Reglement

«MoveSmart – pour une mobilité d'entreprise simplement plus durable»

1 Introduction

1.1 Contexte

Dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat, la Suisse s'est engagée à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre et, conformément à la loi sur la protection du climat (art. 5), à atteindre l'objectif de zéro net d'ici à 2050. Globalement, la mobilité est responsable de près d'un tiers des émissions de CO_2 en Suisse.

L'optimisation de la mobilité d'entreprise, basée entre autres sur la réduction du trafic pendulaire et le passage à des moyens de transport plus durables, contribue de manière significative à la réalisation des objectifs climatiques. Pour les directions d'entreprises et les responsables ESG, elle représente toutefois un défi particulièrement complexe. Il s'agit donc de garder une vue d'ensemble, de se fixer des objectifs de réduction et de les atteindre tout en garantissant sa propre compétitivité.

1.2 Finalité de l'initiative

L'initiative «MoveSmart – pour une mobilité d'entreprise simplement plus durable» crée un cadre certifiable qui reconnaît les succès et les efforts des entreprises suisses en matière de mobilité respectueuse du climat. Elle comprend la réduction directe des émissions de CO_2 ainsi que l'engagement en faveur d'actions guidées par des valeurs dans le domaine de la gouvernance. Les mesures correspondantes sont récompensées. La notion de «mobilité d'entreprise» couvre aussi bien le trafic pendulaire que les déplacements professionnels.

1.3 Entreprises cibles – définition

Le cercle des entreprises participantes comprend des organisations qui sont installées ou proposent des postes de travail en Suisse, et qui sont signataires de la charte par le biais de leur direction. La participation n'est liée à aucun critère de taille minimale. Les unités secondaires d'une organisation (p. ex. sites) peuvent obtenir le label dans la mesure où elles emploient au moins 50 personnes.

2 Niveau de base – «committed»

Les entreprises atteignent le niveau de base après s'être inscrites à l'initiative «MoveSmart», (a1) avoir rempli et (b1) téléchargé leur auto-évaluation puis fait signer la charte par leur direction.

À ce niveau, elles s'engagent:

- à réduire leurs émissions de CO_2 dans le domaine de la mobilité d'entreprise (trafic pendulaire et déplacements professionnels) pour atteindre l'objectif de zéro net d'ici à 2050 au plus tard,
- à développer un système actif de gestion de la mobilité et à mettre en œuvre des mesures dans le domaine de la mobilité durable,
- à satisfaire aux critères du niveau I dans un délai de deux ans,
- à participer à l'échange de connaissances au sein du réseau.

3 Niveau I – «engaged»

3.1 Synthèse

Il existe des critères obligatoires et facultatifs. Pour obtenir le label correspondant au niveau I, l'entreprise doit remplir au moins tous les critères obligatoires (c1-c3 / d1-d2 / e1 / f1) ainsi que cinq des sept critères facultatifs (g1-g4 / h1-h3). Elle doit satisfaire à tous les aspects partiels des critères facultatifs.

Pour atteindre le niveau II, l'entreprise doit, en plus des critères du niveau I, remplir entièrement les critères définis aux points h et i.

3.2 Exigences

Critères obligatoires c) à f)

c) Élaboration d'un concept de mobilité

Un concept de mobilité est établi ou fait partie intégrante d'un document fondamental de l'entreprise. Il comprend une analyse de la situation actuelle en matière de mobilité (c1), des objectifs (c2) et un plan de mesures (c3).

(c1) Une analyse de la mobilité est réalisée en intégrant le contexte et l'accessibilité du site par divers moyens de transport. Les offres de mobilité actuelles, la qualité de la desserte par les transports publics et l'offre de places de stationnement sont décrites. La répartition modale pour les déplacements professionnels et le trafic pendulaire (scope 3) fait l'objet d'un recueil de données (au moyen d'enquêtes, d'analyses des frais professionnels, etc.) et les émissions de CO_2 correspondantes sont quantifiées. L'évaluation doit au moins porter sur les modes de déplacement habituels (TIM/transports publics/mobilité active [vélo/marche]). L'évaluation tient compte au minimum du moyen de transport utilisé principalement pour chaque trajet. La méthode de recueil des données concernant la répartition modale est consignée de manière claire et intelligible.

Les potentiels en matière de mobilité durable sont identifiés et décrits. Leur effet et leur impact sur la baisse des émissions de CO_2 dans la mobilité d'entreprise (déplacements professionnels/trafic pendulaire) sont quantifiés.

(c2) Des objectifs concrets en matière d'aménagement équitable et durable de la mobilité d'entreprise sont décrits, tout comme leur impact sur la trajectoire de réduction des émissions de CO_2 selon le chapitre 8 – Réglementation concernant la trajectoire de réduction du CO_2.

(c3) Des mesures visant à réaliser les objectifs sont décrites et planifiées dans le concept.

d) Engagement à réduire les émissions de CO_2 dans le domaine de la mobilité

(d1) Un reporting CO_2 est mis en œuvre conformément au chapitre 8 – Réglementation concernant la trajectoire de réduction du CO_2.

(d2) Les mesures de réduction des émissions de CO_2 et leur efficacité sont indiquées tous les trois ans (pour les entreprises qui adhèrent à MoveSmart en 2026/2027, pour la première fois en 2030).

Documentation: le taux initial de CO_2 relevé, l'année cible pour la neutralité carbone (2050, 2040, plus tôt) et les objectifs intermédiaires (valeurs tous les 3 ans, abaissement linéaire au moins) de la trajectoire de réduction dans le domaine de la mobilité d'entreprise sont enregistrés dans l'application web de MoveSmart. Un complément de données et des rapports documentant la trajectoire de réduction du CO_2 sont disponibles au sein de l'entreprise et peuvent être utilisés lors d'un contrôle ponctuel.

e) Gestion des places de stationnement (si disponibles)

(e1) Introduction d'un système de gestion des places de stationnement avec règlement correspondant (p. ex. attribution de places au personnel en fonction de critères définis, zones réservées, utilisation dynamique, etc.).

Lors de la conception, il convient de tenir compte des conditions régionales de sites spécifiques et de les décrire. Exemples: qualité de la desserte par les transports publics et travail par équipe.

f) Renoncement aux vols de courte distance

(f1) Le renoncement généralisé aux vols de courte distance est consigné dans un règlement à titre de mesure contraignante et mis en pratique. Le train est privilégié pour les temps de trajets inférieurs à six heures entre les principales gares de départ en Suisse et la gare centrale du lieu de destination.

Critères facultatifs g1) à g4) et h1) à h3)

g) Déplacements professionnels durables (mobilité professionnelle)

(g1) En lieu et place du véhicule de fonction personnel ou en complément de celui-ci, d'autres options de mobilité durable financièrement équivalentes sont disponibles (p. ex. mobilité combinée, transports publics, Shared Mobility, mobilité douce, budget pour la mobilité multimodale, etc.).

(g2) Règlement des frais professionnels/de voyage axé sur des options plus durables.

Tous les points ci-après sont consignés dans le règlement.

- ✓ Les transports publics, la mobilité active (marche et vélo) et la mobilité électrique (y c. autopartage) sont préférables au transport individuel motorisé conventionnel.
- ✓ Les frais de voyage sont remboursés à hauteur du coût du billet des transports publics dans la mesure où l'utilisation des transports publics est jugée raisonnable du point de vue de l'entreprise. Les exceptions doivent être justifiées.
- ✓ Lors de l'utilisation d'un véhicule de location/en leasing, on privilégiera systématiquement les modes de propulsion durables.
- ✓ Un règlement permet un travail flexible du point de vue du lieu et du temps.

(g3) Règlement permettant de travailler sans contrainte de lieu ou d'horaire.
Tous les points ci-après sont consignés dans le règlement.

- ✓ Lorsque cela est approprié, des visioconférences sont organisées en remplacement des réunions sur place.
- ✓ Le temps de trajet productif est assimilé à du temps de travail.
- ✓ Le travail sur des sites tiers est encouragé (p. ex. espaces de coworking ou autres sites de l'entreprise).

(g4) Institutionnalisation de formations consacrées à la mobilité durable (par exemple, EcoDrive pour les chauffeurs et chauffeuses ou les conducteurs et conductrices fréquents ou portant sur des thèmes tels que «le comportement de mobilité au quotidien», «compréhension et réduction de l'empreinte carbone», etc.).

h) Déplacements durables des pendulaires (mobilité des pendulaires)

(h1) Règlement garantissant l'égalité de traitement des modes de transport durables sur le plan financier.
Tous les points ci-après sont pris en compte dans le règlement.

- ✓ Participation financière à la mobilité combinée (p. ex. contribution à l'abonnement P+R, budget alloué à la mobilité)
- ✓ Participation financière à l'utilisation des transports publics (p. ex. contribution aux abonnements [directe ou par le biais du budget alloué à la mobilité])
- ✓ Participation financière à la mobilité active (p. ex. partage de vélos public) ou au vélo (électrique) personnel
- ✓ Renoncement aux places de stationnement gratuites sur le site de l'entreprise, sous réserve d'exceptions motivées (cf. point e)

(h2) Promotion de la mobilité active et disponibilité de l'infrastructure correspondante.
Toutes les offres ci-après sont disponibles sur les principaux sites.

- ✓ Douches et vestiaires pour les cyclistes
- ✓ Places de stationnement pour vélos couvertes et, si possible, verrouillables
- ✓ Au moins une autre mesure (p. ex. participation à des actions de promotion du trafic actif, possibilités de réparation sur le site de l'entreprise; achat et entretien de vélos d'entreprise; partenariats avec des magasins de vélos locaux; incitations ou primes pour les cyclistes réguliers, etc.).

(h3) Sensibilisation du personnel à la mobilité durable.

Tous les points ci-après sont mis en œuvre.

- ✓ Communication annuelle (p. ex. offres et matériel de formation, newsletters, bonnes pratiques, campagnes de promotion)

- ✓ Campagnes consacrées à la mobilité tous les deux ans au moins (p. ex. «bike to work», organisation d'une journée de la mobilité, utilisation des transports publics au lieu du TIM pendant un mois, offres d'essais, p. ex. courses d'essai à vélo, etc.)

4 Niveau II – «leading»

4.1 Synthèse

Pour obtenir le label correspondant au niveau II, le niveau I doit être atteint et tous les critères du niveau II doivent être remplis.

4.2 Critères du niveau II

Critères obligatoires i) et j)

i) Un concept de mobilité comme processus de management en vue de l'atteinte du zéro net d'ici 2040

(i1) Un concept de mobilité est implémenté en tant que processus de management et les données relatives à la répartition modale sont recueillies et documentées au moins à chaque reporting CO_2.

(i2) Dans le domaine de la mobilité, la trajectoire de réduction du CO_2 tendant vers le zéro net à l'horizon 2040 est définie et consignée dans un rapport. Le rapport public est établi en respectant au minimum les prescriptions réglementaires.

j) Mesures de promotion de la mobilité durable

(j1) Le cas échéant, les places de stationnement sont attribuées tout au moins aux prix du marché local, sous réserve d'exceptions motivées (cf. point e). Une distinction entre l'usage professionnel (voyages d'affaires) et privé (pendulaires) peut être prévue.

(j2) Les critères suivants doivent être pleinement remplis.

- ✓ Achat exclusif de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires avec modes de propulsion non fossiles à partir de 2030
- ✓ Mise en œuvre de la neutralité carbone de la flotte de l'entreprise au plus tard en 2040

5 Procédure de contrôle et d'attribution, assurance qualité

5.1 Adhésion

L'entreprise désigne une personne de contact qualifiée pour toute question relative à la mobilité durable. Celle-ci dépose la demande d'inscription via un enregistrement en ligne auprès du secrétariat. Un compte d'entreprise est ouvert sous une semaine. L'auto-évaluation doit être remplie et la charte signée doit être téléchargée dans les six mois qui suivent. Si aucune suite n'est donnée à son rappel, le secrétariat se réserve le droit de supprimer le compte.

5.2 Attribution du label et attestation

Le processus d'attribution se déroule via le compte d'entreprise dans l'application web. Les critères de chaque niveau sont traités individuellement par l'entreprise, puis déclarés «remplis».

Le respect des critères est attesté par la déclaration volontaire. À l'issue du contrôle, les entreprises reçoivent une attestation ainsi que le label à télécharger.

5.3 Assurance qualité et controlling

Le secrétariat réalise des contrôles aléatoires appropriés dans le but de garantir la crédibilité. En pareil cas, les entreprises sont tenues de fournir la preuve du respect du critère considéré (au moyen, par exemple, des documents, concepts et règlements nécessaires).

6 Utilisation

6.1 Engagements et validité des niveaux

Les entreprises du niveau de base s'engagent à atteindre au moins le niveau I dans un délai de deux ans. Les niveaux I et II restent valides tant que les critères respectifs sont respectés.

6.2 Visibilité et communication des entreprises labellisées

Le secrétariat publie durablement la liste des entreprises labellisées sur la plate-forme move-smart.ch.

Pour garantir la visibilité et la reconnaissance requises, ces entreprises sont également mentionnées ponctuellement sur les réseaux sociaux, dans la presse écrite, à l'occasion d'événements et sur d'autres canaux appropriés.

6.3 Utilisation du label MoveSmart

L'utilisation du label est autorisée dans la mesure où un certificat valable est disponible. Le logo «MoveSmart» et le Level correspondant doivent être utilisés exclusivement selon les directives ci-après.

Directives d'utilisation:

- Couleurs: le label est toujours en couleur. Il n'existe aucune version négative ou en noir et blanc.
- Espace réservé: un espace réservé doit être respecté autour du label. Aucun autre élément graphique ou textuel ne peut y être inséré. Cet espace réservé couvre au moins 10% du diamètre du label.
- Taille minimale: pour être lisible, le label doit présenter un diamètre minimal de 20 mm dans la presse écrite et une définition de 40 pixels dans les applications numériques.

6.4 Protection juridique et utilisation de la marque MoveSmart

MoveSmart est enregistrée auprès de l'Institut fédéral de la propriété intellectuelle (IPI) à titre de marque de garantie. Le label ne peut être utilisé qu'au format mis à disposition par le secrétariat. Aucune divergence – notamment de couleur, de format et d'environnement – n'est admise.

7 Autres dispositions

7.1 Cotisations annuelles des membres de MoveSmart

Les cotisations sont fonction de la taille de l'entreprise, non du niveau:

Taille de l'entreprise	Cotisation		
Entreprise employant moins de 50 personnes	CHF	250.–/an	
Entreprise employant entre 50 à 999 personnes	CHF	500.–/an	
Entreprise employant plus de 1000 personnes	CHF	1000.–/an	**Remise de 50%** jusqu'en 2027

Prix hors TVA/remise de 50% pour l'année actuelle en cas d'adhésion après le 1er juillet.

La qualité de membre permet de participer à des événements de MoveSmart organisés par le secrétariat, dans la limite de deux personnes par événement et par entreprise membre.

7.2 Résiliation et départ

Le départ de l'initiative MoveSmart est possible pour la fin de chaque année civile moyennant un préavis de trois mois.

Le retrait entraîne l'extinction du droit d'utiliser le label MoveSmart. La cotisation annuelle totale de l'année civile en cours reste due dans tous les cas.

À la demande écrite de l'entreprise, la visibilité de l'adhésion sur les canaux de communication numériques de l'initiative (site Internet, réseau) sera supprimée rapidement après le dépôt de la résiliation et avant la fin de l'année civile.

Dispositions complémentaires pour la phase de déploiement (2025)

Les entreprises qui adhèrent à MoveSmart pendant la phase de démarrage (First Movers) ne sont pas soumises à l'obligation de cotiser pour 2025. Jusqu'au lancement public le 26 janvier 2026, elles peuvent en outre quitter MoveSmart sans conséquences financières ou juridiques, même si elles ont déjà signé la charte. Tous les «First Movers» et le secrétariat s'entendent sur les entreprises qui se sont éventuellement retirées.

L'annonce du départ doit être transmise à l'organe de gestion au plus tard le 31 décembre 2025, des informations pour la presse et des supports imprimés étant alors en cours de préparation.

7.3 Opposition

Il peut être fait opposition aux décisions du secrétariat sous 30 jours, par un courrier électronique envoyé à l'organisme responsable. La décision finale appartient à ce dernier.

7.4 Classement des dossiers, base de données et protection des données

Le secrétariat répond de la conservation appropriée de tous les documents qui lui sont remis. La base de données est gérée conformément aux dispositions de la LPD et du RGPD. Toute transmission à des tiers se fait de manière anonyme et sans identification possible d'entreprises individuelles, ou moyennant le consentement des entreprises concernées.

7.5 Reporting

Le secrétariat veille à la surveillance et au reporting des chiffres clés suivants.

- Nombre d'entreprises participantes
- Nombre d'adhésions et de départs annuels
- Nombre d'entreprises par niveau (base, niveau I et niveau II)
- Indicateur de la portée de MoveSmart = somme des unités de personnel de toutes les entreprises participantes
- Taux de satisfaction global (%) par critère
- Évaluations *ad hoc* des niveaux et critères (p. ex. le critère X est pleinement rempli par la branche Y)

Les entreprises participantes autorisent à cette fin l'utilisation anonymisée de leurs données. Le secrétariat veille à ce qu'aucune entreprise ne puisse être identifiée.

7.6 Sanctions

Les entreprises qui ne satisfont pas aux exigences du règlement ou ne respectent pas les principes du règlement ou de la charte peuvent être exclues. Les infractions graves conduisent au retrait immédiat du label.

8 Réglementation concernant la trajectoire de réduction du CO_2

8.1 Généralités

Principes de base: la trajectoire de réduction

- s'applique au trafic pendulaire et aux déplacements professionnels du personnel de l'entreprise,
- est définie en fonction du nombre d'équivalents temps plein de l'entreprise,
- doit être calculée de manière à atteindre le zéro net à l'horizon 2050 pour le niveau I ou 2040 pour le niveau II, moyennant des objectifs intermédiaires linéaires tous les trois ans à compter de 2030.
- À partir de 2030, des objectifs intermédiaires doivent être prévus tous les trois ans, qui doivent se situer au moins dans le domaine d'un abaissement linéaire.

Point de départ: la trajectoire de réduction commence dès que l'entreprise se situe au niveau I ou II.

Plusieurs sites: la trajectoire de réduction est valable pour l'unité ou les unités d'entreprise enregistrée(s) auprès de MoveSmart.

Reporting: l'entreprise établit un rapport sur l'état de ses émissions (premier rapport au plus tard en 2030) via le compte utilisateur de MoveSmart au moins tous les trois ans.

Non-réalisation des objectifs de réduction: si, à la date d'établissement d'un rapport, les émissions dépassent la trajectoire de réduction définie, elles doivent être ramenées sur cette trajectoire lors du reporting suivant au plus tard. À défaut, le label est retiré avec effet immédiat.

Compensation carbone et émissions négatives: D'ici à 2035, la comptabilisation des compensations de CO_2 et des émissions négatives dans le cadre de ce label sera exclue. Au-delà de cette date, l'organisme responsable réévaluera le régime.

Fusion ou reprise: en pareils cas, l'entreprise informe le secrétariat de MoveSmart. Ensemble, ils définissent une nouvelle trajectoire de réduction des émissions pour le prochain reporting, en partant de la date de la fusion ou de la reprise.

8.2 Trajectoire de réduction du CO_2 – calcul des émissions

Outils

L'écocomparateur Transport sert de référence pour calculer les émissions liées au trafic pendulaire et aux voyages d'affaires de l'entreprise.

Les tableaux basés sur l'écocomparateur dans les annexes A, B et C sont des documents d'aide sur lesquels l'entreprise peut se fonder pour calculer ses émissions.

Les niveaux d'émissions indiqués dans les annexes A et B revêtent une valeur contraignante dans tous les cas.

Si une valeur initiale des émissions de CO_2 (référence) pertinente pour la mobilité de l'entreprise est déjà disponible, elle peut être utilisée en concertation avec le service commercial MoveSmart et il n'est pas nécessaire de procéder à une nouvelle enquête initiale. À condition que la méthodologie soit claire et comparable aux prescriptions du présent chapitre, ou qu'elle ait déjà été reconnue par des experts-comptables externes ou d'autres prestataires tiers qualifiés. La preuve correspondante doit être apportée par l'entreprise.

Trafic pendulaire

Définition: le trafic pendulaire comprend les trajets aller et retour que chaque collaborateur et collaboratrice effectue entre son domicile et son lieu de travail habituel.

Principe de calcul: les émissions sont calculées en fonction des moyens de transport utilisés et du nombre de kilomètres parcourus chaque année.

Moyen de transport: le moyen de transport retenu doit être celui utilisé pour parcourir la majorité des kilomètres de chaque trajet pendulaire. En général, le trajet pendulaire dans son ensemble doit être attribué à ce moyen de transport. Il est également possible de consigner divers moyens de transport sur la base des données réelles saisies.

Nombre de kilomètres: pour chaque personne, il convient de calculer la distance entre le domicile et le lieu de travail habituel (aller et retour) ainsi que le nombre de trajets par an. Il est également possible de consigner le nombre de kilomètres sur la base des données réelles saisies.

Cas particuliers

- Télétravail à domicile: les journées de télétravail ne doivent pas être indiquées.
- Autopartage entre membres du personnel: le trajet doit être pris en compte pour une seule personne (p. ex. le conducteur ou la conductrice). Sur demande, l'entreprise peut également indiquer les trajets parcourus en tant que passager ou passagère, mais ceux-ci ne doivent pas être intégrés au calcul des émissions.

Déplacements professionnels

Définition: les déplacements professionnels comprennent les trajets effectués dans le cadre de l'activité professionnelle, que ce soit avec un véhicule de l'entreprise, un véhicule personnel ou celui d'un prestataire tiers.

Les trajets entre le domicile et un site autre que le lieu de travail habituel sont assimilés à des voyages d'affaires. Les trajets servant essentiellement au transport de marchandises, de personnes ou de matériaux ne sont pas pris en compte.

Principe de calcul: les émissions sont calculées en fonction des moyens de transport utilisés et du nombre de kilomètres parcourus chaque année.

Moyen de transport: le moyen de transport retenu doit être celui utilisé pour parcourir la majorité des kilomètres de chaque trajet pendulaire. En général, le trajet dans son ensemble doit être attribué à ce moyen de transport. Il est également possible de consigner divers moyens de transport sur la base des données réelles saisies.

Nombre de kilomètres: il convient de calculer la distance globale parcourue pendant tous les déplacements professionnels de l'entreprise (allers et retours) et de la ventiler sur les moyens de transport utilisés.

- Mobilité douce et trafic motorisé: l'entreprise doit saisir le nombre de kilomètres parcourus avec des véhicules appartenant à l'entreprise, au personnel ou à des prestataires tiers (p. ex. vélos en libre-service, autopartage, location, etc.).
- Transports publics: la distance des déplacements est calculée sur la base des kilomètres effectivement parcourus.
- Transport aérien: la distance parcourue lors de voyages en avion peut être déterminée sur des plates-formes comme myclimate ou avec le calculateur d'émissions de l'OACI. Si l'outil utilisé ne tient pas compte des escales, les distances de chaque vol doivent être additionnées séparément.

Cas particuliers

- Autopartage entre membres du personnel: le trajet doit être pris en compte pour une seule personne (p. ex. le conducteur ou la conductrice). Sur demande, l'entreprise peut également indiquer les trajets parcourus en tant que passager ou passagère, mais ceux-ci ne doivent pas être intégrés au calcul des émissions.
- Utilisation d'un véhicule de fonction à titre privé: lorsqu'un véhicule de fonction est utilisé par un membre du personnel pendant ses loisirs et que les kilomètres sont payés par l'entreprise, les trajets parcourus doivent être pris en compte.

9 Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 2026. Toute modification requiert une décision de l'organisme responsable. Les entreprises participantes seront informées en temps utile.

L'entreprise répartit ici les kilomètres parcourus par l'ensemble de son personnel entre les différents moyens de transport.
L'entreprise peut utiliser le fichier de l'annexe C pour collecter les informations de chaque collaborateur ou collaboratrice.

Pour les voyages en transports publics, il y a deux possibilités. Soit l'entreprise choisit la catégorie «Transports publics (moyenne suisse)» sans différenciation des moyens de transports publics.

Ou de les différencier en fonction des moyens de transports publics. Si le mode de propulsion d'un bus n'est pas connu, il convient de sélectionner la catégorie «Stadbus (diesel)».

Moyen de transport	Nombre total de kilomètres par an	Équivalent CO_2 (en g) par v-km	Émissions totales (en kg) par moyen de transport
Mobilité douce			
Marche		0.0	
Vélo		5.6	
Vélo électrique (< 25 km/h)		11.3	
Vélo électrique (< 45 km/h)		9.8	
Trottinette électrique		45.7	
Transports publics			
Transports publics (moyenne Suisse)		25.4	
Train (moyenne des trafics régional et grandes lignes)		7.1	
Tramway		42.7	
Bus de ville (diesel)		134.2	
Bus de ville (hybride diesel)		125.0	
Bus de ville (gaz)		103.4	
Bus de ville (pile à combustion)		87.7	
Bus de ville (batterie électrique; recharge à l'occasion)		55.6	
Bus de ville (batterie électrique; recharge au dépôt)		56.4	
Scooter			
Essence (< 4 kW)		156.5	
Essence (4-11 kW)		134.1	
Batterie électrique (< 4 kW)		65.7	
Batterie électrique (4-11 kW)		74.1	
Motocyclette			
Essence (4-11 kW)		121.7	
Essence (11-35 kW)		155.8	
Essence (> 35 kW)		205.0	
Batterie électrique (< 4 kW)		57.9	
Batterie électrique (4-11 kW)		68.6	
Batterie électrique (11-35 kW)		81.7	
Batterie électrique (> 35 kW)		118.1	
Voiture de tourisme (une personne par véhicule/kilomètre-voiture)			
Essence (moyenne de la flotte)		299.1	
Diesel (moyenne de la flotte)		303.5	
Hybride essence (taille moyenne)		224.5	
Hybride diesel (taille moyenne)		189.1	
Hybride plug-in essence (taille moyenne)		205.3	
Hybride plug-in diesel (taille moyenne)		181.0	
Batterie électrique (moyenne de la flotte)		144.7	
Pile à combustion électrique (taille moyenne)		148.8	
Autopartage: en tant que passager/passagère		0.0	
Véhicule utilitaire			
Diesel (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		381.3	
Hybride diesel (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		334.6	
Hybride plug-in diesel (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		297.6	
Gaz (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		348.7	
Pile à combustion (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		230.1	
Batterie électrique avec rechargement au dépôt (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		177.9	
Diesel (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		527.9	
Hybride diesel (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		522.6	
Hybride plug-in diesel (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		475.2	
Gaz (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		508.0	
Pile à combustion (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		419.6	
Batterie électrique avec rechargement au dépôt (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		328.8	
		Émissions totales	**0.0**

L'entreprise répartit ici les kilomètres parcourus par l'ensemble de son personnel entre les différents moyens de transport.

Pour les voyages en transports publics, il y a deux possibilités. Soit l'entreprise choisit la catégorie «Transports publics (moyenne suisse)» sans différenciation des moyens de transports publics.

Ou de les différencier en fonction des moyens de transports publics. Si le mode de propulsion d'un bus n'est pas connu, il convient de sélectionner la catégorie «Stadbus (diesel)».

Moyen de transport	Nombre total de kilomètres par an	Équivalent CO_2 (en g) par v-km	Émissions totales (en kg) par moyen de transport
Mobilité douce			
Marche		0.0	
Vélo		5.6	
Vélo électrique (< 25 km/h)		11.3	
Vélo électrique (< 45 km/h)		9.8	
Trottinette électrique		45.7	
Transports publics			
Transports publics (moyenne Suisse)		25.4	
Train (moyenne des trafics régional et grandes lignes)		7.1	
Tramway		42.7	
Bus de ville (diesel)		134.2	
Bus de ville (hybride diesel)		125.0	
Bus de ville (gaz)		103.4	
Bus de ville (pile à combustion)		87.7	
Bus de ville (batterie électrique; recharge à l'occasion)		55.6	
Bus de ville (batterie électrique; recharge au dépôt)		56.4	
Train international			
Allemagne (moyenne du trafic régional et du trafic grandes lignes)		40.8	
Allemagne (train à grande vitesse)		33.4	
France (moyenne du trafic régional et du trafic grandes lignes)		12.5	
France (train à grande vitesse)		12.5	
Italie (moyenne du trafic régional et du trafic grandes lignes)		73.5	
Italie (train à grande vitesse)		60.5	
Autriche (moyenne du trafic régional et du trafic grandes lignes)		14.9	
Scooter			
Essence (< 4 kW)		156.5	
Essence (4-11 kW)		134.1	
Batterie électrique (< 4 kW)		65.7	
Batterie électrique (4-11 kW)		74.1	
Motocyclette			
Essence (4-11 kW)		121.7	
Essence (11-35 kW)		155.8	
Essence (> 35 kW)		205.0	
Batterie électrique (< 4 kW)		57.9	
Batterie électrique (4-11 kW)		68.6	
Batterie électrique (11-35 kW)		81.7	
Batterie électrique (> 35 kW)		118.1	
Voiture de tourisme (une personne par véhicule/kilomètre-voiture)			
Essence (moyenne de la flotte)		299.1	
Diesel (moyenne de la flotte)		303.5	
Hybride essence (taille moyenne)		224.5	
Hybride diesel (taille moyenne)		189.1	
Hybride plug-in essence (taille moyenne)		205.3	
Hybride plug-in diesel (taille moyenne)		181.0	
Batterie électrique (moyenne de la flotte)		144.7	
Pile à combustion électrique (taille moyenne)		148.8	
Autopartage: en tant que passager/passagère		0.0	
Véhicule utilitaire			
Diesel (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		381.3	
Hybride diesel (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		334.6	
Hybride plug-in diesel (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		297.6	
Gaz (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		348.7	
Pile à combustion (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		230.1	
Batterie électrique avec rechargement au dépôt (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)		177.9	
Diesel (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		527.9	
Hybride diesel (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		522.6	
Hybride plug-in diesel (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		475.2	
Gaz (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		508.0	
Pile à combustion (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		419.6	
Batterie électrique avec rechargement au dépôt (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)		328.8	
Transport aérien			
Vols en Europe, Economy		290.60	
Vols en Europe, Business		447.10	
Vols intercontinentaux, Economy		190.20	
Vols intercontinentaux, Business		393.00	
Vols intercontinentaux, First		605.60	
		Émissions totales	**0.00**

Pour les voyages en transports publics, il y a deux possibilités. Soit l'entreprise choisit la catégorie «Transports publics (moyenne suisse)» sans différenciation des moyens de transports publics.
Ou de les différencier en fonction des moyens de transports publics. Si le mode de propulsion d'un bus n'est pas connu, il convient de sélectionner la catégorie «Stadbus (diesel)».

Moyen de transport	**Nombre de kilomètres entre le domicile et le lieu de travail (aller et retour)**	**Nombre de trajets par an**	**Nombre total de kilomètres par an**
Mobilité douce			
Marche			
Vélo			
Vélo électrique (< 25 km/h)			
Vélo électrique (< 45 km/h)			
Trottinette électrique			
Transports publics			
Transports publics (moyenne Suisse)			
Train (moyenne des trafics régional et grandes lignes)			
Tramway			
Bus de ville (diesel)			
Bus de ville (hybride diesel)			
Bus de ville (gaz)			
Bus de ville (pile à combustion)			
Bus de ville (batterie électrique; recharge à l'occasion)			
Bus de ville (batterie électrique; recharge au dépôt)			
Scooter			
Essence (< 4 kW)			
Essence (4-11 kW)			
Batterie électrique (< 4 kW)			
Batterie électrique (4-11 kW)			
Motocyclette			
Essence (4-11 kW)			
Essence (11-35 kW)			
Essence (> 35 kW)			
Batterie électrique (< 4 kW)			
Batterie électrique (4-11 kW)			
Batterie électrique (11-35 kW)			
Batterie électrique (> 35 kW)			
Voiture de tourisme (une personne par véhicule/kilomètre-voiture)			
Essence (moyenne de la flotte)			
Diesel (moyenne de la flotte)			
Hybride essence (taille moyenne)			
Hybride diesel (taille moyenne)			
Hybride plug-in essence (taille moyenne)			
Hybride plug-in diesel (taille moyenne)			
Batterie électrique (moyenne de la flotte)			
Pile à combustion électrique (taille moyenne)			
Autopartage: en tant que passager/passagère			
Véhicule utilitaire			
Diesel (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)			
Hybride diesel (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)			
Hybride plug-in diesel (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)			
Gaz (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)			
Pile à combustion (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)			
Batterie électrique avec rechargement au dépôt (véhicule de livraison/camion, 3,5 t)			
Diesel (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)			
Hybride diesel (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)			
Hybride plug-in diesel (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)			
Gaz (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)			
Pile à combustion (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)			
Batterie électrique avec rechargement au dépôt (véhicule de livraison/camion, 7,5 t)			