

CYCLE DE WEBINAIRES SUR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES



Document « Questions/réponses LOM »

Webinaire « Promouvoir une mobilité plus durable des salariés » du 03/11/2020

Cellule France Mobilités Hauts-de-France

NB : Ce document capitalise l'ensemble des questions posées avant le webinaire grâce au formulaire d'inscription ainsi que les questions posées en direct lors du webinaire. Cette FAQ essaie de répondre le plus largement possible aux questions posées. Toutefois, en fonction de certaines spécificités des territoires, il est possible que des précisions doivent être apportées. En cas de doute, n'hésitez pas à prendre contact avec les intervenants dont les coordonnées sont indiquées en fin de document. Ce document est en cours de relecture par les services du ministère de la transition écologique et solidaire (DGITM).

Rappel des principales mesures de la LOM, en lien avec le management de la mobilité

Art 53	<ul style="list-style-type: none">• Stationnement sécurisé des vélos en gares• Emport de vélos non démontés dans les trains et les cars• Equipements en stationnement vélos des bâtiments à usage tertiaire et constituant un lieu de travail
Art 57	<ul style="list-style-type: none">• Education à la pratique du vélo dans l'espace public
Art 82	<ul style="list-style-type: none">• Forfait « mobilités durables » et plans de mobilité employeurs
Art 83	<ul style="list-style-type: none">• Lutte contre le vol des vélos

Questions sur le management de la mobilité

- **Connaissez-vous des études qui montrent l'impact de la mobilité sur le turn-over et le coût du recrutement ?**

Réponse : En effet, c'est extrêmement lié et les employeurs en ont de plus en plus conscience... Nous n'avons pas d'études à citer ici mais certains des adhérents de Réseau Alliances ont mis en place le covoiturage pour affronter ce problème de recrutement / fidélisation et ils obtiennent de très bons retours d'expérience.

- **Des organisations en HdF proposent-elles des moyens de tester les moyens de déplacement (flottes) ? En Flandre belge, cela existe...**

Réponse : Le fait de tester des modes de transport est un levier fort et cela fait partie des actions menées dans le cadre des plans de mobilité employeurs, ce qui permet d'asseoir la conduite du changement. Par exemple, sur le site de la Haute-Borne cela a été testé par les entreprises présentes sur ce site. Des exemples concrets peuvent être cités comme l'organisation de journées sur les mobilités, dans le cadre du marketing individualisé en mobilité ou avec des dispositifs incitatifs et expérimentaux (comme l'expérience « Testez le train »).

Questions sur la LOM

- **Quelle place pour le vélo dans la nouvelle gouvernance mise en place par la LOM ? (Au sein des bassins de mobilité, des comités des partenaires (associations vélo membres de droit ?), des futurs contrats opérationnels de mobilité ?)**

Réponse : Les AOM (dont la Région, lorsqu'elle est AOM locale), doivent mettre en place un comité des partenaires. Celui-ci doit à minima comprendre des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants. Lorsque la Région est AOM locale, le comité des partenaires doit dans ce cas, associer les représentants des communes ou de leurs groupements.

Le comité **peut** également associer d'autres partenaires, en fonction des besoins et des spécificités locales du territoire (**associations** environnementales, chambre de commerce et d'industrie, collectivités limitrophes, département, opérateurs de transport, acteurs de la mobilité...). Toute latitude est laissée à l'AOM et l'AOM régionale de ce point de vue.

La Région, au moyen des contrats opérationnels de mobilité, pourra également favoriser la mise en place d'une gouvernance plus cohérente sur l'ensemble de chaque bassin de mobilité.

Pour le vélo, le comité des partenaires peut par exemple permettre à l'AOM de faire le point avec ses employeurs sur les actions respectives en matière de développement du vélo (mise en place du forfait mobilité durable, continuité et sécurité des itinéraires cyclables...). La participation des associations de promotion du vélo permet de porter les attentes des citoyens auprès de l'AOM.

Le contrat opérationnel de mobilité permet à l'AOM régionale et aux AOM locales de se coordonner sur une politique vélo en intermodalité (aménagement des pôles d'échange multimodaux, combinaison des offres TER + stationnement vélo en gare...) ou à une échelle régionale (aménagement des liaisons à plus grande échelle, voies vertes...). La participation des gestionnaires d'infrastructures facilite le partage d'expertise, de moyens humains et financiers, et la concrétisation des projets.

- **Quelles obligations en matière de stationnements et notamment pour les entreprises ?**

Réponse : En ce qui concerne le stationnement vélo, la LOM renforce les exigences réglementaires pour les stationnements sécurisés dans les gares et pôles d'échanges multimodaux : l'équipement en stationnements sécurisés vélos est obligatoire et dans les bâtiments accueillant du public (service public, commerce...).

Enfin dans les copropriétés, la LOM offre la possibilité d'un vote à la majorité simple de l'assemblée générale (majorité des copropriétaires présents ou représentés) pour créer des emplacements sécurisés vélos aux frais des copropriétaires demandeurs.

- **Quel retour d'expériences sur l'application de la LOM ? Quelles initiatives sont déjà engagées?**

Réponse : De nombreuses initiatives en faveur du vélo existaient avant la LOM et existent depuis l'entrée en vigueur de la LOM. Les premiers retours d'expérience sont recensés sur la plateforme France mobilités : <https://www.francemobilites.fr/solutions-projets>

Questions sur les Négociations Annuelles Obligatoires

- **A partir de 50 salariés, il faut soit des NAO Mobilité, soit un Plan de Déplacement Employeur ? La mobilité est donc un sujet obligatoire à partir de 50 salariés. Est-ce correct ?**

La mobilité est un sujet obligatoire pour tous les établissements à partir de 50 salariés, si elles ont des représentants du personnel, elles doivent intégrer les sujets de mobilité lors des nouvelles négociations annuelles obligatoires (NAO).

Le non-aboutissement à un accord emporte de fait obligation de création d'un PDME (à transmettre à la DIRECCTE). En cas d'accord, l'entreprise peut tout à fait lancer un PDME et notamment réaliser un diagnostic.

NB : l'AOM compétente sur le ressort territorial d'implantation d'une entreprise qui n'aura pas abouti un accord devra la tenir informée de son plan de mobilité (cf Article L1214-8-2 du Code des Transports). En voici le contenu :

I.-Le plan de mobilité employeur prévu au 9° de l'article L. 1214-2 vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.

Le plan de mobilité employeur évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.

Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.

Le plan de mobilité employeur est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

II.-Dans le périmètre d'un plan de mobilité mentionné à l'article L. 1214-1 élaboré par une autorité organisatrice, cette dernière informe les entreprises de son ressort territorial mentionnées au II bis du présent article du contenu du plan de mobilité.

II bis.-A défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, tel que prévu au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, les entreprises soumises à l'obligation prévue au 2° de l'article L. 2242-1 du même code, mentionnées à l'article L. 2143-3 dudit code et dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel. Ce plan de mobilité employeur inclut des dispositions concernant le soutien aux déplacements domicile-travail de leur personnel, notamment le cas échéant concernant la prise en charge des frais mentionnés aux articles L. 3261-3 et L. 3261-3-1 du même code.

III.-Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité employeur commun, qui vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité employeur défini au I et qui est soumis à la même obligation de transmission à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

- **A-t-on déjà des retours d'expérience sur la tenue de ces négociations au sein des employeurs ? Au regard des premiers échos perçus à ce jour, cela semble aujourd'hui difficile.**

Réponse : Le sujet commence à être intégré dans les NAO mais pour le moment peu d'entreprises ont pu voter la mise en place de mesures telles que le forfait mobilité durable.

Le PV des NAO n'est plus directement transmis de l'entreprise à la DIRECCTE, mais versé par l'entreprise sur la plateforme Télé@ccord, dont les données sont ensuite publiées sur <https://www.legifrance.gouv.fr/liste/acco>

L'outil est en cours d'adaptation pour pouvoir permettre aux AOM de suivre les NAO des entreprises de leur territoire.

- **Quelles sont les prescriptions / recommandations pour la prise en compte de la mobilité dans les NAO ? Existe-t-il des documents qui cadrent le contenu ? Quel rôle pour les AOM dans ce dispositif en termes d'incitations / conseil / suivi ... ?**

Réponse : Les AOM n'ont pas de rôles imposés dans ce processus. Toutefois, notons que par le biais des comités des partenaires, les AOM peuvent tout à fait lancer des discussions avec des représentants d'entreprises. Certaines AOM discutent directement avec des gestionnaires de zones d'activités pour optimiser à la fois les réseaux de transport en commun et/ou de transport à la demande et connaître des besoins en aménagements cyclables, par exemple.

Rappelons également que la LOM a bien concrétisé ces bonnes pratiques puisque les AOM peuvent mettre en place un « *service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants* ».

En ce qui concerne les prescriptions, il n'existe pas d'obligations sauf à la prise en compte des accords de branche. Il est fortement recommandé d'établir un diagnostic préalable sur les enjeux et les actions déjà mises en place pour la mobilité durable ainsi que leurs résultats obtenus.

Questions sur le forfait mobilités durables

- **Qu'est-ce que le forfait mobilités durables ?**

Réponse : Le forfait mobilités durables a été mis en place par la LOM. Sa date d'entrée en vigueur, initialement fixée au 1er juillet 2020, a été avancée au 11 mai 2020 afin de tenter de juguler la hausse du trafic automobile après la fin du confinement lié à l'épidémie de Coronavirus - Covid 19.

Le dispositif du forfait mobilités durables a été instauré pour le secteur privé et pour la fonction publique d'Etat par le décret n° 2020-541 du 9 mai 2020 publié au Journal officiel du 10 mai 2020.

Ce dispositif, permet la prise en charge des frais de déplacements domicile-travail des agents de la fonction publique d'Etat venant au travail à vélo ou en covoiturage (au moins 100 jours par an¹) dans la limite de 200€ par an et par agent (cette aide est exonérée d'impôts et de prélèvements sociaux).

Instauré par le décret n° 2020-1547 du 9 décembre 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique territoriale et pour les établissements publics de santé, sociaux et médico-sociaux, le FMD s'applique aux déplacements domicile-travail effectués à vélo ou en covoiturage. Ce dispositif, permet la prise en charge des frais de déplacements domicile-travail des agents des collectivités et des établissements publics de santé et sociaux venant au travail à vélo ou en covoiturage. Cette aide est également plafonnée à 200€ par an par agent et est exonérée d'impôts et de prélèvements sociaux.

¹ NB : ce chiffre de 100 jours par an a été exceptionnellement ramené à 50 jours par an pour l'année 2020 en raison de la crise sanitaire Covid-19.

- **Quelle est la différence entre le forfait mobilités durables et l'Indemnité Kilométrique Vélo ?**

L'IKV est une mesure qui peut être mise en place dans le cadre du forfait mobilités durables.

Pour le secteur privé :

Depuis la parution du décret du 9 mai 2020 relatif au forfait mobilité durable, les entreprises peuvent prendre en charge de manière facultative les frais de déplacement de leurs salariés sur leur trajet domicile-travail effectué à vélo, en covoiturage (conducteur ou passager), en transports publics sauf s'ils bénéficient déjà du remboursement d'un abonnement de transport en commun ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée tels que l'autopartage.

Le forfait mobilités durables ne se base pas nécessairement sur un nombre de kilomètres parcourus et peut couvrir d'autres dépenses liées à la mobilité durable.

- **Comment le forfait accordé aux mobilités douces ou collectives va-t-il se mettre en place auprès des salariés d'entreprises ?**

Réponse : Des témoignages d'entreprises ayant déjà mis en place ce forfait « mobilités durables » sont disponibles sur le site France mobilités grâce au lien suivant :

<https://www.francemobilites.fr/actualites/temoignages-entreprises-forfait-mobilites-durablesns>

- **Quelle est la fréquence d'utilisation annuelle à justifier pour profiter du FMD ? (que ce soit pour vélo, TC, et autre ?) Est-ce uniquement sur attestation ? Un salarié qui prend son vélo 3 fois par an peut bénéficier du forfait entier ?**

Réponse : Pour bénéficier du format mobilités durables dans les fonctions publiques (Etat, territoriale et hospitalière), il faut avoir effectué au moins 100 jours dans l'année des déplacements en vélo ou du covoiturage (tant passager que conducteur) pour effectuer ses déplacements domicile-travail.

Pour le secteur privé : la direction et les partenaires sociaux définissent ensemble les modalités de prise en charge, tant sur le montant global à verser que sur les modalités de mise en place, de contrôle de ce forfait mobilités durables.

Le décret du 9 mai 2020 qui régit le FMD pour le secteur privé, a créé un nouvel article du Code du travail (Art R3261-13-2) qui prévoit que l'allocation forfaitaire dénommée "forfait mobilités durables" est versée « *sous réserve de son utilisation effective conformément à son objet. Elle est réputée utilisée conformément à son objet si l'employeur recueille auprès du salarié, pour chaque année civile, un justificatif de paiement ou une attestation sur l'honneur relatifs à l'utilisation effective d'un ou plusieurs des moyens de déplacement mentionnés à l'article L. 3261-3-1.* ».

- **L'employeur a-t-il intérêt à verser le forfait mobilités durables ou à acheter une flotte de « mobilités douces » (vélos, trottinettes...) ?**

Réponse : Les manières de promouvoir l'usage du vélo pour les collaborateurs sont nombreuses. La mise à disposition d'une flotte de vélos permet d'ancrer l'usage de celui-ci dans les habitudes de travail et notamment les déplacements professionnels. La flotte de modes doux est un outil intéressant pour remettre en selle des collaborateurs craintifs et leur permettre de tester le vélo avant d'en acquérir un pour leurs usages personnels. En revanche, le FMD peut aider les salariés à financer l'achat et la maintenance de leur vélo pour leurs déplacements personnels (comme les déplacements domicile-travail).

Ce sont donc deux mesures complémentaires. NB : aux yeux de l'URSSAF, la mise à disposition de vélos d'entreprises pour des usages non-professionnels (comme les trajets domicile-travail ou les déplacements du midi) peut être perçue comme un avantage en nature octroyé aux salariés. Si cette pratique est ancrée dans la démarche, il faut la déclarer et pourra faire l'objet de cotisations sociales.

- **Le plafond à 500 euros est-il une disposition pérenne ou liée au Covid-19 ?**

Réponse : La hausse à 500€ concerne uniquement les salariés du secteur privé. Elle a été votée dans la loi des finances d'octobre 2020 pour une mise en place dès janvier 2021.

- **Qu'en est-il de l'exonération de cotisations salariales sur le plafond de 500€ ?**

Réponse : Le montant de 500 euros correspond au montant maximum exonéré de charges. A partir de 501 euros, l'employeur versera des cotisations salariales. L'employeur est libre de proposer un FMD de moins de 500 euros.

- **Y-a-t-il une raison particulière pour laquelle la trottinette mécanique s'est pas prise en compte dans le forfait ?**

Réponse : Non, à notre connaissance, il n'existe pas de raison particulière pour qu'elle ne soit pas prise. A ce jour, la trottinette est incluse lorsqu'elle est motorisée (non-thermique) et fait l'objet de location ou de free-floating. Il convient de mentionner ici qu'il existe un programme CEE appelé [Mobiprox](#) qui finance à 100% la sensibilisation aux nouvelles mobilités et subventionne les flottes en entreprises.

- **La somme versée dans le cadre du forfait mobilité durable peut être utilisée pour l'achat d'un vélo ?**

Réponse : Certains employeurs proposent une aide à l'achat. Ceux qui versent l'Indemnité Kilométrique Vélo, laissent les salariés utiliser les euros versés comme ils le souhaitent.

- **La marche n'est-elle pas éligible au forfait mobilité durable ?**

Réponse : Elle ne l'est pas à ce jour. En payant des charges, ce sera considéré fiscalement comme une prime "normale" comme un complément de salaire.

- **Le Forfait Mobilité Durable et remboursement des abonnements TC à 50% sont-ils cumulables (en cas par exemple de trajet vélo-train) ?**

Réponse : Deux réponses différentes sont à développer ici. Pour la fonction publique, le format mobilités durables et l'IKV ne sont pas cumulables. En revanche, il est tout à fait possible pour un employeur du secteur privé d'accepter ce cumul.

- **Le FMD porte-t-il uniquement sur les trajets domicile-travail ou peut-elle concerner aussi les trajets effectués dans le cadre du travail (par exemple pour se rendre à un rendez-vous) ?**

Réponse : Il concerne uniquement les trajets domicile-travail. Pour les trajets professionnels, les mesures à mettre en place relèvent de décisions internes à l'entreprise. Par exemple, l'employeur pourrait verser une IKV comme il le fait pour les trajets effectués avec le véhicule personnel d'un salarié. S'il met en place une flotte (voitures de service, vélos de service), l'IK n'a plus lieu d'être.

- **Y a-t-il des sortes d'appli qui proposent de mesurer les kilomètres réellement parcourus (et éviter ainsi la déclaration sur l'honneur) ?**

Réponse : Des applications existent mais les employeurs ne peuvent contraindre les salariés à les utiliser. Très souvent, une déclaration sur l'honneur est demandée.

- On aimerait conditionner le FMD au renoncement de la place de stationnement VL individuelle, avec attestation sur l'honneur. D'autres l'ont-ils testé ?

Réponse : La MEL y travaille. Le remboursement TC est déjà conditionné au renoncement à la place de stationnement. Apparemment l'Université Catholique de Lille procède de la même manière.

Pour approfondir ces questions :

<http://www.francemobilites.fr/solutions/mobilite-jeu>

<https://mobiprox.fr/>

Questions/réponses sur le FMD :

<https://www.francemobilites.fr/actualites/forfait-mobilites-durables-creer-la-lom-entre-en-vigueur>

Témoignages d'entreprises :

<https://www.francemobilites.fr/actualites/temoignages-entreprises-forfait-mobilites-durables>

Références réglementaires :

Décret n° 2020-541 du 9 mai 2020 relatif au « forfait mobilités durables » :
<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/legislation/decret-ndeg-2020-541-du-9-mai-2020-relatif-au-forfait-mobilites-durables>

Décret n° 2020-1554 du 9 décembre 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans les établissements publics de santé

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/legislation/decret-ndeg-2020-1554-du-9-decembre-2020-relatif-au-versement-du-forfait>

Décret n° 2020-1547 du 9 décembre 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique territoriale

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/legislation/decret-ndeg-2020-1547-du-9-decembre-2020-relatif-au-versement-du-forfait>

Décret n° 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique de l'Etat

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/legislation/decret-ndeg-2020-543-du-9-mai-2020-relatif-au-versement-du-forfait>

Si vous avez des questions complémentaires, n'hésitez pas à nous contacter :

ADEME Hauts-de-France : Mathieu CHASSIGNET : mathieu.chassignet@ademe.fr

Réseau ALLIANCES : Lucile JANSOONE : ljansoone@reseau-alliances.org

DREAL Hauts-de-France : Boris LY : boris.ly@developpement-durable.gouv.fr

CEREMA Hauts-de-France : Nathalie PITAVAL : nathalie.pitaval@cerema.fr