

Paris, le jeudi 26 mars 2026



Filière Française de la
MOBILITÉ INCLUSIVE, SOLIDAIRE ET DURABLE

Certificats d'Economie d'Energie

*Sanctuariser une enveloppe dédiée pour la mobilité inclusive,
solidaire et durable*

Note à destination des décideurs publics

I. Contexte

Créés par la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique (loi POPE) du 13 juillet 2005¹, les certificats d'économies d'énergie (CEE) sont les principaux outils de la politique de maîtrise de la demande énergétique en France.

Ce dispositif repose sur une obligation pluriannuelle de réalisation d'économies d'énergie en CEE (1 CEE = 1 kWh cumac d'énergie finale) imposée par les pouvoirs publics aux fournisseurs d'énergie (les "obligés"). Ceux-ci sont ainsi incités à promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès des consommateurs d'énergie : ménages, collectivités territoriales ou professionnels.

En 2015, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)² a créé, une nouvelle obligation d'économies d'énergie au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique.

Le mécanisme est entré au 1^{er} janvier 2026, dans sa 6^{ème} période qui court jusqu'au 31 décembre 2030. A noter que, depuis le début du dispositif, les CEE issus d'actions en faveur de la mobilité constituent une faible part des actions financées. Cette nouvelle période doit consacrer environ 25% de ses financements en direction des publics les plus fragiles (Volume d'obligation « Précarité »).

Depuis peu, des actions spécifiques, telles que le bonus écologique³, ou bien encore le Leasing social⁴, ont fait l'objet d'un financement par le mécanisme des CEE. Du côté des programmes, TIMS⁵, ou bien encore Vélo-Égaux⁶ ont également fait l'objet d'un financement par les CEE.

FFMISD Position de la filière sur le mécanisme : Le dispositif des CEE contribue à financer aujourd'hui des éléments essentiels de la politique publique de mobilité durable et de lutte contre la précarité énergétique, deux leviers indispensables pour baisser les consommations d'énergie, améliorer le pouvoir d'achat, baisser les émissions de gaz à effet de serre et lutter contre les inégalités sociales.

Cependant, ce mécanisme interroge sur la manière dont les orientations et les décisions de financement sont prises. Il reste complexe à comprendre et à mettre en œuvre, ce qui rend son appropriation difficile pour des acteurs tels que les membres de notre filière.

La FFMISD **plaide pour que le dispositif des CEE soit en priorité fléché vers les solutions les plus efficaces en termes d'économies d'énergie et d'accompagnement à la baisse des consommations** pour que tous les Français et Françaises, et **particulièrement les plus vulnérables**, sortent gagnants de la transition écologique, enfin **pour que le dispositif soit adossé à une véritable politique publique de mobilité solidaire**.

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000813253>

² <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/loi-transition-energetique-croissance-verte>

³ <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/vosdroits/F36844>

⁴ <https://www.info.gouv.fr/actualite/leasing-social-date-montant-et-conditions-de-versement>

⁵ <https://mobilite-durable-inclusive.fr>

⁶ <https://www.veloegaux.fr>

II. Les propositions de la FFMISD

La FFMISD identifie les CEE comme une source de financement d'actions à destination des publics les plus précaires qui sont les plus exposés à l'augmentation des prélèvements sur les factures d'énergie. Cette note a pour objet d'identifier et proposer les actions, basées sur le mécanisme des CEE, pour lesquelles les acteurs de la filière formulent des propositions à destination de la puissance publique.

A. Sanctuariser une enveloppe dédiée pour la mobilité inclusive, solidaire et durable

A ce stade, c'est la valorisation financière des opérations standardisées ainsi que des appels à programme, qui ont déterminé les secteurs vers lesquels ces financements se sont concentrés. C'est ainsi que depuis la mise en œuvre des CEE, les enjeux liés à la mobilité, même s'ils tendent à se renforcer, constituent encore une part minoritaire des CEE générés.

FFMISD Position de la filière sur le mécanisme : Les membres de la FFMISD, demande qu'une enveloppe de CEE identifiée et sanctuarisée, puisse financer des actions de mobilité inclusive, solidaire et durable, au travers des opérations standardisées, des opérations spécifiques et des programmes.

Nous identifions jusqu'en 2030 une enveloppe pour la mobilité inclusive, solidaire et durable, permettant de financer :

- Le leasing social et le bonus écologique, dont les dimensions solidaire, inclusive et durable doivent être renforcées.
- Des opérations standardisées et spécifiques à mieux valoriser ou à créer, en matière de mobilité inclusive, solidaire et durable.
- Des programmes CEE en matière de mobilité à destination des plus publics les plus précaires.

1. Sanctuariser une enveloppe pour le leasing social et le bonus écologique

a) *Le leasing social*

Concernant le leasing social, la FFMISD a produit et partagé avec la puissance publique une prise de position en date du 6 février intitulée, « *Leasing social les propositions de la filière* ».

b) *Le bonus automobile*

Depuis le 1^{er} juillet 2025, le bonus automobile est financé par le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) *via* des fiches d'opérations standardisées bonifiées. Une bonification est réservée aux voitures particulières électriques qui atteignent un seuil minimal au score environnemental⁷, dont la masse est inférieure à 2 400 kg, et dont le prix

⁷ <https://score-environnemental-bonus.ademe.fr>

d'acquisition est inférieur à 47 000 euros hors options. L'aide peut atteindre 5.700 euros pour les publics les plus précaires et être complétée d'un « surbonus » additionnel, conditionné par une batterie produite sur le continent européen.

FFMISD Position de la filière sur le bonus : Les membres de la FFMISD estiment stratégique de sanctuariser ces 2 dispositifs dans leur objet, sans nécessairement sanctuariser ce mode de financement. Par ailleurs, il est à noter que l'aide pour l'acquisition d'un véhicule électrique à destination des publics les plus fragiles est insuffisante, le reste à charge étant encore trop important. En 2026, le prix moyen d'une voiture électrique neuve se situe entre 30.000 € et 45.000 € hors aides. Les modèles d'entrée de gamme se situent à 17.000 € ce qui fait encore un reste à charge de 11.300 ou 10.000 € au mieux. Enfin, il est également nécessaire que cette aide se concentre sur les 3 premiers déciles de la population. Pour ce faire, il est indispensable que le leasing social et le bonus écologique fassent l'objet de relais et d'accompagnement sur le terrain, en les inscrivant dans des bouquets de solutions, adaptés aux territoires.

2. Sanctuariser une enveloppe pour les programmes CEE en matière de mobilité, à destination des plus précaires

Une enveloppe spécifique de CEE dans le cadre de la construction de programme en direction de la mobilité inclusive, solidaire et durable serait à construire.

A ce stade, les acteurs de la FFMISD identifient 2 programmes CEE stratégiques pour la filière. Ils prennent tous 2 fins au 31 décembre 2026. Leur continuité est donc en jeu alors même qu'ils constituent une source de financement cruciale pour la mise en œuvre d'une mobilité inclusive, solidaire et durable. Ils pourraient utilement être intégrés dans cette enveloppe dédiée à la mobilité inclusive, solidaire et durable.

a) *Le programme TIMS⁸*

(1) Le programme



Tims est un programme qui vise à développer la mobilité durable et inclusive en France. Il a pour but de réaliser des économies d'énergie en encourageant des modes de mobilités plus sobres tout en permettant aux personnes en précarité-mobilité d'accéder aux services essentiels et d'exercer pleinement leurs droits fondamentaux. Le programme est élaboré et porté par Cler Solutions aux côtés du Réseau Mob'In, d'Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement (AURA-EE) et du Réseau des Agences Régionales de l'Energie et de l'Environnement (RARE).

(2) Résultats & perspectives

Lancé en 2023, le programme Tims est né d'un double constat : la mobilité durable et inclusive était insuffisamment structurée à l'échelle nationale ; les territoires manquaient d'ingénierie, de coordination, de ressources et de retours d'expérience, pour agir de manière systémique

⁸ <https://mobilite-durable-inclusive.fr>

Il s'agissait alors de poser les bases d'une approche intégrée : accompagnement des publics, professionnalisation, planification territoriale, évaluation.

Début 2026, sur la base de cette approche, le programme Tims a déjà permis de :

- Mobiliser plus de 320 acteurs (structures de l'économie sociale et solidaire et collectivités locales) pour déployer 69 projets locaux et plus de 850 actions.
- Engager en outre 135 collectivités territoriales compétentes, en soutien de ces projets locaux.
- Sensibiliser 7 millions de personnes.
- Accompagner plus de 200 000 bénéficiaires vers des solutions de mobilité durable et inclusive
- Permettre à la moitié des bénéficiaires des solutions déployées de réaliser des déplacements qu'ils devaient se refuser préalablement.
- Générer 792 GWh économies d'énergie et éviter 200 kteq CO₂ émissions de GES dont 290 tonnes de NOx¹.
- Former environ 200 professionnels.

Au-delà des chiffres, le programme Tims a démontré qu'il était possible de :

- Engager des dynamiques territoriales de coopération.
- Décloisonner les dispositifs et les faire converger.
- Faire émerger des stratégies locales cohérentes.
- Faire changer le regard sur la mobilité durable et inclusive.
- Moins de 10% des personnes accompagnées considèrent aujourd'hui la mobilité durable comme compliquée, coûteuse ou contraignante.

L'ambition 2027–2030

- 8 millions de personnes sensibilisées,
- Plus de 500 000 bénéficiaires accompagnés,
- Un impact renforcé en matière d'économie d'énergie et de réduction des GES,
- Une consolidation durable des écosystèmes territoriaux.

L'enjeu : installer de façon pérenne des politiques publiques territoriales de mobilité durable et inclusive. Renouveler le programme Tims c'est passer d'un soutien à des projets locaux à l'accompagnement de stratégies territoriales inscrites dans des politiques publiques. En capitalisant sur les acquis et les communs du 1er programme : outils, méthodes, plateformes open source, formations certifiantes, retours d'expérience.

Le nouveau programme permettra de :

- Accompagner 80 à 100 projets territoriaux avec une composante systématique d'ingénierie territoriale.
- Faciliter des gouvernances locales durables.
- Consolider les coopérations régionales.
- Outiller les territoires via une plateforme de professionnalisation et des ressources standardisées.



Position de la filière sur le mécanisme : Les membres de la FFMISD, demande le renouvellement du programme TIMS pour 2027.



(1) Le programme

Moyen de transport peu coûteux, le vélo contribue à l'inclusion, à l'émancipation et à la lutte contre la précarité. Le programme Vélo-Égaux accompagne les personnes rencontrant des difficultés financières pour apprendre à faire du vélo et disposer de leur propre vélo, afin de faciliter leurs déplacements. Lancé en 2023, le programme s'est d'abord déployé opérationnellement dans 20 territoires pilotes à l'automne 2024. En mars 2026, ceux-ci ont été rejoints par 15 territoires d'essai supplémentaires.

La plus-value de Vélo-Égaux réside dans le fait que, sur chaque territoire, sont déployés des « conseillers et conseillères vélo » dont le rôle est d'accompagner les personnes *a priori* éloignées du vélo tout au long de leurs parcours d'apprentissage. Au-delà de leur impact sur chaque bénéficiaires, ces métiers ressources permettent de créer ou renforcer des collaborations entre les acteurs locaux du vélo (vélo-écoles, ateliers vélo participatifs) et les prescripteurs orientant leurs publics vers le programme.

(2) Résultats & perspectives

En décembre 2025, Vélo-Égaux avait permis d'accompagner près de 4 000 bénéficiaires et de remettre 1 000 vélos issus du réemploi sur les 20 territoires pilote. En 2026, les indicateurs augmenteront grâce à l'arrivée des territoires pilote.

Les premiers résultats d'une évaluation d'impact social, en cours d'élaboration, indiquent que 87% des bénéficiaires interrogés 3 à 6 mois après leur sortie du programme ont continué à faire du vélo. Le programme est donc un véritable levier vers l'adoption de la pratique du vélo parmi les personnes en situation de précarité, contribuant à réduire leur budget transport tout en favorisant leur insertion socio-professionnelle et leur autonomie.

Si ces résultats sont encourageants, les objectifs fixés par la convention à 15 000 bénéficiaires accompagnés et 10 000 vélos remis sont encore à atteindre. Puisque l'accompagnement humain des bénéficiaires est incompressible et la structuration de la filière vélo du réemploi toujours en cours, indiquant que le rythme d'accompagnement des bénéficiaires et de production des vélos se maintiendra stable. Une prolongation du programme d'un an sera donc essentielle pour avancer significativement dans l'atteinte des objectifs et démultiplier les impacts positifs sur les 35 territoires Vélo-Égaux.

FFMISD Position de la filière sur le mécanisme : Les membres de la FFMISD, demande une prolongation d'une année supplémentaire pour le programme Vélo-Égaux en 2027.

⁹ <https://www.veloegaux.fr>

III. Les membres de la filière



Contact

Guillaume Florenson - Porte-parole
07 69 09 13 93 - g.florenson@ffmisd.org