

Grille d'évaluation – Label E'Mob

Plans de mobilité d'entreprises du Canton de Fribourg

Version 1.0 du 18.11.2024

Etat des lieux

La loi sur la mobilité du Canton de Fribourg (LMob, RSF 780.1), entrée en vigueur le 01.01.2023, intègre l'article suivant :

Art. 49

Plan de mobilité

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.

² Le plan de mobilité doit être établi dans un délai d'un an dès l'implantation de l'entreprise ou de l'administration publique sur le territoire fribourgeois. En cas de demande de permis de construire en procédure ordinaire, le plan de mobilité doit faire partie du dossier.

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.

⁵ Le plan de mobilité est actualisé tous les cinq ans.

Pour les entreprises et administrations de moins de 50 employés, il n'est pas nécessaire de disposer d'un plan de mobilité, mais cela reste fortement conseillé.

Enjeux

Les services de l'Etat de Fribourg contrôleront que les entreprises et administrations publiques possèdent un plan de mobilité lorsque les conditions édictées précédemment s'appliquent à elles, toutefois, la qualité des plans de mobilité ne sera pas jugée par les services d'Etat.

Les plans de mobilité visent à la rationalisation des déplacements, la réduction de l'empreinte carbone, l'optimisation des infrastructures, ainsi que la transition vers une mobilité plus durable. De ce fait, leur qualité a une influence directe sur l'efficacité des actions entreprises pour atteindre ces objectifs. Un plan de mobilité bien structuré et ambitieux peut significativement contribuer à améliorer la qualité de vie des employés, diminuer l'impact environnemental de l'entreprise ou de l'administration concernée et participer au développement d'une mobilité plus durable.

En s'engageant dans cette démarche, les entreprises et administrations ne se limitent pas à une simple obligation légale, mais participent activement à une transformation durable du territoire fribourgeois, renforçant la résilience des infrastructures locales et promouvant des déplacements plus sobres. C'est pourquoi, bien que l'Etat ne se prononce pas sur la qualité de chaque plan, le label « E'Mob » constitue un outil permettant aux organisations d'évaluer leurs plans de mobilité et de s'inscrire dans une démarche d'amélioration continue.

Evaluation des plans de mobilité

Afin de garantir l'objectif des plans de mobilité, le label « E'Mob » permet d'en évaluer la teneur et l'effet.

La grille d'évaluation a été définie sous la forme d'une matrice d'évaluation multicritères. Des familles de critères ont été établies, de même que de manière plus détaillées, des critères d'évaluation. Ces familles de critères ainsi que les critères d'évaluation ont été créés en concertation avec les services de l'Etat de Fribourg.

La grille d'évaluation permet de juger le niveau des plans de mobilité d'entreprises et d'organisations du Canton de Fribourg sur une base la plus objective possible. Celle-ci peut évoluer dans le temps, afin de s'adapter aux exigences attendues des plans de mobilité.

A noter également que les éléments qui ne sont pas encore mis en œuvre par l'entreprise au moment de la demande de labellisation peuvent être jugés (les verbes utilisés dans la grille d'évaluation peuvent être admis au temps futur). Lors d'une nouvelle demande de labellisation, les éléments réalisés seront jugés.

La grille d'évaluation est annexée en dernière page de ce document.

Obtention du label

Le label est obtenu aux conditions suivantes :

- Label or : score pondéré ≥ 1.70 (équivalent 85%)
- Label argent : score pondéré ≥ 1.30 et < 1.70 (équivalent 65-84%)
- Label bronze : score pondéré ≥ 0.90 et < 1.30 (équivalent 45-64%)
- Non-labellisé : score pondéré < 0.90 (équivalent $< 45\%$)

Famille de critères	Pondération	Critère	Poids	Détails	Score		
					0	1	2
Objectifs globaux et organisation							
Objectifs globaux	15%	Définition d'objectifs	60%	Niveau de clarté et de développement des objectifs	Pas d'objectifs	Objectifs succincts du plan de mobilité	Objectifs du plan de mobilité clairement définis
		Réalisme et ambition des objectifs	40%	Niveau d'ambition et de réalisme des objectifs	Pas d'objectifs ou objectifs insuffisamment ambitieux	Objectifs de niveau d'ambition faible ou objectifs irréalistes	Objectifs à atteindre ambitieux tout en restant réalistes
Communication	10%	Stratégie de communication	25%	Stratégie de communication interne et externe de l'entreprise par rapport à la mobilité et à son plan de mobilité d'entreprise	Pas de stratégie de communication	Stratégie de communication limitée à des communiqués internes ou à une feuille de route minimale	Stratégie de communication claire mise en place, accessible et compréhensible par toute personne concernée par le plan de mobilité d'entreprise, y.c. externes à l'entreprise
		Responsable du plan de mobilité d'entreprise	25%	Personne responsable au sein de l'entreprise de la mise en œuvre et du suivi du plan de mobilité	Pas de responsable	Responsable de plan désigné.e sans cahier des charges	Responsable du plan désigné.e avec un cahier des charges représentatif
		Groupe de pilotage - Entité décisionnelle	25%	Groupe pilotant le plan de mobilité de l'entité et entité ayant le pouvoir de décision	Pas de groupe de pilotage	Groupe de pilotage sans implication de la direction ou de parties prenantes d'importance	Groupe de pilotage composé de la direction et des parties prenantes représentatives. Implication de la direction et des responsables
		Ateliers participatifs	25%	Ateliers permettant au personnel de pouvoir s'exprimer et de s'informer sur la mobilité et le plan	Pas d'atelier	Un atelier participatif a été mis en œuvre	Plusieurs ateliers participatifs ont été mis en œuvre à intervalles de temps suffisants
Etat des lieux - Diagnostic							
Périmètre	2%	Périmètre d'application du plan de mobilité	100%	Périmètre du site, des interactions de mobilité	Pas de définition du périmètre	Périmètre sommairement décrit	Périmètre exact du site et des ses interactions de mobilité
Déplacements pendulaires	10%	Enquête auprès du personnel	25%	Enquête sur la mobilité pendulaire du personnel	Pas d'enquête	L'enquête touche moins de la moitié du personnel	L'enquête touche plus de la moitié du personnel. Y.c. retours de plus de la moitié du personnel
		Etude des bassins	25%	Provenance des collaborateurs.trices	Pas d'étude	Etude sommaire des lieux d'habitat	Etude précise des lieux d'habitat et représentative de l'ensemble du personnel de l'entreprise
		Etat des lieux (accessibilité)	25%	Etat des lieux de l'accessibilité du site de l'entreprise avec les divers moyens de transport	Pas d'analyse	Infrastructures disponibles, liste sommaire	Analyse complète de l'accessibilité (TIM, TP, MD, mobilité partagée, multimodalité)
		Analyse des déplacements	25%	Analyse des pratiques de mobilité des collaborateurs.trices	Pas d'analyse	Analyse succincte des déplacements, y.c. parts modales	Analyse précise et complète des déplacements avec détails sur les modes de transport utilisés. Parts modales établies. Y.c. analyse des horaires de présence, de la compatibilité avec l'offre de transports et taux de présence. Etude des potentiels théoriques (répartition modale, report modal). L'impact sur le réseau routier est un plus
Déplacements professionnels	8%	Analyse des déplacements	70%	Analyse des pratiques de mobilité des collaborateurs.trices dans le cadre professionnel	Pas d'analyse	Analyse succincte des déplacements, état des lieux non-exhaustif	Analyse précise et complète des déplacements avec détails sur les modes de transport utilisés et fréquence
		Flotte de véhicules	30%	Flotte de véhicules de l'entité. Ne concerne pas les véhicules du personnel.	Flotte de véhicules à fort impact carbone (essentiellement moteur thermique ou grosses cylindrées)	Flotte de véhicules majoritairement à fort impact carbone mais avec des véhicules électriques ou des vélos. Petite cylindrée.	Flotte de véhicules majoritairement électrique ou des vélos. Véhicules à moteur thermique minoritaires en nombre
Déplacements professionnels liés	5%	Analyse des déplacements	100%	Analyse des pratiques de mobilité des externes, services, autres liés au site	Pas d'analyse	Analyse succincte des déplacements, état des lieux non-exhaustif	Analyse précise et complète des déplacements avec détails sur les modes de transport utilisés et fréquence
Stationnement	10%	Analyse du stationnement	70%	Analyse du stationnement, état des lieux et besoin	Pas d'analyse	Infrastructures disponibles, liste sommaire	Evaluation du besoin en stationnement. Analyse complète des solutions de stationnement, plan détaillé des solutions de stationnement (tous modes). Analyse offre vs demande
		Règlement de parking	30%	Règlement existant de gestion du stationnement	Pas de règlement	Règlement sommaire	Règlement complet et détaillé, réaliste et applicable
Sites inter-entreprises	3%	Evaluation des synergies, mutualisations	100%	Analyse des possibilités de mise en commun de diverses infrastructures et mesures	Pas d'évaluation	Evaluation générale, faible mutualisation, peu d'effort commun	Evaluation précise et détaillée, infrastructures en commun, fonctionnement commun
Télétravail	5%	Télétravail (possibilité, mise en place proportionnée)	100%	Analyse du télétravail	Télétravail non possible ou non envisagé	Télétravail possible mais non communiqué, mise en place floue	Télétravail possible et communiqué, règlement de travail clair
Mesures et suivi							
Mesures	25%	Plan, catalogue de mesures	20%	Mesures proposées	Pas de mesures	Plan de mesures général, plan succinct	Plan de mesures complet et détaillé, y.c. hiérarchie de mesures
		Proportionnalité des mesures	10%	Evaluation subjective de la proportionnalité des mesures aux besoins et à la réalité de l'entreprise	Mesures non-proportionnelles, non-réalistes	Décalage moyen avec la réalité de l'entreprise, environ 50% des mesures sont proportionnelles	Mesures réalistes et proportionnées à la réalité de l'entreprise
		Efficacité potentielle des mesures	25%	Evaluation de l'efficacité potentielle des mesures (analyse indiquée, analyse subjective)	Pas d'analyse de l'efficacité potentielle, efficacité potentielle faible	Analyse générale de l'efficacité potentielle, efficacité potentielle moyenne	Analyse détaillée de l'efficacité potentielle, efficacité potentielle forte. Consciencisation forte, incitation aux changements vers une mobilité durable
		Principes de financement de mesures	15%	Financement des mesures	Pas de financement	Participation de l'entreprise pour financer les abonnements de transports publics, financement épisodique pour les mesures de sensibilisation/consciencisation	Participation de l'entreprise pour financer les abonnements de transports publics, aide pour l'achat d'un vélo, valorisation des déplacements durables. Equité entre modes ou favorisation des modes durables
		Échéancier, calendrier de mise en œuvre	10%	Calendrier des mesures	Pas d'échéancier	Echéancier succinct	Echéancier précis et détaillé, planifié sur le long terme
		Indicateurs de performance (KPI)	20%	Indicateurs clés de performance	Pas de KPI	Un ou plusieurs KPI déterminés, évaluation complexe	Plusieurs KPI déterminés, la combinaison des KPI garantit une vision globale, mode d'évaluation compréhensible
Ré-évaluation	8%	Evaluation du plan de mobilité (ré-évaluation)	60%	Ambition d'un nouveau plan de mobilité	Structure similaire, peu d'ambition supplémentaire	Quelques mesures plus ambitieuses, renouvellement de mesures fonctionnelles	Mesures actives maintenues si fonctionnelles, ambition marquée du nouveau plan de mobilité
		Retours sur mesures mises en place	40%	Evaluation des mesures réalisées	Pas d'évaluation	Evaluation générale, peu de retours sur les mesures activées	Retour précis et complet sur les mesures et processus d'amélioration (intégration des retours)