



SEPTEMBRE 2022

♦ AUTEUR

Rudy CHOUVEL

Responsable adjoint du pôle OFFRES et référent développement durable à la FHF

♦ CONTACT

r.chouvel@fhf.fr

TRANSITION ÉCOLOGIQUE : OBLIGATIONS DES HÔPITAUX ET ESMS PUBLICS CONCERNANT LES MOBILITÉS

Cette note a pour objet de présenter de façon synthétique les principales obligations applicables aux établissements sanitaires et médico-sociaux publics en matière de transition écologique. Il ne s'agit ni d'une présentation détaillée du cadre réglementaire (la référence aux articles permet de consulter à la source les dispositions applicables) ni d'une réflexion sur ces obligations.

S'il ne peut prétendre à l'exhaustivité, le recensement se veut le plus complet possible et toute obligation que vous estimez importante et absente du texte peut être signalée à l'auteur.



PRINCIPAUX POINTS D'ATTENTION

- Le **forfait mobilités durables** est attribuable depuis le 11 mai 2020, à hauteur de 200€ par an et à partir de 100 jours d'utilisation d'un des moyens de mobilité durable ; il est soumis à condition et contrôle.
- Plusieurs obligations portant sur le **renouvellement** (verdissement) du **parc de véhicules** (voitures, camions...), selon le type d'établissement et le calendrier d'achat ou location.
- Plusieurs obligations portant sur la **création et la sécurisation d'infrastructures de stationnement des vélos** lors de travaux sur des parkings (à partir de 10 places), à l'occasion de nouvelles constructions et sur les bâtiments tertiaires existants.
- **20% des places de stationnement** (à partir de 10 places), de bâtiments neufs ou de parcs faisant l'objet d'une rénovation, doivent être **pré-équipées pour des bornes de recharge** ; au 1^{er} janvier 2025, **5% des places devront être équipées** (à partir de 20 places).
- Plusieurs obligations portant sur les **parcs de stationnement extérieurs > 500 m²** (nouveaux ou rénovés) en matière de revêtement de surface, d'aménagements hydrauliques et de dispositifs végétalisés (infiltration des eaux et évaporation), mais aussi de dispositifs végétalisés et d'ombrières photovoltaïques (ombrage), sur 50% de la surface.
- **Interdiction de circulation de certains véhicules** pour les établissements situés dans les **zones à faibles émissions mobilité** : seules les vignettes Crit'Air 1, 2 et verte seront autorisées au 1^{er} janvier 2025.



1 MOBILITÉ DU PERSONNEL VERS SON LIEU DE TRAVAIL

Il s'agit ici de réaliser un état des lieux de la réglementation qui s'applique aux trajets entre le domicile des professionnels et l'établissement.

L'enjeu global de ces éléments de réglementation est d'inciter à l'abandon de l'usage solitaire de la voiture (autosolisme) au profit d'autres moyens de mobilité : collectifs (transport en commun, covoiturage) ou actifs (marché, vélo). Néanmoins, le fonctionnement particulier des établissements implique de rester vigilant sur l'usage de certains types de transports : maîtrise des deux-roues, interruption des transports en commun la nuit, par exemple.

1.1

LE PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR / LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE



Les articles L1214-1 et suivants du Code des transports encadrent les plans de mobilité élaborés par les autorités organisatrices de la mobilité.

Les établissements peuvent se rapprocher des autorités organisatrices des mobilités pour réaliser un plan de mobilité employeur, et prendre en compte les plans de protection de l'atmosphère (**DREAL**)¹.

¹ Le ministère de la Transition écologique a confirmé l'impossibilité pour un plan de protection de l'atmosphère de prescrire des mesures réglementaires contraignantes allant au-delà de ce que prévoit l'article L1214-8-2 du Code des transports.

1.2

LE FORFAIT MOBILITÉS DURABLES



L'article L3261-3-1 du Code du travail complété par **le Décret n°2020-1554 du 9 décembre 2020** mettent en œuvre un **forfait mobilités durables** (FMD, anciennement appelé indemnité kilométrique vélo) à compter du **11 mai 2020**² (article 10 du décret) qui permet la prise en charge de tout ou partie des frais engagés par les salariés pour les déplacements domicile-travail avec **leur vélo ou vélo à pédalage assisté personnel**³ ou en tant que **conducteur ou passager en covoiturage** (Loi LOM).

CONDITIONS :

- Ce FMD n'est **pas cumulable** avec le **remboursement des frais de transports publics ou d'abonnement à un service public de location de vélos** (Article 8 du décret)⁴ ;
- Le bénéfice de ce forfait est subordonné au **dépôt d'une déclaration** sur l'honneur établie au plus tard le 31 décembre de l'année au titre duquel le forfait est versé (Article 4) ;
- Le FMD est **versé l'année suivante** (Article 5) ;

² Selon le Bureau de la qualité de l'air, le FMD est obligatoire si les agents entrent dans le cadre défini.

³ Les trottinettes électriques personnelles sont autorisées seulement pour le privé depuis le 1^{er} janvier 2022.

⁴ Le Bureau de la qualité de l'air a confirmé qu'il était envisagé le cumul du FMD avec le remboursement partiel d'un abonnement de transport en commun et l'élargissement du nombre d'agents bénéficiaires en ouvrant le FMD aux agents dont le nombre de déplacements annuels en vélo ou covoiturage est inférieur à 100 jours (sortie des textes possible en septembre).



- L'utilisation effective du covoiturage ou du vélo fait l'objet d'un **contrôle de la part de l'employeur** qui peut demander à l'agent tout justificatif utile à cet effet (Article 4) ;
- Les agents bénéficiant d'un **transport gratuit** collectif ou par leur employeur, d'un **véhicule de fonction** ou d'un **logement de fonction sur leur lieu de travail ne peuvent prétendre au FMD** (Article 9) ;
- **L'arrêté du 9 mai 2020** [🔗](#) fixe le nombre de jours d'utilisation d'un de ces moyens de transport éligible au versement du FMD à **100 jours** et le montant du FMD à **200€ maximum par an**⁵ (modulé en fonction de la quotité de temps de travail de l'agent).

1.3

LA PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE TRANSPORT



Le décret n°2010-676 du 21 juin 2010 [🔗](#), modifié en 2015, prévoit la **prise en charge de la moitié du tarif** : des **abonnements de transports en commun et des services publics de location de vélos** et des « *abonnements multimodaux à nombre de voyages illimité ainsi que les cartes et abonnements annuels, mensuels ou hebdomadaires ou à renouvellement tacite à nombre de voyages illimités ou limités* » (**Transports en commun**).

CONDITIONS :

- La **prise en charge des deux modalités** (vélo/transports en commun) **n'est pas cumulable lorsqu'elle a pour objet de couvrir les mêmes trajets** (Article 2 du décret) ;
- Elle se fait sur la base du **tarif le plus économique**⁶ et du **temps de trajet le plus court** entre leur résidence habituelle la plus proche et leur lieu de travail, dans la limite de 86,16€ par mois (Article 3) ;
- Le **montant est versé mensuellement**, y compris pour les titres annuels (sur justificatifs) (Article 4) ;
- Si le nombre d'heures travaillées est **supérieur ou égal à 50%**, la **prise en charge est identique** au temps plein, en revanche elle est **réduite de moitié en dessous de 50%**. En outre, les **périodes de congé maladie, maternité...** s'accompagnent d'une **suspension** de cette prise en charge partielle (Article 7) ;
- Des adaptations sont prévues au sein du décret pour les **agents ayant plusieurs employeurs publics** (Article 9) ;
- Ce décret **ne s'applique pas si certaines indemnités ou facilités** sont octroyées à l'agent (véhicule de fonction, transport gratuit...) (Article 10).

⁵ L'arrêté mentionné concerne la fonction publique d'État mais l'article 3 du décret du 9 décembre 2020 évoque cet « *arrêté pris en application du décret du 9 mai 2020 susvisé* », ce qui a pour effet d'étendre les dispositions à la fonction publique hospitalière.

⁶ En **Île-de-France**, le montant de la participation de l'employeur public est fixé sur la **base du tarif annuel**.



2 LES MOBILITÉS AU SEIN DE L'ÉTABLISSEMENT

2.1

LE RÉFÉRENT MOBILITÉ



La circulaire du Premier ministre n° 6225-SG du 13 novembre 2020 ⁷ prévoit que les établissements publics de l'État (dont les hôpitaux font partie) dont le parc automobile est **supérieur à 100 véhicules nomment un référent mobilités** au plus tard au **31 décembre 2020**⁷. Ce référent devait établir un plan de mobilité en 2021 et le transmettre à la Direction des achats de l'État avant le **31 décembre 2021**. Le plan de mobilité doit comprendre :

- Une **gestion triennale de la flotte automobile** : inventaire des parcs, programmation de leur renouvellement par énergie, objectifs de réduction du parc ;
- Le **recensement des moyens et services alternatifs à la mobilité** (visioconférence...) et des **transports autres que l'automobile** à disposition des agents (vélos électriques de service...);
- La **description des outils mis en place afin de développer l'autopartage** (différents conducteurs pour un même véhicule) et le **covoiturage** (plusieurs passagers dans un même véhicule).

2.2

LE RENOUELEMENT DU PARC DE VÉHICULES



L'article L224-7 du Code de l'environnement (CE) ⁸, prévoit que les pouvoirs adjudicateurs gérant directement ou indirectement des véhicules (achat, location...) acquièrent ou utilisent des véhicules à faibles et très faibles émissions.

L'article 2621-2 du Code de la commande publique ⁹ prévoit que les acheteurs tiennent compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur sur toute leur durée de vie.

⁷La FHF a contacté les ministères chargés de la Santé et de la Transition écologique sur ce point afin de connaître leur position quant à son applicabilité aux établissements publics de santé. La circulaire demande par ailleurs que l'affectation de véhicules de fonction soit réservée à des sujétions hors horaires professionnels usuels (astreintes nuit et week-end) et le remplacement des véhicules de fonction par un pool de véhicules mutualisés ou des abonnements taxi/VTC/locations de courtes durées.



— 2.2.1 —
LES VÉHICULES < 3,5 TONNES

L'article [L224-8 CE](#)  prévoit que, pour l'acquisition ou l'utilisation de véhicules dont le poids total en charge (PTAC) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes :

- « Pour l'État et **pour ses établissements publics**⁸ lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt de ces véhicules pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel⁹ », la proportion de véhicules est égale à :
 - **50% de véhicules à faibles émissions** jusqu'au **31 décembre 2026** et **70%** à compter du **1^{er} janvier 2027**¹⁰ ;
 - **37,4% de véhicules à très faibles émissions** du **1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2029** et **45%** à compter du **1^{er} janvier 2030**¹¹ ;
- « Pour les collectivités territoriales, leurs groupements et **leurs établissements publics**¹² lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt de ces véhicules pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel » :
 - **30% de véhicules à faibles émissions** jusqu'au **31 décembre 2024** et **40%** à compter du **1^{er} janvier 2025** et **70%** à compter du **1^{er} janvier 2030** ;
 - **37,4% de véhicules à très faibles émissions** du **1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2029** et **40%** à compter du **1^{er} janvier 2030**.

⁸ Dont les hôpitaux.

⁹ La FHF a contacté les ministères chargés de la Santé et de la Transition écologique pour éclaircissement sur ce point.

¹⁰ L'article [D224-15-11 CE](#)  considère qu'une voiture ou une camionnette est un véhicule à **faibles émissions** si ses émissions de gaz à effet de serre sont inférieures à **50gCO2/km** et ses émissions de particules et d'oxydes d'azote sont inférieures ou égales à 0,8 fois la limite d'émission.

¹¹ L'article [D224-15-12 CE](#)  considère qu'un véhicule est à **très faibles émissions** si sa source d'énergie est : **électricité, hydrogène, hydrogène-électricité** (hybride rechargeable ou non), **air comprimé**.

¹² Dont les ESMS.

— 2.2.2 —
LES VÉHICULES > 3,5 TONNES

L'article [L224-8-1 CE](#)  prévoit pour l'État et **ses établissements publics** (parc de plus de 20 véhicules) une **proportion de 50%** de véhicules à faibles émissions de transport de marchandises dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, et **pour les autres acteurs : 10%** du **1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2025** puis **15%** à compter du **1^{er} janvier 2026**¹³.

— 2.2.3 —
LA COMMUNICATION

L'article [L224-12 CE](#)  impose que soit **rendu public** pour l'ensemble des acteurs par les services de l'État le **pourcentage de véhicules à faibles et à très faibles émissions** parmi les véhicules ayant fait l'objet d'un **renouvellement** durant l'année précédente (Loi LOM).

L'article [L224-12-1 CE](#)  prévoit que les assujettis aux obligations précédentes mettent en œuvre des **actions de formation ou de sensibilisation des utilisateurs de véhicules**, leur permettant de réduire l'incidence de leur conduite sur l'environnement, et s'assurent que les conditions d'utilisation optimale des véhicules hybrides rechargeables en mode électrique sont réunies (Loi Climat et résilience).

¹³ La FHF a contacté les ministères chargés de la Santé et de la Transition écologique sur ce point. L'article [D224-15-9 CE](#)  considère comme véhicules de plus de 3,5 tonnes à **faibles émissions** les véhicules dont le système de propulsion est alimenté exclusivement ou partiellement par : **électricité, hydrogène, GNL, GPL, énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué, certains biocarburants**.



3 LES STATIONNEMENTS

3.1

LES VÉLOS



L'article R113-12 du Code de la construction et de l'habitation (CCH) [☞](#) précise que les « infrastructures » comportent des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue, situées sur la même unité foncière et de préférence au rez-de-chaussée ou au premier sous-sol du parc de stationnement, de l'ensemble d'habitations ou du bâtiment (**À compter du 26 décembre 2022**)¹⁴.

L'installation d'infrastructures « permettant le stationnement sécurisé des vélos » est obligatoire pour toute personne construisant (**L113-18 du CCH** [☞](#)) sur un ensemble d'habitations avec parking individuel couvert ou sécurisé, ou un « bâtiment accueillant un service public équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public » notamment, ou procédant à des travaux sur un parking annexe à ces bâtiments (**L113-19 du CCH** [☞](#)), avec possibilité de le faire dans une autre partie du bâtiment ou sur la même unité foncière, les infrastructures extérieures destinées aux usagers du service public devant être situées à moins de 50 mètres d'une des entrées principales (**arrêté du 30 juin 2022**)¹⁵.

L'article R113-13 du CCH [☞](#) précise que l'obligation de l'article L113-19 du CCH s'applique lorsque le parc de stationnement annexe comprend au moins 10 places et lorsque le rapport entre le coût prévisionnel des travaux et la valeur du bâtiment est supérieur ou égal à 2% (**Arrêté du 30 juin 2022**)¹⁶.

L'article R113-17 du CCH [☞](#) précise toutefois que cette obligation ne s'applique pas si le propriétaire a déjà satisfait à l'obligation de l'article L113-20 du CCH (**À compter du 26 décembre 2022**).

L'article L113-20 du CCH [☞](#) impose l'installation d'infrastructures « dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constitués principalement de locaux à usage professionnel, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux travailleurs ».

L'article R113-14 du CCH [☞](#) rend applicable cette obligation à partir de 10 places destinées aux travailleurs (**À compter du 26 décembre 2022**).

L'article R113-16 du CCH [☞](#) prévoit la sécurisation des infrastructures par une porte dotée d'un système de fermeture sécurisée (agents, occupants d'habitations), et qu'elles soient couvertes, éclairées et closes lorsqu'elles se situent à l'extérieur du bâtiment. Pour les usagers, les infrastructures sont couvertes, éclairées et sécurisées par une surveillance fonctionnelle (présentielle ou par vidéosurveillance) ou par une porte sécurisée (**À compter du 26 décembre 2022**).

¹⁴ **Le Décret n°2022-930 du 25 juin 2022** [☞](#) est venu préciser ces articles législatifs en modifiant les articles **R113-11 à R113-18 du CCH** [☞](#), à partir du 26/12/2022.

¹⁵ **L'arrêté du 30 juin 2022** [☞](#) relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, pris en application de **l'article R113-18 du CCH** [☞](#) et entrant en vigueur au **30 décembre 2022**, précise que les infrastructures doivent disposer d'un minimum de deux emplacements d'au moins 1,5m² de stationnement (hors espace de dégagement).

¹⁶ L'annexe de cet arrêté précise également le nombre minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé :

- Bâtiment neuf équipé de stationnements accueillant un service public : 15% de l'effectif total des agents + 15% de l'effectif total des usagers accueillis simultanément ; 10% effectif + 10% usagers s'il s'agit d'un bâtiment disposant d'un parc de stationnement annexe faisant l'objet de travaux.
- Bâtiment d'habitation d'au moins 2 logements équipé de stationnements : 1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales, 2 à partir de 3 pièces principales ; 1 emplacement par logement s'il s'agit d'un bâtiment de ce type disposant d'un parc de stationnement annexe faisant l'objet de travaux.



3.2

LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES



L'article L113-12 du CCH [🔗](#) prévoit que, dans les **parcs de stationnement comportant plus de 10 emplacements**, dans des **bâtiments non résidentiels neufs**, faisant l'objet de rénovation importante incluant le parc ou son installation électrique (*au moins 25% de la valeur du bâtiment hors coût du terrain*) ou **les jouxtant** (*même unité foncière que le bâtiment et relation fonctionnelle avec lui*) :

- **Au moins 20% des emplacements sont pré-équipés¹⁷** ;
- **2% de ces emplacements (au moins 1) sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR)** ;
- **Au moins 1 emplacement PMR est équipé** pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables ;
- **Au moins 2 (dont 1 PMR) sont équipés dans les parcs comportant plus de 200 places.**

L'article L113-13 du CCH [🔗](#) prévoit qu'à compter du **1^{er} janvier 2025**, les bâtiments non résidentiels comportant un **parc de stationnement de plus de 20 emplacements** disposent :

- D'un **point de recharge** pour les véhicules électriques et hybrides rechargeable situé **sur un emplacement PMR** ;
- Et d'un **point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires (5%)**, sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires¹⁸.

¹⁷ L'article L113-11 du CCH [🔗](#) précise la définition de « pré-équipement » : « mise en place des conduits pour le passage des câbles électriques et des dispositifs d'alimentation et de sécurité pour les points de recharge électrique et hybride rechargeable », L'article R113-6 du CCH [🔗](#) et l'arrêté du 23 décembre 2020 [🔗](#) (la codification a été modifiée depuis) complètent les **attendus techniques** (conduits, énergie et circuits électriques, valeurs de PIRVE...).

¹⁸ « Le nombre de points de charge est limité de telle sorte que les travaux en amont du tableau général de basse tension, y compris sur ce tableau, n'excèdent pas le coût total des travaux situés en aval de ce tableau ».

L'article L113-14 du CCH [🔗](#) précise que les **obligations précédentes ne sont pas applicables** lorsque, « dans les cas de rénovation importante, le **coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation** ».

3.3

LA CONSTRUCTION DES PARCS DE STATIONNEMENT



L'article L111-19-1 du Code de l'urbanisme (CU) [🔗](#) applicable à compter du **1^{er} juillet 2023** (Loi Climat et résilience) prévoit que les **parcs de stationnement extérieurs de plus de 500m² associés aux bâtiments** ou parties de bâtiment concernés par l'article L171-4 du CCH [🔗](#)¹⁹ et les **nouveaux parcs extérieurs ouverts au public** intègrent, sauf incompatibilités techniques, sécuritaires, architecturales, patrimoniales, ou conditions économiques inacceptables :

- « *Des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation* » sur **plus de 50%** de leur surface ;
- « *Des dispositifs végétalisés ou des ombrières concourant à l'ombrage desdits parcs* » sur **plus de 50%** de leur surface ;
- **S'ils comportent des ombrières**, celles-ci intègrent une **production d'énergies renouvelables** sur **100%** de leur surface.

¹⁹ L'articulation avec l'article L171-4 du CCH [🔗](#), remplaçant au 1er juillet 2023 l'article L111-18-1 du CU, n'est pas évidente dans la mesure où le pourcentage évoqué pour ces mêmes obligations est 30%. La FHF a contacté les ministères chargés de la Santé et de la Transition écologique à ce sujet.



4 LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ

L'article [L2213-4-1 du Code général des collectivités territoriales \(CGCT\)](#) ²⁰ prévoit l'instauration de **zones à faibles émissions mobilité** (ZFE-m)²⁰ couvrant la majeure partie de la population dans les agglomérations au sein desquelles les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées, c'est-à-dire une **interdiction d'accès, éventuellement sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules polluants : la vignette Crit'Air** est obligatoire pour circuler dans ces zones (Loi TECV puis loi LOM).

Le même article prévoit l'obligation d'instaurer une **ZFE-m dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants** avant **le 31 décembre 2024** (Loi Climat et résilience), soit une quarantaine d'agglomérations concernées en tout²¹.

Chaque agglomération peut adopter son calendrier de restrictions mais l'article L2213-4-1 CGCT impose **l'interdiction de la circulation uniquement pour les automobiles et pour les zones toujours en dépassement des valeurs limites de la qualité de l'air :**

- D'ici **le 1^{er} janvier 2023**, des véhicules **diesel** dont la première immatriculation est antérieure au 31 décembre **2000** et les véhicules **essence** antérieurs au 31 décembre **1996** (vignette Crit'Air 5 interdite²²) ;
- D'ici **le 1^{er} janvier 2024**, des véhicules **diesel** antérieurs au 31 décembre **2005** (vignettes Crit'Air 4 et 5 interdites) ;
- D'ici **le 1^{er} janvier 2025**, les véhicules **diesel** antérieurs au 31 décembre **2010** et les véhicules essence antérieurs au 31 décembre **2005** (vignettes Crit'Air 3, 4 et 5 interdites).

²⁰ Anciennement Zones à circulation restreinte (ZCR).

²¹ [Arrêté du 22 décembre 2021](#) ²¹ établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du CE et à l'article L. 2213-4-1 du CGCT (liste mise à jour au moins tous les cinq ans).

²² [Classification](#) ²² des véhicules.

Les **ZFE-m actuelles**²³ sont :

- la Métropole de Lyon ;
- Grenoble-Alpes-Métropole ;
- Paris ;
- Métropole du Grand Paris ;
- Métropole Nice-Côte d'Azur ;
- Toulouse Métropole ;
- Montpellier-Méditerranée Métropole ;
- Eurométropole de Strasbourg ;
- Métropole Rouen-Normandie ;
- Grand Reims Communauté Urbaine ;
- Saint-Etienne Métropole ;
- Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Les **véhicules d'intérêt général ne sont pas concernés** par les ZFE-m : **unités mobiles hospitalières, SDIS, SMUR, ambulances** de transport sanitaire, premiers secours de la sécurité civile, associations médicales concourant à la permanence des soins, médecins sur la garde départementale, transport de produits sanguins et d'organes. Des dérogations peuvent être accordées sur demande motivée²⁴.

Les établissements situés dans les ZFE-m devront toutefois être **vigilants sur l'interdiction de la circulation de leurs véhicules et des véhicules de leurs agents d'ici 2025**. Le risque d'être verbalisé, y compris par des dispositifs automatisés, est réel : contravention de 4^{ème} classe ou 3^{ème} classe (article R411-19-1 du Code de la route).

²³ Les [villes concernées](#) ²³ au **1^{er} juillet 2022**.

²⁴ [Article R2213-1-0-1 CGCT](#) ²⁴ et [6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R311-1 du Code de la route](#) ²⁴.



BIBLIOGRAPHIE ET OUTILS

Nous recommandons aux lecteurs d'être vigilants sur les dates de parution des documents consultables, certains pouvant ne pas être à jour des dernières évolutions législatives et réglementaires.

— ANAP —

- [Verdir sa flotte automobile : Stratégie et coûts](#), ANAP (parution le 19 septembre 2022).

— Plans de mobilité —

- [Quelques documents de méthodologie et canevas](#) utiles pour l'élaboration d'un Plan de mobilité employeur et [quelques conseils](#) (pages 12 à 14 : télétravail, visio., tiers lieux...).
- [Page du ministère de la Transition écologique](#) sur la pollution de l'air, les Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et les Plans de protection de l'atmosphère (PPA) : chapitre « Agir au niveau local ».

— Vélos —

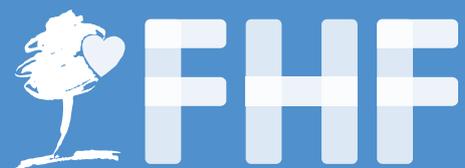
- [Financement : le programme Objectif Employeur Pro-Vélo](#) est ouvert jusqu'à fin 2023 et accompagne les employeurs publics et privés.

— Parcs automobiles et infrastructures —

- [Méthodologie du plan de mobilité et doctrine pour la gestion des parcs automobiles](#).
- [Schémas directeurs](#) pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques.
- [Page du ministère de la Transition écologique](#) sur les véhicules électriques.
- Outil d'aide à la décision pour renouveler son véhicule de transport de marchandises : [Verdir ma flotte](#).

— Actions de sensibilisation —

- [Simulateur de quantité de CO2e émise](#) pouvant être intégré à un site internet.
- [Application individuelle GECO AIR](#) permettant de quantifier pour chacun de ses déplacements les émissions de CO2 et de particules, et de recevoir des conseils personnalisés.



FÉDÉRATION HOSPITALIÈRE DE FRANCE

1 bis rue Cabanis – 75993 Paris cedex 14

T. + 33 (0)1 44 06 84 44 – fhf@fhf.fr

www.fhf.fr

