



PLAN DE MOBILITÉ



ALDI SUISSE, Centre de distribution de Domdidier

Plan de mobilité

Auteur : Frédéric Gendre, Projets21

Table des matières

1. Contexte	3
2. Méthodologie et périmètre	3
3. Situation initiale	6
3.1. Situation géographique	6
3.2. Connectivité du site.....	7
3.3. Parkings et infrastructures 2-roues.....	10
3.4. Domicile des collaborateurs.trices.....	12
3.5. Répartition modale	14
3.6. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire	14
3.7. Autres éléments tirés du sondage	16
4. Potentiels d'amélioration	19
4.1. Scénario 1 : mobilité douce	19
4.2. Scénario 2 : transports publics.....	20
4.3. Scénario 3 : covoitage	22
5. Plan d'action - Sélection de mesures.....	23
5.1. Mesures structurelles, électrification des véhicules.....	23
5.2. Mesures de communication, d'organisation et de promotion.....	24
5.3. Collaborations externes.....	24
5.4. Mise à l'étude de mesures d'incitation/d'accompagnement	25
6. Conclusion.....	26



1. Contexte

Le Centre de distribution d'ALDI SUISSE est l'un des trois de l'entreprise en Suisse et distribue les magasins de l'enseigne en Suisse occidentale. Sur son site à l'adresse **route de l'Industrie 93, 1564 Domdidier**, au cœur de la zone industrielle du village, sur la commune de **Belmont-Broye**, le Centre employait au mois d'avril 2024 un total de 173 employés.es (124 EPT) répartis entre la logistique (138 personnes pour 93 EPT) et l'administration (35 personnes pour 31 EPT).

Comme le stipule l'art. 49 § 1, 3 et 4 de la nouvelle 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 et périmètre

Le projet a été mené de manière collaborative entre Projets21 et ALDI SUISSE, représenté par Mme Sophie Galliath-Melzer, Director Warehouse Operations et David Mouty, Manager Warehouse Operations.

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

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

- Les données transmises par l'entreprise (nbre de collaborateurs.trices, nbre de places de parc, etc.) ;
- Une vision locale ;
- Un **sondage** proposé aux employés.es entre le 10 mai et le 13 juin 2024. Celui-ci a obtenu 150 réponses, soit un taux de réponse de 87%. Ce très bon taux de réponse peut être considéré comme parfaitement représentatif.

Cette partie diagnostic s'est concentrée sur la **mobilité pendulaire** des employés.es du Centre de distribution. La mobilité professionnelle est le métier du Centre de distribution et est en ce sens maîtrisée. Cette dernière est prise en compte dans les mesures proposées dans le plan d'action.



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

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

- Lors du sondage mobilité ;
- De ce sondage, nous avons tiré un rapport individuel qui a été remis à chaque participant.e qui le souhaitait (voir image ci-après) ;
- Nous avons conduit pour le personnel plusieurs séances d'information et de présentation de la situation initiale ;
- Un groupe d'une dizaine de volontaires a pu prendre part à deux ateliers participatifs d'émergence des mesures sur la base du rapport initial et des potentiels mis en lumière.



Rapport de mobilité individuel

ID

xxx

xyz.wwwwww@zzzmail.com

Route de la Mobilité 12, 17XX Yyyyyy FR

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

Données de distance

La distance entre votre domicile et votre lieu de travail est de **14,6 Km**

La distance moyenne suisse entre son domicile et son lieu de travail : 13,7 km (source OFS)

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

Le nombre de km que vous faites chaque année entre votre domicile et votre lieu de travail (déplacements pendulaires, votre nombre de trajets par semaine x 44 x la distance domicile-travail) **6 431 km**

Données de temps

Le temps que vous mettez pour vous rendre au travail (votre réponse) : **12** minutes

Le temps moyen en Suisse pour se rendre au travail : 29,6 minutes (source OFS)

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

Vélo	Voiture	Transports publics
0:43:02 h	0:12:18 h	1:09:05 (à pied : 26m - Nombre de transport : 29m)

Bilan CO2

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

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

Vos moyens de transport :

	%	g/km	km/an	kgCO2/an
Mobilité douce	10	0	643	0
Vélo électrique	10	1	643	1
Train	10	1	643	1
Bus	0	37	0	0
Moto	0	142	0	0
Voiture perso	70	254	4501	1143
	100	178	6431	1145

Le bilan CO2 de votre mobilité pendulaire :

Votre facteur d'émission **178** g de CO2/km

Le bilan CO2 de votre mobilité pendulaire **1145** Kg CO2 / an
(votre nombre de km annuels x votre facteur d'émission)

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

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

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

Le bilan CO2 complet moyen d'une personne vivant en Suisse : 11,6 tonnes de CO2.

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

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



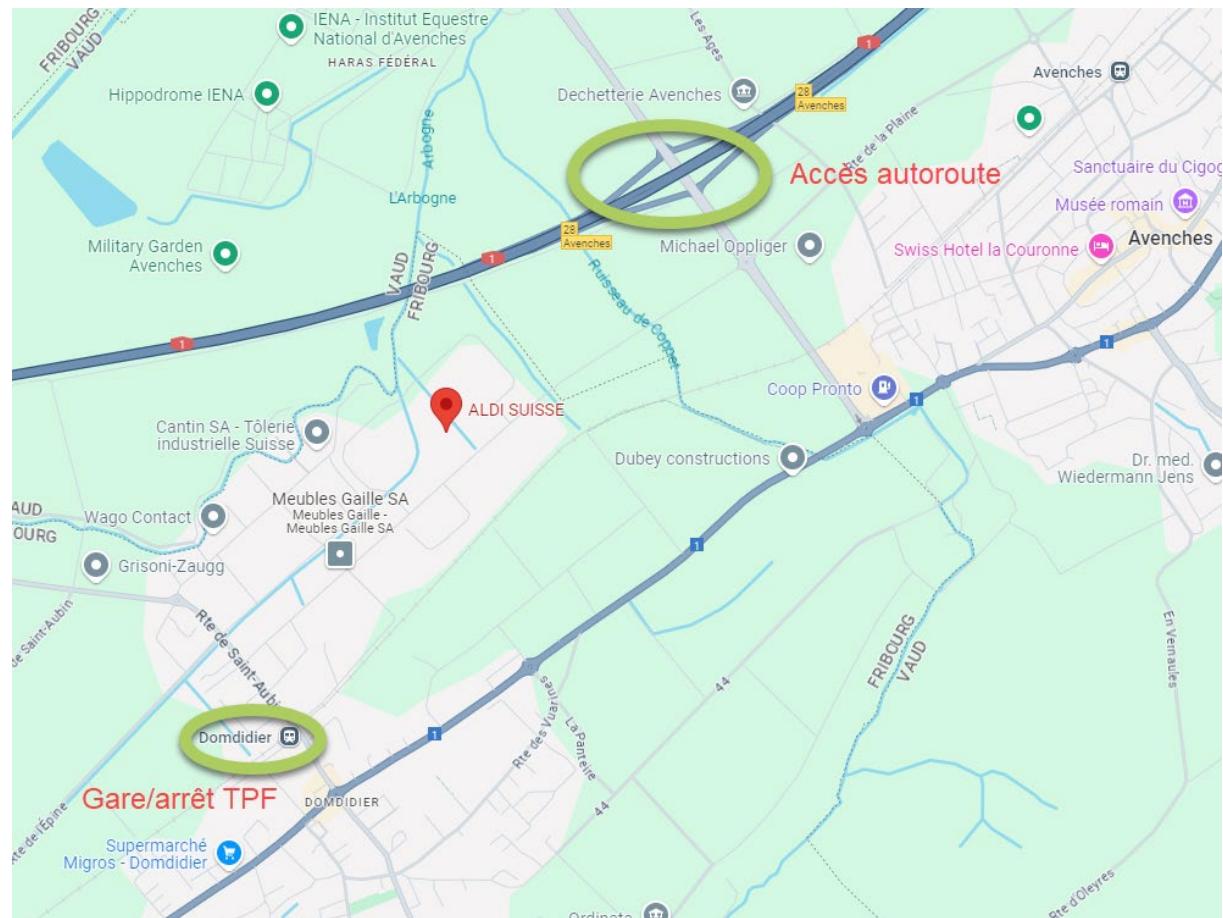
Un exemple de rapport individuel. ©Projets21

3. Situation initiale

3.1. Situation géographique

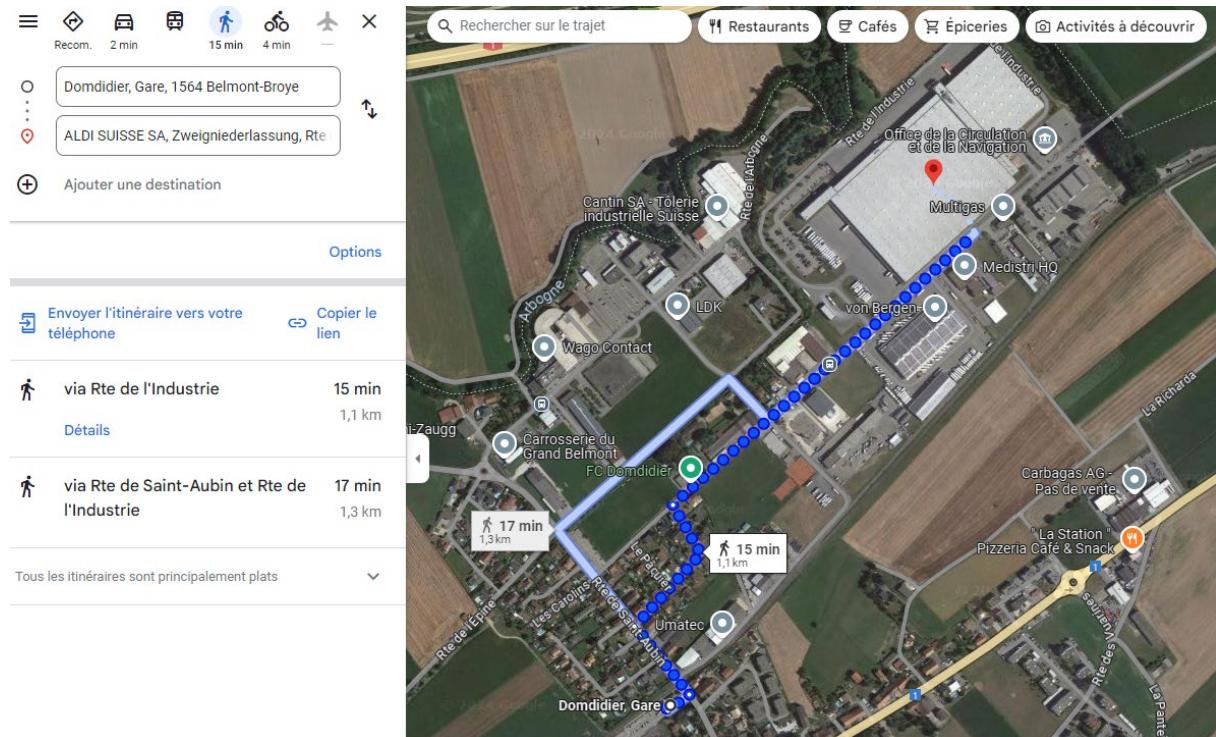
Le Centre de distribution d'ALDI SUISSE se situe dans la zone industrielle de Domdidier, à l'extérieur du village, sur le territoire de la commune de Belmont-Broye. En bordure d'Avenches, le site est à distance proche des villes d'Estavayer, Payerne et Morat, et à un peu moins de 20 km de Fribourg par la route.

Dans la zone industrielle, le site a pour voisines plusieurs entreprises importantes telles que Wago Contact, Von Bergen, Cantin SA ou encore Medistri.



Source www.google.com/maps

Le site est situé à 15 minutes à pied ou 4 minutes à vélo de la gare de Domdidier.



Source www.google.com/maps

3.2. Connectivité du site

Voiture :

Le site étant un centre de distribution, il est en toute logique extrêmement bien connecté au réseau routier. L'accès à l'autoroute se fait très rapidement à travers la sortie N° 28 Avenches sur l'A1. La route cantonale reliant Morat, Payerne, Moudon et jusqu'à Lausanne traverse le village de Domdidier. Les axes de circulation et l'accès à l'autoroute sont fluides en tout temps ou presque. L'accessibilité en voiture individuelle peut être considérée comme excellente.

Transports publics :

La gare de Domdidier est desservie par la ligne de bus TPF 544 Fribourg – Avenches – Domdidier – Gletterens, avec des cadences à l'heure aux heures de pointe, et permet de rejoindre Fribourg en 40 minutes. La desserte sera sensiblement améliorée avec le nouvel horaire 2025 et proposera des cadences au minimum à l'heure en semaine aux heures de pointe.



544 Fribourg - Avenches - Domdidier - Gletterens

→ Gletterens, lac

Lu-Ve

tpf

Arrêts Haltestellen	54401	54405	54403	54407	54411	54409	54413	54415	54417
	Ⓐ	Ⓐ	Ⓒ	Ⓐ	Ⓐ	Ⓒ	Ⓐ	Ⓐ	
Fribourg/Freiburg, gare routière	05:47	06:42	06:37	06:52	07:39	07:37	07:52	08:37	09:37
Fribourg, Gambach	05:48	06:43	06:38	06:53	07:40	07:38	07:53	08:38	09:38
Fribourg, Vuille	05:49	06:44	06:39	06:55	07:42	07:39	07:55	08:39	09:39
Givisiez, Mont Carmel	05:51	06:46	06:41	06:57	07:44	07:41	07:57	08:41	09:41
Givisiez, Escale	05:53	06:48	06:43	06:59	07:46	07:43	07:59	08:43	09:43
Givisiez, gare	05:56		06:46	07:01		07:46	08:01	08:46	09:46
Givisiez, rte Stephan	05:57	06:50	06:47	07:02	07:48	07:47	08:02	08:47	09:47
Givisiez, rte du Bleuet	05:58	06:51	06:48	07:03	07:49	07:48	08:03	08:48	09:48
Belfaux, Arsenal	06:01	06:54	06:51	07:08	07:54	07:51	08:08	08:51	09:51
Belfaux, Château-du-Bois	06:02	06:55	06:52	07:09	07:55	07:52	08:09	08:52	09:52
Grolley, Rosière	06:03	06:56	06:53	07:10	07:56	07:53	08:10	08:53	09:53
Belfaux, Cutterwil	06:04	06:57	06:54	07:11	07:57	07:54	08:11	08:54	09:54
Misery, village	06:07	07:00	06:57	07:14	08:00	07:57	08:14	08:57	09:57
Courtion, école									
Cormérod, Paccoty									
Cormérod, village									
Cormérod, Partiers									
Cournillens, Es Mottes									
Courtion, bif.	06:09	07:02	06:59	07:16	08:02	07:59	08:16	08:59	09:59
Courtion, Oleyres bif.	06:10	07:03	07:00	07:17	08:03	08:00	08:17	09:00	10:00
Courtion, Moulin-Neuf	06:10	07:03	07:00	07:17	08:03	08:00	08:17	09:00	10:00
Donatyre, village	06:13	07:06	07:03	07:20	08:06	08:03	08:20	09:03	10:03
Avenches, Faubourg	06:16	07:09	07:06	07:23	08:09	08:06	08:23	09:06	10:06
Avenches, gare	06:20		07:10	07:27		08:10	08:27	09:10	10:10
Avenches, Le Paon	06:24	07:11	07:14	07:31	08:11	08:14	08:31	09:14	10:14
Domdidier, CO	06:28		07:18	07:35		08:18	08:35	09:18	10:18
Domdidier, gare	06:30	07:15	07:20	07:37	08:15	08:20	08:37	09:20	10:20
St-Aubin FR, bif.	06:36	07:21	07:26	07:43	08:21	08:26	08:43	09:26	10:26



544 Fribourg - Avenches - Domdidier - Gletterens

→ Fribourg/Freiburg, gare routière

tpf

Arrêts Haltestellen	54456	54458	54460	54462	54464	54466
	Ⓐ				Ⓑ	
Gletterens, lac		18:14	19:14	20:14	21:14	
Gletterens, village						
Gletterens, village	17:48	18:18	19:18	20:18	21:18	
Gletterens, Fin de Gros Bois	17:50	18:20	19:20	20:20	21:20	
Portalban, Dessus	17:52	18:22	19:22	20:22	21:22	
Portalban, village	17:53	18:23	19:23	20:23	21:23	
Portalban, école						
Delley, école	17:55	18:25	19:25	20:25	21:25	
Delley, En Roche	17:56	18:26	19:26	20:26	21:26	
St-Aubin FR, Le-Haut	17:59	18:29	19:29	20:29	21:29	
St-Aubin FR, église	18:00	18:30	19:30	20:30	21:30	
St-Aubin FR, bif.	18:01	18:31	19:31	20:31	21:31	
Domdidier, gare	18:07	18:37	19:37	20:37	21:37	01:02
Domdidier, CO						

Horaires 2025 ligne 544 TPF. La dernière course au départ de Domdidier part à 21h37. Source [www\(tpf.ch](http://www(tpf.ch)



L'horaire 2025 des TPF proposera aussi une nouvelle ligne 557 qui desservira la zone industrielle depuis la gare (nouvel arrêt Domdidier, route de l'Industrie, à proximité directe de l'entreprise), une dizaine de fois par jour mais uniquement en semaine.



557 Domdidier - Russy - Léchelles (- Chandon)



→ Domdidier, CO

Arrêts Haltestellen	55701	55705	55703	55703	55707	55709	55711	55713	55715
	Ⓐ	10	10	20	10	Ⓐ	Ⓐ	Ⓐ	10

Chandon, village		07:28							
Léchelles, village	06:17	07:30	07:31	07:31	07:33	08:17	11:21		13:18
Léchelles, gare	06:18		07:32	07:32		08:18	11:22		
Russy, village	06:22		07:36	07:36		08:22	11:26		
Dompierre FR, école	06:25		07:39	07:39	07:45	08:25	11:29		13:30
Domdidier, gare	06:29		07:43	07:43		08:29	11:33	11:51	
Domdidier, l'Arbogne	06:32		07:46	07:46		08:32	11:36	11:54	
Domdidier, rte de l'Industrie	06:33		07:47	07:47		08:33	11:37	11:55	
Domdidier, CO	06:36		07:50	07:50	07:50	08:36	11:40	11:58	13:35

Arrêts Haltestellen	55717	55719	55719	55721	55723	55725	55725	55727	55729
	10	10	20	Ⓐ	10	10	20	Ⓐ	Ⓐ

Chandon, village	13:18				16:50				
Léchelles, village	13:20	13:21	13:21	15:52	16:52	16:53	16:53	17:53	18:53
Léchelles, gare		13:22	13:22	15:53		16:54	16:54	17:54	18:54
Russy, village		13:26	13:26	15:57		16:58	16:58	17:58	18:58
Dompierre FR, école		13:29	13:29	16:00		17:01	17:01	18:01	19:01
Domdidier, gare		13:33	13:33	16:04		17:05	17:05	18:05	19:05
Domdidier, l'Arbogne		13:36	13:36	16:07		17:08	17:08	18:08	19:08
Domdidier, rte de l'Industrie		13:37	13:37	16:08		17:09	17:09	18:09	19:09
Domdidier, CO		13:40	13:40	16:11		17:12	17:12	18:12	19:12

Horaires 2025 nouvelle ligne 557 TPF

La gare de Domdidier est aussi desservie par la ligne R9 du RER Vaud Lausanne – Kerzers. Celle-ci permet de relier toutes les heures, du lundi au dimanche, Avenches et Morat d'un côté, Payerne et toute la Broye jusqu'à Palézieux de l'autre. Lausanne est joignable en 1h16 en ligne directe, des changements sont nécessaires pour rejoindre par le train Estavayer, Yverdon, Fribourg ou Berne.

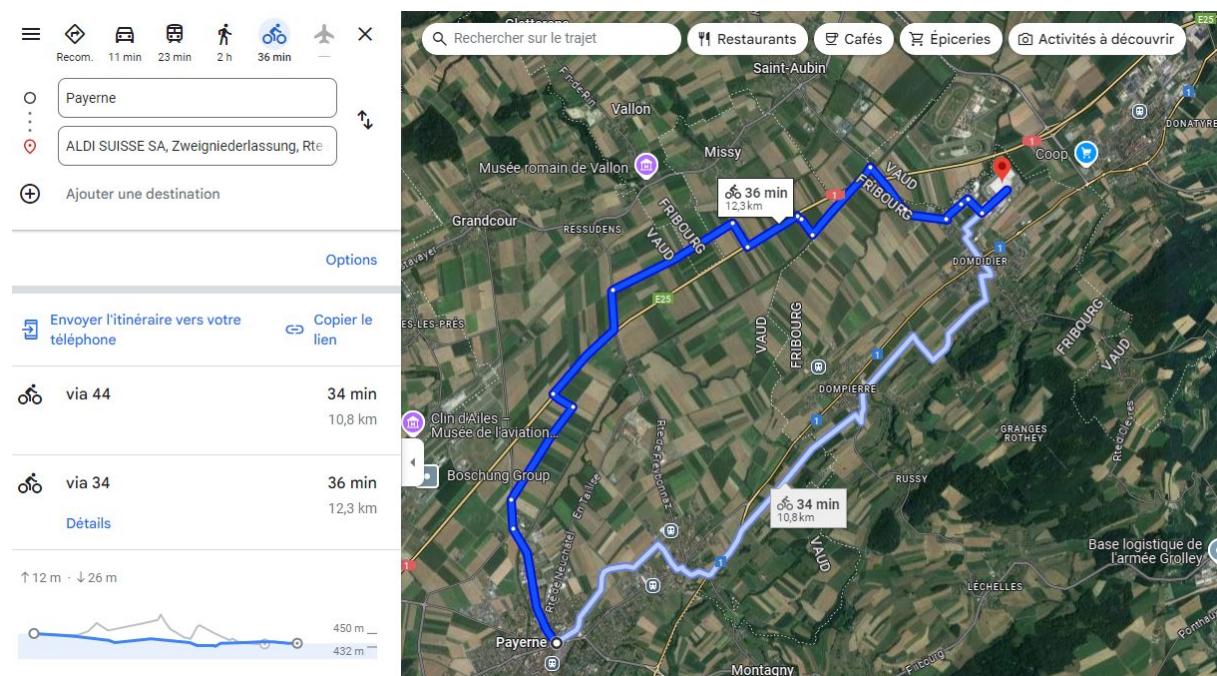
Dans l'ensemble, la desserte de la gare de Domdidier peut être considérée comme moyenne. Les connections sont bonnes mais les cadences et les temps de trajet ne sont pas faciles à coordonner avec des horaires d'exploitation parfois variables, en équipes, débutant tôt le matin ou se terminant tard le soir ou dans la nuit. Handicap supplémentaire pour le Centre de distribution, sa distance de la gare mentionnée ci-dessus (15 minutes à pied) qui péjore sensiblement la compétitivité des transports publics. La nouvelle ligne 557 permet en partie

de réduire ce temps mais n'offre pas encore une desserte suffisante pour combler complètement ce handicap.

A noter encore : ALDI SUISSE offre l'abonnement CFF demi-tarif à ses apprentis.

Mobilité douce :

La mobilité douce est permise dans la région par l'existence de nombreuses routes de campagne offrant des itinéraires en dehors des axes de circulation routière principaux. Les bourgs régionaux de Morat, Avenches ou Payerne sont ainsi joignables à vélo/vélo électrique.



Source www.google.com/maps

3.3. Parkings et infrastructures 2-roues

Parking :

Le site est pourvu de 224 places de parc. Ce nombre important en regard du nombre d'employés est justifié par la fonction de centre de formation au niveau suisse qu'occupe aussi le site de Domdidier.

ALDI SUISSE met à disposition de son personnel une flotte de 6 véhicules et 3 utilitaires pour les déplacements professionnels. L'entreprise offre aussi à ses collaborateurs.trices un rabais sur le plein d'essence de leur véhicule privé et des rabais de flotte lors de l'achat de véhicules neufs.



Photo F. Gendre

Infrastructures 2-roues :

Le site dispose d'un abri à vélos couvert de 9 places, situé proche de l'entrée.

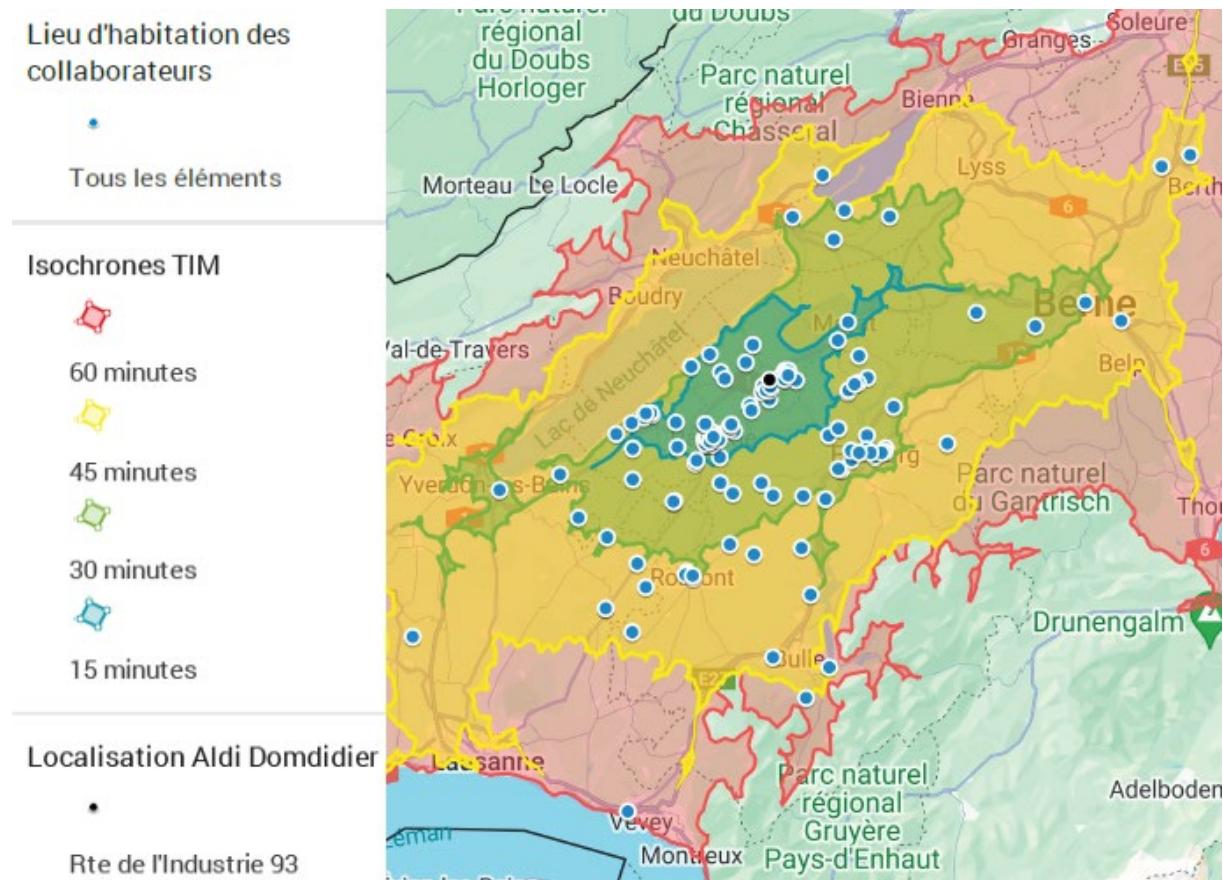


Photo F. Gendre

Les bâtiments sont abondamment pourvus de vestiaires, de casiers, de possibilités de suspendre ses habits et de se doucher.

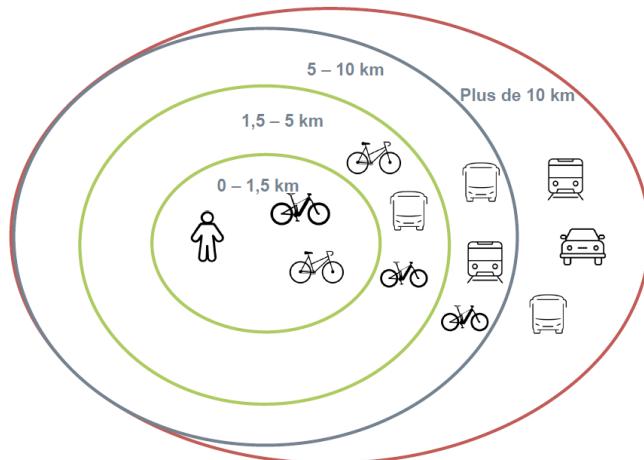
3.4. Domicile des collaborateurs.trices

Sur cette carte de répartition géographique des collaborateurs.trices, on aperçoit plusieurs grappes de personnes concentrées dans les bourgs/villes d'Avenches, de Payerne, d'Estavayer et de Fribourg. Mais l'éclatement d'un nombre important de points qui conservent pour autant un temps de trajet raisonnable en voiture individuelle témoigne de l'influence de la facilité d'accès à l'autoroute, qui permet d'accroître les distances et/ou de réduire les temps.



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>*

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



Distances	Mode de déplacement idéal	Nbre personnes / %
0 – 1,5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE	4/ 2,7%
1,5 – 5 km	Mobilité douce, à pied, à vélo, à VAE et Transports publics	19/ 12,7%
5 – 10 km	Mobilité douce, à VAE, transports publics	13/ 8,6%
Plus de 10 km	Transports publics, véhicule individuel	114/ 76%

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

On peut le constater dans cette répartition, plus de trois quarts des répondants.es au sondage habitent à plus de 10 km de leur lieu de travail. Un handicap pour le changement de part modale vers la mobilité douce ou les transports publics quand on sait que ceux-ci sont en moyenne moins concurrentiels en fonction de l'augmentation de la distance.

Les employés.es parcourent en moyenne 21 km pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail et mettent 23,7 minutes pour parcourir ce trajet : une distance sensiblement supérieure pour un temps de trajet plus court en comparaison à la moyenne suisse de 13,7 km et 29,6 minutes en 2022 ([Relevé structurel - Pendularité - OFS](#)).

Entreprise	Distance moyenne km	Distance médiane km	Temps de trajet moyen
ALDI	21,06 km	15,5 km	23,7 minutes

Distance médiane: il y a autant de personnes qui parcourent moins de 15,5 km pour se rendre au travail que de personnes qui parcourent plus de 15,5 km.

3.5. Répartition modale

Sur la base des réponses au sondage, nous pouvons définir la répartition modale de la mobilité pendulaire selon le tableau suivant (au sein de l'entreprise : nbre de réponses pour chaque moyen de transport mentionné / nbre total des réponses) :

% Utilisation modes de transport (personnes et km)

Répartition modale des pendulaires en Suisse vs. des collaborateurs.trices au sein de l'entreprise

	En Suisse*	Au sein de l'entreprise	nombre d'usager*	
mobdouce			17	
veloelectrique			5	
bus			10	
train			27	
moto			5	
voiture			135	
Total			<u>199</u>	Nombre de réponses
				150

* un collaborateur peut avoir plusieurs usages
exemple de mobilité combinée:
80% bus
20% vélo électrique

Sans surprise au vu de l'accessibilité du site, de la disponibilité des places de parc et de la distance moyenne à son lieu de travail élevée, la part modale de la voiture individuelle est nettement plus élevée dans l'entreprise en comparaison à la moyenne suisse, toujours selon le [Relevé structurel – Pendularité](#).

3.6. Bilan CO2 de la mobilité pendulaire

Toujours sur la base des réponses au sondage, nous avons pu calculer le bilan CO2 de la mobilité pendulaire du Centre de distribution de Domdidier. Pour réaliser ce bilan, nous avons relevé les éléments suivants pour chaque personne :

L'adresse **de domicile**, le **mode de déplacement**, la **fréquence** à laquelle elle vient travailler, si elle rentre à **midi** (et, si elle fait du **covoitage**, combien de fois par semaine, étant postulé qu'un trajet en covoitage équivaut à 1 demi-trajet pour le calcul du bilan CO2).

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

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

$Dist. domicile-travail * facteur émission * (nbre de jours de travail/semaine * 2 + nbre de retours à midi/semaine * 2 - Nbre de covoitages/semaine) * 44$.

Le bilan CO2 est la somme de ces bilans individuels. Le tableau suivant récapitule le résultat global de ce **bilan CO2 de la mobilité pendulaire** en le classant en fonction des modes de transport annoncés.

Rapport entreprise global

	KM /an	CO2 /an			FE émission (calculé)	nombre d'usager
mobdouce	39 238	2,9%	0	0,0%	0,000	17
veloelectrique	8 056	0,6%	8	0,0%	0,001	5
bus	40 835	3,0%	1 511	0,6%	0,037	10
train	204 800	15,0%	205	0,1%	0,001	27
moto	18 373	1,3%	2 609	1,0%	0,142	5
voiture	1 056 034	77,2%	256 841	100,4%	0,243	135
Co-voiturage		./.	5 256	2,1%		18
Total	1 367 337		255 918			

Participants au sondage	150
Emissions moyennes / collaborateur / an	1 706
KM moyens par collaborateur / an	9 116
Emissions moyenne / km	0,187
Distance moyenne / trajet	21

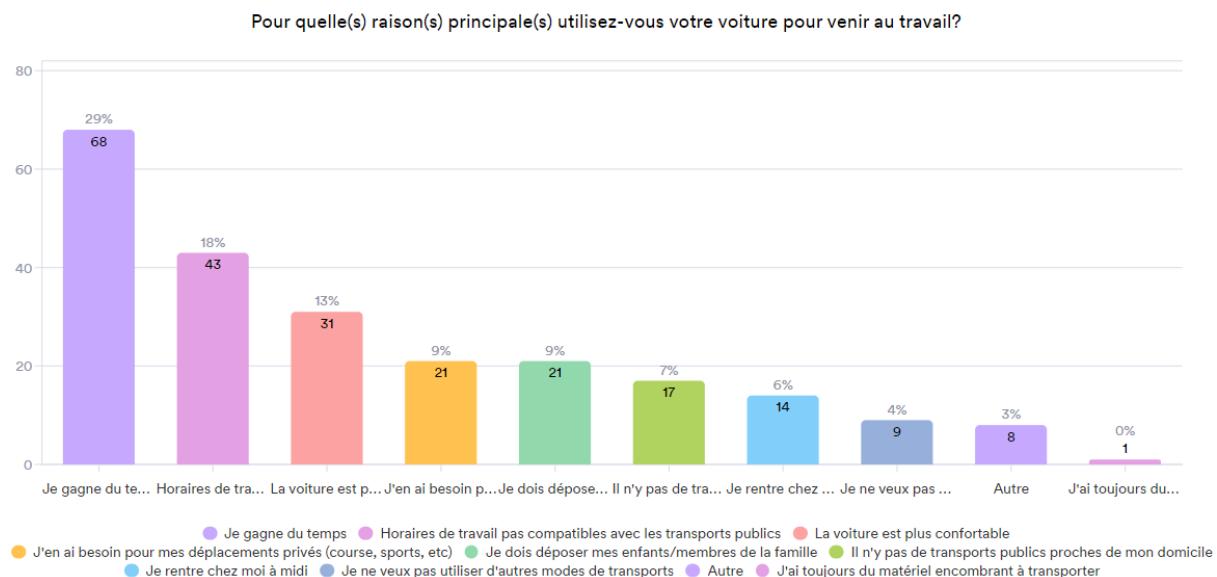
Au total, les **150** répondants au sondage parcourent chaque année **1'367'337** km et émettent l'équivalent de **255'918 kg** de CO2 pour leurs déplacements pendulaires.

A l'échelle de l'ensemble de l'entreprise (87% de taux de réponse au sondage), on peut extrapoler un bilan CO2 complet de la mobilité pendulaire de **294'159 kg de CO2**.

3.7. Autres éléments tirés du sondage

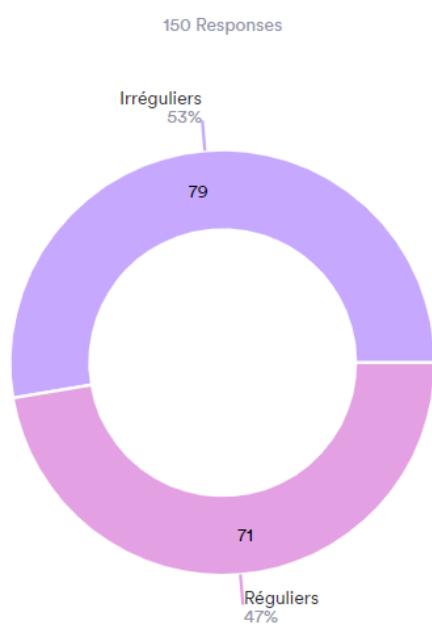
Quelques autres éléments intéressants sont à retirer des réponses que nous avons obtenues au sondage.

• Utilisation de la voiture



• Horaires de travail

Quels types d'horaires de travail avez-vous?

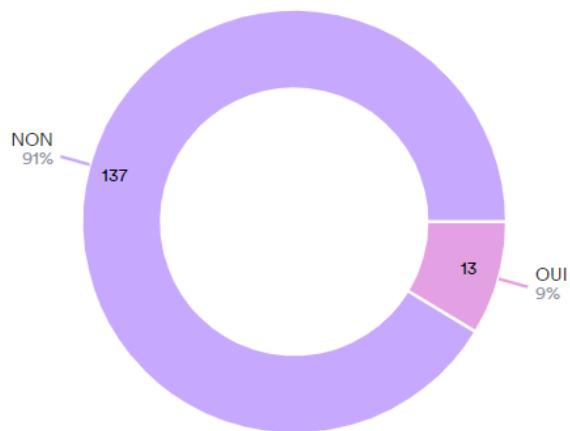


La part d'horaires irréguliers est importante. Il faut en tenir compte dans la mesure où ces horaires irréguliers sont plus difficiles à corrélérer avec des mobilités moins impactantes, et en particulier avec les transports publics.

- **Télétravail**

Faites-vous du télétravail ?

150 Responses

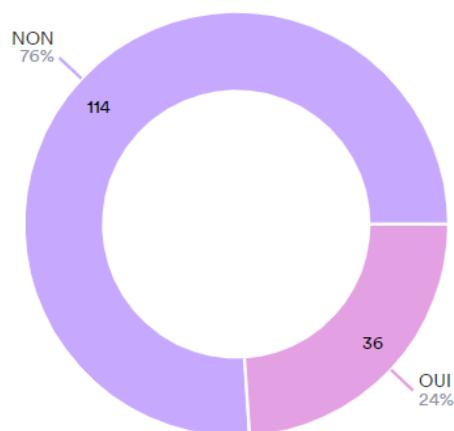


Pour les personnes pour qui il est praticable (personnel administratif), le télétravail est possible jusqu'à 1 jour par semaine pour un emploi à 100%.

- **Repas de midi**

Rentrez-vous parfois à la maison à midi ?

150 Responses



Un quart du personnel rentre parfois à la maison à midi pour prendre son repas. Le site est équipé de cafétérias permettant de manger confortablement, de cuisiner et de réchauffer des plats, par contre il n'est pas possible de manger un repas chaud dans le périmètre de la zone industrielle.

- **Covoiturage**

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

128 Responses- 22 Empty

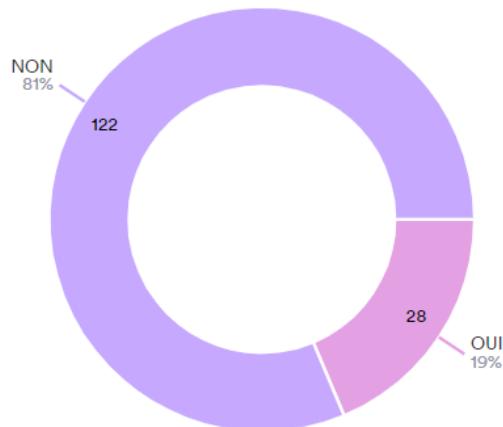


Le covoiturage est une pratique existante parmi le personnel du Centre de distribution. Les horaires d'équipes, souvent difficiles à corrélérer avec les transports publics, peuvent parfois se prêter plus favorablement au covoiturage.

- **Abonnements de transports publics**

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

150 Responses



Si un certain nombre de personnes disposent d'un abonnement de transports publics, il s'agit essentiellement d'abonnements CFF demi-tarif, un abonnement peu corrélé à une utilisation régulière des transports publics pour ses déplacements pendulaires.

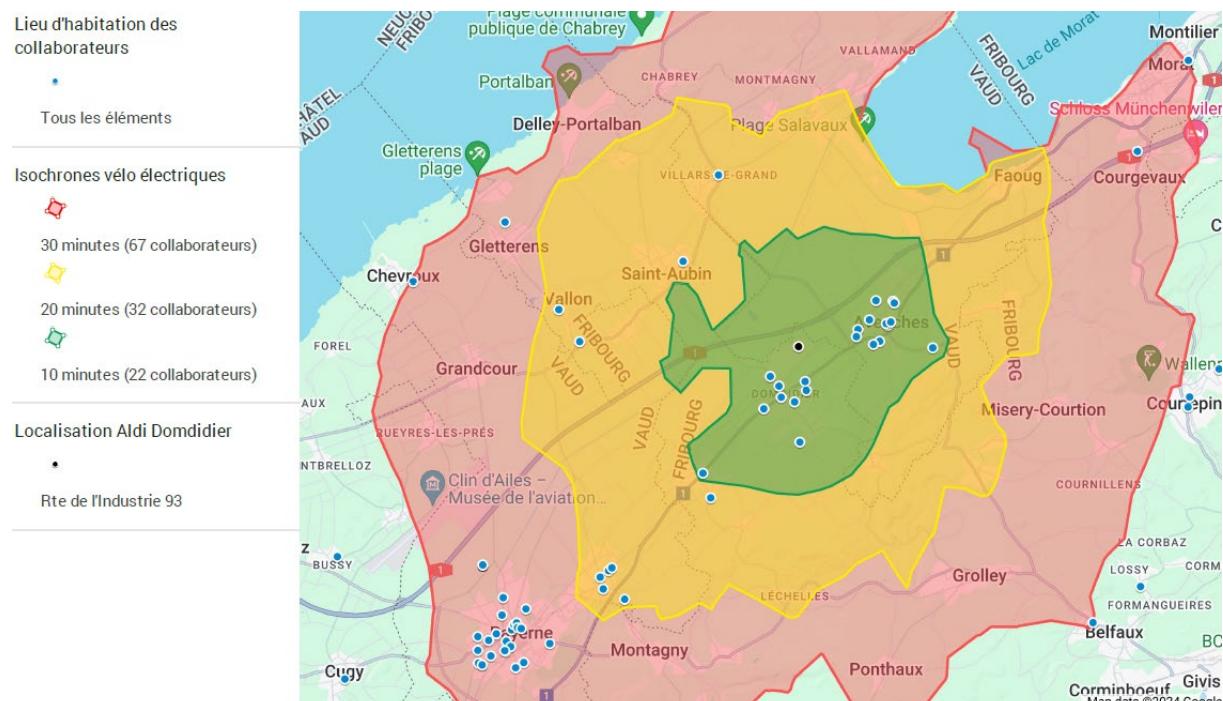
4. Potentiels d'amélioration

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

1. Quel serait l'effet si tous les gens qui habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail et se déplacent aujourd'hui en voiture décidaient de venir à vélo ?
2. Et si toutes les personnes pour qui les transports publics sont compétitifs et qui viennent aujourd'hui en voiture individuelle changeaient de mobilité ?
3. Et si le covoiturage devenait la norme ?

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

4.1. Scénario 1 : mobilité douce



Répartition géographique des collaborateurs.trices. Chaque pastille représente le domicile d'une personne. La couleur de fond représente le temps nécessaire pour rejoindre le site avec un vélo électrique (25 km/h) : en vert clair moins de 10 min, en jaune moins de 20 min, etc. *Image tirée de : <https://www.mymaps.com>*

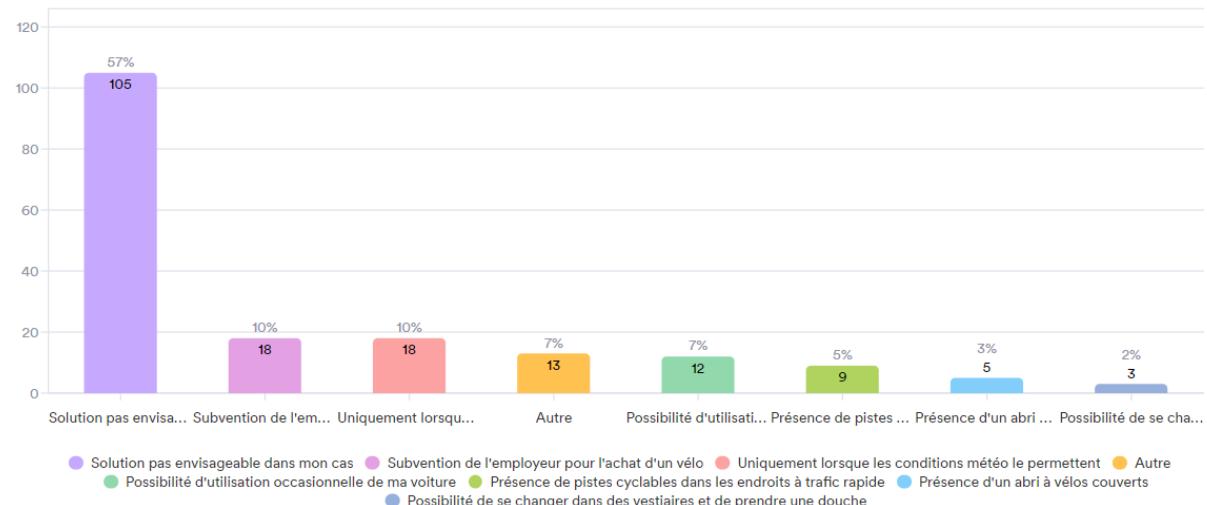
Total CO2 Voiture par an pour personnes qui se trouve à moins de 10 km (à pied) de son lieu de travail	Total CO2 Moto par an pour personnes qui se trouve à moins de 10 km (à pied) de son lieu de travail	Total Km en Voiture par an pour personnes qui se trouve à moins de 10 km (à pied) de son lieu de travail	Total Km en Moto par an pour personnes qui se trouve à moins de 10 km (à pied) de son lieu de travail	Total CO2 Voiture et Moto par an pour personnes qui se trouve à moins de 10 km (à pied) de son lieu de travail
40 849	0	177 736	0	40 849

	KgCO2/an	Km/an	FE(kgCO2/Km)	Collaborateurs
Voiture	40 849	177 736	0,230	56

56 personnes ayant répondu au sondage habitent à moins de 10 km de leur lieu de travail ET utilisent au moins partiellement leur voiture ou leur moto pour s'y rendre. Ces 56 personnes parcourent chaque année plus de 177'000 km et émettent près de 41 t de CO2.

Extrapolé à l'ensemble du personnel (87% de taux de réponse au sondage), il s'agirait de **64 personnes, 205'000 km et 47 t de CO2** par an.

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



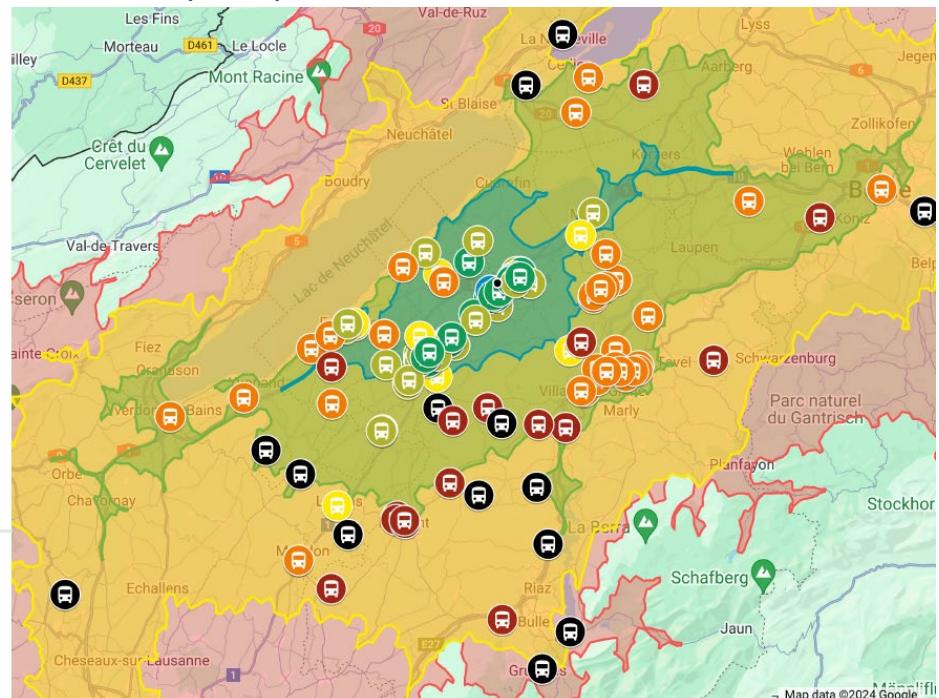
4.2. Scénario 2 : transports publics

Temps de parcours en TP pour les collaborateurs

- ⌚ 30 à 45 minutes
- ⌚ 1 à 1,5 heures
- ⌚ 15 à 30 minutes
- ⌚ plus de 2 heures
- ⌚ 1,5 à 2 heures
- ⌚ 45 à 60 minutes
- ⌚ 0 à 15 minutes

Isochrones TIM

- ⌚ 60 minutes
- ⌚ 45 minutes



Comparaison TP-TIM. Chaque pastille représente le domicile d'une personne et sa couleur indique le temps de déplacement en transports publics. La couleur de fond représente le temps nécessaire pour rejoindre le site avec un moyen de transport individuel (voiture/moto): en vert foncé moins de 15 min, en vert clair moins de 30 min, etc. *Image tirée de : <https://www.mymaps.com>*

Total CO2 Voiture par an pour personnes qui perdent moins de 20 minute en TP	Total CO2 Moto par an pour personnes qui perdent moins de 20 minute en TP	Total Km en Voiture par an pour personnes qui perdent moins de 20 minute en TP	Total Km en Moto par an pour personnes qui perdent moins de 20 minute en TP	Total CO2 Voiture et Moto par an pour personnes qui perdent moins de 20 minute en TP
19 362	0	83 202	0	19 362

	KgCO2/an	Km/an	FE(kgCO2/Km)	Collaborateurs
Voiture	19 362	83 202	0,233	25,00

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

Au Centre de distribution de Domdidier, 25 personnes ayant répondu au sondage pour qui les transports publics sont compétitifs utilisent au moins partiellement leur véhicule individuel pour se rendre au travail.

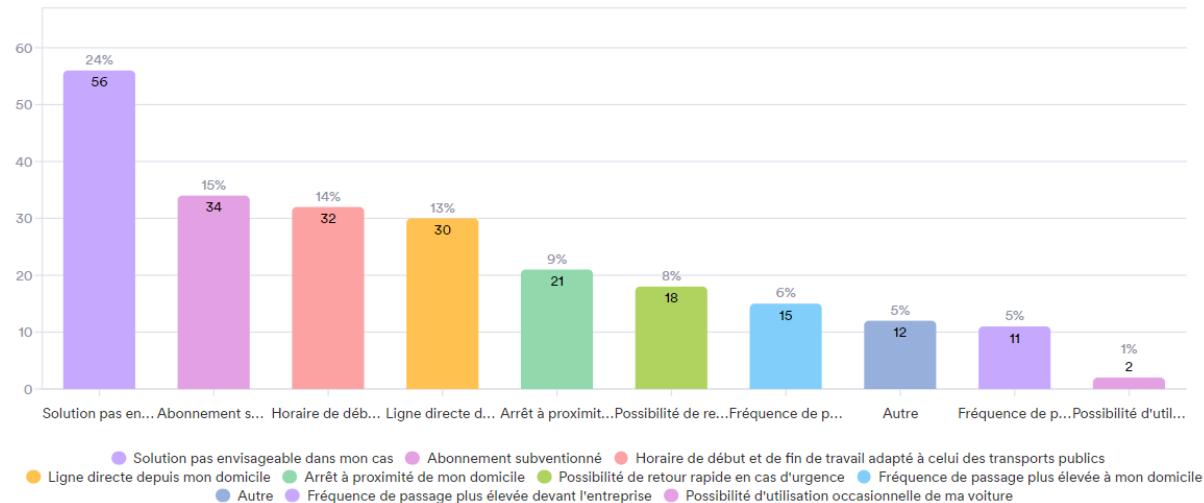
A l'échelle du site, il s'agirait de **29 personnes parcourant 96'000 km/an et émettant 22,3 tonnes de CO2**.

Nous l'avons vu, la compétitivité des transports publics est fortement impactée par la distance entre la gare et le site de l'entreprise. Si on pose comme hypothèse que le trajet de 15 minutes à pied est réduit à 5 minutes (grâce à une navette, un déplacement à vélo, etc.), la compétitivité des transports publics est sensiblement améliorée.

	KgCO2/an	Km/an	Collaborateurs	
Voiture	47 361	201 070	60,00	
Moto	344	2 428	1,00	
TOTAL	47 705	203 498	60	

Dans cette hypothèse, 60 personnes ayant répondu au sondage (69 à l'échelle de l'entreprise) parcourant plus de 200'000 km par an (234'000 km) et émettant 48 tonnes de CO2 (54,8 t) auraient des transports publics compétitifs.

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

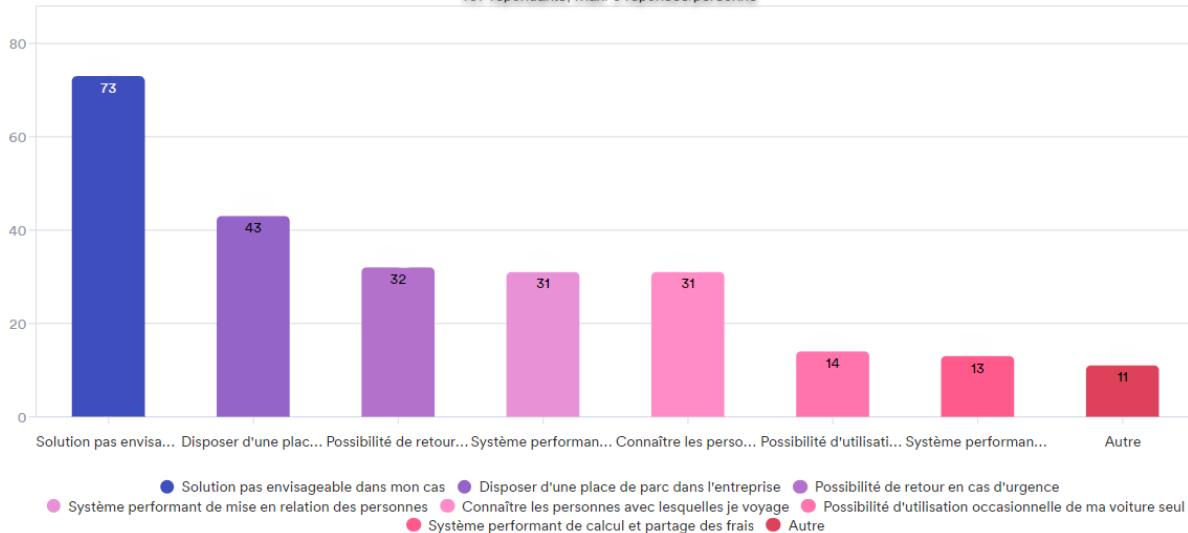


4.3. Scénario 3 : covoiturage

Si chaque voiture était occupée par deux personnes à la place d'une, 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 **125 tonnes de CO2 pour les répondants au sondage** (143,7 tonnes à l'échelle de l'entreprise, voir point 3.6 Bilan CO2 de la mobilité pendulaire).

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

167 répondants, max. 3 réponses/personne





5. Plan d'action - Sélection de mesures

Dans un cadre conditionné aujourd'hui par une accessibilité en transports publics assez moyenne, une accessibilité en voiture individuelle optimale (proximité de l'autoroute, absence de bouchons, places de parc en suffisance) et de nombreux horaires de travail en équipes et/ou fractionnés, il est difficile d'envisager à court terme un report modal important.

ALDI décide donc de miser en priorité sur des mesures encourageant l'électrification des véhicules, pour sa propre flotte ainsi que la flotte des partenaires externes mais aussi à l'intention de son personnel. Des mesures de communication et d'organisation seront aussi mises en place et une collaboration sera recherchée avec tous les acteurs de la zone afin de trouver des solutions communes aux faiblesses en termes d'accessibilité. Enfin dans le cadre du présent plan de mobilité, l'entreprise mettra à l'étude diverses mesures d'encouragement aux mobilités alternatives afin de sélectionner les plus impactantes et de permettre leur mise en œuvre.

Les mesures proposées dans le plan d'action ci-dessous seront en tous les cas explorées par Aldi. Leur mise en œuvre sera décidée après consultation des acteurs concernés en fonction de leur faisabilité, de leur intérêt pour les parties impliquées et de leur rapport coûts/bénéfices.

5.1. Mesures structurelles, électrification des véhicules

Installation photovoltaïque sur le toit (2025/2026) : Pour permettre l'électrification de sa flotte de véhicules ainsi que celle des entreprises partenaires et encourager celle des véhicules de son personnel, l'entreprise met en service une nouvelle installation solaire photovoltaïque sur le toit de ses bâtiments et crée ainsi les conditions techniques préalable nécessaires au projet.

Installation de bornes de recharge électriques pour la flotte de véhicules internes (2025) : ALDI installe une première série de 10 bornes de recharge électrique destinées prioritairement aux véhicules de sa flotte professionnelle. L'entreprise vise toutefois de créer les conditions techniques nécessaires pour une extension de ce nombre en cas de nécessité et selon les évolutions technologiques.

Remplacement progressif de la flotte de véhicules internes par des véhicules électriques : Au fur et à mesure du remplacement des véhicules de sa flotte, ALDI étudie les options de passage à l'électrique pour ces remplacements et les priorise si ceux-ci sont concurrentiels en termes d'utilisation et de coûts.

Mise à disposition des bornes de recharge électrique pour les employés.es (2025/2026) : En fonction des possibilités et du développement du nombre de bornes de recharge, ALDI met celles qui sont disponibles à disposition de ses employés.es pour la recharge de leurs véhicules privés et encourage ainsi l'électrification pour leurs déplacements pendulaires en voiture individuelle.

Implantation de camions électriques : ALDI implante sur son site 4 camions électriques en 2025 et renforce les discussions avec les partenaires externes pour encourager le passage à l'électricité ou l'usage de carburants à moindre émissions.



Mise à l'étude de l'implantation de bornes de recharge électrique pour les camions : L'entreprise met à l'étude la possibilité d'implanter sur son site des bornes de recharge électrique pour les camions. Celles-ci permettraient d'augmenter et de faciliter l'électrification du parc camions.

5.2. Mesures de communication, d'organisation et de promotion

Nomination d'un.e responsable mobilité : 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. Cette personne sera en charge du suivi des mesures du présent plan de mobilité et de l'animation des mesures de communication/événementielles à mettre en place.

Mise en place de supports d'information : L'entreprise collectera toutes les informations pertinentes à son accessibilité en mobilité douce et en transports publics (itinéraires, horaires, correspondances, coûts, etc.) et les mettra à disposition de ses collaborateurs et collaboratrices afin qu'ils.elles aient tous les éléments de comparaison en main.

Onboarding : La thématique de la mobilité pendulaire sera intégrée au processus d'onboarding. Les diverses possibilités de rejoindre le site seront mises en lumière et les éventuelles futures mesures d'encouragement aux mobilités alternatives à la voiture individuelle seront expliquées.

Apprentis : ALDI SUISSE offre l'abonnement demi-tarif des CFF à tous ses apprentis

5.3. Collaborations externes

Plusieurs des problématiques de mobilité auxquelles l'entreprise est confrontée sont propres à l'entier de la zone industrielle et touchent donc pareillement les entreprises voisines. La réponse à ces problématiques est par ailleurs souvent en mains externes (collectivités, entreprises de transports publics, ...). Pour faire poids et trouver des solutions applicables à l'ensemble de la zone industrielle, ALDI contacte les acteurs de la zone pour aborder ensemble ces thématiques.

Contacts avec la commune en vue d'une meilleure desserte de la zone industrielle par les transports publics (nouvel arrêt TPF Route de l'Industrie) : Comme démontré plus haut, la compétitivité des transports publics est négativement impactée par la distance entre la gare de Domdidier (arrêts de bus et de train) et la zone industrielle. Les acteurs de la zone étudient la possibilité de mieux la desservir à travers la connexion au nouvel arrêt de bus avec des horaires compatibles à ceux des entreprises.

Réflexions quant aux possibilités de la mise à disposition de vélos en libre-service à l'échelle de la zone industrielle : La distance et le temps d'accès depuis la zone industrielle jusqu'à la gare peut aussi être réduite par un trajet à vélo/vélo électrique (2 à 3 minutes au lieu de 12 à 15). Les acteurs de la zone étudient la possibilité de mettre de manière commune des



vélos en libre-service à disposition de leurs collaborateurs.trices et les infrastructures nécessaires pour l'exploitation de ce système (p. ex. vélostation à la gare).

Etude de l'infrastructure nécessaire pour une meilleure accessibilité de la zone par des moyens de mobilité douce : L'accessibilité jusqu'à et à travers la zone à pied ou à vélo pourrait être améliorée. Les parties impliquées réfléchissent aux possibilités concernant la création de pistes cyclables, de passages piétons, d'éclairage public, d'accès facile et sécurisé en toute saison, etc.

5.4. Mise à l'étude de mesures d'incitation/d'accompagnement

Dans le cadre du présent Plan de mobilité, ALDI réfléchit à la meilleure implémentation des mesures de mobilité usuelles permettant d'encourager le transfert de la part modale des déplacements pendulaires de la voiture individuelle vers des formes de mobilité moins impactantes.

Covoitage : L'entreprise réfléchit à la mise en place d'une plate-forme de covoitage et/ou à d'autres supports de communication ou événementiels pour encourager sa pratique.

Subventionnement des abonnements de transports publics : ALDI met à l'étude le subventionnement des abonnements de transports publics par exemple à travers le Job-Abo et le Flexi-Abo de [Frimobil](#).

Subventions/actions vélo/vélo électrique : Les possibilités de promotion du vélo/vélo électrique sont étudiées, en particulier à travers les mesures potentielles suivantes : subvention à l'achat d'un vélo/vélo électrique ou au matériel lié au vélo (équipements, casques, etc.), possiblement à travers du matériel proposé par la chaîne elle-même, participation à des actions de type [Bike to work](#), animations d'événements sur site, partenariats avec des réparateurs, etc.

Flotte de vélos électriques ALDI : L'entreprise étudie l'opportunité de se doter de sa propre flotte de vélos électriques à mettre à disposition de ses collaborateurs.trices, pour leurs déplacements professionnels ou pendulaires.

Besoins de places de parc pour les vélos : Les places d'accueil couvertes pour les vélos sont pour l'heure peu sollicitées, mais si la part modale du vélo augmente elles seront rapidement débordées. Aldi monitore ces besoins et adapte ses infrastructures en cas de nécessité.

Adaptation des horaires de travail : ALDI étudie les possibilités d'adapter ses horaires de travail existants pour mieux les faire correspondre aux horaires des transports publics et permettre leur utilisation.

Mise en place d'une solution de retour en cas d'urgence : ALDI réfléchit à la mise en place d'une solution de retour en cas d'urgence pour les employés.es qui se rendent au travail sans utiliser leur voiture individuelle.

6. Conclusion

Intervenir sur la mobilité du Centre de distribution d'ALDI SUISSE à Domdidier est un défi complexe. L'endroit a été choisi entre autres pour son excellente connexion aux transports routiers, un fait qui rejaillit sur la mobilité de l'ensemble de son personnel. Comme nous avons pu le voir, l'accessibilité en transports publics et leur compétitivité ne sont pas en mesure à cette heure de concurrencer celle de la voiture individuelle. Un état de fait renforcé par l'exploitation du Centre de distribution avec beaucoup d'horaires variables, en équipes, se terminant parfois la nuit, et des métiers physiques.

Comme toutes les entreprises, ALDI SUISSE doit aussi se soucier de son attractivité en tant qu'employeur. N'étant pas implantée au cœur d'une agglomération qui lui offrirait un bassin de recrutement, l'entreprise doit aller chercher son personnel parfois de plus en plus loin, une situation qui ne favorise pas les mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Les deux premiers buts d'un plan de mobilité sont de garantir l'accessibilité des sites et de diminuer l'impact climatique des transports. L'accessibilité du site de Domdidier n'étant pas menacée et au vu des éléments cités ci-dessus, le Centre de distribution d'ALDI SUISSE a donc fait le choix de privilégier le second objectif et de promouvoir l'électrification des véhicules de sa flotte et, à terme, de celle de ses collaborateurs.trices.

Ceci sans pour autant négliger de réfléchir à son accessibilité et aux options alternatives telles que la mobilité douce, les transports publics et le covoiturage. Un certain nombre de ces enjeux étant liés à l'ensemble de la zone industrielle, une coordination entre tous les acteurs de cette zone devra permettre d'améliorer les conditions-cadres de ces mobilités alternatives.

Dès le début de ce projet, l'ensemble du personnel du Centre de distribution a montré son engagement à se pencher sur les thématiques de mobilité, de la direction aux collaborateurs.trices participant aux ateliers. Nous formons le vœu que cette thématique reste vivante dans l'entreprise et favorise le changement profond sur le long terme, et que le présent plan de mobilité serve de socle à ce changement.