour l'utilisation des transports publics, la recommandation d'un site de co-voiturage, pour expliquer le mode d'attribution des places de parcs, etc.

La direction à plusieurs moyens de communiquer à l'interne et selon le projet choisi, le mode peut varier. Il est par exemple important de rappeler régulièrement la mise à disposition d'un site de co-voiturage à l'aide d'affiche par exemple. La mise à disposition de subventions peut être communiquée une fois par année.

Dans tous les cas, le groupe de travail devra faire des recommandations sur le mode de communication avec chaque projet qui sera mis en œuvre.

9.5. Demande à la ville pour la mise en place de vignettes

Les places de parc au Guintzet étant limitée à 3 heures depuis le premier mars 2017, le parking est généralement vide durant la journée. Ceci alors que la disponibilité de place pour les collaborateurs du Home et de l'Hôpital Cantonal est limitée.

Une demande pourrait être faite à la Ville de Fribourg pour la mise en place de vignette de parage pour les collaborateurs. Le prix est le nombre de vignettes serait fixé par la ville. Cette manière de procéder permettrait de proposer une solution à des personnes temporaires ou à des personnes qui ne disposent actuellement pas de solution pour venir au travail.

La direction du RSS pourrait faire une demande à la ville ou contacter la direction de l'Hôpital pour voir si une demande commune à la ville est envisageable.

Il est à noter que cette proposition va à l'encontre de la volonté de l'Agglo de limiter les déplacements en véhicules privés. La solution pourrait donc être présentée comme temporaire (notamment durant la période des travaux ou en attendant les nouvelles lignes de bus) ou uniquement pour certains types de véhicules (hybrides, classe A, électriques).

9.6. Utilisation d'une partie des places de parc visiteur libres le matin

Le taux d'occupation des places de parc est maximum entre 08:00 et 12:00. Durant ces heures, les places de parc visiteurs sont généralement peu occupées. Suivant la solution choisie pour contrôler l'accès ou attribuer les places de parc, une utilisation des places visiteurs par les collaborateurs est envisageable.

Si les places ne sont pas attribuées et que les autorisations sont délivrées à l'aide de macarons, l'utilisation des places visiteurs pourrait être tolérée avec le macaron entre 08:00 et 12:00 si aucune autre place n'est disponible. Cette manière de faire permettrait de limiter les problèmes de saturation aux heures de pointe et ainsi de contenter plus de collaborateurs.

Les places visiteurs devraient être libérées au plus tard à 12:30 pour laisser toute liberté aux visiteurs.

10. PLAN D'ACTION

10.1. Mesures retenues

Parmi les propositions faites ci-dessus, le groupe de travail retient les actions suivantes :

1. Recommander l'utilisation de la plateforme de co-voiturage <http://www.fribourg-covoiturage.ch> . Cette solution est préférée à une solution interne afin de pouvoir profiter du potentiel existant en dehors du Home, notamment à l'hôpital cantonal. De plus il n'y a pas de frais. La recommandation sera faite au travers d'une communication interne qui sera mise en place pour informer plus largement sur le plan de mobilité et les changements prévus.
2. Modifier le principe de location des places de parc pour passer de places attribuées à un système de macarons (sans attributions spécifiques). Dans un premier temps, le nombre de macarons sera égal au nombre de place de parc, plus cinq. En effet, un pointage régulier a montré qu'il y a en permanence entre 3 et 10 places de parc qui ne sont pas occupées. La situation dans laquelle une personne avec un macaron ne trouve pas de place de parc sera donc exceptionnelle. Pour ces situations, l'utilisation d'une place de parc "visiteur" est tolérée dans la matinée, quand le nombre de visiteurs est limité. Ces places devront par contre être libérées à 12:30 au plus tard.
Les personnes qui louent déjà une place de parc auront la priorité sur l'obtention d'un macaron. Il n'y aura pas de réévaluation des autorisations actuellement accordées. Par contre, les nouvelles demandes seront traitées selon des critères définis dans un règlement d'attribution. Ce règlement doit être établi avant la mise en place des macarons.
Le nombre de macarons pourra progressivement être augmenté jusqu'à la saturation des places de parc.
3. Augmenter le prix des places de parc à CHF 50.- pour inciter les collaborateurs à utiliser des solutions alternatives ou à pratiquer le co-voiturage.
4. L'augmentation du tarif et la vente de plus de macarons que de place de parc permettra de générer des recettes supplémentaires. Le groupe de travail propose d'allouer ces recettes à la promotion des transports publics en augmentant la contribution faite pour les abonnements. Seules les personnes sans place de parc pourraient bénéficier de cette contribution.
5. La communication interne de toutes les mesures prévues est un élément essentiel à la réussite du plan de mobilité. Cette communication se fera par un mail de la part de la direction à tous les collaborateurs et comprendra un bref descriptif. Ce mail sera accompagné d'un règlement interne qui fournira plus de détail sur les conditions d'attribution des places de parc, les aides pour les transports publics, le site de covoiturage ou encore la tarification. Le règlement sera remis à tous les nouveaux collaborateurs et disponible en permanence auprès du service des ressources humaines.

10.2. Mesures non retenues

Les mesures provisoirement exclues du plan d'action sont les suivantes :

- Mise en place d'une plateforme interne pour le co-voiturage ou le partage des places de parc. Les investissements ne sont pas justifiés.
- La demande de vignette à la ville pour l'utilisation des places de parc au Guintzet n'avait pas été retenue par le groupe de travail. Les collaborateurs avaient déjà pris une initiative allant dans ce sens et le nombre de place de parc proposé par le Home était considéré comme suffisant (avec les nouvelles mesures proposées). Vu les restrictions prévues durant les travaux, cette mesure pourrait être réévaluée.

10.3. Avis de la direction

Les mesures proposées ont été présentées à M. Jacques Pollet, directeur du Réseau Santé de la Sarine. Il soutient les mesures proposées dans la section 3.1 sans restriction et souhaite ajouter l'élément suivant :

- Le revenu généré par la location des places de parc doit également servir à soutenir l'achat de vélos électriques par les collaborateurs.

11. MISE EN ŒUVRE

Les mesures proposées ci-dessous visent principalement la situation après la fin des travaux. La mise en place de nouvelles mesures dans une période avec de nombreuses restrictions et contraintes semble toutefois compliquée et se heurtera certainement à de nombreuses oppositions s'il n'y a pas une aide financière incitative pour la réalisation.

Pour autant que ces aides financières soient envisageables, la période de construction pourrait donc servir à mettre en place un certain nombre de mesures, d'acquiescer de l'expérience et de changer progressivement les habitudes de mobilité. A la fin des travaux, ces mesures pourraient être maintenues avec des aides financières réduites.

Mesure 1 : Rédiger des critères d'allocation des places de parc.

Il s'agit d'un document interne qui pourra être remis sur demande aux collaborateurs. Le document a été rédigé par le service administratif et Climate Services. Il doit encore être validé par le service des ambulances et par la direction et entrera en vigueur après la validation.

Responsable : Service administratif

Qui : Service admin. / Climate Services

Délais : Une séance a été tenue en juin 2017 pour définir les critères. Le document final est à rédiger et doit encore être approuvé. Il est prévu pour la situation finale, après la fin des travaux.

Mesure 2 : Rédiger les nouvelles directives pour la gestion de la mobilité

Il s'agit d'un document interne qui définit les conditions d'utilisation des places de parc, les directives pour les déplacements professionnels et les incitations mise en place pour la mobilité douce et l'utilisation des transports publics. La réglementation des places de parc fera partie de ce document. Ce document sera également soumis à l'approbation du service des ambulances et devra être validé par la direction.

Responsable : Service administratif

Qui : Service admin. / Climate Services

Délais : Le document doit être validé par la direction. Sa mise en œuvre est prévue après la fin des travaux.

Mesure 3 : Information aux collaborateurs. Distribution des macarons.

Les collaborateurs doivent être informés sur les nouvelles directives et les changements de condition d'attribution des places de parc. Ils doivent notamment être informés sur l'augmentation des tarifs des places de parc ainsi que de l'utilisation qui sera faite de l'argent ainsi encaissé. De plus, les collaborateurs doivent être avertis sur les critères d'attribution des places de parc.

Responsable : Direction, Service administratif

Qui : Direction / Climate Services

Délais : A discuter au sein du nouveau groupe de travail

Mesure 4 : Mise en œuvre des nouvelles directives

Les nouvelles directives sont prévues pour la situation après la fin des travaux. Elles peuvent cependant être testée durant la période de transition. Avant l'application stricte, une période d'adaptation est à prévoir pour permettre à tous les collaborateurs d'obtenir leur macaron et de se familiariser avec la procédure. Des contrôles seront effectués durant cette période mais seul des avertissements seront émis. L'application ferme des directives se fera 3 mois après sa mise en œuvre.

Responsable : Service administratif

Qui : Service administratif

Délais : Après les travaux

Mesure 6 : Création d'un nouveau groupe de travail

Ce plan de mobilité sera revu à des intervalles réguliers. Un nouveau groupe de travail doit être mis en place pour discuter des mesures prises, de leur optimisation ainsi que de nouvelles mesures qui pourrait être mise en place. Ce groupe de travail est particulièrement important car il devra proposer des solutions pour le stationnement durant la période de construction. L'objectif étant de s'adapter et de profiter des changements prévus par l'Agglo en termes de mobilité et de poursuivre l'engagement pour une promotion de la mobilité douce.

Responsable : Service administratif

Qui : Service admin. / Climate Services en soutien lors des séances


Délais : Fin 2021.

12. FINANCEMENT DES MESURES

Les mesures proposées nécessitent en partie un financement pour la mise en œuvre. Une partie de ce financement pourra venir de la facturation des places de stationnement une fois les travaux réalisés. Durant la phase des travaux, il est en revanche difficile d'augmenter les tarifs et le nombre de places louées sera fortement réduit. Alors que c'est précisément durant cette phase de transition que les aides pour l'utilisation des transports publics ou la mobilité douce sont les plus importantes.

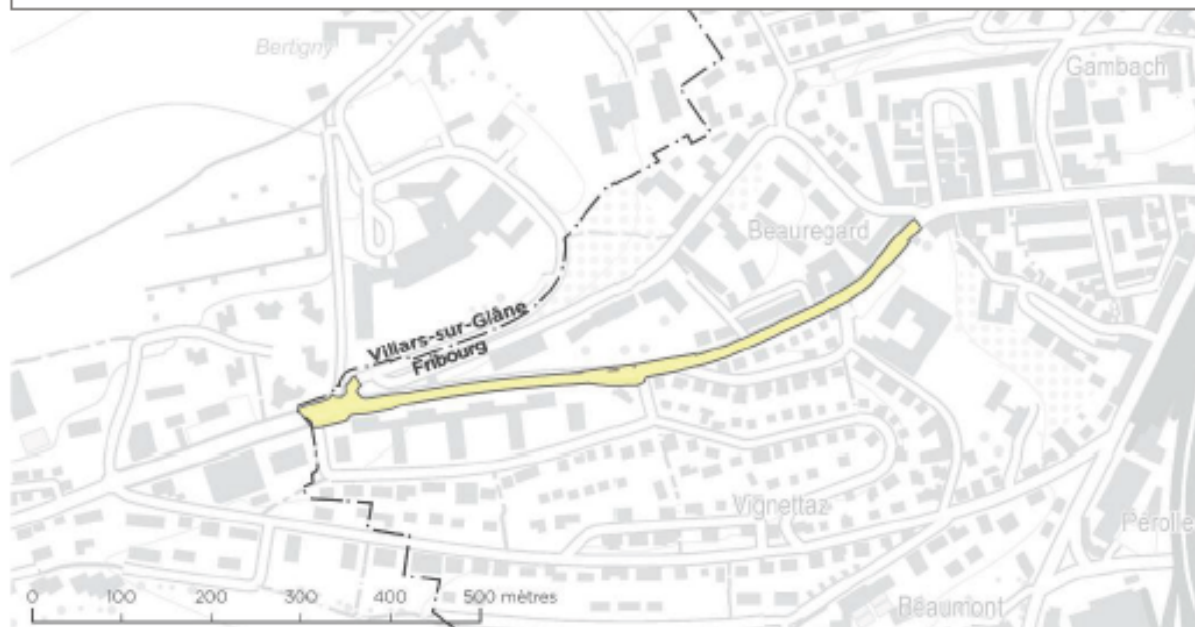
Si des mesures doivent être mise en place durant les travaux, des moyens financiers pour la réalisation doivent donc être disponibles. Ces moyens pourraient venir du crédit de construction.

ANNEXE A : MESURES PRÉVUES POUR LA MOBILITÉ DANS LE CADRE DU PA3

Mesure 3M.02.06		Requalification de la route de Villars - Carrefours Belle-Croix-Hôpital cantonal - secteur Villars-sur-Glâne	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne		Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure Infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 3'170'000 CHF		Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée: Mesure n°41.15 - Réaménagement du carrefour des routes de Villars et Villars-Vert. Etape du réaménagement avant phase B : arrêt sur chaussée pour TP, élargissement du trottoir, aménagement d'une piste cyclable et d'un abri-voyageur (paquet P7) - priorité B - code ARE: 2196.2.094 Mesure n°41.13 - Réaménagement de la route de Villars (paquet P7) - priorité C			
			
Mesure			
Etat actuel La route de Villars constitue une route du réseau structurant (pénétrante) d'accès au centre-ville de Fribourg et concentre de ce fait beaucoup de trafic. Une des deux principales lignes TP d'Agglomération circule sur cet axe. Le PA2 avait déjà identifié le besoin de réaménager ce secteur.			
Objectifs <ul style="list-style-type: none">• Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.• Amélioration des conditions de circulation des bus.• Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.• Amélioration de la qualité de l'espace public.			
Description Les travaux consiste à : <ul style="list-style-type: none">• faciliter la progression des bus en leur donnant notamment la priorité aux carrefours à feux.• Réaménager la route de Villars conformément aux objectifs retenus et dans la continuité des aménagements prévus dans le PA2• Réaménager l'espace public afin de requalifier le lieu et d'améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.• faciliter la progression des bus en leur donnant notamment la priorité aux carrefours à feux.			

Opportunité Comme relevé dans le PA2, la route de Villars a un caractère de pénétrante d'Agglomération dominée par le trafic individuel motorisé, peu valorisant comme en attestent les activités qui la borde (enseignes de voitures, station essence...). Un des enjeux de l'aménagement de la route de Villars consiste donc à lui donner un caractère urbain et à faciliter la circulation des bus.	
Utilité C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg. C2: améliore la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe. C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée sur cet axe à orientation trafic. C4: valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).	
Réalisation	
Calendrier de remise de l'avant-projet	
Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux: 2021 Date prévue de la mise en service: 2022	Etat de la coordination <input type="radio"/> Pas d'état de coordination <input type="radio"/> Information préalable <input type="radio"/> Coordination en cours <input type="radio"/> Coordination réglée
Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur Plan directeur cantonal en cours de révision.	
Financement Part fédérale: Part cantonale: Part communale:	
Compétences	
Instance responsable Commune de Villars-sur-Glâne	Instances concernées
Tâche de l'Agglomération Soutient la commune dans sa démarche.	
Tâche des Communes Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.	
Tâche du Canton Soutient la commune dans sa démarche.	
Autres	
Mesures corrélées et liens à la conception Mesure 3M.01.03 - Aménagement d'un contrôle d'accès au carrefour de Belle-Croix.	
Mesures A du PA2 en relation Mesure n°11.11 - Aménagement des voies bus sur les routes de Villars et de Moncor, en approche et sortie du carrefour de Belle-Croix (2 directions) (paquet nveau P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.012	

Mesure 3M.02.07		Requalification de la route de Villars - Carrefours Hôpital cantonal-Bertigny - secteur Fribourg	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne		Paquet n°2 Axe d'entrée	Mesure Infrastructurelle
Priorité : C	Coûts : 8'570'000 CHF		Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -			



Mesure

Etat actuel

La route de Villars constitue une pénétrante d'accès au centre-ville de Fribourg et concentre de ce fait beaucoup de trafic. Une des deux principales lignes TP d'Agglomération circule sur cette route. Le carrefour route de Villars/Hôpital est actuellement un carrefour giratoire. Il ne permet pas de prioriser les TP. Son aménagement n'est pas non plus optimal pour le confort et la sécurité des cyclistes. Ce carrefour se situe au niveau du point de rupture de charges de l'axe. Le PA2 avait identifié le besoin d'aménager une voie bus sur le chemin des Pensionnats et de prioriser les bus au carrefour. L'ambition plus forte du PA3 en termes de gestion du trafic et de priorisation des TP nécessite un réaménagement complet de ce carrefour.

Objectifs


- Gestion du trafic automobile entrant au centre-ville.
- Amélioration des conditions de circulation des bus.
- Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.
- Amélioration de la qualité de l'espace public.

Description

Les travaux consistent à:

- Réaménager la route de Villars conformément aux objectifs retenus et dans la continuité des aménagements prévus dans le PA2.
- Réaménager l'espace public afin de requalifier le lieu et d'améliorer le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
- Aménager les carrefours avec des feux de régulation du trafic.
- Donner la priorité au bus dans les carrefours et le long de l'axe routier.

Opportunité L'aménagement de la route de Villars est nécessaire du fait de son rôle de pénétrante. La partie Est de la route de Villars, sur la commune de Fribourg, est aménagée temporellement après la partie ouest à Villars-sur-Glâne, d'avantage prioritaire en termes de charges de trafic. Le carrefour route de Villars/Hôpital cantonal constitue un point de gestion du trafic essentiel pour réguler la circulation sur la route de Villars. Il permet de favoriser la progression des bus sur la route de Villars et le centre de Fribourg et de gérer l'accessibilité à l'Hôpital cantonal/ le Guintzet.	
Utilité C1: améliore la circulation des transports publics et l'attractivité des mobilités douces tout en diminuant la pression du trafic automobile au centre de Fribourg. C2: en améliorant la qualité de l'espace public, contribue à renforcer l'attractivité de l'axe, notamment pour les piétons. C3: améliore la sécurité de tous les usagers, en particulier des cycles et piétons, justifiée sur cet axe à orientation trafic. C4: valorise les espaces publics autour de l'axe et renforce l'attractivité des bus et de la mobilité douce, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).	
Réalisation	
Calendrier de remise de l'avant-projet	
Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2027 Date prévue de la mise en service : 2028	Etat de la coordination <input type="radio"/> Pas d'état de coordination <input type="radio"/> Information préalable <input type="radio"/> Coordination en cours <input type="radio"/> Coordination réglée
Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur Plan directeur cantonal en cours de révision.	
Financement Part fédérale: Part cantonale: Part communale:	
Compétences	
Instance responsable Commune de Fribourg	Instances concernées Commune de Villars-sur-Glâne
Tâche de l'Agglomération Soutient la commune dans sa démarche.	
Tâche des Communes Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.	
Tâche du Canton Soutient la commune dans sa démarche.	
Autres	
Mesures corrélées et liens à la conception -	
Mesures A du PA2 en relation Mesure n°11.9 - Aménagement d'une voie bus sur le chemin des Pensionnats (direction gare) et priorisation TP au giratoire (paquet nouveau P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.010 Mesure n°11.4 - Aménagement d'un arrêt sur chaussée (direction gare) et priorisation par une écluse TP régulée par feux (direction Moncor), à l'arrêt Bethléem sur la route de Villars (paquet nouveau P6) (paquet nouveau P6) - priorité A - code ARE: 2196.2.005 Mesure n°41.9 - Aménagement de l'avenue Beauregard et de la connexion MD vers la gare (paquet 6) - priorité A - code ARE: 2196.2.088 Mesure n°41.10 - Réaménagement de la place Vignettaz-Daler et de ses arrêts (paquet 6) - priorité A - code ARE: 2196.2.089	

Mesure 3M.05.05		Création des infrastructures « Moncor-Hôpital » pour la future ligne TP n°6	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne		Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure infrastructurale
Priorité: A	Coûts: 20'600'000 CHF		Maturité: 1
Mesure PA2 reprise/adaptée: Mesure n°45.1 - Réalisation d'un axe de desserte du site stratégique d'Agglomération de Bertigny, avec connexion aux extrémités vers Moncor et l'Hôpital - priorité C			
			
Mesure			
Etat actuel			
Aujourd'hui, l'Hôpital cantonal est desservi par la route de Villars, axe fortement chargé. Le futur secteur d'activité de Bertigny n'est pas desservi.			
Objectifs			
<ul style="list-style-type: none">• Desserte en TP en lien avec l'urbanisation.• Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.• Limite le TIM			
Description			
Les travaux consistent à:			
<ul style="list-style-type: none">• Réaliser des infrastructures routières nécessaires à la mise en place de la nouvelle ligne TP desservant l'Hôpital cantonal et Bertigny.• Aménager les carrefours pour donner la priorité aux Bus.• Aménager un passage inférieur sous la semi-autoroute.• Aménager un terminus de ligne dans le secteur de Moncor.			


Opportunité Ces aménagements sont nécessaires à la circulation des bus pour desservir le quartier. Le développement des TP doit être coordonné avec l'urbanisation. Il pourrait se faire avant l'urbanisation et ainsi assurer une bonne desserte TP, limitant ainsi le nombre de places de parc de voiture sur le site.	
Utilité C1: renforce le système des transports par une ligne de bus desservant des zones stratégiques (hôpital cantonal, Bertigny). C2: en passant par l'intérieur des quartiers, valorise les secteurs desservis (Guintzet, Hôpital cantonal, Bertigny) en améliorant leur accessibilité. C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics. C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).	
Réalisation	
Calendrier de remise de l'avant-projet	
Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux: 2019 Date prévue de la mise en service: 2022	Etat de la coordination <input type="radio"/> Pas d'état de coordination <input type="radio"/> Information préalable <input type="radio"/> Coordination en cours <input type="radio"/> Coordination réglée
Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur Plan directeur cantonal en cours de révision.	
Financement Part fédérale: Part cantonale: Part communale:	
Compétences	
Instance responsable Canton	Instances concernées Communes de Fribourg, Villars-sur-Glâne
Tâche de l'Agglomération Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient les communes dans leur démarche de mise en œuvre.	
Tâche des Communes Participent à la planification et à la réalisation de la mesure.	
Tâche du Canton Assure la planification et les réalisations sur le réseau cantonal. Assure la coordination avec la commune et l'Agglomération.	
Autres	
Mesures corrélées et liens à la conception -	
Mesures A du PA2 en relation -	

Mesure 3M.05.06		Création des infrastructures « Hôpital-Jura » pour la future ligne TP n°6	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne		Paquet n°5 Autres mesures TP	Mesure Infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 4'600'000 CHF		Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée: Mesure n°45.1 - Réalisation d'un axe de desserte du site stratégique d'Agglomération de Bertigny, avec connexion aux extrémités vers Moncor et l'Hôpital - priorité C			
			
Mesure			
Etat actuel			
Aujourd'hui, l'Hôpital cantonal est desservi par la route de Villars, axe fortement chargé. Le futur secteur d'activité de Bertigny n'est pas desservi.			
Objectifs			
<ul style="list-style-type: none">• Desserte en TP en lien avec l'urbanisation.• Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.• limite le TIM			
Description			
Les travaux consistent à :			
<ul style="list-style-type: none">• Réaliser les infrastructures routières nécessaires à la mise en place de la nouvelle ligne desservant l'Hôpital cantonal et Bertigny.• Adapter les infrastructures entre l'Hôpital et la route du Jura pour les TP.			

Opportunité Ces aménagements sont nécessaires à la circulation des bus pour desservir le quartier. Le développement des TP doit être coordonné avec l'urbanisation. Il pourrait se faire avant l'urbanisation et ainsi assurer une bonne desserte TP, limitant ainsi le nombre de places de parc de voiture sur le site.	
Utilité C1: renforce le système des transports par une ligne de bus desservant des zones stratégiques (hôpital cantonal, Bertigny). C2: en passant par l'intérieur des quartiers, valorise les secteurs desservis (Guintzet, Hôpital cantonal, Bertigny) en améliorant leur accessibilité. C3: améliore la sécurité de tous les usagers en renforçant la part modale des transports publics. C4: augmente l'attractivité des transports publics, réduisant ainsi les nuisances environnementales (bruit, air).	
Réalisation	
Calendrier de remise de l'avant-projet	
Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux: 2023 Date prévue de la mise en service: 2025	Etat de la coordination <input type="radio"/> Pas d'état de coordination <input type="radio"/> Information préalable <input type="radio"/> Coordination en cours <input type="radio"/> Coordination réglée
Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur Plan directeur cantonal en cours de révision.	
Financement Part fédérale: Part cantonale: Part communale:	
Compétences	
Instance responsable Communes de Fribourg et Villars-sur-Glâne	Instances concernées Canton
Tâche de l'Agglomération Veille à la coordination entre les aménagements locaux et cantonaux. Soutient les communes dans leur démarche de mise en œuvre.	
Tâche des Communes Participent à la planification et à la réalisation de la mesure. Coordonnent avec les instances concernées.	
Tâche du Canton Participe à la planification en lien avec le site de l'HFR et de Bertigny.	
Autres	
Mesures corrélées et liens à la conception -	
Mesures A du PA2 en relation -	

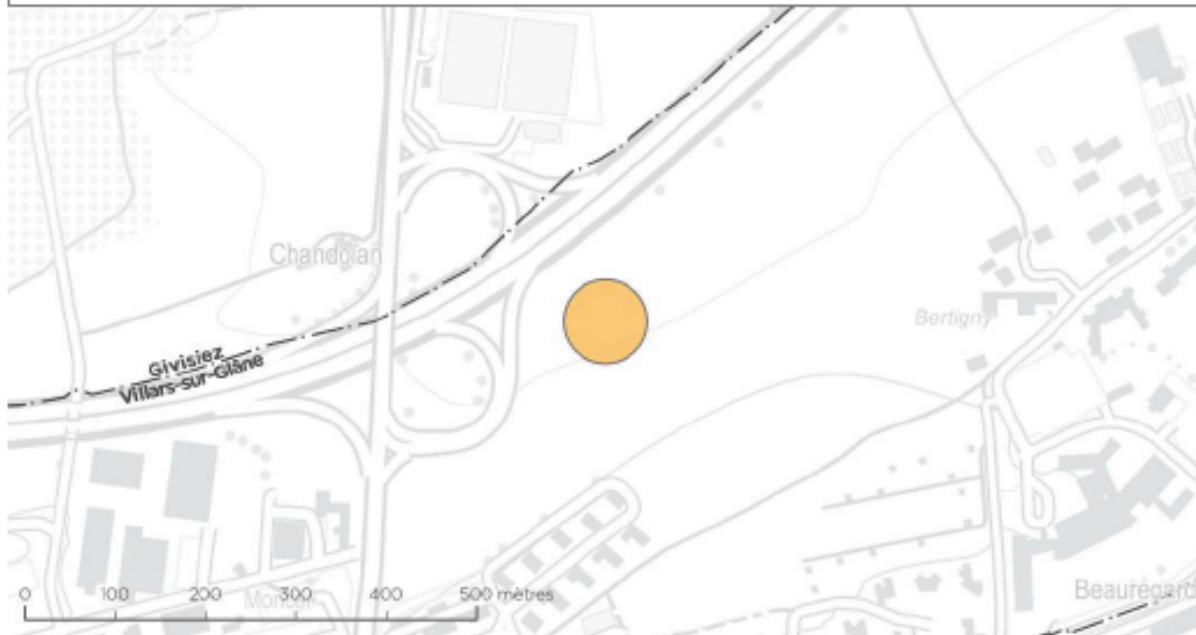
Mesure 3M.07.02		Franchissement MD de l'autoroute à la hauteur du site de Bertigny	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne		Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure Infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 4'600'000 CHF		Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée: Mesure n°21.8 - Réalisation d'une passerelle mixte piétons/vélos sur l'autoroute A12 entre Givisiez et Bertigny Sud à Villars-sur-Glâne (paquet P23) - priorité C			
			
Mesure			
Etat actuel Il n'existe actuellement pas de liaison MD sécurisée et directe entre Givisiez et le futur secteur de développement de Bertigny. Des zones urbanisables sont prévues dès 2020: Bertigny à Villars-sur-Glâne (pôle stratégique cantonal), et Corberaye à Givisiez. Le PA2 avait identifié le besoin d'améliorer l'accessibilité du Petit Torry.			
Objectifs <ul style="list-style-type: none">• Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.• Réduction des césures urbaines.			
Description Les travaux consistent à : <ul style="list-style-type: none">• créer un franchissement de l'autoroute et une liaison de MD entre Givisiez et Villars-sur-Glâne.			
Opportunité Le franchissement offre une liaison vers le Guintzet, qui est attractive vis à vis des mobilités douces. A terme, elle aura un sens également au regard du site de Bertigny, pôle stratégique du Canton. Les premiers équipements de Bertigny sont prévus dès 2020, le franchissement est donc pertinent.			

Utilité C1: améliore la continuité du réseau de mobilité douce. C2: atténue l'effet de coupure de l'autoroute et assure la connexion entre les quartiers Guintzet-Bertigny et Chandolan. C3: améliore la sécurité de la mobilité douce avec un franchissement qui leur est réservé. C4: augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).	
Réalisation	
Calendrier de remise de l'avant-projet	
Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux: 2023 Date prévue de la mise en service: 2024	Etat de la coordination <input type="radio"/> Pas d'état de coordination <input type="radio"/> Information préalable <input type="radio"/> Coordination en cours <input type="radio"/> Coordination réglée
Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur Plan directeur cantonal en cours de révision.	
Financement Part fédérale: Part cantonale: Part communale:	
Compétences	
Instance responsable Communes de Glisiez et Villars-sur-Glâne	Instances concernées OFROU
Tâche de l'Agglomération Planifie le réseau MD. Soutient les communes dans leur démarche.	
Tâche des Communes Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.	
Tâche du Canton Participe à la planification en raison du caractère stratégique du site de Bertigny et des contacts nécessaires avec l'OFROU.	
Autres	
Mesures corrélées et liens à la conception -	
Mesures A du PA2 en relation -	

Mesure 3M.07.03		Aménagement d'une liaison MD sur l'actuelle Promenade des Tilleuls	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne		Paquet n°7 Mesures complémentaires MD	Mesure infrastructurelle
Priorité : A	Coûts : 970'000 CHF		Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée : -			
			
Mesure			
Etat actuel La promenade des Tilleuls entre l'avenue Jean-Paul II et Villars-Vert constitue une liaison de mobilité douce fortement empruntée aujourd'hui, qui assure la connexion entre le Jura et Villars-Vert / Belle-Croix. Toutefois, elle ne dispose pas des aménagements suffisants (largeur insuffisante) pour assurer le confort et la sécurité des cycles et des piétons qui cohabitent.			
Objectifs <ul style="list-style-type: none">• Amélioration du confort et de la sécurité des usagers de mobilité douce.• Amélioration de la perméabilité piétonne sur le Guintzet/ Bertigny/ l'Hôpital Cantonal.			
Description Les travaux consistent à : <ul style="list-style-type: none">• Elargir la promenade existante selon les normes en vigueur pour les piétons et les cycles.• Améliorer l'aspect paysager de la promenade.			
Opportunité La promenade des Tilleuls est une liaison de mobilité douce existante, située dans le site stratégique de Bertigny, à proximité de l'Hôpital cantonal. Elle se trouve dans la continuité du franchissement de mobilité douce de l'A12 au niveau du site de Bertigny.			

Utilité C1 : promeut un réseau de chemins piétonniers et cyclistes continu, et attrayant, dédié à la mobilité douce exclusivement. C2 : valorise la connexion entre Jura et Villars-Vert / Belle-Croix, et participe à une urbanisation intégrant de la perméabilité piétonne. C3 : améliore la sécurité de tous les usagers, notamment des cyclistes, en incitant le trafic cycliste à utiliser les axes adaptés au déplacement. C4 : augmente l'attractivité de la mobilité douce, notamment cycliste, réduisant les nuisances environnementales (bruit, air).	
Réalisation	
Calendrier de remise de l'avant-projet	
Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2021 Date prévue de la mise en service : 2022	Etat d'intégration dans le plan directeur <input type="radio"/> Pas d'état de coordination <input type="radio"/> Information préalable <input type="radio"/> Coordination en cours <input type="radio"/> Coordination réglée
Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur Plan directeur cantonal en cours de révision.	
Financement Part fédérale: Part cantonale: Part communale:	
Compétences	
Instance responsable Commune de Villars-sur-Glâne	Instances concernées Commune de Fribourg
Tâche de l'Agglomération Planifie le réseau MD. Soutient les communes dans leurs démarches.	
Tâche des Communes Planifient et réalisent la mesure. Coordonnent la planification avec les acteurs concernés.	
Tâche du Canton Soutient la commune dans sa démarche.	
Autres	
Mesures corrélées et liens à la conception -	
Mesures A du PA2 en relation -	

Mesure 3M.08.05		Création d'un P+R à la jonction autoroutière de Fribourg-Sud	
Axe Avry/Villars-sur-Glâne		Paquet n°8 Interfaces TP	Mesure Infrastructurelle
Priorité : B	Coûts : 12'880'000 CHF		Maturité : 1
Mesure PA2 reprise/adaptée: Mesure n°46.1 - Création d'un P+R à Belle-Croix (paquet P32) - priorité An - code ARE : 2196.2193			



Mesure

Etat actuel

Il n'existe pas de P+R à la sortie de l'autoroute Centre/Sud de Fribourg pour capter les automobilistes et leur offrir un transbordement sur le réseau de bus d'Agglomération.

Objectifs

- Captage des usagers de l'autoroute en provenance du sud.
- Incitation à l'usage des TP pour les usagers n'ayant pas de desserte suffisante à leur lieu de domicile.
- Complémentarité des modes de déplacement.
- Harmonisation du stationnement pour toute la zone (P+R, stationnement du quartier de Bertigny, de l'Hôpital cantonal, pourquoi pas de Moncor).

Description

Les travaux consistent à:

- Construire un P+R à la jonction Fribourg-Sud en connexion directe avec le réseau TP (future ligne desservant Bertigny et l'Hôpital cantonal).
- Créer un P+R en remplacement de celui initialement prévu à Belle-Croix, situé trop à l'intérieur des limites de l'Agglomération, en un point d'intersection du trafic complexe.

Opportunité Le projet d'Agglomération vise à diminuer le trafic automobile dans les centres et à valoriser l'espace public urbain. La construction de parkings hors du centre ville, en relation avec les jonctions d'autoroute, permet de diminuer le trafic automobile et de libérer de l'espace public actuellement dédié à du stationnement. Une infrastructure de stationnement globale pour le P+R mais aussi tout le stationnement des quartiers alentours constitue une opportunité importante pour favoriser l'utilisation des TP. La réflexion du stationnement à la jonction Fribourg Sud doit intégrer la problématique du stationnement de l'Hôpital cantonal ainsi que celle du secteur de Bertigny.	
Utilité C1 : améliore l'accessibilité aux transports publics en développant une interface de transbordement à la sortie de l'autoroute. C2 : valorise le centre de l'Agglomération en diminuant le trafic automobile individuel entrant en ville. C3 : améliore la sécurité de tous les usagers en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics. C4 : réduit les nuisances environnementales (bruit, pollution) en reportant une partie du trafic automobile sur les transports publics.	
Réalisation	
Calendrier de remise de l'avant-projet	
Calendrier de mise en œuvre Date prévue du début des travaux : 2023 Date prévue de la mise en service : 2024	Etat d'intégration dans le plan directeur <input type="radio"/> Pas d'état de coordination <input type="radio"/> Information préalable <input type="radio"/> Coordination en cours <input type="radio"/> Coordination réglée
Pertinence de la mesure par rapport au plan directeur Plan directeur cantonal en cours de révision.	
Financement Part fédérale: Part cantonale: Part communale:	
Compétences	
Instance responsable Commune de Villars-sur-Glâne	Instances concernées
Tâche de l'Agglomération Soutient la commune dans sa démarche.	
Tâche des Communes Planifie et réalise la mesure. Coordonne la planification avec les acteurs concernés.	
Tâche du Canton Participe à la planification en raison du caractère stratégique du secteur.	
Autres	
Mesures corrélées et liens à la conception -	
Mesures A du PA2 en relation -	

ANNEXE B : CHARGE DE TRAFIC DANS LA JOURNÉE ET RÉPARTIS SUR LA SEMAINE.

Figure 11: Charge du trafic le matin entre 06:20 et 09:00 le lundi.

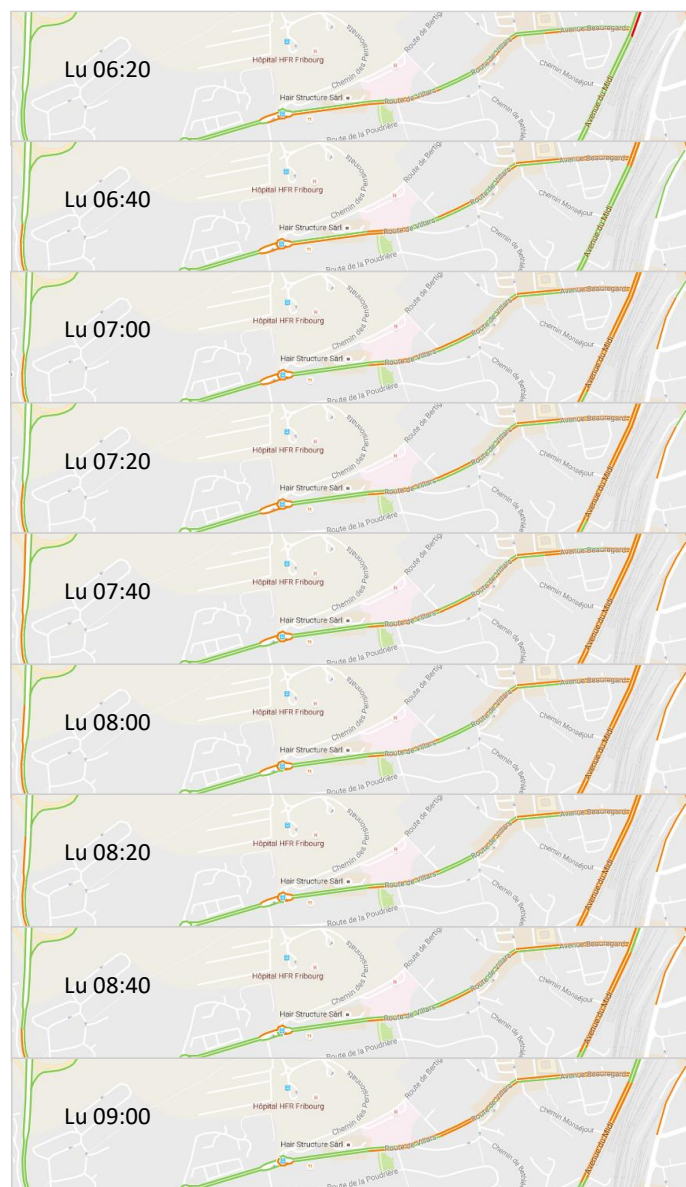


Figure 12 : Charge du trafic à midi entre 11:20 et 13:20 le lundi.

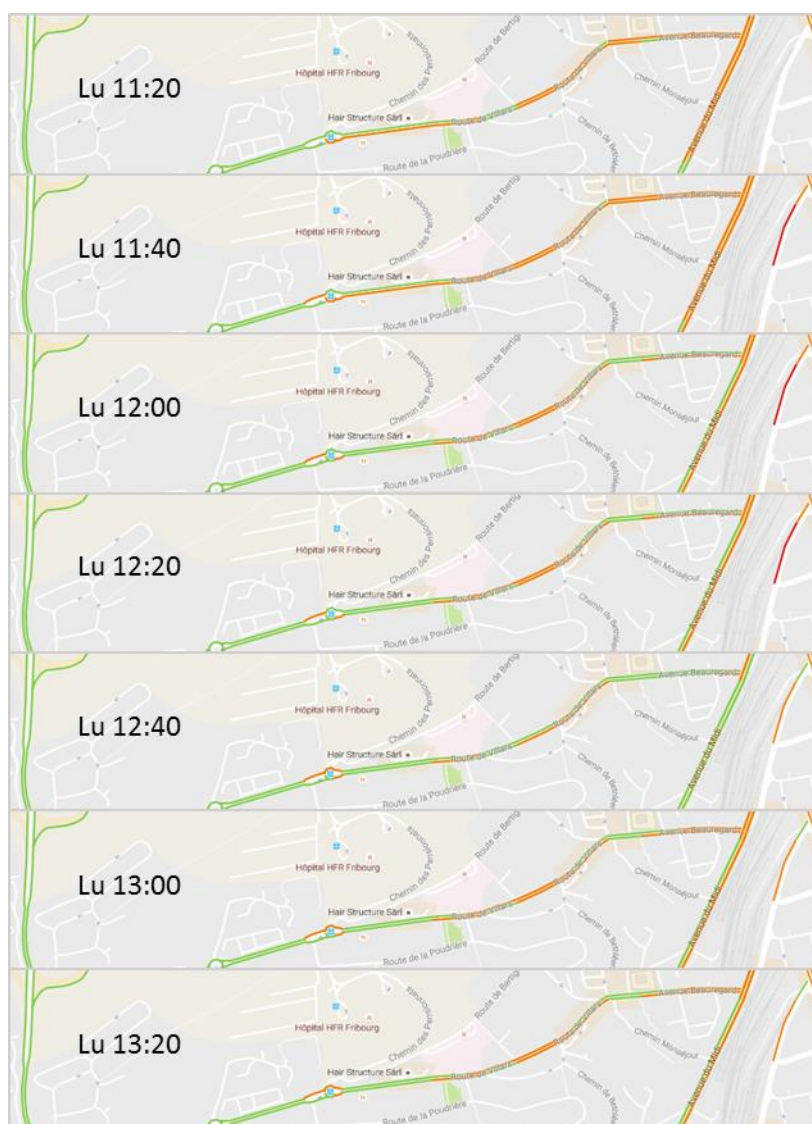


Figure 13 : Charge du trafic le soir entre 16:00 et 20:00 le lundi.

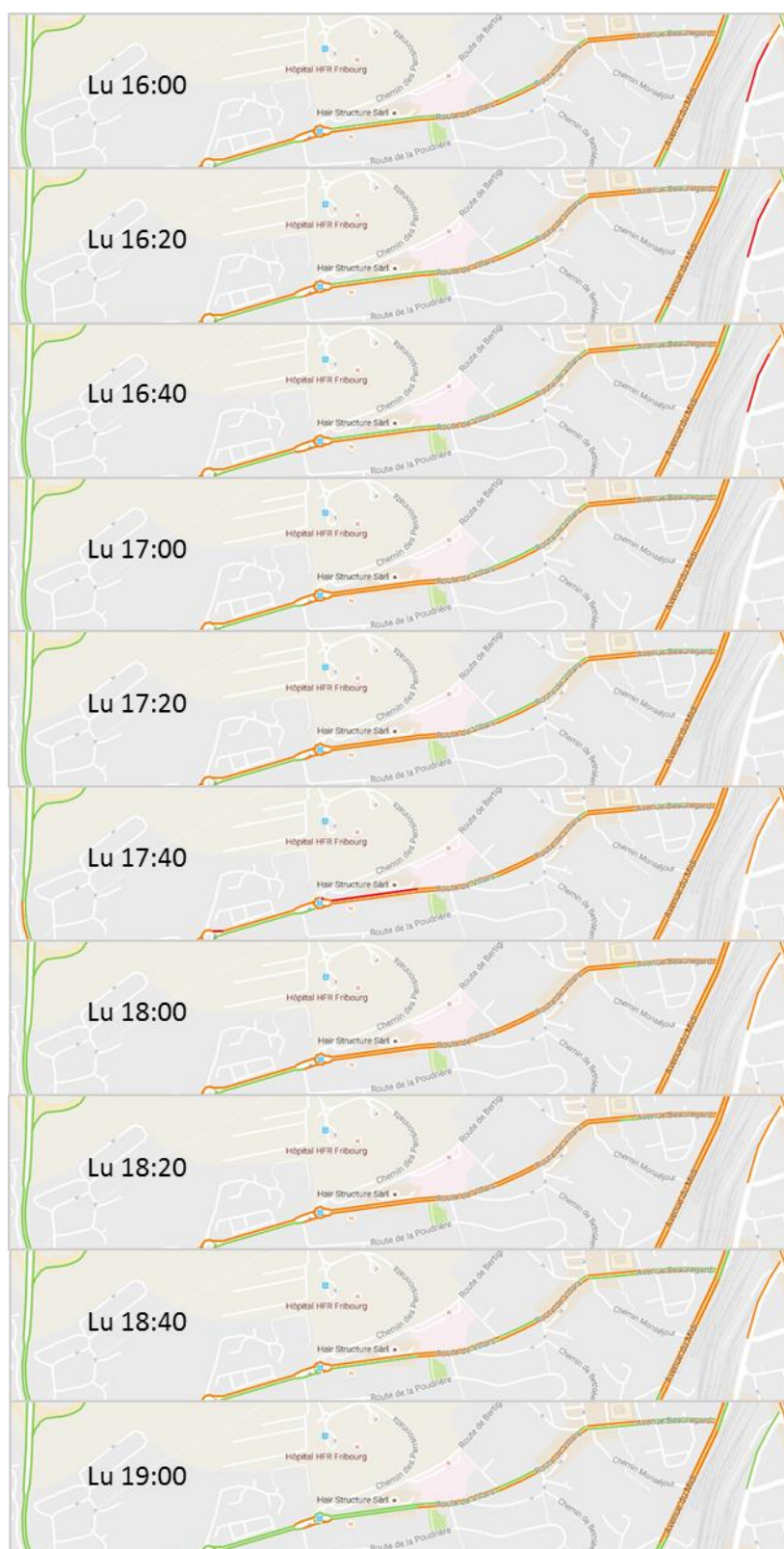


Figure 14 : Evolution du trafic dans la semaine



ANNEXE C : COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DU GROUPE DE TRAVAIL DU 31.01.2017

RSS : Discussion Groupe de travail pour la mobilité

Plan de mobilité Réseau Santé de la Sarine

31.01.2017

Personnes présentes :

- Christophe Roulin (CR) : Responsable des ambulances et responsable du projet Mobilité (29 EPT)
- Mireille Gross (MG) : Secrétaire de direction (admin) réception, finance, RH, (10 personnes)
- Marie-Josée Gremaud (MJG) : Animation (7-10 personnes avec stagiaires et civiliste).
- Delfin Rodriguez Morales (DRM) : Aide-soignant (soins 100-120 personnes)
- Werner Halter (WH) : Conseillé externe

Absents / excusés :

- Maurice Migioia (SAS)
- Maryline Brülhart (intendance)

Introduction : Objectif du projet

La mobilité des personnes et la disponibilité des ambulances au départ du Home Médicalisé de la Sarine posent problème aux heures de pointes à cause de la surcharge de trafic sur la route de Beauregard. De plus, le stationnement autour du Home est parfois problématique et les collaborateurs sont amenés à stationner en dehors des cases prévues. Pour ces raisons et pour prévenir un accroissement de la problématique, la direction du RSS décidé de mettre en place un plan de mobilité.

Cette séance est réalisée dans le cadre d'un état des lieux de la situation actuelle. Elle se déroule avec des représentants des divers secteurs d'activités et a pour but de mieux cerner les besoins et les problématiques actuels liés à la mobilité. Les mesures à mettre en places seront discutées ultérieurement.

Rôle des délégués

Les représentants des divers secteurs d'activités jouent les rôles suivants :

- Collecter et transmettre les remarques, commentaires, ressentis, désires, etc. des collaborateurs dans leur secteur d'activité respectifs
- Communiquer aux collègues les besoins et les objectifs du projet
- Participer à l'identification de mesures pour optimiser la mobilité
- Organiser la mise en œuvre des mesures décidées

Tour de table de la situation générale

L'objectif de la discussion est chaque personne présente puisse exprimer les besoins, les attentes, les souhaits du secteur d'activité qu'elle représente. Les points abordés sont d'une part les places de parc du personnel et des visiteurs et d'autre part les trajets pour se rendre au travail.

Places de parc pour les collaborateurs

Actuellement 79 places de parc sont disponibles. Parmi celle-ci, 7 sont attribuées à SAS, 1 au foyer de jour, 1 pour les handicapés, et 1 pour le véhicule du home. 16 places sont prévues pour les visiteurs. Le reste (soit 53 places) sont attribuées de manière nominative (places jaunes). Les statistiques du sondage montrent que 75 à 80% des personnes viennent en voiture, ce qui pour près de 200 collaborateurs équivaut à environ 150 voitures. Le chiffre réel est certainement plus bas mais difficile à estimer.

Des arrangements entre les collaborateurs pour l'utilisation des places de parc se font de manière ponctuelle lors de vacances, de travail à temps partiel, ou les weekends. A quelques places près, l'offre actuelle suffit donc à la demande est la liste d'attente pour l'obtention d'une place de parc est limitée à quelques personnes. Comme les critères d'attribution ne sont pas clairement définis et que le processus d'attribution n'est pas parfaitement transparent, certains collaborateurs se sentent discriminés. Il arrive aussi fréquemment que les places attribuées soient occupées par des tiers, ce qui est évidemment frustrant pour les personnes qui payent leur stationnement.

Places de parc visiteurs

16 places sont à disposition des visiteurs (places blanches). Elles sont gratuites mais réservées aux visiteurs du Home et font l'objet d'une mise à ban. Le nombre est considéré comme insuffisant par les collaborateurs et les 16 places sont souvent entièrement occupées, notamment lors des visites de l'après-midi. De façon générale, l'impression est que les visiteurs sont mécontents de la situation et souvent contraint de chercher des places loin du Home.

Le problème des places visiteurs vient avant tout de l'utilisation par des personnes ne se rendant pas au Home. Il s'agit notamment de personnes se rendant au centre médical en face du Home et qui ne compte que très peu de place visiteurs. Le problème a été signalé aux responsables du centre médical mais sans effet. Lorsque les personnes sont prises sur le fait, il y a dénonciation auprès du préfet et amende. Mais comme la surveillance n'est que partielle, les dénonciations ne sont pas systématiques et la problématique reste entière.

Trajets domicile – travail

Le problème est très clairement la surcharge de trafic aux heures de pointes qui peut prolonger le temps des trajets d'une demi-heure, voire plus. Comme les transports publics sont également concernés (en l'absence de piste spéciale pour les bus) la problématique est indépendante du moyen de transport utilisé. Le trajet jusqu'en basse ville avec les transports publics peut prendre une demi-heure. Les reports de trafic après la mise en place du sens unique à la place de la gare ont sensiblement augmenté la problématique et il est donc à prévoir que les mesures supplémentaires pour limiter le trafic de transit en ville viennent encore accentuer le problème.

D'une manière générale, les collaborateurs semblent résignés et cherchent simplement la solution la moins mauvaise pour faire face à la situation. Quitte à faire des détours par la ville pour éviter l'attente pour se rendre à l'autoroute. Mais personne n'est satisfait de la situation et la perte de temps sur le temps libre est clairement une perte de qualité de vie.

Pour la plupart des collaborateurs, un horaire flexible n'est pas envisageable et le télétravail n'est possible que pour quelques rares exceptions. Pour les collaborateurs de SAS, les trajets ne posent par contre pas de problèmes car les horaires avec des changements à 06:00 et à 18:00 sont en dehors des heures de pointes.

Le soutien financier pour les abonnements aux transports publics est un plus. Par contre la plupart des collaborateurs ont besoin d'une voiture et l'abonnement est donc une charge supplémentaire. De manière générale, ce soutien n'est donc pas suffisant pour changer les habitudes.

ANNEXE D : COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DU GROUPE DE TRAVAIL DU 07.03.2017

RSS : Discussion Groupe de travail pour la mobilité

Plan de mobilité Réseau Santé de la Sarine

07.03.2017

Début de la séance : 9h00

Personnes présentes :

- Christophe Roulin (CR) : Responsable des ambulances et responsable du projet Mobilité (29 EPT)
- Mireille Gross (MG) : Secrétaire de direction (admin) réception, finance, RH, (10 personnes)
- Marie-Josée Gremaud (MJG) : Animation (7-10 personnes avec stagiaires et civiliste).
- Delfin Rodriguez Morales (DRM) : Aide-soignant (soins 100-120 personnes)
- Jean-Jacques Engel : Restauration (20 personnes)
- Werner Halter (WH) : Conseillé externe

Absents / excusés :

- Maryline Brülhart (intendance)
- Maurice Migioia (SAS)

Introduction : Objectif de la séance

Le but de la séance est de résumer les principaux résultats de l'état des lieux et, basé sur ces résultats, de formuler des idées de projets pour optimiser la mobilité des collaborateurs du Home médicalisé et du Service d'ambulance. Sur la base de cette discussion, Climate Services pourra formuler des propositions concrètes de projets et le groupe de travail se réunira à nouveau pour fixer des priorités.

Résumé de l'état des lieux

Les principales conclusions de l'état des lieux ont été présentées dans un PowerPoint. Il s'agit des points suivants :

- La mobilité dans l'Agglo va augmenter de 30% entre 2010 et 2030
- Distances et mode de transport pour les trajets pendulaires
- Nouveau tracé de la ligne de bus 6
- Nouvelle route d'accès
- Nombre de collaborateurs présents au cours de la journée et disponibilité des places de parc (notamment les places visiteurs)

Mme Gross a ajouté que depuis la fermeture du parking du Guintzet, les demandes pour des places de parc ont augmentées.

Discussion des idées de projets

Les idées de projets qui ont été discutées visent à optimiser l'utilisation des places de parc, à limiter le parking "sauvage" par des personnes externes au home ou encore à proposer des solutions pour les trajets pendulaires.

1. Mise en place d'une plateforme intranet pour faciliter le co-voiturage. Cette plateforme pourrait également être utilisée pour mettre à disposition des places de parc inutilisées (weekend, vacances, etc...)
2. Vente de macarons pour l'utilisation des places de parc au lieu de places attribuées. Cette solution permettrait d'augmenter le taux d'occupation des places sans avoir à trouver des arrangements de personne à personne.
3. Mise en place d'une barrière à l'entrée du parking. Il existe plusieurs possibilités de gérer ce type de barrières (tickets, ouverture avec les badges existants, ouverture par téléphone). Les places de parcs

pourraient éventuellement être facturées à l'utilisation (au lieu du mois) pour inciter à l'utilisation de mode de transports alternatifs.

4. Augmentation éventuelle du prix des places de parc. Cet argent pourrait être réaffecté à la promotion des transports publics.
5. Communication interne, notamment pour rappeler les aides financières pour l'utilisation des transports publics.
6. Demande à la ville pour la mise en place de vignettes pour les collaborateurs au Guintzet. Le parking est actuellement presque vide.
7. Utilisation d'une partie des places de parc visiteur libres le matin pour les collaborateurs (la demande est maximale le matin).

Ces diverses idées seront évaluées par Climate Services qui va formuler des propositions de mise en œuvre. Ces propositions seront discutées et priorisées lors de la prochaine séance.

Fin de la séance 10h30.

Rédaction : Werner Halter, Climate Services.