



**LE DISPOSITIF LOCAL
D'ACCOMPAGNEMENT DE L'ESS**
CENTRE DE RESSOURCES TRANSFORMATION ÉCOLOGIQUE



Veille réglementaire

Transformation écologique



Cofinancé par
l'Union européenne



BANQUE des
TERRITOIRES



Introduction



A quoi sert cette ressource ?

Cette ressource est un **recensement des éléments réglementaires relatifs aux enjeux écologiques et qui peuvent concerner les structures de l'ESS**. Son objectif est de proposer une lecture simplifiée des **obligations** et des **opportunités** qui s'offrent aux structures dans le cadre de cette réglementation.

Il s'agit d'un panorama global et non exhaustif, qui se veut également évolutif en fonction de la veille réglementaire réalisée par le CRDLA Transformation écologique.

Quand utiliser cette ressource ?

- Dans le cadre d'un diagnostic, pour rappeler, si besoin, à la structure la réglementation en vigueur ;
- Dans le cadre d'un accompagnement pour le développement d'une activité, pour identifier les risques et opportunités en lien avec la transition écologique ;
- Dans le cadre d'un accompagnement spécifique sur la transformation écologique des structures, pour identifier des risques et des opportunités ;
- Dans le cadre d'un événement ou d'une animation sur le sujet.

Comment fonctionne-t-elle ?

Cette ressource est organisée par entrée thématique. Pour chaque thématique, vous retrouverez les obligations et opportunités faites aux structures.

Des questions ? Contactez le CRDLA Transformation écologique à l'adresse crdla-te@ess-france.org



MOBILITE RESPONSABLE



Quelques chiffres clés

49 000

personnes meurent
prématurément à cause de la
pollution de l'air au dioxyde de
carbone dans l'Union
européenne selon l'Agence
Européenne de l'Environnement
([Qualité de l'air en Europe 2022](#))



31%

C'est la part des transports
dans l'empreinte carbone
des Français-es selon
l'ADEME



moins de 5%

des Français-es prennent le vélo
régulièrement pour faire leur trajet
domicile/travail (Commissariat
général au développement durable
: [les Français et le vélo en 2022](#))



CRDLA
Transformation
écologique

1/16

Mobilité des salarié·es : le plan mobilité employeur

Obligation réglementaire

Depuis 2020, les organisations avec **plus de 50 salarié·es et situées dans une agglomération de plus de 100 000 habitant·es** doivent mettre en place :

- **Un Plan de Mobilité Employeur**, élaboré lors des négociations annuelles sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et sur la qualité de vie et les conditions de travail. En l'absence d'accord, il est élaboré par l'employeur.
- **L'intégration d'un volet mobilité** dans les négociations annuelles obligatoires.

Référence réglementaire

- **La loi du 26 décembre 2019** d'orientation des mobilités, dite loi LOM

Ce que doit comporter un plan de mobilité employeur

- Une évaluation de l'offre de transport existante et projetée ;
- Une analyse des déplacements entre le domicile et le travail des salarié·es et une analyse de leurs déplacements professionnels ;
- Un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement ;
- Assurer le suivi de ce plan et ses mises à jour.

Le programme d'actions peut comporter des mesures concernant l'organisation du travail, la logistique et les livraisons de marchandises, et la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Quelles ressources mobiliser ?

- Consulter le [plan de mobilité dans mon entreprise](#) de l'ADEME ;
- Pour toute information supplémentaire, faite appel à [l'Autorité Organisatrice de la Mobilité](#) de votre territoire.



Bon à savoir

Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité employeur interentreprises commun qui vise les mêmes objectifs.

Mobilité des salarié·es : le remboursement des frais d'abonnement en transport en commun

Obligation réglementaire

L'employeur a l'obligation **de rembourser les frais d'abonnement aux transports publics de personnes ou services publics de location de vélos des salarié·es à hauteur de 50% du montant de l'abonnement** sur la base d'un tarif de 2^{ème} classe et du trajet le plus court entre leur domicile et leur lieu de travail.

Référence réglementaire

- **La loi du 26 décembre 2019** d'orientation des mobilités, dite loi LOM

Les titres de transport pris en charge

- Les cartes d'abonnement annuelles, mensuelles ou hebdomadaires
- Les services publics de location de vélos

La prise en charge peut dépasser les 50% si le choix est fait par l'employeur dans le cadre de sa politique RSE. Elle est cumulable avec le forfait mobilités durables

Pour aller plus loin

- Consultez la page du code du travail numérique dédié : [La prise en charge des frais de transport par l'employeur](#)



Focus fiscalité

Si l'employeur décide d'augmenter le volume de la prise en charge des titres de transport au-delà de 50%, l'exonération fiscale s'applique au maximum jusqu'à 75% du coût du titre d'abonnement.

La prime carburant

Aide non cumulable avec le forfait mobilité durable

Aide financière à la mobilité des salarié·es

L'employeur peut prendre en charge tout ou partie des frais de carburant d'un véhicule et des frais d'alimentation d'un véhicule électrique, hybride rechargeable ou hydrogène engagés par ses salarié·es.

Référence réglementaire

- La loi du 26 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi LOM

Les salarié·es concerné·es

A partir de l'année 2025 cette prime carburant pourra bénéficier uniquement aux salarié·es :

- Dont la résidence habituelle ou le lieu de travail est situé dans une commune non desservie par un service public de transport collectif régulier, ni par un service privé mis en place par l'employeur ;
- Se situant dans une agglomération de moins de 100 000 habitant·es ;
- Dont l'utilisation d'un véhicule personnel est rendue indispensable par des conditions d'horaires de travail particulier ne permettant pas d'emprunter un mode collectif de transport ;
- Exerçant leur activité sur plusieurs lieux de travail au sein d'une même entreprise qui n'assure pas le transport des salarié·es.

Quelles ressources mobiliser ?

- Consulter le site Service-public.fr sur [la prime carburant](#)



Les salarié·es non concernés par cette aide

- Les salarié·es bénéficiant d'un véhicule mis à disposition de façon permanente par l'employeur qui prend également en charge les dépenses de carburant ou d'alimentation électrique.
- Les salarié·es ne payant aucun frais de transport pour se rendre à leur travail.
- Les salarié·es dont le transport est assuré gratuitement par l'employeur.

Le forfait mobilité durable

Aide financière à la mobilité des salarié·es

Un employeur peut prendre en charge les frais de transport personnels de ses salarié·es (CDI, CDD, à temps partiel, intérimaires, apprenti·es et stagiaires) relatifs à leurs trajets domicile-travail s'ils utilisent un moyen de transport alternatif.

Cette prise en charge n'est pas obligatoire. Ce forfait peut être mis en place par accord d'entreprise ou par un accord d'interentreprises.

En l'absence d'accord collectif, il peut être mis en œuvre par décision unilatérale de l'employeur après consultation du comité sociale et économique (CSE) s'il existe.

Les moyens de transport concernés

- Le vélo personnel, y compris le vélo électrique ;
- Le covoiturage, en tant que passager et en tant que conducteur ;
- Engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou libre-service ;
- Autopartage de véhicules à faibles émissions (plus spécifiquement les véhicules alimentés totalement ou partiellement par électricité, hydrogène ou gaz naturel) ;
- Engins de déplacement personnel motorisés (électriques) des particuliers : trottinettes, monoroues, skateboard, etc. ;
- Transports publics (hors abonnement).

Pour aller plus loin

- Consultez la fiche d'ESS France : [Forfait mobilité durable](#)
- Consulter le site Service-public.fr sur [le forfait mobilité durable](#)

Aide cumulable avec la prise en charge des titres d'abonnement aux transports publics

Référence réglementaire

- La loi du 26 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi LOM



A savoir

A partir de 2025, la prise en charge du forfait mobilité durable ne sera plus cumulable avec la prime carburant mais restera cumulable avec la prise en charge des titres d'abonnement aux transports publics et de location de vélos.

La réduction de l'impôt sur les sociétés

Aide financière à la mobilité des salarié-es

Les organisations soumises à l'impôt sur les sociétés (IS) peuvent bénéficier **d'une réduction d'impôt liée aux frais générés par la mise à disposition gratuite de leurs salarié-es d'une flotte de vélos**.

Cette réduction d'impôt ne peut s'appliquer que si la flotte de vélos est utilisée pour les déplacements des salarié-es entre leur domicile et le lieu de travail, et ce dans la limite de 25% du prix d'achat ou de location des vélos lors de chaque exercice comptable considéré.

Référence réglementaire

- **La loi du 26 décembre 2019** d'orientation des mobilités, dite loi LOM

Les conditions d'accessibilité

Les organisations concernées

- Toutes les organisations soumises à l'impôt sur les sociétés (IS)
- Les organisations exonérées partiellement d'impôt sur les sociétés ou soumises partiellement à cet impôt

Les vélos concernés

- L'organisation peut bénéficier de la réduction d'impôt dès l'acquisition du premier vélo mis gratuitement à la disposition de ses salarié-es ;
- Les vélos ouvrant droit à la réduction d'impôt sont des cycles (vélos sans moteur électrique) et des cycles à pédalage assistés (vélos à assistance électrique).

Quelles ressources mobiliser ?

- Pour en savoir plus, consultez le site : [Entreprendre.service-public.fr](https://entreprendre.service-public.fr)

Zone à faibles émissions mobilité

Obligation réglementaire

Une zone à faibles émissions mobilité (ZFE) est une zone créée sur **tout ou partie du territoire d'une commune ou d'un EPCI afin de lutter contre la pollution atmosphérique.**

Au 1^{er} janvier 2025, toute agglomération de plus de 150 000 habitants en France métropolitaine doit instaurer une ZFE.

En cas de pic de pollution, des mesures temporaires de restriction de circulation peuvent s'ajouter à celles prévues par la ZFE.

Les spécificités de chaque ZFE

Les ZFE sont instituées par un arrêté du maire ou le président d'un EPCI qui détermine :

- Les territoires de l'agglomération dans lesquels la ZFE s'applique ;
- Les mesures de restrictions de circulation applicables ;
- Les catégories de véhicules concernés, notamment en fonction de la vignette Crit'Air du véhicule ;
- Les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées.

Quelles ressources mobiliser ?

- Consultez la liste des zones à faibles émissions (ZFE) [des zones à faibles émissions \(ZFE\)](#)
- Consultez le service en ligne [ZFE.green](#) répertoriant les ZFE et les simulations de trajet.

Référence réglementaire

- **La loi du 17 août 2015** relative à la transition énergétique pour la croissance verte
- **La loi du 26 décembre 2019** d'orientation des mobilités, dite loi LOM
- **La Loi du 22 août 2021** portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi climat et résilience



Les mesures spécifiques

Pour les "territoires ZFE" (concernant uniquement les métropoles de Paris et de Lyon), au 1^{er} janvier 2025, les véhicules ayant l'interdiction de circuler dans ces ZFE sont :

- Les véhicules diesel, gazole et hybride gazole/électricité dont la 1^{ère} immatriculation date d'avant le 31 décembre 2010 ;
- Les véhicules essence et hybride essence/électricité dont la 1^{ère} immatriculation date d'avant le 31 décembre 2005.

La mobilité dans les agglomérations : le Crit'Air

Obligation réglementaire

La vignette **Crit'Air** (certificat qualité de l'air) **permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes en particules fines et en oxydes d'azote**. La vignette doit être collée de **manière visible sur le véhicule**. Le classement des véhicules dépend des critères suivants :

- Le type de véhicule ;
- Le type d'énergie ou de carburant ;
- La norme Euro du véhicule (soit le seuil limite d'émissions polluantes d'un véhicule neuf) ou la date de la première immatriculation.

Lors d'un épisode de pollution, la vignette est obligatoire pour circuler en cas de mise en œuvre de la circulation différenciée.

Les structures de l'ESS concernées

- Toute structure de l'ESS disposant de véhicules circulant et stationnant dans les zones à faibles émissions décidées par la collectivité ;
- Toute structure de l'ESS disposant de véhicules circulant lors de la mise en œuvre de la circulation différenciée décidée par les préfets pendant les épisodes de pollution.

Quelles ressources mobiliser ?

- Pour faire une demande de vignette Crit'Air pour une flotte de véhicules, rendez-vous sur www.certificat-air.gouv.fr
- Consultez le simulateur de [vignette Crit'Air](#)

Référence réglementaire

- **La loi du 26 décembre 2019** d'orientation des mobilités, dite loi LOM
- **La Loi du 22 août 2021** portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi climat et résilience



Les sanctions

En l'absence de vignette Crit-air visible sur les véhicules, les sanctions sont les suivantes :

- **Une amende pouvant aller jusqu'à 450 euros pour les véhicules légers** (voiture particulière, 2 ou 3 roues, quadricycle à moteur, utilitaire léger)
- **Une amende pouvant aller jusqu'à 3750 euros pour un poids lourd**

La même amende est prévue pour non-respect des restrictions de circulation en cas de circulation alternée lors d'un épisode de pollution.

Lutte contre la pollution de l'air (1/2)

Référence réglementaire

● **La loi du 30 décembre 1996** sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite loi LAURE

Obligation réglementaire

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) est un document de planification qui contribue à préserver la qualité de l'air sur le territoire. Il vise à ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air. Ce plan comprend notamment :

- Pour chaque polluant concerné (dioxyde d'azote, particules PM10, etc.), les objectifs permettant de ramener les niveaux globaux de concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme.
- Des mesures **préventives et correctives** pouvant être prises pour réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique et atteindre les objectifs du PPA (ex. : la mise en place de ZFE sur certaines agglomérations, etc.) ;
- Des actions peuvent également être prévues localement pour se conformer aux normes de la qualité de l'air afin que la période de dépassement soit la plus courte possible ou pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air existante.

Ce PPA est élaboré par le préfet :

- Dans les agglomérations **de plus de 250 000 habitant-es** (les prescriptions particulières applicables aux différentes sources d'émission sont précisées par arrêté préfectoral) ;
- Et dans les zones où certaines normes de qualité de l'air (nationales, ou définies spécifiquement pour certaines zones par le Schéma Régional du Climat, l'Air et de l'Énergie (SRCAE)) **ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être**.

Le PPA s'impose, entre autres, aux plans de mobilité (PM) et aux plans locaux d'urbanisme (PLU, PLUi) tenant lieu de plan de mobilité, aux plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), etc.



A savoir

Les agglomérations qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un PPA peuvent mettre en œuvre des actions en faveur de la qualité de l'air dans **le cadre d'un plan pour l'amélioration de la qualité de l'air (PLQA)**. Cet outil est mobilisable pour les zones dans lesquelles le niveau d'au moins un polluant atmosphérique dépasse ou risque de dépasser les seuils réglementaires. Un PLQA peut être élaboré en lieu et place d'un PPA lorsqu'il est démontré que les niveaux de concentration dans l'air ambiant d'un polluant seront réduits de manière plus efficace par des mesures prises dans le cadre d'un PLQA.

Lutte contre la pollution de l'air (2/2)

En quoi les structures de l'ESS sont-elles concernées ?

Toute organisation de l'ESS a un rôle important à jouer sur son territoire pour participer à la diminution de la pollution de l'air, en agissant sur plusieurs axes :

- Diminuer **l'impact de ses activités sur l'environnement** en se conformant aux mesures préventives et correctives prises sur le territoire dans le cadre du PPA (ex. : respecter la mise en place de zones à faibles émissions par exemple, etc.)
- **Sensibiliser ses publics sur les dangers et pratiques à éviter** en présence de pics de pollution (ex. : éviter le plus possible les expositions pour les enfants et les femmes enceintes, éviter de faire du sport en période de pics de pollution, etc.).
- Contribuer à l'élaboration de ce PPA en s'investissant au sein des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air et en faisant remonter les besoins des bénéficiaires sur ces enjeux.

Quelles ressources mobiliser ?

- Contacter l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air de votre territoire, ou se rendre sur le site de [l'ATMO](#)
- « [Qu'est-ce qu'un PPA ?](#) », DREAL des Hauts-de-France



Quels acteurs mobiliser sur la surveillance de la qualité de l'air ?

Les associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA), organismes agréés par l'Etat, sont chargées à l'échelle régionale de :

- Surveiller, évaluer et prévoir la qualité de l'air ambiant pour de nombreux polluants ;
- D'informer sur la qualité de l'air ;
- De fournir des données sur la qualité de l'air afin d'aider à l'élaboration des politiques publiques.

Le stationnement des vélos (1/2)

Obligation réglementaire

Toute organisation a l'obligation de prévoir une infrastructure permettant d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue selon les conditions suivantes :

- La surface de stationnement doit être au minimum de 1,5m² par emplacement de vélo hors espace de dégagement.
- Un pourcentage minimal d'emplacements doit être respecté en fonction de la catégorie de bâtiments et du nombre de salarié·es.
- Le stationnement des vélos doit se trouver de préférence au rez-de-chaussée ou au 1^{er} sous-sol du parking de l'établissement.
- L'espace de stationnement doit être couvert, éclairé et clos. Son accès est assuré par une porte dotée d'un système de fermeture sécurisée.

Quelles sont les structures de l'ESS concernées ?

- Les structures de l'ESS exerçant leurs activités dans des locaux neufs à usage industriel, tertiaire comprenant des places de stationnement destinées aux salarié·es ;
- Les structures de l'ESS exerçant leurs activités dans un bâtiment neuf constituant un ensemble commercial ou accueillant un cinéma et équipé de places de stationnement à destination de la clientèle ;
- Les structures de l'ESS exerçant leurs activités dans un bâtiment existant à usage tertiaire constitué principalement de locaux à usages professionnels et équipé d'au moins 10 places de stationnement destinées aux salarié·es.

Quelles ressources mobiliser ?

- Pour en savoir plus, consultez le [décryptage](#) de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Référence réglementaire

- **La loi du 26 décembre 2019** d'orientation des mobilités, dite loi LOM



Les sanctions

Aucune sanction n'est prévue en cas de non-respect des obligations mais des contrôles du respect des obligations sont amenés à être renforcés.

Le stationnement des vélos (2/2)

Aide à l'accompagnement : le label employeur pro-vélo

Le **label employeur pro-vélo, délivré par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)**, propose un accompagnement vers la labellisation aux structures afin de permettre aux employeurs de faciliter les trajets domicile-travail ou les trajets professionnels réalisés à vélo par leurs salarié.es. Cet accompagnement permet de rendre les employeurs « moteurs » dans le développement du « vélotaf ».

Il s'agit d'une nouvelle formule de label qui s'inscrit dans la continuité de l'ancien dispositif Employeur Pro-vélo (ce dernier s'achevant au 31 décembre 2025).

Comment obtenir la labellisation ?

Afin d'être labellisé employeur pro-vélo, plusieurs actions sont à mettre en place autour de 5 domaines :

- Le pilotage et la stratégie (ex. : mener un diagnostic, avoir un référent vélo et mettre en place un plan d'actions vélo, etc.) ;
- La communication (ex. : communiquer sur les mobilités à vélo au sein de la structure, etc.) ;
- Les services (ex. : proposer une activité d'entretien des vélos sur site à destination des salarié.es) ;
- La sécurité (ex. : mettre en place des actions de formation à la mobilité pour assurer la sécurité des salarié.es) ;
- Les équipements (ex. : garantir le minimum d'équipements pour le stationnement vélo sur site).

Quelles ressources mobiliser ?

- Pour en savoir plus sur ce label, consultez le site [Label Employeur pro vélo](#) de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)
- Consultez le [webinaire](#) de présentation de ce dispositif