

Paris, le 22 octobre 2025

FFMISD

Filière Française de la
MOBILITÉ INCLUSIVE, SOLIDAIRE ET DURABLE

Projet de Loi de Finances (PLF) 2026
Projet de Loi de Finances de la Sécurité Sociale (PLFSS) 2026

Les propositions de la Filière Française de la Mobilité
Inclusive, Solidaire et Durable (FFMISD)

Note à destination des décideurs publics

I. Contexte

- A. La précarité en matière de mobilité
- B. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), un premier pas organisationnel... sans financement dédié
- C. Création de la Filière Française de la Mobilité Inclusive Solidaire et Durable (FFMISD)

II. Les propositions de la FFMISD

- A. Un financement pérenne et dédié de la mobilité inclusive, solidaire et durable
 - 1. Stabiliser les financements en 2026
 - a) Maintenir le financement du pacte des solidarités - Programme 304 : « Inclusion sociale et protection des personnes »
 - b) Soutenir le financement des associations par les territoires
 - c) Renforcer l'enveloppe des aides à l'acquisition - Programme 174 : « Énergie, climat et après-mines »
 - d) Certificats d'Économie d'Énergie (CEE), un financement stratégique et des points de progrès identifiés
 - 2. Structurer, anticiper 2027 et les années suivantes – Fonds social pour le climat
- B. Renforcer et créer des actions spécifiques
 - 1. Faciliter l'accès au vélo et au VAE : créer un « *Chèque vélo solidaire* »
 - 2. Réduire le coût de la décarbonation de leur véhicule pour les plus modestes
 - a) Un bonus écologique
 - b) Une Prime à la Conversion (PAC)
 - c) Clarifier, simplifier et renforcer le don de véhicule des entreprises, des particuliers, de l'État et des collectivités territoriales
 - d) Renforcer le Transport d'Utilité Sociale (TUS)
 - 3. Accompagner et conseiller : créer un guichet départemental, d'accompagnement et d'octroi des aides à l'acquisition et à la réparation

III. Les membres de la filière

I. Contexte

A. La précarité en matière de mobilité

Aujourd’hui, 80 % des Français se disent dépendants de leur voiture pour se déplacer¹ or, posséder et entretenir un véhicule ou même simplement se déplacer quel que soit le moyen de transport, devient de plus en plus couteux. Cette situation engendre une précarité de mobilité pour des millions de personnes : celles qui ne peuvent pas s’équiper d’un véhicule et celles qui restent prisonnières d’une voiture thermique énergivore. Il est à noter qu’en 2023, les 10 % de ménages les plus modestes ne détiennent que 5 % du parc de voitures alors que les 10 % les plus aisés en possèdent plus du double².

Plus largement, l’accès aux moyens de transport reste pour nombre de nos concitoyens, difficile et ce pour des raisons multiples : offres disponibles, coût de la mobilité, accès à l’information...

Le Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI) dans son enquête Mobilité et accès à l’emploi³, mettait en relief le fait que « *19% des Français ont déjà renoncé à un entretien d’embauche ou à se rendre dans une structure d’aide à la recherche d’un emploi, du fait des difficultés de mobilité pour s’y rendre* ». Le LMI complétait en précisant que « *23% des Français ont déjà renoncé à un travail du fait des difficultés de mobilité pour s’y rendre* ». Par ailleurs, l’ADIE dans son étude d’impact 2024 sur le lien entre mobilité et emploi⁴, illustre le fait que la moitié des personnes sans emploi, ayant opté pour un microcrédit mobilité sont depuis entrées en activité, et que 77 % des demandeurs d’emploi estiment que ce microcrédit les a aidés dans leur recherche d’emploi. En effet, la mobilité est souvent un préalable à l’insertion professionnelle, notamment pour les actifs précaires, intérimaires ou demandeurs d’emploi.

Enfin, il faut mettre ici en relief la perte des services et commerce dans les territoires ruraux, obligeant de fait à augmenter la mobilité subie des personnes. En 2021, selon l’Insee, plus de 21 000 communes ne disposent plus d’aucun commerce, soit 62 % d’entre elles, contre 25 % en 1980⁵.

B. La Loi d’Orientation des Mobilités (LOM), un premier pas organisationnel... sans financement dédié

La Loi d’Orientation des Mobilités⁶ a apporté des premières réponses sur les enjeux de précarité de mobilité. La Loi a ainsi consacré dans le code des transports, le « *Droit à la mobilité*⁷ » et la notion de mobilité solidaire, dans les compétences des organisations territoriales. Elle stipule que « *L’organisation des mobilités sur l’ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu’a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d’un handicap, de se déplacer et la liberté d’en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active* ».

¹ <https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2024/02/120484-economie-de-la-debrouille-1.pdf>

² <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-automobile-des-menages-en-2023-moins-de-voitures-pour-les-plus-modestes-plus-souvent>

³ https://www.mobilitéinclusive.com/wp-content/uploads/2015/11/ELABE_LMI_Mobilité-et-emploi_14122016.pdf

⁴ https://assets.ctfassets.net/ef04tndlnezv/6ech4kmERAjv66DoH6X9S/b2618d2e2668b7b90502e6fe33dc431a/Maquette_Etude_Microcredit_Mobilité_Fev2024_WEB_Pages.pdf

⁵ <https://anct.gouv.fr/programmes-dispositifs/reconquete-commerciale/le-fonds-de-soutien-au-commerce-rural#:~:text=En%202021%20d'apr%C3%A8s%20les,contre%2025%20en%201980>

⁶ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574>

⁷ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023068943/#LEGISCTA000039787361

La Loi a également créé les Plans d’Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS)⁸ visant à coordonner les interventions pour la mobilité du quotidien des plus fragiles. Le pilotage en a été confié aux Régions, cheffe de file de la mobilité, et aux Départements, en coordination avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Concernant les AOM, une des mesures phares de la LOM a été de prévoir leur couverture sur l’ensemble du territoire y compris les territoires peu denses (ruraux, périurbains, de montagne, etc).

Naturellement, ces points constituent des avancées en matière de mobilité inclusive, solidaire et durable. Pour autant, des angles morts subsistent : coordination des politiques publiques, définition de la mobilité solidaire, ou bien encore son financement.

En effet, le financement d’une politique publique de mobilité inclusive, solidaire et durable et des acteurs qui œuvrent auprès des publics vulnérables est aujourd’hui épars. Financement national, local, inscrit dans différents budgets, sans réelle coordination et vision globale... cette situation nuit à la mise en œuvre d’une action nationale efficace en direction de la mobilité inclusive, solidaire et durable.

C. Crédit de la Filière Française de la Mobilité Inclusive Solidaire et Durable (FFMISD)

Les acteurs de la filière de la mobilité inclusive, solidaire et durable œuvrent sur tous les territoires pour aider nos concitoyens les plus fragiles à se déplacer. Travail, sociabilisation, accès aux soins, culture... la mobilité est un enjeu stratégique d’insertion et de cohésion des territoires. Les associations mènent ainsi des actions de long terme visant à faciliter la mobilité de nos concitoyens et participent activement à la mise en œuvre de politiques publiques de mobilité. Le financement de ces acteurs de territoires, la coordination de ces actions et leur évaluation doit engager un travail de long terme avec les pouvoirs publics.

Fort de ces constats et dans un contexte de crise sociale, environnementale et politique, les acteurs de la mobilité inclusive, solidaire et durable ont décidé d’unir leurs voix au travers de la création d’une filière française qui vise à promouvoir une mobilité inclusive, solidaire et durable ainsi que les actions des acteurs qui œuvrent dans ce champ. Elle doit permettre également des échanges continus entre les associations et les pouvoirs publics nationaux et locaux, facilitant la coordination.

Au-delà des enjeux de solidarité, les acteurs de la filière sont très attentifs aux problématiques d’inclusion et de durabilité en matière de mobilité. Dans cette perspective, la FFMISD a également pour vocation de réunir les acteurs qui œuvrent sur ces enjeux.

La mobilité inclusive, solidaire et durable se caractérise par la prise en compte des besoins des publics les plus vulnérables afin de garantir à toutes et tous le droit de se déplacer dans le respect des impératifs écologiques et des réalités territoriales de ces publics, et assure un niveau minimum de service de mobilité dans chaque bassin de vie. A noter que cet enjeu recouvre un double impératif, aider les bénéficiaires à pouvoir se déplacer à court terme mais aussi sur le long terme, en accompagnant ces publics vers un changement de modèle et investir dans des solutions collectives.

Concernant les publics accompagnés, les acteurs membres de la filière, adressent les personnes des premiers déciles de la population. Par ailleurs, au-delà des enjeux de revenu, le vieillissement de la population et l’isolement (Géographique et / ou social) des personnes sont également des facteurs qui sont des points d’attention et d’action des membres de la filière.

⁸ <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000039669569>

Afin de lutter contre cette précarité, les acteurs de la mobilité inclusive, solidaire et durable, œuvrent avec des services différents au travers d'une double approche :

Savoir bouger :

- **Le conseil en mobilité** : accompagner et former les personnes dans le développement de leurs compétences pour se déplacer de manière autonome et durable avec des solutions de transports collectifs ou individuels en fonction de leurs situations sociales, professionnels et géographiques.
- **Les auto-écoles et vélo-écoles solidaires** : formation à l'usage d'un véhicule ou d'un vélo par une pédagogie, un prix et un financement adapté.

Pouvoir bouger :

- **Les garages et loueurs solidaires** : vente, réparation et location de véhicules deux ou quatre roues à bas tarif avec des modalités de financement adaptés (notamment microcrédit).
- **Le covoiturage solidaire** : utilisation conjointe, organisée sur un territoire et à bas tarif d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers pour un trajet commun.
- **L'autopartage solidaire** : utilisation partagée d'une flotte de véhicules par différents usagers, pour une courte durée et à bas tarif.
- **Le transport d'utilité sociale** : service de transport organisé exclusivement par des bénévoles d'associations qui facilite le quotidien de personnes, dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de ses revenus ou de sa localisation géographique.

Ainsi, **les plateformes de mobilité** recensent et fédèrent ces services et initiatives de mobilité de proximité, et contribuent à les renforcer.

II. Les propositions de la FFMISD

A. Un financement pérenne et dédié de la mobilité inclusive, solidaire et durable

Les acteurs de la mobilité solidaires sont financés par des flux majoritairement publics, provenant de fonds à la fois nationaux et locaux. Ces financements sont épars et nuisent à une vision et cohérence d'ensemble de l'action publique et des associations.

Les acteurs de la filière ont ainsi peu de visibilité à long terme, mais aussi de vision d'ensemble des financements mis en œuvre en matière de mobilité solidaire.

FFMISD

Les membres de la FFMISD, appellent de leurs vœux à ce que l'État **mette en œuvre un financement pérenne, dédié et concerté, au niveau national, de la mobilité inclusive, solidaire et durable et des acteurs qui œuvrent dans ce champ**. Pour ce faire, les acteurs de la filière proposent une approche en 2 temps, le premier pour 2026 qui vise à sécuriser les montants alloués actuellement, le second pour les années suivantes, qui vise à structurer et anticiper l'action de mobilité inclusive solidaire et durable en France.

1. Stabiliser les financements en 2026

Le projet de Loi de Finances 2026 se construit dans un contexte de tension budgétaire important. Les associations œuvrant en matière de mobilité solidaire, par leurs actions quotidiennes, contribuent à maintenir le tissu social. Le maintien des financements en 2026 au même niveau qu'en 2025, est vital.

a) *Maintenir le financement du pacte des solidarités - Programme 304 : « Inclusion sociale et protection des personnes »*

FFMISD

Pour 2026, les membres de la FFMISD, souhaitent que l'État maintienne au même niveau qu'en 2025, les montants alloués à la mobilité solidaire et notamment le programme 304 « *Inclusion sociale et protection des personnes* » qui finance le Pacte des solidarités.

Son montant était de 190 millions d'euros en 2024 et de 253 millions d'euros en 2025. Cette enveloppe finance l'axe 4 du Pacte des solidarités 2023 – 2027⁹ qui vise à « *Construire une transition écologique solidaire* ». De plus, les membres de la filière proposent que l'axe 4 définisse clairement les actions de mobilité avec un budget dédié à ces actions en s'appuyant notamment sur les dépenses des années passées. Cela est d'autant plus nécessaire que les Conseils départementaux et les métropoles contractualisent avec l'État pour financer ces actions.

En pratique, à l'échelle de chaque bassin de mobilité défini par la région, cette dernière et le département doivent élaborer, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les organismes concourant au service public de l'emploi, les organismes sociaux et les autres organismes publics et privés concernés, un « *plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire* » (PAMS) pour faciliter la mobilité quotidienne des publics en fragilité¹⁰. La baisse des dotations du programme

⁹ <https://solidarites.gouv.fr/le-pacte-des-solidarites-lutter-contre-la-pauvreté-la-racine>

¹⁰ Articles L. 1215-3 et L. 1215-4 du Code des transports

304, aurait pour effet d'amoindrir la capacité de financement des départements à financer les actions définies dans ces PAMS.

b) Soutenir le financement des associations par les territoires

Les acteurs de la mobilité inclusive, solidaire et durable sont également soutenus par les collectivités territoriales : départements, villes, métropoles, régions... autant de territoires qui financent les actions des associations de mobilité inclusive, solidaire et durable grâce à des enveloppes financières diverses : Contrat locaux de Solidarité, versement mobilité, politique de la ville, FSE, FEDER, FAMI...

Plus largement, les collectivités territoriales sont des acteurs stratégiques des actions de solidarité en concertation avec les acteurs de terrain. Les échanges et la coordination sont réguliers entre associations et exécutifs territoriaux. Le maintien et le renforcement de ces liens sont primordiaux.



En 2026, les acteurs de la mobilité inclusive, solidaire et durable souhaitent que les dotations de l'État versées aux collectivités territoriales, permettent de maintenir un niveau équivalent des moyens alloués aux acteurs de terrain. En effet, ces dispositifs sont bien souvent financés par l'Etat et les collectivités, les difficultés rencontrées par les collectivités locales mettent en péril ces mécanismes de cofinancement.

c) Renforcer l'enveloppe des aides à l'acquisition - Programme 174 : « Énergie, climat et après-mines »

En 2025 c'est une baisse de 530 millions d'euros des crédits permettant de financer les aides à l'acquisition de véhicules propres, qui a été actée, fixant cette enveloppe à 970.000.000 d'euros. En 2023, les crédits étaient de 1.697.000.000 d'euros, et de 1.501.000.000 d'euros en 2024. Nous ne pouvons que constater la baisse de ce budget pourtant nécessaire aux foyers les plus modestes.

Par ailleurs, au 1^{er} juillet 2025, l'enveloppe allouée au bonus écologique avait été intégralement consommée. C'est le mécanisme des Certificat d'Économie d'Énergie (CEE) qui a été mis à contribution en matière d'aides à l'acquisition¹¹ pour prendre le relai.



En 2026, les membres de la FFMISD souhaitent que l'action « *Aides à l'acquisition de véhicules propres* » du programme 174 « *Énergie, climat et après-mines* » soit renforcé et proposent que le crédit alloué soit augmenté à hauteur de 1.697.000 d'euros, retrouvant ainsi son niveau de 2023. Ces fonds pourraient financer plus fortement le bonus écologique et mieux cibler la disposition vers les publics vulnérables, mais également une prime à la conversion renouvelée, un « Chèque vélo solidaire » ainsi qu'un guichet unique d'accompagnement, de réparation, et d'octroi des aides, pour les publics vulnérables.

d) Certificats d'Économie d'Énergie (CEE), un financement stratégique et des points de progrès identifiés

Bonus écologique¹², Leasing social¹³, Programme Vélo-Égaux, ou bien encore Programme TIMS¹⁴, sont autant d'actions visant à mettre en œuvre de la mobilité inclusive, solidaire et durable. Financés par le

¹¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000051825088>

¹² <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/vosdroits/F36844>

¹³ <https://www.info.gouv.fr/actualite/leasing-social-date-montant-et-conditions-de-versement>

¹⁴ <https://mobilite-durable-inclusive.fr>

mécanisme des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE), ils constituent une nouvelle source de financement, devenue stratégique pour les acteurs.

Pour autant, ce mécanisme n'est pas sans poser de questions en matière de contrôle démocratique et reste complexe à mettre en œuvre. Par ailleurs, les CEE offrent peu de visibilité sur un temps long pouvant mettre à mal des actions misent en œuvre par les associations.

Enfin, les CEE augmentent les dépenses énergétiques des ménages. Leur montant est en effet répercuté sur les factures et place les publics vulnérables d'une logique de contribuables avec un impôt ajusté aux revenus, à une logique de financement par les consommateurs dont la dépendance n'est pas corrélée au niveau de revenu.

FFMISD

À l'avenir, les acteurs de mobilité inclusive, solidaire et durable souhaitent :

- Que les CEE soit mis plus fortement à contribution concernant les enjeux de mobilité inclusive solidaire et durable, doublé d'un contrôle démocratique renforcé ;
- Une visibilité accrue, notamment sur les programmes et leur pérennité. Ce point constitue un enjeu de premier plan pour les acteurs de terrain ;
- Une mise en œuvre moins lourde (reporting financier...) ;
- Que les associations puissent plus facilement accéder à ces financements.

2. Structurer, anticiper 2027 et les années suivantes – Fonds social pour le climat

Au-delà de l'année 2026, les politiques publiques de mobilité, appellent à une forme de planification permettant d'anticiper et structurer le financement de la mobilité inclusive, solidaire et durable. Dans ce processus, une étape importante pourrait être marquée en 2026 par la transposition de la directive « ETS2¹⁵ », un second marché carbone qui concernera les fournisseurs d'énergies et de carburants.

Si le marché a pour but d'envoyer un signal prix aux entreprises concernées, ces dernières devraient répercuter les coûts supplémentaires sur les consommateurs, entraînant ainsi une hausse des prix des carburants. Concomitamment, le marché du carbone abonnera le Fonds Social pour le Climat¹⁶ (FSC), qui aura pour objet de financer à la fois des actions directes temporaires pour les ménages vulnérables et à la fois des investissements pour réduire la dépense aux énergies fossiles

FFMISD

Les membres de la FFMISD, souhaitent que le Fonds Social pour le Climat finance les actions de mobilité solidaire et les acteurs qui œuvrent dans ce champ. Pour cela, une concertation étroite entre les acteurs de la filière et les pouvoirs publics est à structurer et anticiper.

¹⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/marches-du-carbone-seque-ue-2>

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/summary/social-climate-fund.html>

B. Renforcer et créer des actions spécifiques

Au-delà des enjeux de financement des acteurs de la filière de la mobilité inclusive, solidaire et durable, des propositions de financement d'actions identifiées sont également proposées et décrites ci-après. Elles concourent à faciliter la mobilité de nos concitoyens les plus modestes.

1. Faciliter l'accès au vélo et au VAE : créer un « *Chèque vélo solidaire* »

Le vélo constitue une solution de mobilité écologique de premier plan. Il peut, en fonction des contraintes des publics visés, être tout à fait pertinent. Pour autant, l'acquisition d'un vélo, de surcroît à assistance électrique, peut constituer un fort frein financier.

FFMISD Les membres de la FFMISD, proposent qu'un « *Chèque vélo solidaire* » à destination des foyers dont le revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 16.300 euros, soit mis en œuvre, visant à financer l'acquisition d'un vélo (neuf, d'occasion ou reconditionné) ainsi que les équipements nécessaires. Pour les vélos à assistance électrique (VAE), les montants d'aide pourraient être adaptés à la qualité et à la durabilité des modèles éligibles. Les associations proposent également qu'elles puissent être éligibles au chèque vélo solidaire pour mettre en œuvre des dispositifs de location courte et longue durée, à tarif solidaire.

2. Réduire le coût de la décarbonation de leur véhicule pour les plus modestes

Les propositions décrites ci-après, s'inscrivent dans une démarche, d'optimisation des ressources et d'économie circulaire appliquée à l'automobile à destination des publics les plus modestes.

a) *Un bonus écologique*

Le bonus écologique a pour vocation d'aider les ménages à acquérir un véhicule électrique neuf. Le montant du bonus est conditionné au revenu fiscal de référence, selon les conditions suivantes :

- Le revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 16.300 euros, l'aide est de 4.000 euros.
- Le revenu fiscal de référence est supérieur à 16.300 euros et inférieur ou égal à 26.200 euros, l'aide est de 3.000 euros.
- Le revenu fiscal de référence est supérieur à 26.200 euros, l'aide est de 2.000 euros.

A noter, concernant le bonus attribué aux entreprises, qu'il est structurant qu'elles en bénéficient, car elles alimentent le marché d'occasion des véhicules électriques.

FFMISD Les membres de la FFMISD proposent qu'un bonus écologique soit créé en faveur des véhicules électriques d'occasion de moins de 5 ans, selon les conditions suivantes :

- Pour les revenus fiscaux de référence inférieur ou égal à 16.300 euros, l'aide serait de 3.000 euros.
- Pour les revenus fiscaux de référence supérieur à 16.300 euros et inférieur ou égal à 26.200 euros, l'aide serait de 1.500 euros.

b) Une Prime à la Conversion (PAC)

La Prime à la Conversion¹⁷ (PAC), était versée, sous conditions, lors de l'achat ou de la location d'un véhicule peu polluant si, dans le même temps, un véhicule ancien diesel ou essence était mis au rebut. Cette prime a cessé au 1^{er} décembre 2024.



Les membres de la FFMISD, proposent qu'une Prime à la Conversion (PAC) soit remise en œuvre pour financer la mise au rebut de vieux véhicules pour l'acquisition d'un véhicule :

- Électrique neuf ;
- Électrique d'occasion ;
- Thermique d'une norme euro plus récente.

Ainsi, pour les foyers dont le revenu fiscal de référence est inférieur ou égal à 16.300 euros, une PAC de 2.000 euros pourrait être mise en œuvre pour l'acquisition d'un véhicule électrique neuf et une prime de 1000 euros pour l'acquisition d'un véhicule électrique de moins de 5 ans et enfin de 500 euros pour un véhicule thermique d'une norme euro plus récente.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'une nouvelle prime à la conversion permettrait de donner une déclinaison réglementaire à la « *Loi visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires*¹⁸ ». Pour rappel, cette Loi, ouvre la possibilité de remettre à titre gracieux, les véhicules issus de la Prime à la Conversion, avec le concours des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), à des associations œuvrant dans le champ de la solidarité.

c) Clarifier, simplifier et renforcer le don de véhicule des entreprises, des particuliers, de l'État et des collectivités territoriales

Actuellement, le don de véhicules par les entreprises aux associations œuvrant dans le champ de la solidarité est possible mais il est à la fois peu connu, peu incitatif et mal encadré. En effet, en contrepartie d'un don de véhicule, l'entreprise bénéficie d'une réduction d'impôt sur les sociétés, de 60% sur le prix du véhicule. Or, le montant du véhicule est déterminé par l'entreprise donatrice qui elle-même le conditionne à son traitement comptable. Ce traitement peut largement différer de la réelle valeur marchande du véhicule.

Les particuliers peuvent également effectuer un don de véhicule aux associations. En contrepartie de ce don de véhicule, le foyer bénéficie d'une réduction d'impôt sur le revenu, égale à 66% du montant du véhicule, dans la limite de 20% du revenu imposable. Ici aussi, l'évaluation de ce montant fait également l'objet d'interprétation.

Enfin, le parc automobile de l'État et des collectivités territoriales est important. Selon les données disponibles, le parc de l'État et des établissements publics est d'environ 65 000 véhicules légers. En incluant les opérateurs publics et les services déconcentrés, ce parc est estimé entre 70 000 et 80 000 unités. Pour les collectivités territoriales les estimations convergent vers un parc compris entre 100.000 et 150.000 véhicules. Bien souvent, ces véhicules sont confiés aux « domaines¹⁹ » au moment de leur cession.

¹⁷ <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/gerer-mon-argent/beneficier-d'aides-et-de-reductions-d'impots/quest-ce-que-la-prime-la>

¹⁸ <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/dossiers/DLR5L16N48617>

¹⁹ https://encheres-domaine.gouv.fr/#slide_0

Les membres de la FFMISD, proposent, pour le don de véhicules par les entreprises aux associations uniquement, que :

- Ce soit les associations qui puissent faire l'estimation du montant du véhicule, sur la base d'une côte Argus Automobile et/ou la valeur moyenne de 3 offres de véhicules d'occasion équivalentes.
- Le montant de la réduction d'impôt atteigne 75%, comme pour toutes les structures d'utilité publique.

Concernant le don de véhicules par les particuliers aux associations, les membres proposent qu'il soit fait explicitement mention pour l'évaluation du prix du véhicule de se référer à la côte établie par la valeur moyenne de 3 offres de véhicules d'occasion équivalentes, permettant ainsi de faciliter l'évaluation des véhicules et donc l'évaluation de la réduction d'impôt.

Les membres de la FFMISD, proposent, pour faciliter le don de véhicule uniquement, de l'État et des Collectivités territoriales, que soit autorisé les opérations d'aliénation du domaine mobilier de l'État à titre gratuit²⁰. Enfin, les associations devraient pouvoir être autorisés à procéder à la cession, à titre onéreux, des biens ainsi alloués²¹ pour pouvoir assumer financièrement la remise en état du véhicule conformément aux exigences de sécurité.

d) Renforcer le Transport d'Utilité Sociale (TUS)

Crée par la Loi « Grandguillaume » du 29 décembre 2016, le « transports d'utilité sociale », a permis de donner un cadre juridique au transport solidaire. Un arrêté pris en 2019²², fixe le plafond de l'indemnité kilométrique du TUS à 0,32 centimes. Cet arrêté n'ayant jamais été révisé, ce montant est désormais trop faible, eu égard au renchérissement du coût des carburants notamment, de nombreux bénévoles renoncent à rendre le service car ceci est devenu trop couteux. Il est donc nécessaire de relever le barème en modifiant l'arrêté.

Les membres de la FFMISD, proposent que l'arrêté du 17 octobre 2019 soit révisé et notamment le plafond de l'indemnité kilométrique. A noter que cette mesure ne pèse pas sur le budget de l'État mais trouve son financement entre le bénéficiaire et le conducteur bénévole.

3. Accompagner et conseiller : créer un guichet départemental, d'accompagnement et d'octroi des aides à l'acquisition et à la réparation

L'accompagnement des publics vulnérables est un enjeu stratégique pour les aider dans leur démarche leur permettant d'acquérir ou de réparer un moyen de locomotion. Les membres de la filière font le constat d'une méconnaissance des dispositifs des aides existantes par les ménages modestes qu'il convient de pallier.

²⁰ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000006361438

²¹

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000048837042#:~:text=Les%20associations%20s'engagent%20par,du%20bénéfice%20des%20présentes%20mesures.

²²

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039264355#:~:text=En%20application%20de%20l'article,32%20euros%20par%20kilomètre%20parcouru.>

Par ailleurs, l'accompagnement de ces publics dans l'entretien de leur véhicule est également stratégique et à adresser.

Plus largement, au-delà de l'accompagnement des publics les plus modestes sur l'acquisition et l'entretien, les associations constatent une insuffisance des moyens dédiés à l'accompagnement administratif et au conseil en mobilité au sens large.

FFMISD

Les membres de la FFMISD, proposent que soit mis en œuvre des plateformes de conseil et d'accompagnement des publics les plus vulnérables en matière de mobilité. Alternatives à la voiture, formation, démarches administratives etc... visant à accompagner les plus fragiles vers une mobilité plus propre et plus autonome.

Concernant spécifiquement les aides à l'acquisition, la FFMISD propose qu'un organisme tiers, à l'image de ce qui existe pour la précarité énergétique, pourrait centraliser le traitement des demandes et l'avance des différentes aides à l'acquisition. Les plateformes de mobilité, qui existent déjà dans une dimension de conseil uniquement, pourraient devenir l'outil de référence. Pour y parvenir, il faut renforcer leur financement et leur donner la compétence de gestion, d'avance et d'octroi des primes (Bonus écologique, Prime à la conversion). Le coût de cette mesure est estimé à 20 millions d'euros, correspondant au fonctionnement du guichet unique en termes de ressources humaines et de trésorerie, dans l'hypothèse d'une augmentation massive du nombre de plateformes ou espaces de conseil en mobilité (*a minima* une par département et une supplémentaire dans le cas d'un territoire ZFE).

III. Les membres de la filière



Contact

Guillaume FLORENSON - Porte-parole

07 69 09 13 93

g.florenson@ffmisd.org