Les BUISSONNETS Fondation - *Stiftung*

PLAN DE MOBILITÉ

physioergo

HER Home-Ecole Romand

schulheim Les Buissonnets

Service éducatif itinérant
Früherziehungsdienst

HOMATO

Les BUISSONNETS
Fondation - *Stiftung*

projets 21

Fondation Les Buissonnets

Plan de mobilité

Auteur : Frédéric Gendre, Projets21

Table des matières

1. Contexte 3
2. Méthodologie 4
3. Situation initiale 6
3.1. Site principal 6
3.2. Autres sites 12
3.3. Domicile des collaborateurs·trices 13
3.4. Répartition modale 15
3.5. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire 15
3.6. Autres éléments tirés du sondage 17
3.7. Mobilité professionnelle 19
4. Potentiels d'amélioration 20
4.1. Scénario 1 : mobilité douce 20
4.2. Scénario 2 : transports publics 21
4.3. Scénario 3 : covoiturage 22
5. Plan d'action - Sélection de mesures 24
5.1. Parking 24
5.2. Transports publics 24
5.3. Covoiturage 26
5.4. Mobilité douce 27
5.5. Télétravail 28
5.6. Mesures de flexibilité 28
5.7. Référent mobilité et communication 29
5.8. Mobilité professionnelle et commerciale 29
5.9. Tableau récapitulatif des mesures 30
6. Conclusion 31

1. Contexte

La **Fondation Les Buissonnets** a été créée en 1965 et est établie à **Fribourg**. Elle accompagne et soutient des enfants, des jeunes et des adultes ayant des besoins éducatifs particuliers et en situation de handicap. Ses mandats s'étendent de l'éducation précoce à la thérapie, de l'enseignement spécialisé à la pédagogie curative.

Son action se déploie au sein de 5 institutions encadrées par le Secrétariat général et soutenues par les Services généraux :

- **Le Home-Ecole romand** (HER) et **Das Schulheim** (SH), écoles et internats pour les élèves de 4 à 18 ans ;
- Le **Homato**, home et centre de jour pour les plus de 18 ans ;
- Le **Service éducatif itinérant** (SEI), éducation spécialisée pour les moins de 7 ans ;
- Le **Centre de thérapie physioergo** (CTTS) ;
- Les **Services généraux** (SG), administration, informatique, HTN, service technique, buanderie, cafétéria.

Ses activités se déploient à ce jour sur 8 sites des communes de Fribourg, Guin, Granges-Paccot, Villars-sur-Glâne, Matran et Morat, dont 3 sont très proches et seront traités par commodité comme un seul site :

- Site principal, **Fribourg**, route de Villars-les-Joncs 3 (SG, CTTS, SH et HER), impasse du Castel 18-20-26 (SH et HER) et **Guin**, route d'Uebewil 110 (Homato)
- **Fribourg**, avenue Beauregard 10 (HER (OPS))
- **Villars-sur-Glâne**, route du Petit-Moncor 1e (SEI)
- **Granges-Paccot**, route de Chantemerle 58d (SEI (IPI))
- **Matran,** impasse Bellevue 9 (Homato (DEFI))
- **Morat,** cycle d'orientation (SH)

La Fondation Les Buissonnets employait 592 personnes au total à la fin de l'année 2022 (base pour le plan de mobilité). Ce nombre est cependant relativement volatil.

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

[1] Toute entreprise et administration publique de plus de 50 employés (équivalents plein temps durant toute l'année) dispose d'un plan de mobilité afin de définir et optimiser les déplacements qu'elle provoque.
[3] Pour les entreprises et administrations déjà implantées sur le territoire fribourgeois au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, le délai est de 2 ans dès l'entrée en vigueur de la loi.
[4] Le plan de mobilité doit être déposé auprès de la commune. Cette dernière le publie.

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

2. Méthodologie

Le projet a été mené de manière collaborative entre Projets21 et la Fondation Les Buissonnets. Du côté de la Fondation, le pilotage a été assuré par le groupe Durabilité, composé de Mme Rosa Piller, secrétaire générale, M. Jean-Pierre Corpataux, administrateur, M. Stéphane Cosandey, responsable technique, Mme Cynthia Wittmer, adjointe administrative, et Mme Laurence Bulliard, représentante du personnel.

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

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

- Les données transmises par la Fondation (nbre de collaborateurs·trices, nbre de places de parc, km de la flotte de véhicules, km des sociétés de transports, infrastructures des différents sites, etc.) ;
- Une vision locale ;
- Un **sondage** proposé aux employé·e·s de l'Institution entre le lundi 6 novembre et le jeudi 30 novembre 2023. Celui-ci a obtenu **355 réponses**, soit un taux de réponse de 60% qui peut être considéré comme représentatif.

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

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

- Lors du sondage mobilité ;
- Lors de la remise d'un rapport individuel tiré de ce sondage (voir image ci-après) ;
- Lors de deux séances d'information et de présentation de la situation initiale (FR/DE) ;
- Lors d'un atelier participatif d'émergence des mesures sur la base du rapport initial et des potentiels mis en lumière auquel un groupe de volontaires a pu prendre part. Des propositions émises lors de cet atelier ont été reprises dans la sélection de mesures du présent Plan de mobilité.

Les BUISSONNETS
Fondation - *Stiftung*

projets21

Site principal Site de Guin, route d'Uebewil 110
Adresse xxxxxxxxxx, 1700
Fribourg

Yyyyyy
Zzzzzzzzzz

Rapport de mobilité individuel

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

L'impact CO2 de vos déplacements - résumé

La distance entre votre domicile et votre lieu de travail est de (3,3 Km). Votre distance parcourue en 1 année est de 881 km

En multipliant votre distance annuelle par le facteur d'émission propre à vos moyens de déplacement 22,5 g/CO2) on obtient l'impact de CO2 de vos déplacements pendulaires (maison-travail) 20 kg.

Détail du calcul Nombre de km: domicile - travail 3,3 Facteur d'émission CO2 retenu (g/CO2/km) 22,5

	Nbre		km/année	kg CO2 annuel	Le CO2 économisé grâce au télétravail	
Nombre de déplacements hebdo	8	+	881	20	0 jours soit 0	km/année
Co-voiturage*	0	-		0	0	kg CO2 annuel
			881 km	20 kg CO2	Repas de midi à domicile	0

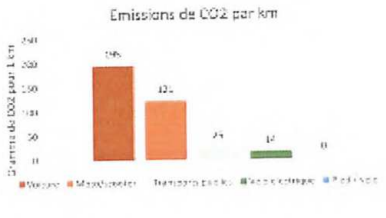
* Co-voiturage:
50% de réduction des emissions CO2
pas d'impact sur le total des km

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

Temps de trajet moyen 29 min. Distance moyenne 13.6 km Emissions CO2 / habitant 11.6 tonnes (dont 5 sur sol CH)

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

	%	g/km	km/an	kgCO2/an
Mobilité douce	10	0	88	0
Vélo électrique	0	14	0	0
Train	0	15	0	0
Bus	90	25	793	20
Moto	0	121	0	0
Voiture perso	0	0	0	0
	100	22,5	881	20



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

Date / heure d'observation
mercredi, 13 décembre 2023 0700-0800

Données extraites du système de géolocalisation

Nombre de Km	Voiture temps	Vélo temps	Transports publics temps	Nombre de changements
3,339	0:08:40	**0:13:50**	0:10:57 (à pied : 10m - transport : 1m)	0

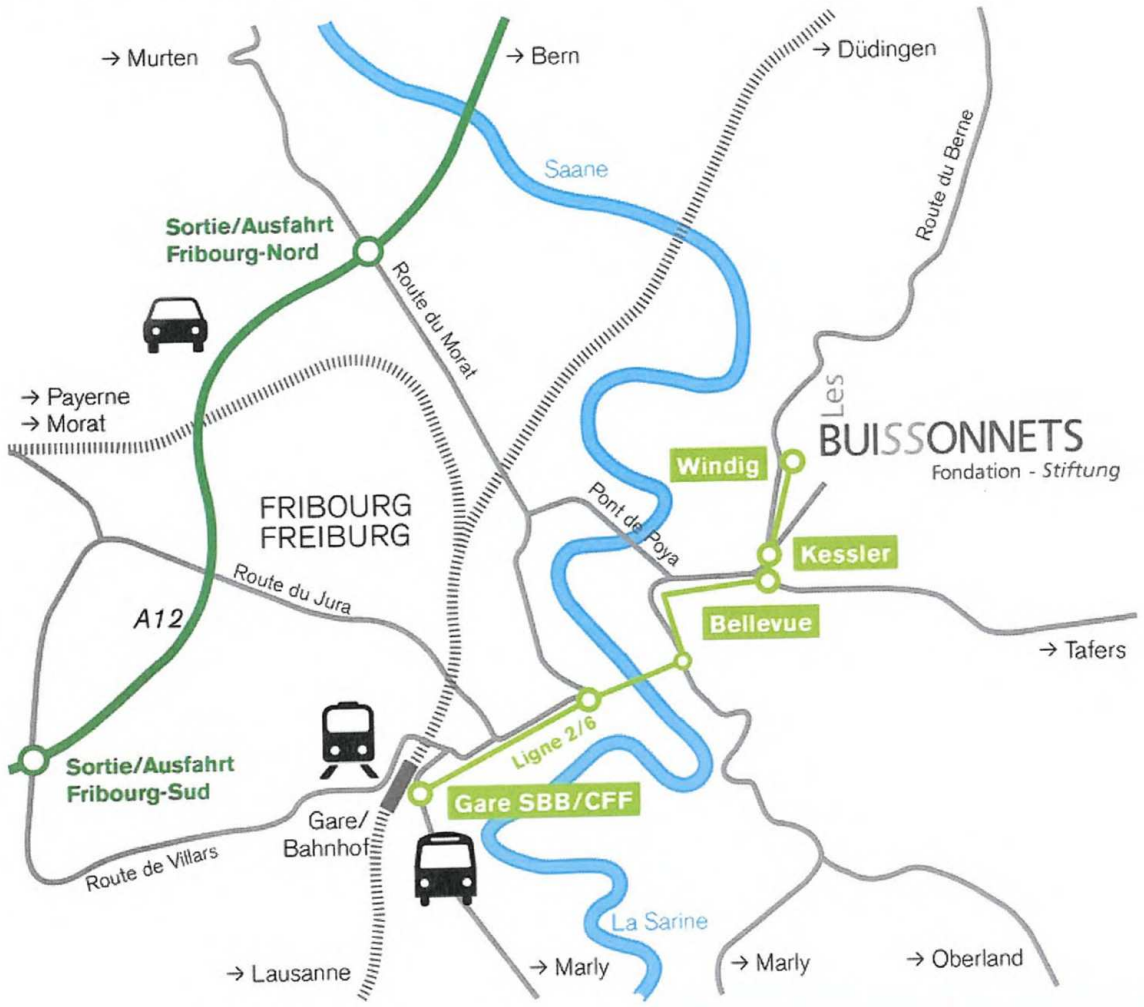
Si vous avez des questions, n'hésitez pas à nous contacter: info@projets21.ch

Un exemple de rapport individuel. ©Projets21

3. Situation initiale

3.1. Site principal

Le site principal de la Fondation Les Buissonnets regroupe 3 adresses à proximité directe les unes des autres : route de Villars-les-Joncs 3 et impasse du Castel 18-20-26 sur la commune de Fribourg et route d'Uebewil 110 sur la commune de Guin.



Source: www. lesbuissonnets.ch/fr/contacts/localisation

Par rapport à la gare de Fribourg, le site est situé à 2,8 km ou 42 min à pied, 3,4 km ou 16 min à vélo et 4,1 km et 10 min en voiture.

Connectivité du site - Voiture :

Le site est situé à 3 km ou 5 minutes en voiture de la sortie d'autoroute No 8 Fribourg-Nord sur l'A12. L'accès à l'autoroute peut être relativement chargé aux heures de pointe mais sinon de manière générale les axes de circulation à proximité directe sont assez fluides. La proximité de l'autoroute permet de connecter le site facilement en voiture individuelle même en habitant parfois relativement loin de son lieu de travail.

Transports publics :

Le site principal fait partie de la Zone 10 TPF et est à proximité directe (5 min à pied) et au cœur de 3 arrêts de bus : Kessler et Windig sur la ligne 6 du réseau TPF de l'Agglo et Bellevue sur la ligne 2. Ces 2 lignes desservent la gare de Fribourg en 10 minutes, avec d'excellentes cadences y compris tôt le matin, tard le soir et les week-ends, permettant de les combiner avec des horaires irréguliers.

6 → **Musy 4**

Ligne / Linie 6 Guintzet - Musy

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

Lundi-Vendredi Montag-Freitag	Samedi Samstag	Di. et fêtes So. und Feiertage
05 42 54	**05** 42 54	**05** 42 54
06 23 38 53	**06** 23 38 53	**06** 23 38 53
07 08 23 38 53	**07** 08 23 38 53	**07** 08 23 38 53
08 08 23 38 53	**08** 08 23 38 53	**08** 08 23 38 53
09 08 23 38 53	**09** 08 23 38 53	**09** 08 23 38 53
10 08 23 38 53	**10** 08 23 38 53	**10** 08 23 38 53
11 08 23 38 53	**11** 08 23 38 53	**11** 08 23 38 53
12 08 23 38 53	**12** 08 23 38 53	**12** 08 23 38 53
13 08 23 38 53	**13** 08 23 38 53	**13** 08 23 38 53
14 08 23 38 53	**14** 08 23 38 53	**14** 08 23 38 53
15 08 23 38 53	**15** 08 23 38 53	**15** 08 23 38 53
16 08 23 38 53	**16** 08 23 38 53	**16** 08 23 38 53
17 08 23 38 53	**17** 08 23 38 53	**17** 08 23 38 53
18 08 23 38 53	**18** 08 23 38 53	**18** 08 23 38 53
19 08 23 38 53	**19** 08 23 38 53	**19** 08 23 38 53
20 08 23 38 53	**20** 08 23 38 53	**20** 08 23 38 53
21 08 23 38 53	**21** 08 23 38 53	**21** 08 23 38 53
22 08 23 38 53	**22** 08 23 38 53	**22** 08 23 38 53
23 08 23 38 53	**23** 08 23 38 53	**23** 08 23 38 53

Horaire ligne 6 TPF. *Source:* https://www.tpf.ch

2

Fribourg/Freiburg, Pl. Ga

→ Schoenberg Dunant

Lu-Ve scolaire Mo-Fr Schulperiode								
04								
05	21	48						
06	00	18	26	33	41	48	56	
07	03	11	18	26	33	41	48	56
08	03	11	18	26	33	41	48	56
09	03	11	18	26	33	41	48	56
10	03	11	18	26	33	41	48	56
11	03	11	18	26	33	41	48	56
12	03	11	18	26	33	41	48	56
13	03	11	18	26	33	41	48	56
14	03	11	18	26	33	41	48	56
15	03	11	18	26	33	41	48	56
16	03	11	18	26	33	41	48	56
17	03	11	18	26	33	41	48	56
18	03	11	18	26	33	41	48	56
19	03	06[D]	11	18	26	33	41	48	56
20	03	06[D]	15	30	45			
21	00	15	30	45				
22	00	15	30	45				
23	00	15	30	45				
00	00	10[D]	25[D]					

Lu-Ve vacances* Mo-Fr Ferien*								
04								
05	15	40						
06	00	10	20	30	40	50		
07	00	06	13	21	28	36	43	51	58
08	06	13	21	28	38	48	58		
09	08	20	30	40	50				
10	00	10	20	30	40	50			
11	00	10	20	28	36	43	51	58
12	06	13	21	28	36	43	51	58
13	06	13	21	28	38	48	58		
14	08	20	30	40	50				
15	00	10	20	28	36	43	51	58
16	06	13	21	28	36	43	51	58
17	06	13	21	28	36	43	51	58
18	06	13	21	28[D]	28	38	48	58
19	08	20	30	40[D]	40	50		
20	00	15[D]	15	30	45			
21	00	15	30	45				
22	00	15	30	45				
23	00	15	30	45				
00	00	10[D]	25[D]					

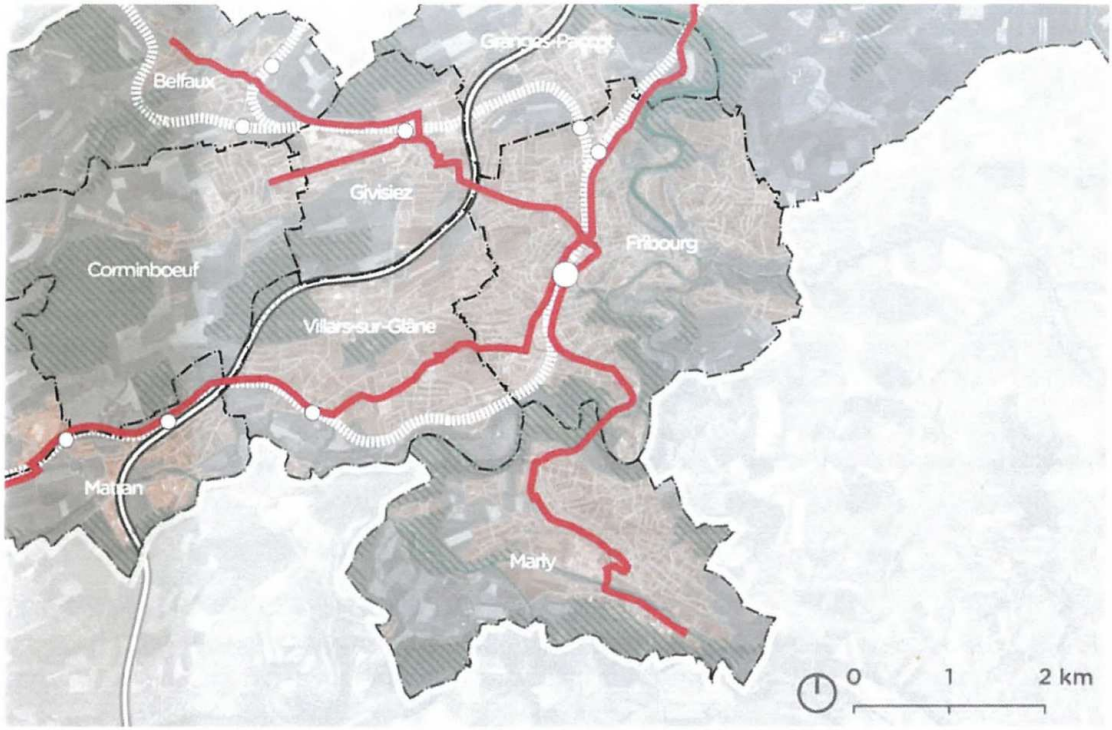
Sa sauf fêtes Sa ohne Feiertage						
04						
05	20	45				
06	00	15	30	45		
07	00	15	30	45		
08	00	15	30	45		
09	00	10	20	30	40	50
10	00	10	20	30	40	50
11	00	10	20	30	40	50
12	00	10	20	30	40	50
13	00	10	20	30	40	50
14	00	10	20	30	40	50
15	00	10	20	30	40	50
16	00	10	20	30	40	50
17	00	10	20	30	40	50
18	00	10	20	30	40	50
19	00	10	15	30	35[D]	45
20	00	15	30	45		
21	00	15	30	45		
22	00	15	30	45		
23	00	15	30	45		
00	00	10[D]	25[D]			

Di et fêtes So und Feiertage				
04				
05	21	52		
06	22	52		
07	15	30	45	
08	00	15	30	45
09	00	15	30	45
10	00	15	30	45
11	00	15	30	45
12	00	15	30	45
13	00	15	30	45
14	00	15	30	45
15	00	15	30	45
16	00	15	30	45
17	00	15	30	45
18	00	15	30	45
19	00	15	30	45
20	00	15	30	45
21	00	15	30	45
22	00	15	30	45
23	00	15	30	45
00	00	10[D]	25[D]	

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

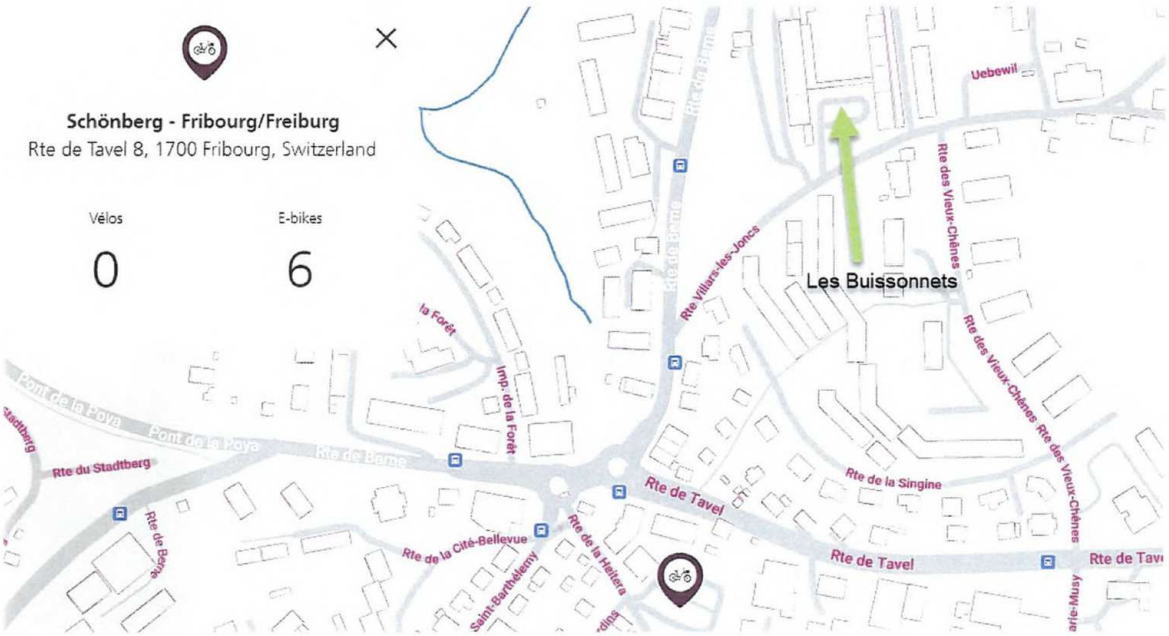
Mobilité douce :

Le quartier du Schoenberg est relié au reste de la ville par des itinéraires cyclistes en site propre ou des pistes cyclables, notamment à travers les ponts de Zaehringen et de la Poya. Ces pistes sont cependant parfois interrompues et n'offrent pas, pour l'heure, un sentiment de sécurité complet aux personnes hésitantes.
Le quartier ne sera pas desservi directement par le futur réseau de la TransAgglo, mais y sera connecté à travers le pont de la Poya.



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

Une station PubliBike est située à 500 m de l'institution.



Source: https://www.publibike.ch

Parkings et infrastructures deux-roues

Le site dispose au total de 142 places de parc pour le personnel sur ses 3 emplacements. Celles-ci sont louées au prorata du pourcentage de travail. Il y a par ailleurs encore 14 places visiteurs, 5 places réservées aux personnes handicapées, 2 places pour le service de garde et 11 places pour la flotte de véhicules de la Fondation, soit un total de **174 places**.

Le parking à la route d'Uebewil. *Photo F. Gendre*

Quatre abris à vélos couverts sont situés à proximité directe des entrées des bâtiments. Ceux-ci sont équipés de nombreux **vestiaires**, de **casiers individuels** et de **douches**. En comparaison du nombre de places disponibles pour les voitures, le nombre de places couvertes pour les vélos semble assez restreint.

Photo F. Gendre

3.2. Autres sites

La Fondation Les Buissonnets déploie ses activités sur 5 autres sites, tous situés dans l'agglomération fribourgeoise :

- Sur la commune de Fribourg, à l'avenue Beauregard 10 (à proximité directe de la gare)
- Sur la commune de Villars-sur-Glâne à la route du Petit-Moncor 1e
- Sur la commune de Granges-Paccot à la route de Chantemerle 58d
- Sur la commune de Matran à l'impasse Bellevue 9
- Sur la commune de Morat au cycle d'orientation

Les sites de Moncor et de Chantemerle sont tous deux situés à proximité d'une sortie d'autoroute et donc facilement joignables en voiture individuelle. Les deux sites de la commune de Fribourg sont plus au cœur de la ville et de ses axes de circulation fréquemment surchargés.

Tous les sites sont inclus dans la zone 10 TPF de l'agglo et bénéficient par conséquent d'excellentes connexions aux transports publics, les deux sites en ville étant logiquement les plus accessibles depuis la gare de Fribourg.

Les alternatives cyclables et propices à la mobilité douce sont en cours de développement dans l'ensemble de l'agglo, avec par exemple la mise en service progressive de la Trans-Agglo. Pour autant, à ce jour, les voies ne sont pas encore systématiquement continues ou bien construites et peuvent encore laisser la place à un sentiment d'insécurité propre à décourager les personnes moins à l'aise sur deux-roues.

Les cinq sites sont diversement équipés en matière de places de parc et de possibilités d'accueillir des vélos :

Fribourg, avenue Beauregard 10 : 2 min à pied de la gare, 5 places de parc dans un garage souterrain, pas d'abri à vélos, vestiaires et douches.

Granges-Paccot, route de Chantemerle 58d (nouveau site depuis août 2023) : 50 m de l'arrêt Chantemerle, lignes 9 et 10, 10 min de trajet jusqu'à la gare. 5 places de parc pour le personnel, places en zone bleue pour les visiteurs. Abri à vélos, vestiaires et douches.

Villars-sur-Glâne, route du Petit-Moncor 1e : 100 m de l'arrêt Petit-Moncor, ligne 7, 23 min de trajet jusqu'à la gare, 500 m (7 min à pied) de l'arrêt Moncor, lignes 2, 11, 8 min de trajet jusqu'à la gare. 6 places de parc, abri à vélos, vestiaires, pas de douches.

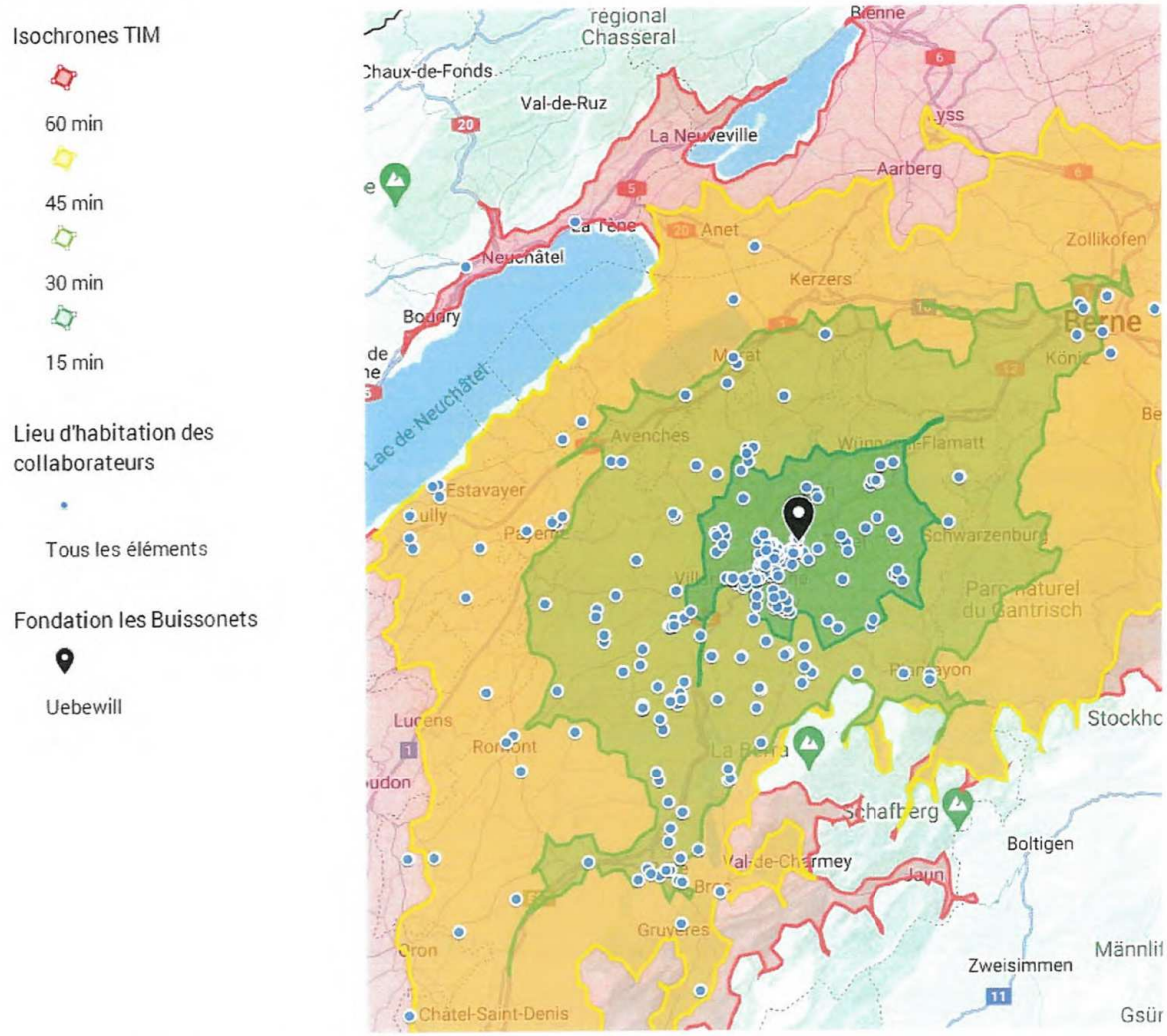
Matran, impasse Bellevue 9 (nouveau site depuis août 2024) : 8 min à pied de la gare, 2 places de parc, abri à vélos, vestiaires et douches.

Morat, cycle d'orientation (nouveau site depuis août 2024) : 12 min à pied de la gare, abri à vélos, vestiaires et douches.

3.3. Domicile des collaborateurs·trices

Sur ces cartes de répartition géographique des collaborateurs·trices, on distingue clairement la double influence de la situation au cœur de l'agglomération (qui accueille un nombre important d'employé·e·s proches de l'Institution) et celle de la proximité de l'autoroute, qui permet à un nombre là aussi important de personnes d'habiter à une certaine distance de leur lieu de travail sans en subir un désavantage en termes de temps de déplacement.

Site principal



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*

Une situation apparente aussi sur cette carte des collaborateurs·trices du site de Moncor, lui aussi à proximité directe d'une sortie d'autoroute :

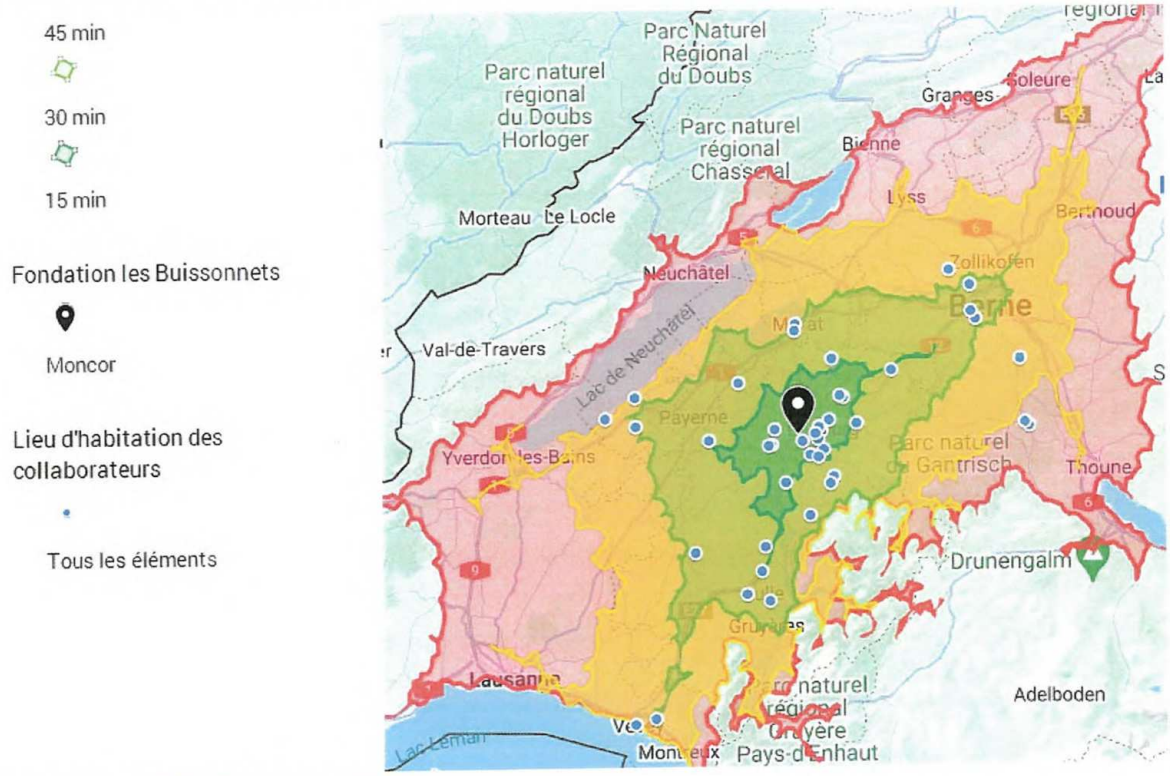
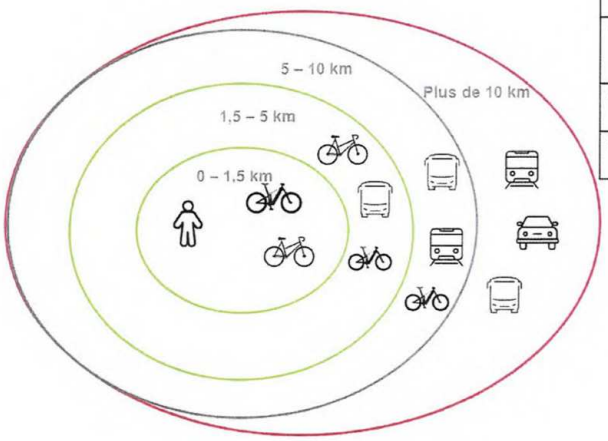


Image tirée de : https://www.mymaps.com

Les employé·e·s parcourent en moyenne 18,5 km pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail et accomplissent ce trajet en 27 minutes environ : une distance plus longue pour un temps plus court que le déplacement pendulaire moyen en Suisse (29,6 minutes pour 13,7 km en 2022 selon le Relevé structurel - Pendularité - OFS).

	Distance moyenne km	**Distance médiane km**	**Temps de trajet moyen (selon infos sondage)**
Fondation Les Buissonnets	18.5 km	11.4 km	27 minutes



Distances	Mode de déplacement idéal	Nbre personnes / %
0 – 1,5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE	13/ 3,7%
1,5 – 5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE et Transports publics	50/ 14,5%
5 – 10 km	Mobilité douce, à VAE, transports publics	98/ 28,5%
Plus de 10 km	Transports publics, véhicule individuel	184/ 53,3%

MARCHE ≤1,5km
VÉLO ≤5km
VAE ≤10km

3.4. Répartition modale

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

	nbre de réponse pour chaque mobilité/total des réponses	**nbre de km pour chaque mobilité/total des km**	**En Suisse***
Voiture, moto	43,6%	61,2%	55%
Transports en commun	29,6%	23,5%	27%
Mobilité douce	26,8%	15,3%	18%

*Relevé structurel - Pendularité - OFS

3.5. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire

Toujours sur la base des réponses au sondage, nous avons pu calculer le bilan CO2 de la mobilité pendulaire de la Fondation Les Buissonnets. Pour réaliser ce calcul, nous nous sommes basés sur les **réponses au sondage**.

Nous avons relevé les éléments suivants pour chaque personne :

L'adresse **de domicile**, le **nombre de déplacements par semaine** entre son lieu de domicile et son travail et retour, si elle fait du **covoiturage** (et si oui, combien de fois par semaine), le ou les **mode(s) de déplacement.**

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

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

*Dist. domicile-travail * (nbre de trajets/semaine – nbre de covoiturages/semaine/2)* ***44*** ** facteur émission.*

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 (pour un résultat extrapolé à l'ensemble de l'entreprise, en tenant compte d'un taux de réponse au sondage de 60%).

Mobilité	Total km par an extrapolé à 100%	Répartition modale	Total kg éqCO2 extrapolé à 100%	nombre ID (réponses au sondage)
Mobilité douce	348'022	12,6%	0	108
Vélo électrique	75'482	2,7%	105	55
Train	339'877	12,3%	475	51
Bus	309'972	11,2%	11'407	129
Moto	27'788	1%	3'947	19
Voiture perso	1'667'823	60,2%	345'238	246
- Covoiturage			-14'597	41
Totaux	2'768'963		**346'680**	

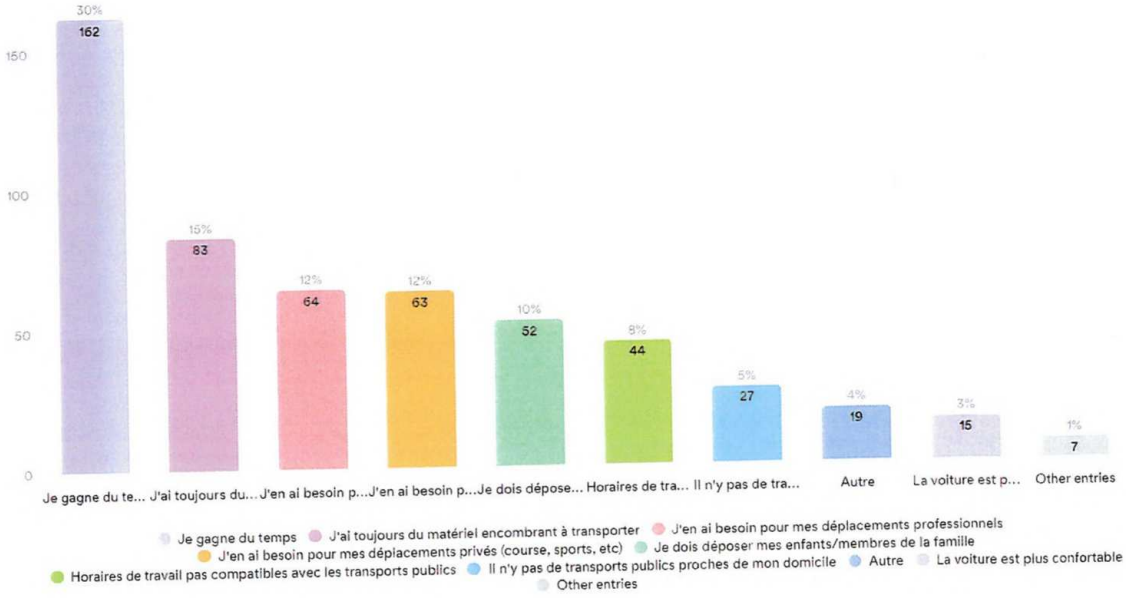
Au total, sur la base des résultats au sondage extrapolés à 100% de l'institution, on peut estimer que les collaborateurs·trices de la Fondation Les Buissonnets ont parcouru en 2023 **2'768'963 km** et émis l'équivalent de **346'680 kg éq. de CO2** pour leurs déplacements pendulaires.

3.6. Autres éléments tirés du sondage

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

- **Utilisation de la voiture**

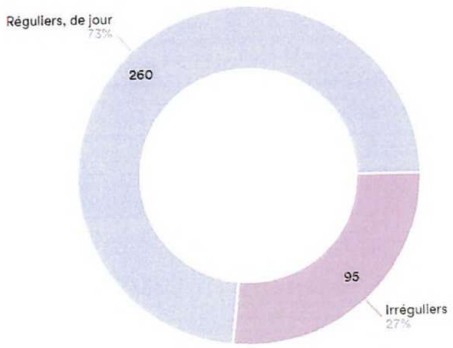
Pour quelle(s) raison(s) principale(s) utilisez-vous votre voiture pour venir au travail (peu importe la fréquence d'utilisation)?



Un nombre important de personnes utilisent leur véhicule pour transporter du matériel ou dans le cadre de leur activité professionnelle (voir aussi au point 3.7 l'utilisation des véhicules privés dans le cadre de l'activité du SEI).

- **Horaires de travail**

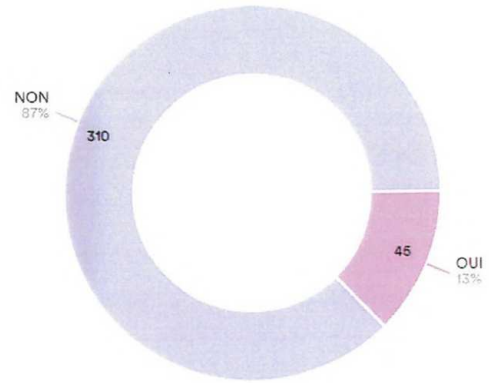
Quels sont vos horaires de travail?



Une part non négligeable (27%) du personnel travaille avec des horaires irréguliers. On sait que cette population est plus difficile à toucher pour des mesures liées au changement de mobilité. Cette situation s'explique par la diversité des missions remplies par la Fondation Les Buissonnets.

- **Télétravail**

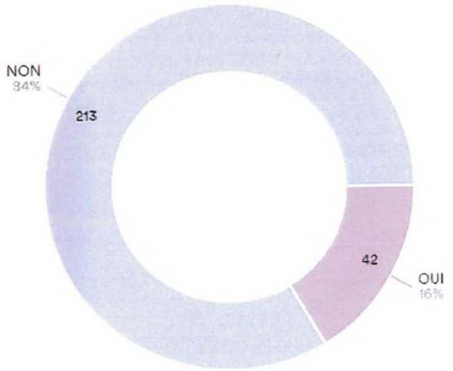
Faites-vous du télétravail ?



Le télétravail est pratiqué dans l'Institution. Il est bien sûr impossible pour toute une partie du travail (enseignement, accompagnement et encadrement de personnes) mais laisse a priori une marge d'amélioration. Il a été en particulier relevé lors des ateliers participatifs qu'un certain nombre de réunions d'organisation et de partage des connaissances (colloques, etc.) pourraient être organisées à distance pour permettre aux personnes n'ayant pas à travailler ces jours-là de ne pas avoir à se déplacer.

- **Covoiturage**

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



Le covoiturage est déjà assez largement utilisé au sein des Buissonnets. 16% des personnes indiquant utiliser leur voiture pratiquent au moins une fois par semaine le covoiturage, un taux plutôt élevé permettant de mettre en valeur des exemples réussis.

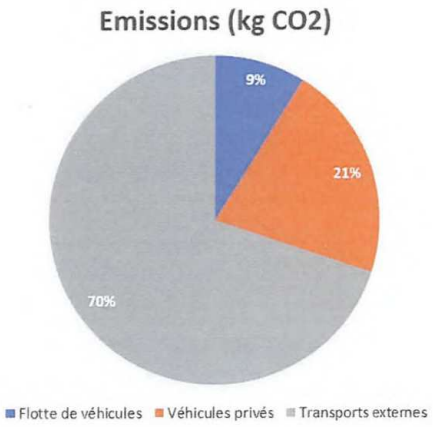
3.7. Mobilité professionnelle

La mobilité professionnelle de la Fondation Les Buissonnets est caractérisée par 3 éléments principaux :

- Sa **flotte de véhicules**, divers utilitaires pour l'exploitation des sites, des fourgons de transport de personnes pour les activités scolaires, etc. En 2022, la Fondation disposait d'une flotte de 11 véhicules qui ont parcouru un peu plus de 100'000 km. A noter qu'en 2023, la Fondation a fait l'acquisition d'un utilitaire de transport électrique.
- La Fondation indemnise ses employé·e·s pour **l'utilisation de leur véhicule privé dans le cadre professionnel** (74 ct./km). Cette utilisation est particulièrement importante dans le cadre des activités du Service éducatif itinérant (SEI) où le personnel est amené à se déplacer au domicile des enfants suivis.
- Enfin, la Fondation confie à des transporteurs externes le **transport** de ses bénéficiaires, de leur domicile jusqu'aux sites de la Fondation et retour, pour des tournées de taxi qui couvrent l'ensemble du canton de Fribourg.

Ces divers déplacements ont couvert en 2022 un total de **1'108'234 km** pour un bilan CO2 global de **268'331 kg éq. CO2**.

	Nbre km	Emissions (kg éq. CO2)
Flotte de véhicules	100'930	29'941
Véhicules privés	308'679	78'404
Transports externes	698'625	159 986
Total	**1'108'234**	**268'331**



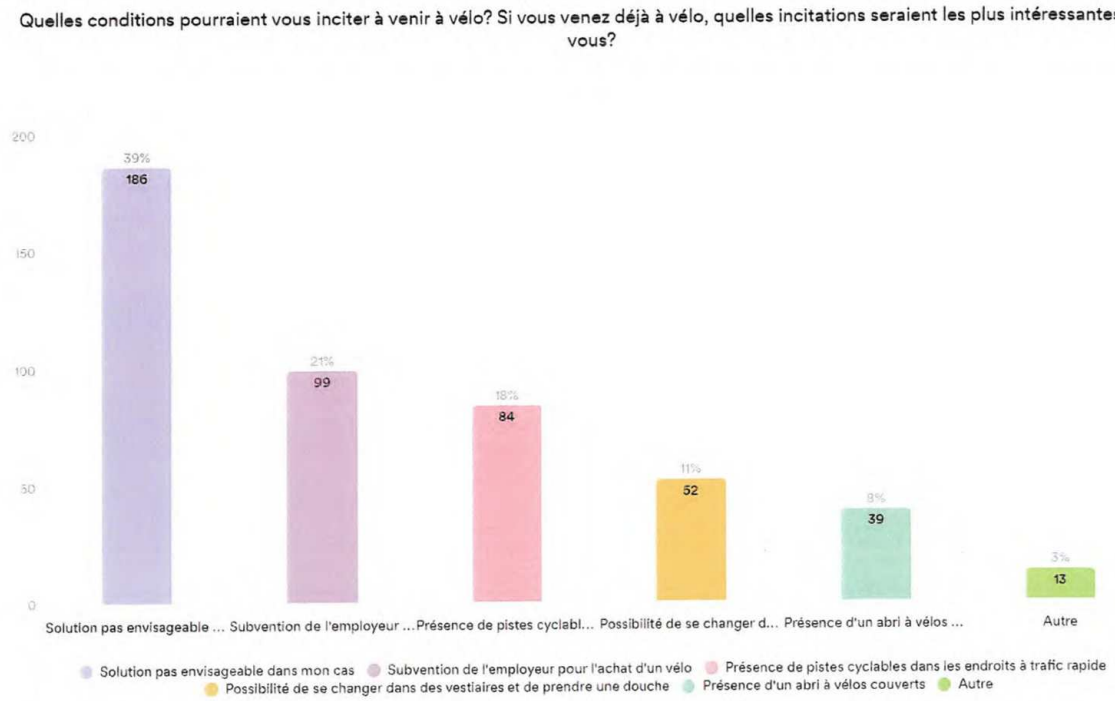
4. Potentiels d'amélioration

Sur la base des résultats du sondage et de l'exploitation des données de géolocalisation, nous avons pu déterminer des potentiels d'amélioration en fonction de trois scénarios préconstruits : quel serait l'effet si tous les gens habitant à moins de 10 km de leur lieu de travail se déplaçant actuellement en voiture se décidaient à venir à vélo ? Et si tous les gens venant en voiture et perdant moins de quarante minutes par jour en utilisant les transports publics se déplaçaient par ce biais ? Et si le covoiturage devenait la norme ?

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

4.1. Scénario 1 : mobilité douce

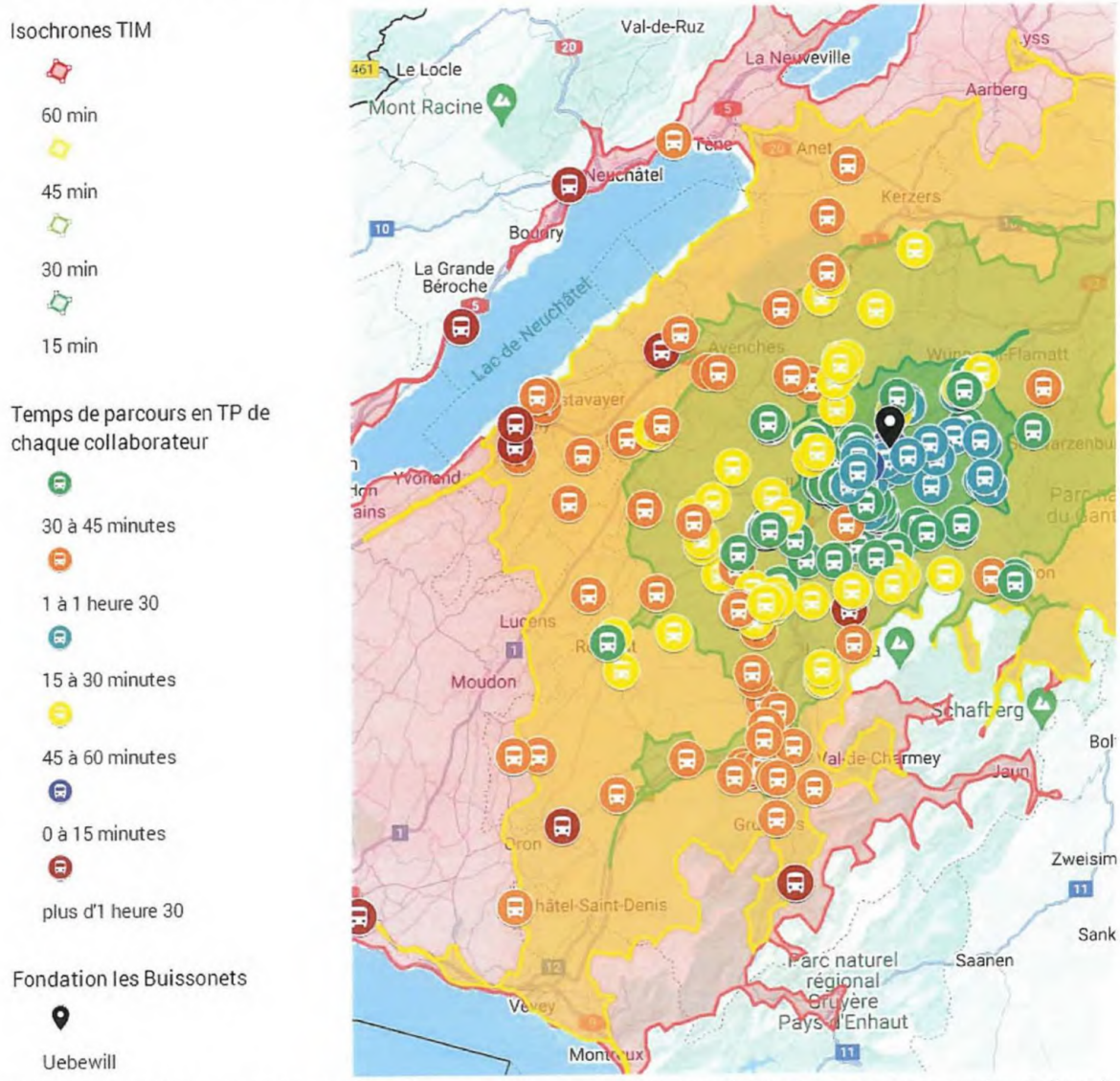
95 personnes habitant dans un rayon de 10 km ont déclaré lors du sondage utiliser un véhicule individuel (voiture ou moto) pour tout ou partie de leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail et parcourent plus de 125'000 km par année de cette manière. Si ces 95 personnes se déplaçaient par des moyens de mobilité douce uniquement, le potentiel d'économie serait de 26 tonnes de CO2. Extrapolé à l'échelle de la Fondation, il s'agirait donc de **158 personnes** et d'un potentiel d'économie de **43,3 tonnes de CO2**.



Une subvention de l'employeur serait la mesure la plus populaire. On peut noter que le manque de pistes cyclables est relevé par 84 personnes. Une quarantaine ont aussi mentionné le manque d'abri couvert pour les deux-roues. L'Institution étant bien dotée en termes de vestiaires, de douches et de casiers, le fait que 52 personnes aient mentionné la possibilité de se changer et de prendre une douche dénote peut-être un manque de communication sur les possibilités de le faire.

4.2. Scénario 2 : transports publics

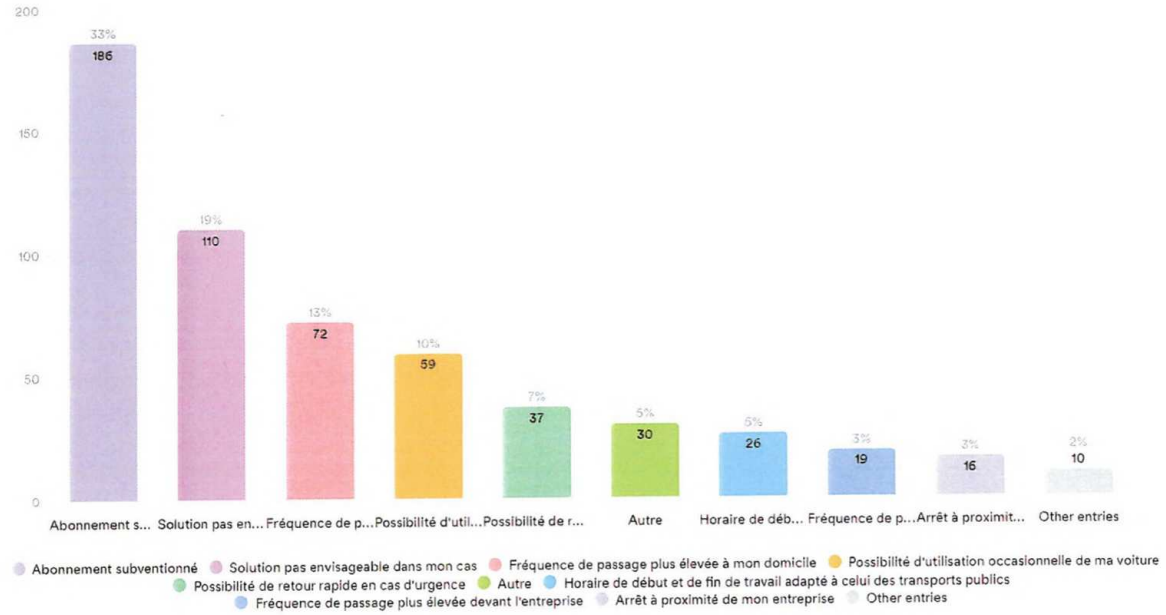
Dans ce scénario, les transports publics sont considérés comme compétitifs par rapport au transport individuel motorisé (TIM) si la **différence** entre les temps de trajet des 2 moyens de transport est **inférieure à 20 minutes**. Soit, pour une personne qui ferait 2 trajets par jour, une perte de temps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



Comparaison TP-TIM pour le site principal. 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*

50 personnes ayant répondu au sondage viennent au moins partiellement en voiture ou à moto alors qu'elles perdraient moins de quarante minutes par jour en venant en transports publics à la place. Si elles le faisaient, le potentiel d'économie serait de 20 tonnes de CO2 et de 92'500 km par an. A l'échelle de la Fondation, il s'agirait de **84 personnes** pour un potentiel d'économies de CO2 de **33,3 tonnes de CO2**.

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

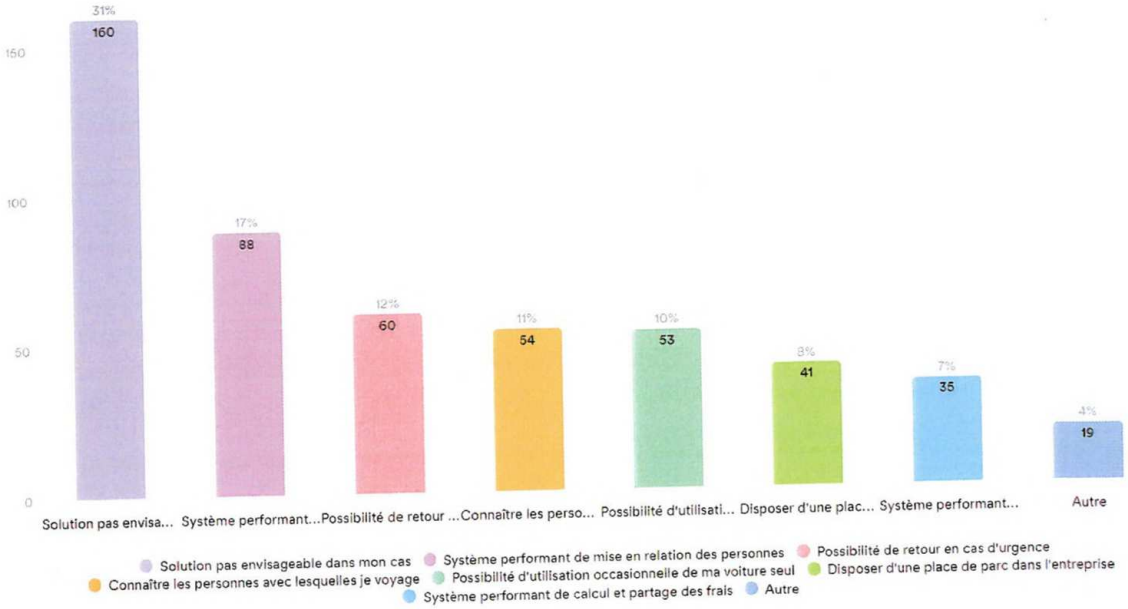


On le voit, l'abonnement subventionné est largement plébiscité. D'autres mesures sont cependant citées aussi et méritent d'être gardées à l'esprit : flexibilité des horaires de travail et possibilité d'utiliser occasionnellement la voiture, solution de retour en cas d'urgence, etc.

4.3. Scénario 3 : covoiturage

Si chaque voiture était occupée par deux personnes à la place d'une, on peut estimer que le bilan CO2 des personnes se déplaçant en voiture serait divisé par deux. Dans ce cas de figure l'économie potentielle serait de **165 tonnes de CO2** (voir point 3.5 Bilan CO2 de la mobilité pendulaire).

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



Le covoiturage est une solution encore peu admise culturellement, en témoigne le nombre de personnes le mentionnant comme « pas envisageable ». Pour autant nous l'avons vu, sa pratique est déjà implantée aux Buissonnets. Un système performant de mise en relation des personnes et de calcul des coûts, une solution de retour en cas d'urgence et une meilleure connaissance des collègues potentiels covoitureurs sont des pistes qui permettent d'envisager de pousser plus loin l'adoption de cette pratique.

5. Plan d'action - Sélection de mesures

5.1. Parking

Tarification des places de parc (PA1) : Pour tenir compte des coûts réels de la place de parc pour la Fondation, des coûts concurrentiels des places de parc dans le périmètre de l'Agglo et pour éviter une subvention indirecte au transport individuel motorisé (TIM), le coût de la place de parc est augmenté.

Majoration du tarif de la place de parc pour les personnes habitant à proximité (PA2) : Compte-tenu de la localisation des sites disposant de places de parc dans l'Agglo fribourgeoise et de leur excellente accessibilité, le montant de base de la location de la place de parc est majoré pour les personnes habitant à proximité de leur lieu de travail.

Communication aux visiteurs (PA3) : Sur son site internet et dans ses communications sous toutes leurs formes (brochures, etc.), la Fondation met en valeur sa connexion aux transports publics et encourage les visiteurs à les utiliser pour se rendre sur ses sites.

5.2. Transports publics

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

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

Tarif standard Frimobil

Abonnement annuel Frimobil (12 mois au prix de 9) et FlexiAbo

	en CHF	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones +
Annuel	Adulte 2e classe	639.–	729.–	1'062.–	1'404.–	1'755.–	2'088.–	2'430.–
	Adulte 1ère classe	1'062.–	1'206.–	1'755.–	2'322.–	2'898.–	3'447.–	4'014.–
	Jeune 2e classe	486.–	549.–	801.–	1'053.–	1'323.–	1'566.–	1'827.–
FlexiAbo	Adulte 2e classe	328.–	374.–	545.–	720.–	900.–	1'071.–	1'247.–
	Adulte 1ère classe	545.–	619.–	900.–	1'191.–	1'487.–	1'768.–	2'059.–
	Jeune 2e classe	250.–	282.–	411.–	540.–	679.–	804.–	937.–

Sous réserve de modifications tarifaires.

Coûts pour l'entreprise

Participation minimale de l'entreprise

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

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

Tarif pour le collaborateur

Abonnement annuel Frimobil et FlexiAbo - JobAbo

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

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

Source
1https://frimobil.ch/fileadmin/user_upload/public/Abonnement/Abonnement_jobabo/FRIMO_JOBABO_FLYER_ENTREPRISE_A5_PORTRAIT_FR_18_IMP.pdf

- **Proposition :** L'entreprise subventionne les abonnements de transports publics à travers le JobAbo et le FlexiAbo de Frimobil.
- **Objectif de réduction des émissions :** Lors du sondage, 50 personnes pour qui les TP seraient compétitifs (diff. de moins de 20 min pour 1 trajet) utilisent un véhicule individuel pour tout ou partie de leurs déplacements pendulaires et parcourent ainsi un total de 92'500 km par année, émettant un peu plus de 20 t de CO2. Extrapolé à l'échelle de la Fondation, il s'agirait de 84 personnes pour des émissions de 33,3 t de CO2. Convaincre 20% de ces personnes reviendrait à subventionner 17 abonnements supplémentaires.

  Si cet objectif est atteint, on peut en attendre une **réduction des émissions de CO2 de 6,7 t**.

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

Tarif standard Frimobil

Abonnement mensuel Frimobil

en CHF	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones +
Adulte 2e classe	71.–	81.–	118.–	156.–	195.–	232.–	270.–
Adulte 1ère classe	118.–	134.–	195.–	258.–	322.–	383.–	446.–
Jeune 2e classe	54.–	61.–	89.–	117.–	147.–	174.–	203.–

Coûts pour l'entreprise

Participation minimale de l'entreprise

en CHF	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones +
Adulte 2e classe	18.–	21.–	30.–	39.–	49.–	58.–	68.–
Adulte 1ère classe	30.–	34.–	49.–	65.–	81.–	96.–	112.–
Jeune 2e classe	14.–	16.–	23.–	30.–	37.–	44.–	51.–

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

Tarif pour le collaborateur

Abonnement mensuel Frimobil JobAbo

en CHF	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones +
Adulte 2e classe	35.–	39.–	58.–	78.–	97.–	116.–	134.–
Adulte 1ère classe	58.–	66.–	97.–	128.–	160.–	191.–	222.–
Jeune 2e classe	26.–	29.–	43.–	57.–	73.–	86.–	101.–

Rabais de 50 % accordé au collaborateur.

Source
2https://frimobil.ch/fileadmin/user_upload/public/Abonnement/Abonnement_jobabo/FRIMO_JOBABO_FLYER_ENTREPRISE_A5_PORTRAIT_FR_18_IMP.pdf

- **Proposition :** La Fondation propose à ses employé·e·s le JobAbo Découverte de Frimobil. En échange d'un engagement de leur part à renoncer à leur véhicule privé pour au moins 1 trajet sur 2, ils et elles peuvent bénéficier de cette offre découverte d'un mois.

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

5.3. Covoiturage

Le covoiturage est bien évidemment une option ouverte à toutes et tous. Mais il est une possibilité plus particulièrement intéressante pour les personnes les plus éloignées, pour qui

la mobilité douce n'est pas une option et qui perdraient trop de temps en utilisant les transports publics. Il est à noter cependant que c'est une solution encore peu implantée culturellement. Pour augmenter son taux d'adoption, nous proposons les mesures suivantes :

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

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

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

Réduction du prix du parking (CV4) : Les personnes qui s'engagent à faire au moins la moitié de leurs trajets en covoiturage bénéficient d'une réduction (au prorata de leur taux d'occupation) sur le prix de leur place de parc.

Harmonisation des horaires (CV5) : La Fondation étudie dans quelle mesure elle pourrait harmoniser les horaires de travail de ses différentes institutions pour favoriser les possibilités de covoiturage à l'interne.

Mise en place d'une Charte du covoiturage (CV5) : Le covoiturage peut favoriser la convivialité, mais des règles claires doivent être mises en place et respectées pour éviter qu'il ne devienne source de conflits ou de débordements non souhaités. La création d'une Charte, idéalement par les personnes susceptibles de covoiturer, permettrait de poser un cadre clair autour de cette pratique et de rassurer les personnes hésitantes.

- **Objectif :** convaincre 10% des utilisateurs TIM (soit 40 personnes) d'opter pour le covoiturage. **Potentiel d'économie CO2 : 33 t**

5.4. Mobilité douce

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

Aménagement d'abris à vélos couverts et sécurisés (MD2) : Le manque de places couvertes pour les deux-roues, éventuellement équipées d'une possibilité de recharge pour les vélos électriques, a été relevé lors du sondage. Nous proposons d'étudier l'aménagement

de nouveaux abris bien équipés permettant d'offrir le confort nécessaire aux personnes faisant l'effort de se déplacer par ce moyen.

Subvention mobilité douce seule (MD3) : Les personnes se déplaçant exclusivement par des moyens de mobilité douce, renonçant à une place de parking et à toute autre subvention du présent plan à l'exception de la possibilité de subventionnement d'un FlexiAbo, reçoivent une subvention annuelle.

Création de groupes de déplacement (MD4) : Pour encourager les personnes qui auraient des réticences à se déplacer à pied ou à vélo, des trajets en groupes pourraient être organisés. Ces trajets pourraient être organisés sur le même principe que les speed-datings covoiturage par exemple.

- **Objectif Mobilité douce :** 95 personnes habitant dans un rayon de moins de 10 km de leur lieu de travail ont indiqué utiliser un moyen de transport individuel pour se rendre au travail, soit approximativement 160 à l'échelle de la Fondation. Convaincre 10% d'entre elles (16 personnes) d'opter pour un mode doux à la place permettrait d'économiser **4,3 t de CO2**.

5.5. Télétravail

Mise en place d'un règlement et encouragement (TT1): Le télétravail a plusieurs avantages : il permet d'économiser des trajets et d'offrir de la flexibilité, que ce soit pour concilier vie familiale et professionnelle ou parfois pour s'adapter à des moyens de transport plus rigides que la voiture individuelle. La Fondation encourage le télétravail là où c'est possible et définit un cadre clair pour sa pratique. L'Institution encourage la tenue des colloques de manière mixte (en présentiel et/ou à distance) et veille à offrir de bonnes conditions techniques pour la tenue de ces séances (matériel adapté, lieux calmes, éventuellement code de bonne conduite).

5.6. Mesures de flexibilité

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

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

Flexibilité des horaires de travail (FL2) : Sur demande expresse d'un·e collaborateur·trice adressée à ses responsables et en échange de l'engagement à privilégier une forme de mobilité moins impactante mais plus contraignante du point de vue des horaires, la Fondation s'engage à étudier des solutions d'aménagement des horaires de travail là où elles sont imaginables et applicables en respectant les nécessités du travail. Cette flexibilité pourra

permettre de profiter d'un covoiturage, de finir sa journée en télétravail pour profiter de meilleurs horaires de transports publics, etc.

5.7. Référent mobilité et communication

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

Nomination d'une personne référente mobilité pour l'ensemble de la Fondation et d'une personne relais pour chaque institution (MC1).

Création d'un plan de communication/événementiel autour de la thématique de la mobilité (MC2) : Ce plan pourra utiliser les ressources actuelles de communication de l'institution (év. Intranet, newsletter, communication aux panneaux d'affichage, écrans, Livret annuel, etc.) pour mettre en lumière des exemples de bonnes pratiques, communiquer activement autour des mesures, etc. Les événements pourront comprendre aussi bien des moments de réseautage (speed-dating covoiturage p. ex.), des défis sportifs (Bike to work, Challenge 10'000 pas par jours, …) que des initiations, des rencontres avec des personnalités ou des ateliers (p. ex. réparation vélo, initiation Nordic Walking, etc.).

5.8. Mobilité professionnelle et commerciale

Mise à disposition d'un vélo électrique et d'un vélo-cargo sur le site principal et sur le site du SEI à Villars-sur-Glâne (MP1) : Pour permettre à ses collaborateurs·trices ayant besoin de se déplacer pour des raisons professionnelles de laisser leur véhicule privé chez eux, la Fondation leur met à disposition un vélo électrique et un vélo-cargo sur son site principal à Fribourg et sur le site du SEI à Villars-sur-Glâne (pour les visites à domicile à proximité). Elle cherche à financer l'acquisition de ses vélos à travers une recherche de dons et l'établissement de partenariats.

Remplacement à mesure des véhicules thermiques par des véhicules électriques (MP2) : La Fondation a déjà remplacé un véhicule de service thermique par un véhicule électrique en 2023. Elle cherchera dans le futur, là où c'est possible, à remplacer lors de leur fin de vie ses véhicules thermiques par des véhicules électriques.

- **Proposition :** La Fondation s'engage, lors des futurs remplacements de véhicules de sa flotte, à toujours étudier si possible au moins une solution électrique et à la prioriser si elle est envisageable/concurrentielle.

Prise de contact avec les sociétés de taxi (MP3) : La Fondation prend contact avec les sociétés qui lui fournissent des services de taxi pour évaluer leurs intentions quant à leurs flottes de véhicules à l'avenir. Elle ouvre le dialogue et se montre disposée à étudier les possibilités techniques et/ou financières qui permettraient une électrification des flottes de taxis.

5.9. Tableau récapitulatif des mesures

Type de mesure	REF	Mesure	Objectif économie éq. CO2
Parking	PA1	Tarification des places de parc	
	PA2	Majoration proximité	
	PA3	Communication aux visiteurs	
Transports publics	TP1	Subventionnement des abos	**6,7 t**
	TP2	Option découverte	
	TP3	Système P+R	
Covoiturage	CV1	Création d'une plateforme dédiée	**33 t**
	CV2	Mesures de communication	
	CV3	Priorité parking	
	CV4	Réduction prix	
	CV5	Harmonisation horaires	
	CV6	Mise en place d'une charte	
Mobilité douce	MD1	Subvention achat vélo électrique	**4,3 t**
	MD2	Aménagement d'abris à vélos	
	MD3	Subvention mobilité douce	
	MD4	Groupes de déplacement	
Télétravail	TT1	Règlement et encouragement	
Flexibilité	FL1	Garantie de retour en cas d'urgence	
	FL2	Flexibilité des horaires de travail	
Communication	MC1	Nomination d'1 référent.e mobilité	
	MC2	Plan communication/événementiel	
Mobilité pro	MP1	Mise à disposition de vélos électriques	
	MP2	Remplacement véhicules thermiques	
	MP3	Contact sociétés de taxi	
Total			**44 t**

6. Conclusion

La Fondation Les Buissonnets est une structure complexe : elle est répartie sur un nombre important de sites, avec des typologies certes proches en termes de mobilité (dans l'agglomération fribourgeoise) mais avec néanmoins leurs spécificités (plus ou moins accessibles depuis l'autoroute, plus ou moins proches de la gare, parfois sans places de parc ou sans moyen d'accueillir les deux-roues). Surtout, elle répond à des missions très diverses (enseignement, accueil de personnes en foyer, soins, visites à domicile) qui engendrent des métiers, des pratiques, des horaires très différents.

Répondre à cette complexité dans le cadre de ce plan de mobilité de manière à ce qu'il puisse s'appliquer à l'ensemble de l'Institution a ainsi représenté un défi non négligeable. Nous avons voulu dans la mesure du possible tenir compte de toutes ces situations différentes et proposer à chacun·e des ouvertures vers de possibles améliorations.

A travers la création d'un groupe de travail dédié à la durabilité et à son engagement via le programme Swiss Triple Impact, la Fondation Les Buissonnets démontre l'importance qu'elle accorde au développement durable. Le présent Plan de mobilité est une pièce de cet engagement et nous formons le vœu qu'il permettra à l'Institution d'investir solidement cette thématique et d'atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés.