

Fiche « Réglementations environnementales » n°10

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Enjeux 2
Référence réglementaire 3
Résumé & périmètre d'application 3
Modalités d'application & sanction encourue 4





Enjeux

Aujourd'hui, la politique des transports en France n'est plus adaptée aux réalités, besoins et attentes des citoyens, notamment les plus éloignés des grandes métropoles.

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) vise à **améliorer la mobilité du quotidien tout en prenant dimnuant les impacts sur l'environnement**. Elle nécessite un engagement soutenu des collectivités et des entreprises pour faciliter l'accès à des moyens de transports moins coûteux et plus propres.

À la vue des chiffres clés de la mobilité liée au travail en France, les entreprises ont tout à y gagner :

- ⦿ **81 % des employés utilisant un mode actif (marche & vélo) s'estiment satisfaits de leur qualité de vie au travail.**
- ⦿ **75 % des trajets domicile-travail et professionnels se font en voiture**, avec un taux d'occupation à peine supérieur à 1.

- ⦿ **Un véhicule de société coûte jusqu'à 10 000 euros net/an** (achat, essence, parking, assurance, entretien...).
- ⦿ 25 % des actifs ont déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre.

Pour une organisation, **les bénéfices d'une démarche de mobilité durable** ambitieuse sont donc nombreux :

- ⦿ **Maîtrise de l'empreinte carbone** et lutte contre le changement climatique.
- ⦿ **Contribution à l'amélioration du bien-être** des collaborateurs.
- ⦿ **Amélioration de l'image de marque** auprès des parties prenantes internes et externes.
- ⦿ **Economies financières** potentielles, notamment avec la libération de surface immobilière induite par le télétravail.



Référence réglementaire

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

Résumé et périmètre d'application

Si la LOM s'organise autour de 5 grands chantiers et des dizaines de mesures clés, cette fiche ne traite que de **sept mesures principales qui concernent directement les organisations tertiaires** :

1. Inscription de la mobilité durable dans le **dialogue social**.
2. Création du **Forfait Mobilités Durables (FMD)**.
3. Création du **Titre de mobilité**.
4. Transition progressive de la **flotte automobile**.
5. Pré-équipement avant installation de **bornes de recharge électrique**.
6. Augmentation du seuil d'exonération des **frais de recharge**.
7. Soutien régional/local potentiel au **covoiturage**.

Ces mesures ne sont pas toutes obligatoires mais il est conseillé de toutes les aborder, au moins lors d'un état des lieux exhaustif des pratiques, idéalement en réalisant un **Plan de mobilité employeur (PDMe)** formalisé.



Sanction encourue

Ces obligations ne s'assortissent **pas de sanctions** en cas de manquement pour l'instant, outre une **contravention de 4ème classe** en cas de méconnaissance de l'obligation de **remboursement des frais de transports publics** et le **rejet de la demande de permis de construire ou de travaux** en cas de non-respect des **obligations de pré-équipement puis d'équipement de bornes de recharge** du bâtiment.

Modalités d'application

1. INSCRIPTION DE LA MOBILITÉ DURABLE DANS LE DIALOGUE SOCIAL

Avec cette loi, les questions relatives à la mobilité deviennent un **thème à inclure dans les Négociations annuelles obligatoires (NAO) organisées au sein des organisations** publiques et privées **de plus de 50 salariés** sur un même site, au titre de la qualité de vie au travail.

Préalablement aux négociations, il est recommandé de **réaliser un diagnostic exhaustif** qui facilitera la discussion et la prise de décision. Une fois négocié, l'accord fait l'objet d'une **transmission à la DIRECCTE**.

À défaut d'accord, l'entreprise doit obligatoirement réaliser un Plan de mobilité employeur comprenant, notamment, ses objectifs et les actions programmées pour les atteindre. Depuis 2020, un PDMe prend aussi en compte la lutte contre la pollution sonore et la sensibilisation interne aux enjeux de la qualité de l'air.

2. CRÉATION DU FORFAIT MOBILITÉS DURABLES (FMD)

Prenant le relais de l'Indemnité kilométrique vélo (IKV), ce forfait permet à l'organisation de **prendre en charge les frais de déplacement des collaborateurs sur le trajet domicile-travail effectué avec des modes alternatifs à la voiture individuelle** :

- ⊙ A vélo.
- ⊙ En covoiturage (conducteur ou passager).
- ⊙ Avec des engins de déplacement personnels (motorisés ou non) en location ou en libre-service comme les scooters et trottinettes électriques.
- ⊙ En auto partage avec des véhicules électriques, hybrides rechargeables (rejetant moins de 60 g/km de CO₂) ou hydrogène.
- ⊙ Avec des titres/tickets de transports en commun ponctuels (hors abonnement).

Dans le privé, la prise en charge des frais prend la forme d'**un versement annuel plafonné à 500 € par collaborateur**

intégralement exonéré d'impôt et de cotisations sociales.

Le remboursement des frais est conditionné à la fourniture d'**un justificatif de paiement ou une attestation sur l'honneur**, voire à une liste de justificatifs librement définie par l'organisation.

Le FMD est **cumulable avec la participation à l'abonnement de transport en commun** en restant dans la limite cumulée de 800 €/an.

Ce dispositif peut être mis en place par :

- ⊙ **Accord collectif d'entreprise.**
- ⊙ **Accord de branche.**
- ⊙ **Décision unilatérale** de l'organisation en l'absence d'accord après consultation du CSE s'il existe.

La mise en place du FMD est collective donc tous les salariés en bénéficient.

Actuellement facultatif, un bilan à 18 mois déterminera un éventuel renforcement de la mesure, le rendant éventuellement obligatoire.

3. CRÉATION DU « TITRE MOBILITÉ »

La prise en charge des frais de transport (carburant et FMD) n'est pas nécessairement réalisée par versement direct mais peut, si l'organisation le souhaite, prendre la forme d'un « titre-mobilité » : une **solution de paiement spécifique**, dématérialisée et prépayée **sur le modèle du ticket-restaurant.**

4. TRANSITION PROGRESSIVE DE LA FLOTTE AUTOMOBILE

La LOM acte l'**interdiction de la vente de véhicules thermiques** à l'horizon 2040, concernant les véhicules utilitaires légers.

Pour toute organisation gérant plus de 100 véhicules de moins de 3,5 tonnes, la loi impose que **les renouvellements annuels de flotte incluent des modèles à faibles émissions** (10 % en 2022, 20 % en 2024, 40 % en 2027 et 70 % en 2030).

Pour le calcul de la taille du parc automobile, les véhicules détenus ou gérés par les filiales sont pris en compte avec ceux de la maison mère.

5. PRÉ-ÉQUIPEMENT AVANT INSTALLATION DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

Dans les bâtiments non résidentiels neufs disposant d'un **parc de stationnement de plus de dix emplacements, la LOM exige que 20 % des places soient pré-équipées** dont 2 % (avec une place au minimum) soient dimensionnées pour être accessibles aux Personnes à mobilité réduite (PMR). En plus, au moins un emplacement aux dimensions PMR mais non réservé doit être équipé d'un point de recharge.

Au-delà de 200 places de stationnement, au moins deux places doivent disposer d'un point de recharge dont l'une doit être réservée aux PMR.

Ces obligations s'appliquent également dans le cadre de la **rénovation importante** d'un bâtiment non résidentiel existant, dès lors que les travaux incluent le parc de stationnement ou l'installation électrique de l'immeuble.

En plus des obligations de pré-équipement, le texte prévoit l'**installation obligatoire de 5 % de bornes dès 2025**. À

cette date, tout bâtiment non résidentiel avec parking de plus de 20 places devra disposer d'une borne par tranche de 20 emplacements de stationnement dont au moins un sera aux dimensions PMR.

Cette obligation s'applique également aux **bâtiments à usage mixte** dont plus de 20 places sont destinées à un usage non résidentiel.

6. AUGMENTATION DU SEUIL D'EXONÉRATION DES FRAIS DE RECHARGE

Afin d'inciter à l'utilisation de véhicules électriques par les collaborateurs, une **exemption d'impôts sur les frais de recharge à hauteur de 400 euros** contre 200 euros pour les frais d'essence est prévue.

De plus, les employeurs peuvent **offrir la recharge aux collaborateurs** pour lesquels l'avantage en nature sera considéré comme nul par les services des impôts.

7. SOUTIEN RÉGIONAL/LOCAL POTENTIEL AU COVOITURAGE

En complément, la LOM encourage le développement du covoiturage comme solution de transport au quotidien grâce à une série de mesures concrètes comme la possibilité pour les collectivités locales de proposer des **subventions pour les solutions de covoiturage** au quotidien, pour les conducteurs comme les passagers. Ce peut également être la **création de voies réservées au covoiturage** sur les grands axes routiers autour des métropoles, etc.

Les différents sites d'une organisation peuvent donc se renseigner au niveau régional/local pour savoir si de telles mesures sont déployées sur le territoire.

RIPOSTE VERTE

POUR UN BUREAU RESPONSABLE

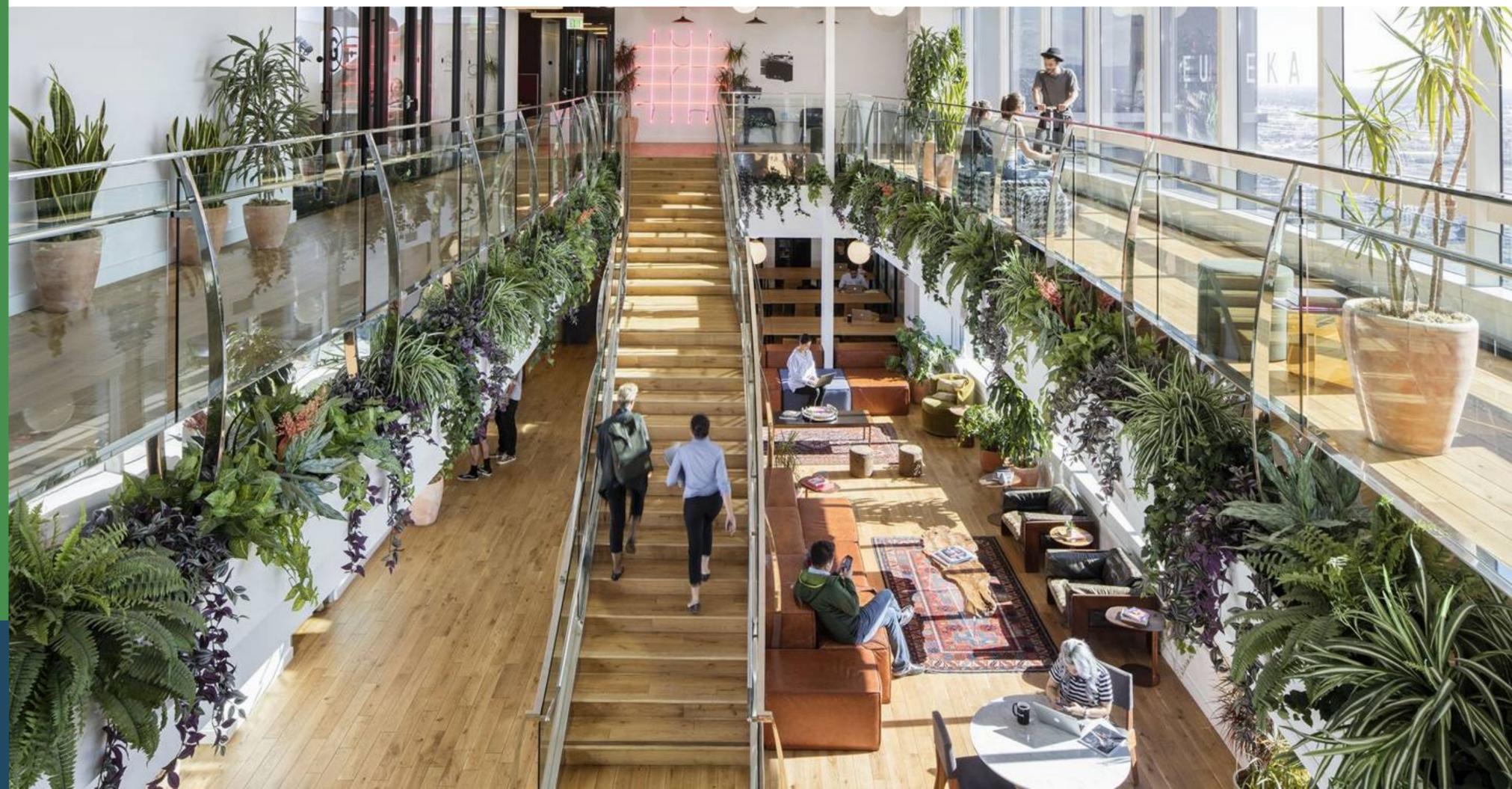


LISTE DES FICHES RÉGLEMENTATIONS

- Fiche 1 : Annexe environnementale
- Fiche 2 : Audit énergétique
- Fiche 3 : Bilan GES réglementaire
- Fiche 4 : DPEF – Axe environnemental
- Fiche 5 : Déchets d'équipements électriques et électroniques
- Fiche 6 : Déchets d'éléments d'ameublement
- Fiche 7 : Déchets tertiaires – Tri 5 flux
- Fiche 8 : Fluides frigorigènes
- Fiche 9 : Gaspillage alimentaire
- Fiche 10 : Loi d'orientation des mobilités
- Fiche 11 : Plastique à usage unique
- Fiche 12 : Pollution lumineuse
- Fiche 13 : Taxe Citéo

Mise à jour : septembre 2022

 www.riposteverte.com



 06 09 75 23 24

 contact@riposteverte.com