



**GROUPE  
GRISONI**

**SITE DE DOMDIDIER**

**PLAN DE MOBILITÉ**

**NOVEMBRE 2024**

## Table des matières

CONTEXTE .....	3
CADRE POLITIQUE .....	3
MÉTHODOLOGIE ET DONNÉES DE BASE .....	4
PERIMÈTRE D’ACTION .....	5
INFRASTRUCTURE EXISTANTE.....	6
Réseau routier .....	6
Réseau de transports publics .....	6
Réseau de mobilité douce.....	7
Disponibilité en recharge électrique .....	7
Infrastructure interne .....	7
BILAN DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DE L’ENTREPRISE .....	8
Sondage .....	8
Résultats du sondage .....	8
Personnel d’exploitation (chantier) .....	9
Problématiques et contraintes.....	9
PLAN DE MOBILITE.....	10
1. Personnel du site de Domdidier .....	10
2. Personnel technique du Groupe Grisoni .....	10
3. Personnel d’exploitation du Groupe Grisoni .....	11
ORGANISATION ET COMMUNICATION.....	11
ÉVALUATION ET SUIVI .....	11
CONCLUSION .....	11

## CONTEXTE

Le Groupe Grisoni emploie plus de 1400 collaboratrices et collaborateurs fixes, répartis sur une quinzaine de sites en Suisse romande. Il regroupe 9 entreprises du secteur de la construction qui œuvrent dans les domaines du génie civil, du bâtiment, des travaux spéciaux, de la géothermie, de la déconstruction et du désamiantage, des travaux ferroviaires, de la construction bois et de l'entreprise générale.

Le Groupe Grisoni s'engage à adopter une politique de responsabilité sociétale d'entreprise (RSE) ambitieuse et exemplaire, tant sur le plan environnemental que social. Cette politique de durabilité, dont un des objectifs est d'atteindre le net zéro d'émissions de gaz à effet de serre en 2050, appelle à entreprendre des mesures en lien avec la mobilité des collaboratrices et collaborateurs du Groupe, tout en gardant l'attractivité en tant qu'employeur. Par ses activités et le nombre croissant de chantiers, la mobilité du personnel représente aujourd'hui un défi quotidien : la rationalisation des déplacements professionnels sur les chantiers et des trajets pendulaires, l'optimisation des parcours entre les sites du Groupe et les chantiers, ainsi que la mise en relation des collaboratrices et collaborateurs pour réduire le nombre de véhicules utilisés et la demande en places de stationnement disponibles, etc.

Par la mise en place de ce plan de mobilité, le Groupe Grisoni veut inciter son personnel à se déplacer différemment, ainsi que l'accompagner dans un changement des pratiques.

Ce rapport présente le plan de mobilité du Groupe Grisoni, mis en place en 2024, avec sa phase test sur le site de Vuadens et partiellement sur le site de Domdidier. Dans ce cadre, des mesures spécifiques ont été conçues, tant pour la mobilité pendulaire que pour les déplacements professionnels sur les chantiers.

## CADRE POLITIQUE

La loi sur la mobilité du canton de Fribourg (LMob, RSF 780.1), appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, oblige les entreprises de plus de 50 employés (équivalent plein temps durant toute l'année) à établir un plan de mobilité (art. 49 al. 1, 3 et 4). Le délai pour sa mise en place est de 2 ans depuis l'entrée en vigueur de la loi, soit au plus tard le 31 décembre 2024.

Le Groupe Grisoni, avec plus de 50 collaboratrices et collaborateurs affiliés au site de Domdidier, est dans l'obligation légale de « disposer d'un plan de mobilité afin de définir et optimiser les déplacements qu'elle provoque ». Il doit le déposer auprès de la commune de Belmont-Broye qui se chargera de le publier.

## MÉTHODOLOGIE ET DONNÉES DE BASE

L'établissement et la mise en œuvre du plan de mobilité se sont basés sur une méthodologie comprenant les phases suivantes :

- **Définition du périmètre d'action et analyse des pratiques existantes en matière de mobilité d'entreprise** : La définition du périmètre d'action du plan de mobilité du Groupe Grisoni est fondamentale pour proposer des mesures adaptées à chaque succursale du Groupe. En effet, des mesures fonctionnelles dans le canton de Genève ne seront pas forcément pertinentes dans la région de Bulle.
- **Analyse de l'infrastructure existante** : Elle concerne la collecte et l'analyse des données, telles que les liaisons ferroviaires, les modes de mobilité douce et les réseaux routiers à proximité des succursales du Groupe. Le développement du réseau et des cadences des transports publics, des infrastructures pour la mobilité douce, etc. varie d'un canton à l'autre, d'une région à l'autre, de la ville à la campagne. La connaissance de l'ensemble de ces éléments est fondamentale à l'élaboration de mesures spécifiques et adaptées aux différentes situations.
- **Etat actuel des pratiques de mobilité au sein de l'entreprise et du personnel** : Le Groupe Grisoni a tenu à donner la parole à son personnel concernant la mobilité et les mesures envisageables dans le cadre du plan de mobilité. À cette fin, un sondage a été adressé aux collaboratrices et collaborateurs présents physiquement sur l'ensemble des sites du Groupe. L'objectif de ce sondage est de recueillir des informations détaillées sur les pratiques et les habitudes, ainsi que les craintes et les souhaits du personnel.
- **Proposition d'un plan de mobilité** : Sur la base des informations récoltées lors des phases précédentes, un plan de mobilité a été élaboré. Le Groupe Grisoni a voulu concevoir un plan incitatif et non contraignant, visant à offrir aux collaboratrices et collaborateurs l'opportunité de prendre leurs responsabilités pour un report modal planifié en fonction de leurs besoins.
- **Phase test du plan de mobilité pendant une période de 6 mois** : Le plan de mobilité proposé a ensuite été testé par l'ensemble du personnel travaillant sur le site de Vuadens, ainsi que par tous les cadres du Groupe pour certaines mesures.
- **Mise en œuvre du plan mobilité** : Un deuxième sondage sera effectué à la fin de la phase test et concernera le personnel de la succursale de Vuadens. Sur la base des résultats du sondage, le plan de mobilité sera adapté en conséquence et des mesures plus contraignantes y seront intégrées si nécessaire.

## PERIMÈTRE D'ACTION

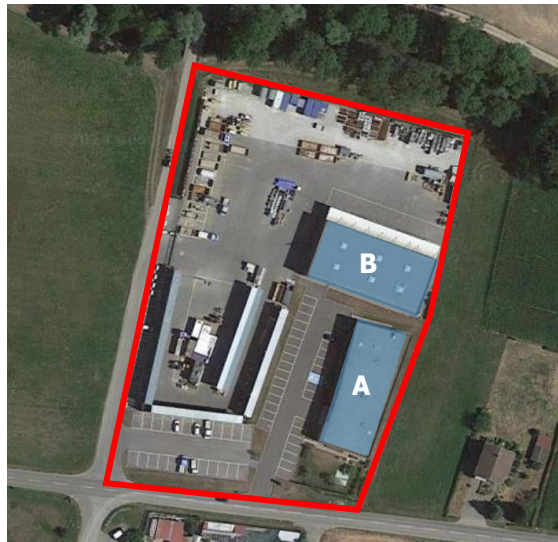
Plusieurs entreprises du Groupe Grisoni sont implantées sur terre fribourgeoise, dont celle de Grisoni-Zaugg à Vuadens, qui est le siège du Groupe et à Domdidier, ainsi que Fracheboud à Châtel-St-Denis. Ces trois sites doivent faire l'objet d'un plan de mobilité selon la LMob. Le présent rapport concerne uniquement l'entreprise Grisoni-Zaugg à Domdidier.

Ce site est composé de deux bâtiments situés à la route de Saint-Aubin 102 :

- Le bâtiment administratif et technique (A)
- Le dépôt et atelier (B)

A la suite de la construction de ces bâtiments situés en zone d'activité 3 du village de Domdidier, le Groupe s'y est installé en 2014.

Le personnel administratif et technique et d'exploitation compte environ 264 personnes. Parmi elles, une trentaine travaille régulièrement dans le bâtiment administratif, tandis que 7 personnes sont basées dans le dépôt et l'atelier. Le reste du personnel travaille sur les chantiers.



*Figure 1 : Site de Domdidier et ses bâtiments*

## INFRASTRUCTURE EXISTANTE

### Réseau routier

Le site de Domdidier est situé à l'ouest de la zone industrielle du village de Domdidier, en direction de St-Aubin. Il est accessible depuis la sortie 28 « Avenches » de l'autoroute A1. La route cantonale 1 permet ensuite d'accéder au site via le centre du village, ainsi que depuis Payerne. Depuis St-Aubin, une autre route cantonale mène directement à l'entrée du village et au site Grisoni.

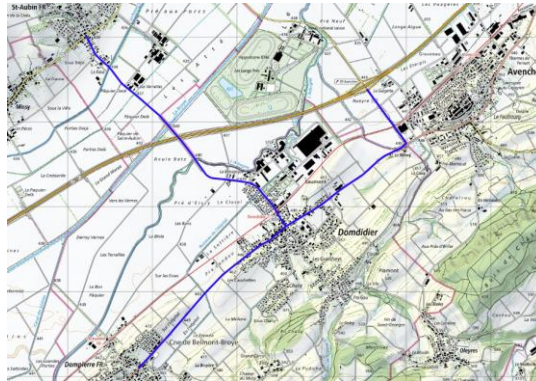


Figure 2 : Accès par la route du site de Domdidier

### Réseau de transports publics

Le village de Domdidier est desservi par deux lignes de bus : la ligne 544, reliant Gletterens à Fribourg, et la ligne 556, reliant Villarepos à Rueyres-les-Prés. Bien que ces deux lignes passent devant le site Grisoni, elles ne disposent pas d'un arrêt à proximité. L'arrêt le plus proche se trouve à la gare, à 10 minutes à pied. Le bus 544 circule à une cadence horaire le matin et le soir, tandis que le bus 556 passe deux fois le matin et deux fois le soir.

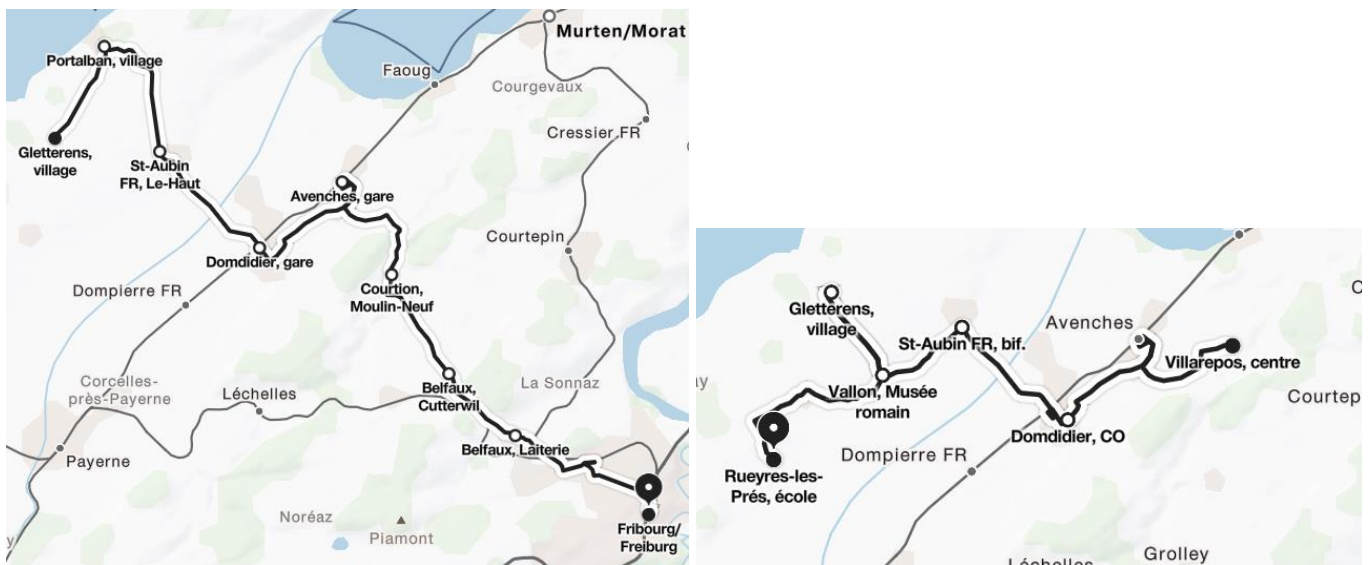


Figure 3 : Tracés du bus 544 et 556

La gare de Domdidier offre des liaisons vers Payerne et Morat avec une fréquence horaire. Les bus s'y arrêtent également pour les correspondances.

## Réseau de mobilité douce

Le site de Domdidier étant desservi par une route cantonale entre St-Aubin et Domdidier, mais il n'y a aucune infrastructure pour les cyclistes ou les piétons. Les piétons peuvent se rendre depuis la gare jusqu'au giratoire, situé à 230 mètres du site, en empruntant un trottoir (en orange). Ensuite, ils doivent suivre le bord de la route (en rouge). Bien que le site de Grisoni soit encore dans une zone limitée à 50 km/h, l'accès depuis le giratoire n'est pas sécurisé pour les piétons, qui doivent marcher sur la route ou dans l'herbe.

Domdidier ne dispose d'aucune piste cyclable, à l'exception de celle sur la grande route cantonale traversant le village. Cependant, plusieurs routes agricoles, moins fréquentées par la circulation, permettent d'accéder au site de Grisoni à vélo. Deux contraintes physiques sont le passage de la rivière l'Arbogne et de l'autoroute du côté nord de Domdidier.



Figure 4 : Accès au site de Domdidier en mobilité douce

À ce jour, le site de Domdidier met gratuitement à disposition les infrastructures suivantes :

- 59 places de parc
- 3 places visiteurs
- 2 places pour personnes handicapées
- 2 places pour les directeurs
- Un abri à vélos pouvant accueillir environ 6 à 8 vélos.

## Disponibilité en recharge électrique

Depuis plusieurs années, le parc de voitures de fonction du Groupe Grisoni comprend en partie des véhicules électriques. Dans ce cadre, des bornes de recharge de 11kW (10x) et 22 kW (2x) sont mises à disposition du personnel du site ainsi que des visiteurs. Les collaboratrices et collaborateurs disposant d'une voiture de fonction électrique bénéficient également d'une borne installée à leur domicile.

Les bornes de recharge sont accessibles à l'ensemble du personnel, qu'il dispose ou non d'une voiture de fonction.

## Infrastructure interne

Les bâtiments sont équipés de vestiaires avec douches permettant aux « sportifs » de pouvoir se doucher en arrivant au travail. Des casiers sont également à leur disposition.

## BILAN DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DE L'ENTREPRISE

### Sondage

Les objectifs du sondage étaient, d'une part, de connaître les habitudes et pratiques du personnel en matière de mobilité et, d'autre part, d'élaborer un plan de mobilité tenant compte de leurs idées, de leurs propositions et de leurs craintes vis-à-vis de la mobilité.

Le sondage a été transmis à l'ensemble du personnel administratif et technique du Groupe, ainsi qu'au personnel du dépôt et de l'atelier de Vuadens.

Le sondage comportait les volets suivants :

- Habitudes de transport pendulaire : type et temps de transport, kilomètres parcourus, utilisation du véhicule à titre privé pendant la journée, etc.
- Habitudes de transport professionnel : type de véhicule, fréquence d'utilisation, etc.
- Degré d'acceptation pour passer à un autre type de mobilité et le covoiturage
- Questions ouvertes permettant à chacun de s'exprimer librement : remarques, idées, craintes, etc.

Le sondage était obligatoire et le taux de retour a été d'environ 90%.

### Résultats du sondage

Sur la base des réponses, une cartographie des distances entre le domicile et le lieu de travail (Domdidier) a été établie. Celle-ci a été mise en relation avec le temps de déplacement que ce soit en voiture ou en transports publics. Les résultats sont reportés dans les graphiques ci-dessous.

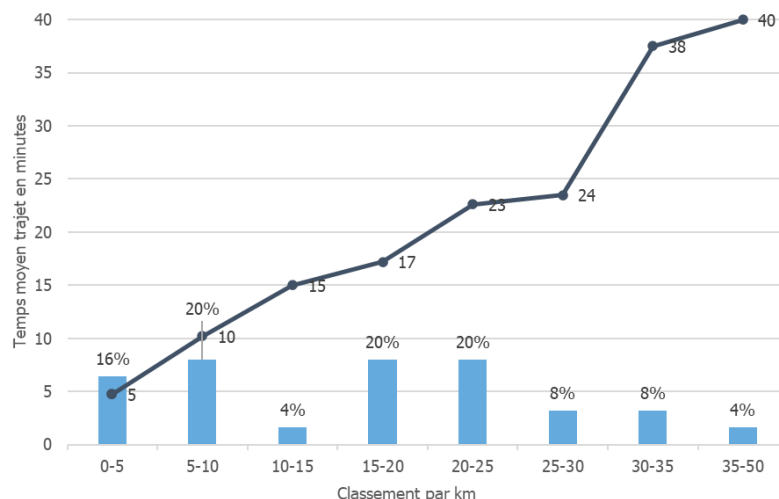


Figure 5 : Classement des trajets en voiture selon des classe kilométriques

L'analyse des déplacements en voiture (Figure 5), qui représentent 100% des trajets pendulaires, montre les éléments suivants :

- En moyenne, la distance domicile-travail est de 16.9 kilomètres et le trajet en voiture prends 18 minutes,
- 60% du personnel met moins de 20 minutes pour se rendre au travail,
- Deux tiers du personnel possède une voiture de fonction et 70% l'utilise quotidiennement,
- Un tiers du personnel fait ou est enclin à faire du covoiturage.

Le sondage révèle les possibilités de déplacements en transports publics (Figure 6) pour le personnel de Domdidier. La moitié du personnel se trouve à moins de trois zones. Cependant, les personnes résidant à Domdidier n'ont pas d'intérêt à utiliser les transports publics, car il n'y a pas d'arrêt proche du site de Grisoni. Au vu de la topographie du terrain de la région, certains trajets en transports publics sont relativement longs en kilomètres par rapport aux trajets effectués en voiture.

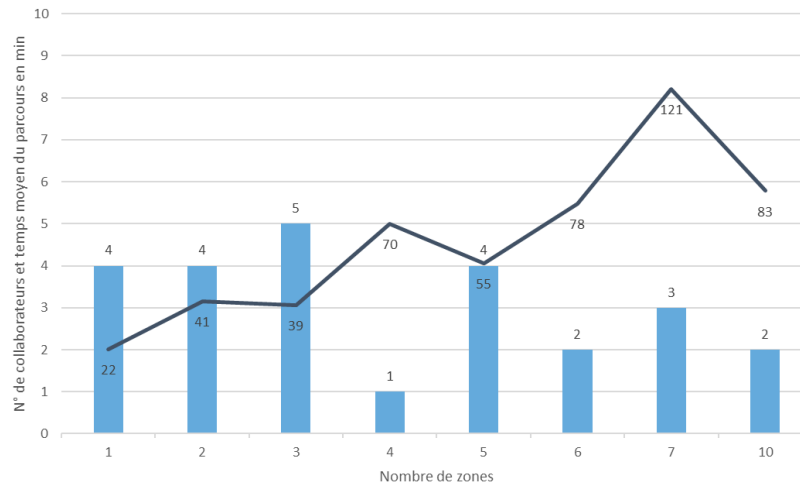


Figure 6 : Classement des trajets en TP par nombre de zones et temps moyen

Bien que certaines personnes habitent à proximité, l'absence d'un arrêt de bus proche du site empêche une utilisation adéquate des transports publics. Pour les trajets plus longs situés sur le tracé ferroviaire, il pourrait y avoir des opportunités de venir en transports publics en combinant avec le vélo.

### Personnel d'exploitation (chantier)

Le personnel d'exploitation se rend sur le lieu de départ (succursale) par ses propres moyens. La plupart des trajets pendulaires se font en véhicule motorisé, bien que le covoiturage soit désormais ancré dans les habitudes. L'utilisation des transports publics n'est pas adaptée aux horaires de départ du personnel vers les chantiers.

Pour le personnel d'exploitation de chantier, les trajets entre la succursale et les chantiers sont gérés par le Groupe Grisoni depuis de nombreuses années, de façon globale, au moyen de véhicules motorisés. La variabilité des horaires des chantiers (jours, nuits, 3\*8h, etc.), et donc des horaires de départ et d'arrivée sur le site de la succursale, complexifie la gestion des transports du personnel.

Les mesures déjà mises en place sont les suivantes :

- Navettes en début et en fin de journée entre les succursales du Groupe permettant de transporter le personnel d'une succursale vers une autre en fonction du chantier sur lequel la collaboratrice ou le collaborateur doit se rendre
- Covoiturage du personnel depuis la succursale vers le chantier ou depuis le domicile vers le chantier
- Gestion du personnel d'exploitation en fonction du domicile et des emplacements des chantiers.

### Problématiques et contraintes

Le sondage a permis aussi de mettre en évidence des problèmes structurels et certaines craintes du personnel :

- Il manque un arrêt de bus proche de la succursale de Domdidier, arrêt qui permettrait également de desservir le reste de la zone industrielle de Domdidier.
- La cadence des bus doit permettre l'arrivée du personnel d'exploitation très tôt. Le site ouvre à 5h30.
- Le manque de places de parc avec l'augmentation des effectifs,
- L'allongement des temps de trajet domicile-travail en venant en transports publics et la complexification de la gestion familiale.

## PLAN DE MOBILITE

Comme déjà mentionné, le Groupe Grisoni est actif sur l'ensemble du territoire de la Suisse Romande. L'objectif du plan de mobilité du Groupe Grisoni est d'encourager sa collaboratrice ou son collaborateur à « délaisser » sa voiture personnelle et/ou de fonction au profit de moyens de déplacement alternatifs, et de l'accompagner dans cette transition. Un plan de mobilité incitatif a donc été établi. Il se veut non contraignant, offrant ainsi au personnel la possibilité de prendre ses responsabilités pour un report modal planifié selon les besoins de chacun.

Le plan de mobilité a été introduit au printemps 2024 sur le site de Vuadens et partiellement sur les autres sites du Groupe, dont la succursale de Domdidier. Les mesures proposées visent à améliorer la mobilité pendulaire et professionnelle, en encourageant le personnel à prendre des décisions responsables concernant ses déplacements, tant sur le plan personnel qu'environnemental. En effet, les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports constituent une part significative des émissions globales du Groupe Grisoni.

Le plan de mobilité proposé est subdivisé en plusieurs périmètres d'action :

1. Personnel administratif et technique du site de Domdidier : il concerne l'ensemble du personnel sans distinction de fonction
2. Personnel technique de l'ensemble du Groupe Grisoni : il concerne tous les cadres du Groupe possédant une voiture de fonction
3. Personnel d'exploitation de l'ensemble du Groupe Grisoni : ce volet concerne tout le personnel de chantier.

### 1. Personnel du site de Domdidier

#### Mesure 1 : Mise à disposition de vélos

Un vélo électrique de 45 km/h est à disposition du personnel sur réservation. Il permet de se rendre facilement aux alentours.

#### Mesure 2 : Véhicules Mobility

Le Groupe a conclu un abonnement professionnel auprès de Mobility. Chaque membre du personnel souhaitant bénéficier de cette prestation dans un cadre professionnel doit souscrire à un compte rattaché à l'abonnement du Groupe.

### 2. Personnel technique du Groupe Grisoni

Les cadres du Groupe Grisoni disposent d'une voiture de fonction, qu'ils peuvent également utiliser pour leurs déplacements privés. Afin de les inciter à opter pour un report modal tout en bénéficiant de la gratuité du transport choisi, différentes mesures leur sont proposées :

#### Mesure 3 : FAIRTIQ

Le Groupe Grisoni offre un budget mobilité pour l'utilisation des transports publics d'un montant de CHF 150.- par mois. Un partenariat a été conclu avec FAIRTIQ, permettant une mise en place simple et flexible de cette mesure. Elle a comme objectif le report modal au niveau professionnel, mais également au niveau privé. En effet, le budget de la collaboratrice ou du collaborateur couvre tous les déplacements en transports publics, de tous les membres de la famille, du chien et du (des) vélo(s).

#### Mesure 4 : Véhicules Mobility

Pour les cadres du Groupe Grisoni, l'accès à Mobility est élargi aux déplacements privés. Cette mesure a pour objectif d'inciter l'utilisation des transports publics via la mise à disposition d'un moyen motorisé pour le dernier kilomètre.

### 3. Personnel d'exploitation du Groupe Grisoni

Les mesures déjà mises en œuvre dans le cadre des déplacements professionnels et pendulaires du personnel d'exploitation (chantiers), reportées ci-dessous, seront maintenues :

- Navettes en début et fin de journée entre les succursales du Groupe permettant de transporter le personnel d'une succursale vers une autre en fonction du chantier sur lequel la collaboratrice ou le collaborateur doit se rendre.
- Covoiturage du personnel depuis la succursale vers le chantier ou depuis le domicile vers le chantier.
- Gestion du personnel d'exploitation en fonction du domicile et des emplacements des chantiers.

## ORGANISATION ET COMMUNICATION

Une personne responsable pour tous les aspects en lien avec la mobilité a été nommée au sein de l'équipe de la responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE). Elle est en lien direct avec la direction financière et administrative du Groupe.

Des ressources sont également disponibles pour la prise en charge des aspects administratifs et techniques, tels que l'assignation des codes d'accès à l'application FAIRTIQ, les réparations des vélos et des voitures.

La communication joue un rôle prépondérant pour faire adhérer le personnel au plan de mobilité proposé, qui se veut incitatif. Une interface « Teams » est disponible via différents canaux. Outre l'initiative « Bike to work », d'autres défis seront organisés tout au long de l'année, de manière incitative également.

## ÉVALUATION ET SUIVI

Le plan de mobilité sera revu régulièrement afin de mesurer l'évolution de la situation, le changement des mentalités et la satisfaction du personnel. Cette évaluation se fera dans le cadre de notre politique RSE.

## CONCLUSION

Le Groupe Grisoni a voulu, par son plan de mobilité, encourager son personnel en l'incitant à changer de comportement, en lui offrant différentes solutions adaptées à sa fonction. Il a souhaité éviter de prioriser les places de parc ou de les rendre payantes. Cette première approche a permis de sensibiliser l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs à la problématique existante du manque de places de parc, ainsi qu'aux exigences légales liées au report modal, auxquelles le site de Domdidier doit se conformer.

L'évolution de la situation sera régulièrement analysée et l'offre de prestations ajustées en conséquence, notamment en augmentant le nombre de véhicules de service en fonction du taux de réservations et d'utilisation. Si le plan de mobilité incitatif actuel ne permet pas d'atteindre les objectifs et résultats souhaités par la direction, de nouvelles mesures plus contraignantes devront être mises en place.