



Un guide par



# Loi d'orientation des mobilités

---

Réussir la transition  
énergétique de sa  
flotte

# Sommaire

## La LOM ?

Contexte & objectifs ..... p.3  
Mesures-clés ..... p.4

## Problématiques des entreprises

Manque de visibilité sur le parc ..... p.6  
Le challenge du verdissement ..... p.7

## Comment y répondre ?

Plan d'action ..... p.9  
Choisir le bon outil ..... p.10

# La loi d'orientation des mobilités ?

## Contexte & objectifs

Votée définitivement le 24 décembre 2019 après plusieurs mois de discussion, la loi d'orientation des mobilités a **4 objectifs principaux** :



Cette loi met en action la volonté de proposer une mobilité plus inclusive, répondant aux enjeux des différents territoires, qu'ils soient habités de manière dense ou non.

Elle s'inscrit dans une démarche globale engagée depuis plusieurs années maintenant en faveur d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre, en mettant l'accent sur l'impact des transports sur la pollution atmosphérique. On pense notamment à ce fameux objectif de neutralité carbone fixé à 2050 en Europe et à l'interdiction à la vente des véhicules à énergies fossiles d'ici 2040.

L'impact des transports sur l'environnement est indéniable : nous l'avons particulièrement vu durant l'année 2020. Les périodes d'immobilisation forcée dans nos métropoles, dues à la crise sanitaire, ont mises plus que jamais en lumière la pollution liée à nos trajets quotidiens. En France, le domaine du transport représentait en France 30% des émissions de gaz à effet de serre. 19% d'entre elles étaient produites par les voitures individuelles.

Alors pour agir de manière collective plusieurs mesures ont été édifiées par cette loi, dont certaines vont impacter de manière directe la mobilité professionnelle de demain.

## Les mesures clés

Comme spécifié précédemment, la loi d'orientation des mobilités vise à améliorer la mobilité quotidienne de chacun et chacune sur l'ensemble du territoire.

Pour cela, plusieurs mesures d'amélioration des infrastructures de transport existantes ont été déployées (rénovation et développement des réseaux routiers et ferroviaires, informations de transport rendues publiques à 100% pour accélérer sur la mobilité servicielle, etc.).

On pense aussi au plan vélo : un investissement de 350 millions d'euros qui vise à soutenir la rénovation ou la création de pistes cyclables plus sûres et de proposer aux habitués des deux roues des infrastructures de stationnement. Dans la même volonté d'encourager l'usage du vélo, les nouvelles rames de train devront être équipées de places pour des vélos non démontés.

En parallèle le forfait mobilités durables, effectif depuis le 11 mai 2020, encourage aussi les salariés à avoir recours à des modes de mobilité alternatifs pour se rendre au travail. Vélo, autopartage, covoiturage, micro-mobilités, transports en commun, etc. : autant de modes de transports qui pourront être remboursés jusqu'à 500 euros par an par l'employeur. Cette mesure n'est pas obligatoire pour les entreprises mais s'inscrit dans une culture de la mobilité aux nombreux impacts positifs. À savoir que ce forfait a été mis en place à hauteur de 200 euros dans les établissements publics.



Et on peut dire que faire appel à des mobilités alternatives ou à des motorisations plus durables dans nos métropoles va être de plus en plus une nécessité, voire une obligation.

Après avoir été déployées sur 4 territoires (Paris, Grand Paris, Lyon, Grenoble) 7 nouvelles Zones Faibles Emissions Mobilité (ZFE-m) sont prévues en 2021. Des zones sensibles au niveau de la pollution atmosphérique et qui deviendront de plus en plus restrictives au fil des années. La mise en circulation se basera sur le barème des vignettes Crit'Air, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, les métropoles possédant chacune leurs spécificités propres.

Ces mesures de restriction de circulation sont appliquées aussi bien pour les particuliers que pour les professionnels. Certaines mesures néanmoins visent particulièrement les flottes professionnelles, qui représentent une très grande partie des véhicules à la route.

### Focus sur le verdissement des flottes

La loi d'orientation des mobilités impose dès le 1<sup>er</sup> janvier 2022 un quota de **10% de véhicules propres** dans les **flottes d'entreprises de plus de 100 véhicules** lors du renouvellement annuel du parc.

Les entreprises devront ainsi inclure des véhicules à faibles (- de 60g de CO<sup>2</sup> par kilomètre) ou très faibles émissions (- de 20g de CO<sup>2</sup> par kilomètre). Ces mesures s'intensifieront par palier jusqu'à atteindre 50% du renouvellement des parcs en 2030.

- **10%** du renouvellement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022
- **20%** du renouvellement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024
- **35%** du renouvellement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027
- **50%** du renouvellement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030



Les structures devront alors prouver ce renouvellement effectif au gouvernement au septembre de l'année suivante (ex : pour les 10% du 1<sup>er</sup> janvier 2022 elles auront jusqu'à septembre 2023 pour faire parvenir leur justificatif). À l'heure actuelle aucune sanction précise n'a été communiquée : elle devrait être spécifiée dans les mois à venir.

### Quelles motorisations ?

Quand on parle de véhicules à faibles ou très faibles émissions on pense bien sûr à l'électrique et à l'hybride. Mais certaines énergies alternatives, comme l'hydrogène ou le GNV (Gaz Naturel) arrivent aussi doucement sur le marché français des véhicules particuliers et utilitaires.

On l'a bien vu : la mobilité professionnelle ne sortira pas indemne de la LOM. Et pour le meilleur ! Lutter contre la dépendance automobile en proposant des alternatives, encourager les salariés dans leurs pratiques de mobilité active, pousser à un verdissement des flottes : des mesures aux impacts positifs évidents.

C'est aussi un sacré challenge pour les entreprises, face à des inconnus, des doutes sur la manière de procéder et des problématiques qui empêchent de passer à l'étape suivante en toute sérénité. Heureusement, pour chacune d'entre elles, des réponses existent !

## Les problématiques principales

### Quels challenges dans cette transition ?

#### Le manque de visibilité sur l'activité de son parc

Les exigences posées par la loi d'orientation des mobilités, notamment en termes de verdissement obligatoire des flottes, posent la question des usages.

Si bien entendu les entreprises et collectivités ont généralement une vue sur la composition précise de leur flotte (modèles et motorisation) les données relatives à l'utilisation de ces derniers au quotidien sont souvent de l'ordre du théorique.



Avoir une meilleure vue sur l'usage de sa flotte



Choisir les véhicules les plus adaptés à ces usages



Bien anticiper l'installation des infrastructures



Trouver des moyens de favoriser l'adoption des véhicules

Afin de rentrer en conformité avec la LOM et mettre en place le quota de renouvellement « vert » il est par exemple indispensable de pouvoir observer concrètement le kilométrage moyen des collaborateurs par trajet.

Il s'agit en effet de passer les véhicules adéquats en électrique (ou autre motorisation propre d'ailleurs, comme l'hydrogène) lors du renouvellement, afin de rentrer en conformité avec les paliers imposés (voire les anticiper !) mais aussi, et toujours, d'être en accord avec les typologies de trajet des collaborateurs.

#### Le verdissement de la flotte : un vrai challenge

Pour beaucoup de structures, privées ou publiques, le verdissement de la flotte constitue donc un challenge.

D'un point de vue financier tout d'abord. Le coût à l'achat d'un véhicule électrique, hybride ou fonctionnant avec une énergie renouvelable étant plus élevé qu'un véhicule thermique, il s'agit d'un véritable investissement de base pour la structure. Les coûts supplémentaires pourront être équilibrés si les véhicules sont bien utilisés par les collaborateurs.

Si le taux d'utilisation est également important pour les véhicules thermiques, c'est particulièrement le cas pour les véhicules électriques qui deviennent intéressants financièrement s'ils sont utilisés de manière régulière par les employés. Et n'oublions pas que sur le long terme, le coût de recharge revient moins cher que le prix du carburant !

Cela introduit parfaitement le second challenge : l'adoption des nouveaux véhicules en interne. L'utilisation de véhicules électriques induit en effet de nouveaux comportements, aussi bien à la conduite que pour la recharge. Ces nouvelles règles doivent être introduites dans la car policy de l'entreprise et doivent aussi être communiquées avec pédagogie auprès des employés afin de lever rapidement les freins à l'utilisation. Journée de démonstration, ateliers de sensibilisation, copilotes dans les véhicules seront des moyens efficaces de montrer concrètement aux employés

comment utiliser ces véhicules d'un nouveau genre ! Une autre crainte ressentie par les employés est la question de l'autonomie : suis-je sûr de pouvoir arriver à bon port avec un véhicule électrique ? Et de trouver une prise de charge une fois arrivé si j'ai besoin d'un coup de pouce ?

C'est dans ce contexte que la bonne connaissance des habitudes de conduite des salariés est importante (avec ou sans géolocalisation). Il s'agit de pouvoir démontrer concrètement que le passage à l'électrique est largement possible en vue des usages actuels, notamment en milieu urbain où les trajets moyens font généralement moins de 5 kilomètres !

**Il est néanmoins intéressant de constater que d'après une étude réalisée par l'Ipsos pour EVbox qu'un automobiliste français sur trois envisage de passer à un modèle électrique lors du prochain changement de véhicule !**

Une évolution rendue possible à la fois par des enjeux environnementaux de plus en plus importants mais également par un élargissement des gammes de modèles de véhicules électriques, moins chers qu'auparavant et plus performants au niveau autonomie.

L'intérêt est donc bien présent, et l'entreprise peut agir comme un déclencheur de changement chez le collaborateur, qui pourra passer le cap plus facilement, que ça soit par le changement de son véhicule de fonction attiré vers un modèle électrique ou via l'usage d'un véhicule de service en autopartage.

Un autre défi pour les structures souhaitant ou devant mettre en place de l'électrique relève de l'infrastructure de recharge. Bien que ces équipements soient de plus en plus présents dans les nouveaux immeubles, la mise en place d'une infrastructure de recharge doit être réfléchie et budgétisée avec attention. Il existe aujourd'hui des dispositifs gouvernementaux pour aider à la création de points de charge.

C'est le cas du programme ADVENIR, proposant des primes d'aide pour les entreprises et personnes publiques souhaitant installer des points de recharge. Plusieurs paliers d'aide financière sont ainsi proposés selon l'usage de la borne de recharge (usage privé ou public) ainsi que la puissance de celle-ci.



**Pour en savoir plus**

## Comment y répondre ?

### Challenge verdissement de flotte accepté !

L'enjeu est double : rentrer en conformité LOM tout en garantissant une gestion de flotte efficace. Nous l'avons vu précédemment, la connaissance d'utilisation du parc est une donnée essentielle afin d'apporter une réponse adéquate. Ainsi, un travail par étape est essentiel pour créer un plan de conversion de votre flotte :



#### 1. Cibler et segmenter des collaborateurs à l'usage significatif

Pour cette étape, il s'agit d'identifier en interne des « ambassadeurs », des collaborateurs possédant des véhicules de fonction et faisant partie de différents services de votre entreprise afin d'avoir un point de vue le plus global possible. Leur implication dans votre nouveau projet de mobilité dès le début de celui-ci permettra une adhésion plus facile au changement et une co-construction bénéfique aussi bien pour eux que pour votre structure !

#### 2. Établir un laboratoire en interne sur quelques véhicules

Une fois ces collaborateurs ambassadeurs ciblés, il s'agit de quantifier au mieux leurs usages de leurs véhicules. Pour cela, plusieurs solutions sont

possibles. Vous pouvez renforcer le suivi théorique sur ces véhicules, avec un maintien du carnet de bord plus strict, un suivi des données kilométriques, etc. Si vous possédez déjà une solution de gestion de flotte embarquée sur ces véhicules, segmentez et exportez les données d'usages sur ces véhicules spécifiques sur une périodicité précise (un mois par exemple).

### 3. Quantifiez les données d'usage et analyser les résultats

Cet échantillon de données va permettre à votre structure d'établir un état des lieux de l'actuel avant de vous lancer dans l'étape suivante, ce fameux verdissement ! Typologie de la flotte, kilométrage moyen par trajet, loi de roulage, consommation moyenne de carburant, etc. Bien sûr, plus ce jeu de données sera précis, plus l'analyse qui en découlera le sera également ! En vous basant sur ces résultats, vous pourrez alors envisager la marche à suivre pour renouveler cette partie de la flotte, mais pas que !

### 4. Essaimer et optimiser au fur et à mesure la mobilité globale

L'idée aussi est de pousser cette méthode de quantification sur l'ensemble du parc afin de le faire évoluer sur le long terme, en répondant progressivement aux exigences règlementaires et environnementales.

## Obtenir une meilleure visibilité sur sa flotte de véhicules avec e-Fleet™

Afin d'accompagner les entreprises et collectivités dans ce plan de conversion, nous avons conçu la solution de télématique e-Fleet™.

Un outil d'aide à la gestion de flotte se composant deux éléments principaux : **une solution logicielle (plateforme de gestion et application mobile) et une solution matérielle (calculateur de bord).**

Destinée à équiper les véhicules de fonction des flottes professionnelles, elle permet aux gestionnaires d'obtenir et surtout de centraliser sur une seule plateforme des données indispensables à sa gestion de parc automobile.

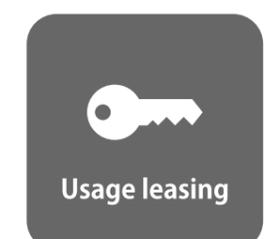
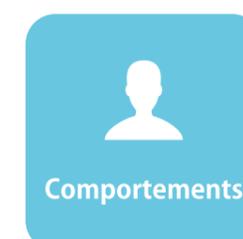


### Connaître pour mieux verdir

Grâce aux nombreuses **remontées de données** rendues possibles avec e-Fleet™ le gestionnaire est accompagné vers une meilleure connaissance de l'usage de son parc. Et celle-ci est d'autant plus nécessaire dans le cadre de l'électrification des flottes !

L'étude du **kilométrage moyen** ainsi que des **typologies de trajets** permet d'identifier plus clairement les véhicules susceptibles d'être basculés vers des modèles à faibles émissions. Et ainsi de respecter à la fois les besoins des collaborateurs en termes de déplacement et le respect des quotas imposés par la LOM.

Cet équilibre est indispensable pour assurer un bon usage des véhicules électriques et amortir l'investissement de départ.



Plus qu'un outil de diagnostic, il est aujourd'hui indispensable pour les entreprises de plus de 100 véhicules d'utiliser un outil de télématique les accompagnant au quotidien et leur permettant de gagner en performance sur des tâches à faible valeur ajoutée. Découvrez comment e-Fleet™ peut vous accompagner sur vos problématiques de gestion de flotte, prenez rendez-vous avec notre équipe d'experts !

[Demander une démonstration](#)



## À propos de Mobility Tech Green

Mobility Tech Green c'est plus de 10 années au service de la mobilité professionnelle ! 45 collaborateurs entre Rennes et Paris œuvrant chaque jour pour proposer aux entreprises et collectivités des solutions logicielles et matérielles efficaces pour gérer leurs véhicules de service en mode partagé. Ce savoir-faire se cristallise autour de notre solution d'autopartage e-Colibri™, récompensée début 2020 par un CES Award. Nous travaillons aujourd'hui avec une soixantaine de partenaires, du grand groupe à la PME, en passant par des collectivités, pour les accompagner dans la transformation de leur mobilité.

Retrouvez-nous sur les réseaux sociaux !



## Mobility Tech Green

3 rue René Dumont, Bâtiment Energis 2 Porte A 35700 Rennes  
WeWork Bercy, 8 rue des Pirogues de Bercy, 75012 Paris

02 23 27 52 52  
communication@mobilitytechgreen.com  
www.mobilitytechgreen.com