



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Direction de l'aménagement, de l'environnement et
des constructions DAEC
Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion RUBD

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 36 04, F +41 26 305 36 09
www.fr.ch/daec

Réf: OK/MD

Annexe 1

Fribourg, le 1er mars 2018

Annexe à la directive relative à l'élaboration et au développement de plans de mobilité pour l'Etat

Catalogue de mesures

Le catalogue contient une liste de mesures validées par le Conseil d'Etat et qui peuvent être utilisées dans les plans de mobilité. L'organisation de projet procède à un choix dans ce catalogue et retient les mesures pertinentes pour l'amélioration de la mobilité du site. L'utilisation de ces mesures dépend de la validation finale du plan de mobilité par le Conseil d'Etat. Il n'existe pas de droit au financement des mesures.

1. Désignation d'un coordinateur / d'une coordinatrice mobilité par site

<i>Stratégie</i>	Optimisation des déplacements via une gestion/communication renforcée.
<i>Principe</i>	Coordinateur / coordinatrice par site permettant de : <ul style="list-style-type: none">> gérer le plan de mobilité ;> trouver des solutions adaptées ;> communiquer et valoriser les mesures internes à l'Etat ;> conseiller les collaborateurs et entités.
<i>Efficacité</i>	Forte : garantie de la fiabilité (qualité et suivi) et de la dynamique du plan de mobilité.
<i>Avantages</i>	Centralisation et coordination des informations. Communication et conseil renforcés et mieux ciblés. Garant de l'application des décisions prises dans le plan de mobilité. Possibilité d'ajouter une nouvelle tâche à un poste existant.
<i>Inconvénients</i>	Légitimité à assurer vis-à-vis des différents services/directions du site concerné. Ajout d'une nouvelle tâche à un poste existant, car pas mise à disposition d'EPT supplémentaires.
<i>Coûts</i>	Ressources humaines, matériel, locaux (nouvelles prestations).
<i>Bases légales</i>	Oui.
<i>Exemples</i>	GE, ZIPLO Plan-les-Ouates VD, Biopôle Lausanne (300 entreprises et 8500 employé-e-s)
<i>Unités responsables</i>	Organisation de projet du plan de mobilité du site, en accord avec les chefs ou cheffes de service.

Activités Nomination, détermination du pourcentage de temps nécessaire, adaptation du cahier des charges du collaborateur ou de la collaboratrice désigné-e.

2. Attribution des places de stationnement pour voitures

Stratégie Maîtrise des déplacements en transport individuel motorisé.

Principe Attribution selon des critères clairs et transparents, avec mise à jour régulière. Prise en compte de la dépendance à la voiture.

Efficacité Forte : meilleure prise en compte des besoins par rapport à l'offre disponible.

Avantages Prise en compte des besoins des employé-e-s et de leur dépendance à la voiture. Adéquation avec la situation réelle (via une mise à jour régulière).

Inconvénients Complexité de définition précise des critères.
Ne concerne pas tous les employé-e-s de l'Etat (établissements scolaires primaire/CO gérés par les communes, HES autogérés).

Coûts -

Bases légales Arrêté (à modifier).

Exemples Centre Hospitalier Universitaire Vaudois (CHUV).
Hôpitaux Universitaires de Genève (HUG).
Novartis site de Nyon-Prangins.
Université de Lausanne (UNIL).

Unités responsables Chefs et cheffes de service du site et coordinateur / coordinatrice mobilité.

Activités Chefs et cheffes de service du site : attribution de manière subsidiaire à l'arrêté et sur la base du plan de mobilité de site ayant mis en évidence des règles détaillées d'attribution.
Coordinateur / coordinatrice mobilité : gestion de la liste des ayants droit;

3. Généralisation du fonctionnement en pool des places de stationnement pour voitures

Stratégie Optimisation de l'occupation des places de stationnement.

Principe Sur un périmètre donné, gestion d'un nombre de vignettes supérieur au nombre de places disponibles pour tenir compte des absences (temps partiels, vacances, séances externes, etc.).

Efficacité Assez forte selon le nombre de places disponibles (meilleure complémentarité des usages).

Avantages Optimisation de l'occupation des places, efficace si bien dosée.
Limitation possible des coûts de construction et d'entretien des places.

Inconvénients Pas de garantie de la disponibilité des places.
Iniquité de traitement si des places réservées sont attribuées dans le même parking.
Pas adapté aux parkings difficiles d'accès ou aux places exigües (Grenette par ex.).
Prévoir des alternatives pour les voitures surnuméraires ou admettre du stationnement hors case.

Recettes Potentiel de recettes supplémentaires pour l'Etat.

Bases légales Prévu dans l'arrêté (art.5 al. 1) : "Des places peuvent être attribuées en pool pour les bénéficiaires des critères d'attribution b, d et e."

<i>Exemples</i>	Groupe e. Ecole hôtelière Lausanne : le passage d'un fonctionnement nominatif à un fonctionnement en pool a engendré une occupation du parking de 85 % à 100 %.
<i>Unités responsables</i>	Chefs et cheffes de service du site, SBat et coordinateur / coordinatrice mobilité.
<i>Activités</i>	Chefs et cheffes de service du site : attribution de manière subsidiaire à l'arrêté ; SBat : vente des vignettes ; Coordinateur / coordinatrice mobilité : gestion de la liste des ayants droit.

4. Marquage de places réservées pour le covoiturage

<i>Stratégie</i>	Garantir une place de stationnement aux pendulaires qui s'engagent à covoiturer.
<i>Principe</i>	Place réservée aux équipes d'au moins deux collaborateurs / collaboratrices.
<i>Efficacité</i>	Forte incitation à covoiturer, surtout si les places sont rares ou très occupées (fonctionnement en pool).
<i>Avantages</i>	Favorise la réduction du trafic généré par les usagers de la voiture. Efficace pour promouvoir le covoiturage (visibilité).
<i>Inconvénients</i>	Potentiel à évaluer pour définir le nombre de places à réserver. Adaptations ultérieures éventuellement nécessaires.
<i>Coûts</i>	-
<i>Bases légales</i>	Arrêté à modifier (lier avec l'attribution préférentielle des places aux personnes faisant du covoiturage).
<i>Exemples</i>	Nestlé, site d'Orbe.
<i>Unités responsables</i>	SBat.
<i>Activités</i>	Marquage des places réservées.

5. Attribution préférentielle des places aux personnes faisant du covoiturage

<i>Stratégie</i>	Optimisation de l'occupation des places ; diminution de la demande de stationnement et du nombre de trajets pendulaires (trafic). Cette mesure touche uniquement les personnes covoiturant sur le site.
<i>Principe</i>	Attribution prioritaire si deux collaborateurs / collaboratrices au minimum, ayant droit à une place de stationnement, s'engagent à covoiturer.
<i>Efficacité</i>	Forte, surtout si la pression sur les places de parc est importante.
<i>Avantages</i>	Augmentation du taux d'occupation des voitures. Diminution du nombre de demandeurs / demandeuses de place de parc.
<i>Inconvénients</i>	Fortes contraintes organisationnelles pour les employé-e-s. Diminution potentielle de la flexibilité des employé-e-s. Difficile si le véhicule privé est utilisé pour les besoins du service.
<i>Coûts</i>	-
<i>Bases légales</i>	Arrêté (à modifier).
<i>Exemples</i>	Groupe e (avec système de mise en relation interne/externe à l'entreprise).
<i>Unités responsables</i>	Chefs et cheffes de service, SBat et coordinateur / coordinatrice mobilité.

Activités Chefs et cheffes de service du site : attribution de manière subsidiaire à l'arrêté ;
SBat : vente des vignettes ;
Coordinateur / coordinatrice mobilité : gestion de la liste des ayants droit.

6. Mise en place de l'auto-partage pour les déplacements professionnels

Stratégie Offre d'une alternative à l'utilisation du véhicule privé pour les déplacements professionnels.
Diminution des besoins en stationnement liés aux déplacements professionnels.
Optimisation des ressources.

Principe Abonnements professionnels pour la réservation de voitures en auto-partage.

Efficacité Diminution des besoins en stationnement liés aux déplacements professionnels.
Optimisation des ressources.

Avantages Permet de diminuer les besoins en stationnement liés aux déplacements professionnels.
Evite d'acquérir un véhicule de service et d'assurer son entretien.
Synergie avec les utilisations privées.
Véhicule personnel superflu.

Inconvénients Coût de réservation des véhicules (coût des heures réservées non utilisées).
Disponibilité des véhicules garantie seulement les jours/heures ouvrables.

Coûts Entre 80 cts et Fr. 1.- par km parcouru. Coûts à prévoir au budget.

Recettes Indemnités non versées aux collaborateurs / collaboratrices utilisant leur véhicule privé.
Optimisation des km parcourus.

Bases légales Oui.

Exemples SPE (2 places Mobility, 32 abonnements)
Groupe e : carte d'entreprise

Unités responsables Coordinateur / coordinatrice mobilité.

Activités Achat et gestion des abonnements.

7. Mise à disposition de voitures de service pour les déplacements professionnels

Stratégie Diminution des besoins en stationnement liés aux déplacements professionnels.
Optimisation des ressources.
Offre d'une alternative aux pendulaires en mobilité douce ou en transports publics ainsi qu'aux personnes sans voiture ou ayant un seul véhicule.

Principe Mise à disposition de véhicules de service pour les déplacements professionnels.
Gestion par site.

Efficacité Forte.

Avantages Disponibilité du véhicule 24h/24.
Véhicule personnel superflu.
Équipement adéquat (par ex. LCE : 4x4, SPC : camionnettes...).

Possibilité d'économiser des coûts selon le type de véhicule de service (diminution des frais kilométriques et optimisation des km parcourus).
Possibilité de réduire le nombre de places de parc pour collaborateurs / collaboratrices parcourant plus de 1'000 km/an pour un but professionnel.

<i>Inconvénients</i>	Coûts d'achat des véhicules de service, entretien à prévoir.
<i>Coûts</i>	Selon le type de véhicule : entre 50 cts et Fr. 1.- par km parcouru.
<i>Recettes</i>	Indemnités non versées aux collaborateurs / collaboratrices utilisant leur véhicule privé. Optimisation des km parcourus.
<i>Bases légales</i>	Oui.
<i>Exemples</i>	SPC, SeCA, SEn, SAAV, SBat.
<i>Unités responsables</i>	Chef et cheffe de service, personnel administratif dans le service.
<i>Activités</i>	Chef et cheffe de service : décision d'achat ; Personnel administratif dans le service : achat et gestion des véhicules.

8. Mise à disposition de vélos électriques pour les déplacements professionnels

<i>Stratégie</i>	Encouragement au report modal vers la mobilité douce.
<i>Principe</i>	Possibilité donnée au collaborateur / à la collaboratrice d'emprunter un vélo électrique avec casque et cadenas pour ses déplacements professionnels.
<i>Efficacité</i>	Forte (aussi en termes d'image).
<i>Avantages</i>	Pratique (porte à porte), rapide sur de courtes distances (pas de temps d'attente lié aux transports publics), écologique, bénéfique à la santé des collaborateurs et collaboratrices.
<i>Inconvénients</i>	Météo, inadapté pour des grandes distances, transport de matériel limité, sécurité routière.
<i>Coûts</i>	Achat : environ Fr. 4'000.-/vélo. Entretien environ Fr. 350.-/an/vélo, y compris remplacement batterie après 4 ans.
<i>Bases légales</i>	Oui.
<i>Exemples</i>	DIAF, DAEC, SPE, SBat. Ville de Fribourg, Ville de Bulle. Groupe e.
<i>Unités responsables</i>	Chef et cheffe de service, personnel administratif dans le service.
<i>Activités</i>	Chef et cheffe de service : décision d'achat ; Personnel administratif dans le service : achat et gestion du vélo électrique.

9. Mise à disposition d'abonnements de vélos en libre-service pour les déplacements professionnels

<i>Stratégie</i>	Encouragement aux déplacements professionnels en mobilité douce.
<i>Principe</i>	Possibilité offerte au collaborateur / à la collaboratrice d'emprunter une carte donnant accès aux vélos en libre-service pour ses déplacements professionnels, à condition qu'il y ait déjà des stations à disposition.
<i>Efficacité</i>	Favorise les déplacements en mobilité douce, plus courts et directs que les transports publics, pour les déplacements dans les agglomérations. Gain de temps pour les collaborateurs et collaboratrices. Bon marché.

<i>Avantages</i>	Grand nombre de vélos à disposition. Flexibilité (10 stations-vélos réparties dans l'agglomération de Fribourg), possibilité de déposer le vélo dans une autre station que celle de départ. Complémentarité intéressante avec les transports publics (les stations de vélos en libre-service sont localisées à proximité des gares).
<i>Inconvénients</i>	Gestion des cartes. Pas de garantie de disponibilité des vélos et/ou d'emplacements pour le trajet retour. Réseau de stations assez limité. Besoin au minimum d'une station à proximité du site. Pas de casque ou de cadenas à disposition.
<i>Coûts</i>	Cartes transmissibles (Agglomération : Fr. 55.-/an + Fr. 10.- de frais). Trajets (30 minutes gratuites, Fr. 2.- par heure supplémentaire).
<i>Bases légales</i>	Oui.
<i>Exemples</i>	SPE. Groupe e : cartes gratuites, avec casques et cadenas à disposition.
<i>Unités responsables</i>	Chef et cheffe de service, coordinateur / coordinatrice mobilité.
<i>Activités</i>	Chef et cheffe de service : achat des abonnements ; Coordinateur / coordinatrice mobilité : gestion des abonnements.

10. Mise à disposition de places de stationnement en principe couvertes, éclairées et sécurisées pour les vélos

<i>Stratégie</i>	Encouragement aux déplacements pendulaires et professionnels en mobilité douce.
<i>Principe</i>	Garantir le stationnement couvert, éclairé et sécurisé des vélos à proximité des accès des bâtiments ainsi que l'utilisation exclusive par les vélos.
<i>Efficacité</i>	Forte, surtout dans un espace privé offrant une meilleure sécurité.
<i>Avantages</i>	Favorise l'utilisation du vélo, surtout si la localisation des places, leur nombre et leur équipement (sécurité et confort) sont appropriés. Réduit le besoin en places de parc pour voitures. <i>Inconvénients</i> Plus difficile dans les anciennes constructions.
<i>Coûts</i>	Budgets de construction, de rénovation et d'entretien.
<i>Bases légales</i>	Exigence LATeC. Prévu dans les permis des nouveaux bâtiments.
<i>Exemples</i>	Groupe e, projet EVA.
<i>Unités responsables</i>	SBat, avec les unités du site concerné.
<i>Activités</i>	Intégration de cet aspect dans la construction de nouveaux bâtiments ainsi que dans la rénovation ou le réaménagement de bâtiments existants.

11. Organisation de la restauration sur le lieu de travail

<i>Stratégie</i>	Diminution du nombre de déplacements pendulaires motorisés à midi.
<i>Principes</i>	Offrir la possibilité aux collaborateurs et collaboratrices de se restaurer sur place à la pause de midi. Prévoir des locaux, mensas et/ou des cafétérias dans les budgets de construction ou de rénovation des bâtiments.
<i>Efficacité</i>	Dépend du type de cafétéria et de la gestion mise en place.

<i>Avantages</i>	Permet au collaborateur / à la collaboratrice de se restaurer à moindre coût.
<i>Inconvénients</i>	Rentabilité pas garantie pour les petites mensas. La livraison de repas chauds peut y remédier.
<i>Coûts</i>	Les coûts et la rentabilité dépendent du type de cafétéria. Les coûts d'infrastructure sont à intégrer dans les budgets de construction ou de transformation.
<i>Recettes</i>	Autofinancement pour l'entretien et l'exploitation.
<i>Bases légales</i>	Oui.
<i>Exemples</i>	Bâtiment EVA à Givisiez, Département des Finances, Collèges, HES. Groupe e (avec financement partiel des repas par l'entreprise).
<i>Unités responsables</i>	Directions des unités du site et SBat.
<i>Activités</i>	Directions : conclusion des contrats. SBat : intégration de cet aspect dans la planification et réalisation du bâtiment, mise à disposition d'un modèle de contrat de restauration collective.

12. Mise à disposition de douches et de vestiaires

<i>Stratégie</i>	Encouragement aux déplacements pendulaires en mobilité douce et diminution des déplacements motorisés à midi.
<i>Principe</i>	Garantir la possibilité de se changer, voire de se doucher après l'effort (déplacements à vélo, sport à midi).
<i>Efficacité</i>	Bonne (critère de choix pour le mode de déplacement ou l'Activités sportive). Tendance de demande à la hausse.
<i>Avantages</i>	Favorise l'utilisation du vélo. Offre la possibilité de pratiquer un sport à midi à proximité du lieu de travail (walking, course à pied) et donc de diminuer les trajets y relatifs.
<i>Inconvénients</i>	Plus difficile à réaliser dans les anciennes constructions.
<i>Coûts</i>	Budgets de construction, de rénovation et d'entretien.
<i>Bases légales</i>	Prévu dans les permis des nouveaux bâtiments.
<i>Exemples</i>	DSJ, DICS, DFIN, CHA.
<i>Unités responsables</i>	SBat et coordinateur / coordinatrice mobilité.
<i>Activités</i>	SBat : intégration de cet aspect dans la construction de nouveaux bâtiments ainsi que dans la rénovation ou le réaménagement de bâtiments existants ; Coordinateur / coordinatrice mobilité : gestion des installations (clés d'accès, casiers vestiaires, répartition, etc.).

13. Mise à disposition des places de stationnement à des tiers en dehors des heures ouvrables

<i>Stratégie</i>	Optimisation de l'utilisation des places de stationnement de l'Etat et génération de ressources supplémentaires.
<i>Principe</i>	Location de places ou de parkings appartenant à l'Etat en dehors des heures d'utilisation (nuit et week-end) pour favoriser la complémentarité des usages (diurnes/nocturnes, semaine/week-end).
<i>Efficacité</i>	Bonne, car utilisation multiple des places de parc.

<i>Avantages</i>	Existe dans l'arrêté concernant l'attribution des places de parc (art. 6 al. 4) Permet d'obtenir des recettes supplémentaires pour l'Etat. Optimise l'occupation des places.
<i>Inconvénients</i>	Peut impliquer des mesures constructives (horodateurs, etc.), d'entretien (déblaiement de la neige, nettoyage du parking, vandalisme, etc.) et de sécurité (accès bâtiment à protéger, etc.).
<i>Coûts</i>	Construction et entretien.
<i>Recettes</i>	Potentiel de recettes supplémentaires pour l'Etat via une tarification ou une convention.
<i>Bases légales</i>	Principe prévu dans l'arrêté ad hoc, art. 6 al. 4 : "Selon les disponibilités et à un tarif à convenir, des places peuvent être louées à des collaborateurs, des étudiants ou des tiers durant les nuits et en dehors des jours ouvrables."
<i>Exemples</i>	TC (Basse-Ville), DEE (Bd de Pérolles).
<i>Unités responsables</i>	Directions concernées, SBat.
<i>Activités</i>	Directions concernées et SBat : gestion des conventions réglant les modalités d'organisation, d'infrastructure et de financement ; SBat : intégration de cet aspect dans la construction de nouveaux bâtiments ainsi que dans la rénovation ou le réaménagement de bâtiments existants.

14. Mise à disposition du portail Businessstravel CFF pour la réservation et l'achat de billets pour les déplacements professionnels

<i>Stratégie</i>	Faciliter les déplacements professionnels en transports publics.
<i>Principe</i>	Application Smartphone ou site internet pour réserver et commander le billet (factures globales transmises au service tous les 15 jours).
<i>Efficacité</i>	Dépend des besoins du service.
<i>Avantages</i>	Simplicité d'utilisation, pas d'attente pour l'achat de billets à la gare, pas d'avance de frais pour le collaborateur. Statistique des déplacements fournie par les CFF.
<i>Inconvénients</i>	Doublon éventuel avec ce qui existe déjà : certain-e-s employé-e-s ont déjà l'application CFF. La gestion des remboursements demi-tarif pourrait devenir plus compliquée (facture globale pour le service mais remboursement de la moitié du billet au collaborateur bénéficiant d'un demi-tarif).
<i>Coûts</i>	-
<i>Recettes</i>	Rabais selon chiffre d'affaire (2% dès Fr. 10'000.-) pour les achats de billets.
<i>Bases légales</i>	Oui.
<i>Exemples</i>	SPE. Groupe e.
<i>Unités responsables</i>	SITel et coordinateur / coordinatrice mobilité.
<i>Activités</i>	SITel : donne l'autorisation sur les applications ; Coordinateur / coordinatrice mobilité : informe.

15. Promotion du télétravail

<i>Stratégie</i>	Inciter les employé-e-s à faire usage de cette possibilité ; Permet de réduire la mobilité motorisée et le besoin en places de parc.
<i>Principe</i>	Le télétravail consiste à effectuer, en principe à domicile et par l'intermédiaire des technologies de l'information, le travail qui est normalement réalisé dans les locaux du site concerné. Le télétravail n'est pas équivalent au travail à domicile, qui a lieu sans technologies de l'information.
<i>Efficacité</i>	Forte.
<i>Avantages</i>	Réduction des trajets pendulaires si réalisé à domicile. Disponibilité des places de parc sur le site concerné. Conciliation famille et travail.
<i>Inconvénients</i>	Organisation, collaboration, matériel, utilisation.
<i>Coûts</i>	Matériel informatique nécessaire. L'utilisation d'un ordinateur portable professionnel est nécessaire pour des raisons de sécurité.
<i>Bases légales</i>	Ordonnance du 31 janvier 2017 concernant le télétravail effectué par le personnel de l'Etat
<i>Unités responsables</i>	Chefs et cheffes de service.
<i>Activités</i>	Chefs et cheffes de service : promeuvent le télétravail auprès de leurs employé-e-s ; examinent les demandes qui leur sont adressées et les transmettent pour préavis au SPO ainsi qu'au SITel. L'autorisation est délivrée ou révoquée par l'autorité d'engagement. Pour le Pouvoir judiciaire, la compétence appartient à l'instance judiciaire concernée.

16. Mise en place de vidéoconférences

<i>Stratégie</i>	Diminution des trajets professionnels.
<i>Principe</i>	Possibilité offerte au collaborateur et à la collaboratrice d'effectuer des séances avec des tiers depuis son lieu de travail, sans déplacement professionnel. A noter que la conférence téléphonique est possible aujourd'hui déjà.
<i>Efficacité</i>	Forte.
<i>Avantages</i>	Permet d'économiser le temps et les frais de déplacement. Disponibilité des places de parc si le véhicule privé n'est plus nécessaire pour un trajet professionnel.
<i>Inconvénients</i>	Equipement adéquat nécessaire des personnes et/ou services impliqués.
<i>Coûts</i>	Coûts d'équipement des personnes et/ou services impliqués. Par contre diminution des coûts et temps de déplacements professionnels.
<i>Bases légales</i>	Oui.
<i>Unité responsable</i>	SITel, chefs et cheffes de service.
<i>Activités</i>	SITel : étudie quelles sont les possibilités techniques et les coûts qui en découlent ; Chefs et cheffes de service : donnent les autorisations.

17. Faciliter l'accès à une plateforme d'échange internet pour le covoiturage

<i>Stratégie</i>	Diminution des trajets pendulaires.
------------------	-------------------------------------

<i>Principe</i>	Encourager le covoiturage entre collègues, avec d'autres collaborateurs de l'Etat et avec du personnel externe.
<i>Efficacité</i>	Forte.
<i>Avantages</i>	Mise en relation des personnes réalisant les mêmes trajets. Transparence dans l'échange monétaire. Diminution des besoins en stationnement et de la génération de trafic.
<i>Inconvénients</i>	Multiplicité des plateformes (deux plateformes cohabitent dans le canton)
<i>Coûts</i>	-
<i>Bases légales</i>	Oui.
<i>Unité responsable</i>	Chefs et cheffes de service.
<i>Activités</i>	Chefs et cheffes de service : informent.

18. Communication, promotion et suivi

<i>Stratégie</i>	Optimisation des déplacements via une gestion/communication renforcée.
<i>Principe</i>	Faire connaître le plan de mobilité, accompagner la mise en œuvre des mesures et garantir la pérennité et la réussite du plan par un suivi approprié.
<i>Efficacité</i>	Forte.
<i>Avantages</i>	Renforce l'efficacité de toutes les autres mesures en place. Sensibilise les collaborateurs au fait que la hiérarchie accorde une grande importance à la mobilité et au développement durable. Permet de faire connaître les mesures mises en place, d'en dresser le bilan et de les ajuster le cas échéant.
<i>Inconvénients</i>	Ajout de tâches pour un/plusieurs collaborateurs.
<i>Coûts</i>	Ressources et budget nécessaires
<i>Bases légales</i>	Oui.
<i>Unité responsable</i>	Chefs et cheffes de service, Chargé-e-s de communication auprès des Directions.
<i>Activités</i>	Chefs et cheffes de service : prévoient les ressources et budgets, tiennent à jour un guide à l'usage de leurs collaborateurs. Chargé-e-s de communication auprès des Directions : appuient les Chefs et cheffes de service dans leur tâche.