



Filière Française de la
MOBILITÉ INCLUSIVE, SOLIDAIRE ET DURABLE

Projet de Loi-cadre relatif au développement des transports
Les propositions de la Filière

Note à destination des décideurs publics

I. Contexte

Le projet de « *loi-cadre relatif au développement des transports* », est l'aboutissement des travaux menés à l'occasion de la conférence « *Ambition France Transports* » qui s'est tenue entre mai et juillet 2025. Ces échanges ont donné lieu à un rapport visant à « *financer l'avenir des transports*¹ », daté de juillet 2025.

C'est le mercredi 11 février que le ministre des Transports, Philippe Tabarot a présenté en Conseil des Ministres ce projet de Loi. Ce texte² a pour vocation de poser les principes du futur modèle de financement des infrastructures de transports, afin de « *répondre durablement aux besoins de mobilité dans le pays* ».

Le texte a d'ores et déjà été adopté au Sénat. Concernant les enjeux de mobilité solidaires, les sénateurs ont adopté un amendement à l'article 15 qui intègre dans les plans de mobilité un volet relatif à la mobilité solidaire, durable et inclusive³.

De ce projet de Loi devra découler une Loi de programmation qui définira les investissements à venir dans les infrastructures. Le texte a été déposé au Sénat dont la discussion publique se tiendra à partir de mi-avril 2026⁴.

II. Propositions de la filière

Dans le cadre de l'examen du texte au Sénat, la Filière Française de la Mobilité Inclusive, Solidaire et Durable (FFMISD) a formulés des propositions. Portées dans le cadre de l'examen en commission mais aussi en séance publique, ces propositions n'ont pas fait l'objet d'une adoption. Dans la perspective de l'examen de ce projet de Loi-cadre à l'Assemblée nationale, les acteurs membres de la Filière Française de la Mobilité inclusive, Solidaire et Durable formulent des propositions concourant à la mise en œuvre d'une politique publique de mobilité, inclusive, solidaire et durable.

Elle pâtit en effet, d'un manque de reconnaissance, de structuration et de financement à la fois au niveau local et national. Il convient de poser les bases d'une telle politique publique.

A. Nos constats

1. Cadre juridique

Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019⁵, de premières étapes ont été franchies sur les enjeux de mobilité solidaire. L'article 18 a ainsi créé une nouvelle section dans le code des transports intitulé « *Action commune en faveur d'une mobilité solidaire* ». Composé de 3 articles⁶, ils mettent en œuvre principalement les « *Plan d'actions commun en matière de mobilité solidaire* » (PAMS), qui visent à mettre en œuvre et coordonner l'action territoriale en la matière.

¹ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/20250709_Rapport_AFT.pdf

² <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Projet-de-loi-cadre-pour-le-developpement-des-transports.pdf>

³ https://www.senat.fr/amendements/commissions/2025-2026/394/Amdt_COM-175.html

⁴ <https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl25-394.html>

⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574>

⁶ <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000039669569/2019-12-27>

Plus largement, la LOM a introduit l'ambition suivante dans le Code des transports à destination des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) : « 6° *Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.* »

FFMISD **Limites constatées** : le cadre juridique actuel s'est surtout doté d'outils, les PAMS et d'une ambition qui incombe aux AOM. La FFMISD fait le constat qu'à ce jour seuls 8 PAMS ont été signés en France et que l'ambition actée dans la Loi ne se retrouve pas toujours transcrite en action concrètes sur les territoires au bénéfice des plus précaires.

2. Cadre financier

Les associations œuvrant dans le champ de la mobilité inclusive, solidaire et durable financent leurs actions de plusieurs manières : Pacte des Solidarités, Fonds vert, versement mobilité, certificat d'économie d'énergie, appels à projet France Travail, politique de la ville, aide aux postes pour l'Insertion par l'Activité Économique, fonds privés et associatifs, Fonds Social Européen...

Les enveloppes de financement répondent ainsi à des enjeux, des publics cibles, des périmètres géographiques et des conditions de mise en œuvre ou bien encore de versement qui diffèrent et mériteraient d'avoir une appréhension plus globale au bénéfice de l'action et des bénéficiaires.

FFMISD **Limites constatées** : La FFMISD fait le constat d'un éparpillement des financements et d'une absence de visibilité et de pérennité, qui peut nuire à l'action.

B. Nos propositions

1. Définir la mobilité solidaire dans le code des transports

Les acteurs de la FFMISD proposent qu'une définition de la mobilité solidaire puisse être introduite dans le projet de Loi-cadre. Elle aurait pour effet de désigner ce qu'est la mobilité solidaire et ainsi permettre de structurer des actions basées sur cette définition.

Pour ce faire, un nouveau titre IV consacré aux « *Dispositions relatives à la mobilité solidaire* » pourrait être intégré au sein du projet de Loi-cadre.

Dans ce dernier, l'article L1111-6 du chapitre 1^{er} consacré aux principes du code des transports pourrait être modifié de la manière suivante : « *Les catégories sociales en situation de vulnérabilité économique ou sociale, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation au travers d'une politique publique de mobilité solidaire. Elle s'inscrit dans une approche inclusive, pensée sous l'angle des usages, visant à garantir à tous et partout, le droit à la mobilité, en prenant en compte les impératifs écologiques de réduction de gaz à effet de serre. Elle s'appuie sur un accompagnement personnalisé de ces catégories sociales, dans un projet de territoire et se référant à une typologie d'actions à mettre en œuvre, définies par décret.* »

La mobilité solidaire pourrait ainsi trouver une définition dans le code des transports et être utile à la mise en œuvre d'actions permettant de réduire les inégalités en matière d'accès à la mobilité.

2. Intégrer les associations œuvrant dans le champ de la mobilité inclusive solidaire et durable aux organes de coordination territoriaux

Dans le cadre de l'élaboration des « *plans d'action commun en matière de mobilité solidaire* » (PAMS), introduit dans le code des transports par la LOM, « *sont associés les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite* ». Ces organismes associés ont été introduit, au sein du code des transports, dans les articles L1215-3⁷ sur la mobilité solidaire, organisée par les régions et les AOM ainsi que l'article L1215-4⁸ sur la mobilité solidaire organisée par Ile-de-France mobilité et la région Ile-de-France.

Au sein de ces 2 articles, il serait d'intérêt de préciser plus directement les acteurs associatifs œuvrant dans le champ de la mobilité solidaire de la manière suivante « *Sont associés les organismes publics, privés, les acteurs de l'économie sociale et solidaire dont les associations et notamment celles qui œuvrent dans le champ de la mobilité solidaire, intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite* ».

A noter que les membres de la filière attirent l'attention sur le fait que les collectivités territoriales, ayant déléguées leur compétence transport à l'AOM régionale, mériteraient néanmoins d'être intégrées pour les actions qui concernent leur propre territoire au sein des organismes associés.

À l'égal du point précédent, un nouveau titre IV consacré aux « *Dispositions relatives à la mobilité solidaire* » pourrait être intégré au sein du projet de Loi-cadre pour intégrer la disposition décrite ci-avant.

3. Acter un calendrier de mise en œuvre des PAMS

Alors même que seuls 8 PAMS ont été décidé sur le territoire national, il devient impératif qu'un calendrier de mise en œuvre au sein des territoires soit acté. Les associations membres de la filière appellent de leurs vœux à sa réalisation.

Ainsi, l'article L1215-3 sur la mobilité solidaire, organisée par les régions et les AOM mériterait d'être complété par la phrase suivante : « *La région, les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1, l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, les syndicats mixtes mentionnés à l'article L. 1231-10, le département et les organismes concourant au service public de l'emploi, adoptent un plan d'action communs en matière de mobilité solidaire avant le 31/12/2028* ». Concomitamment, l'article L1215-4 sur la mobilité solidaire organisée par Ile-de-France mobilité et la région Ile-de-France mériterait d'être complété par la phrase suivante : « *Ile-de-France Mobilités, la région d'Ile-de-France, les départements de la région d'Ile-de-France, la Ville de Paris et les organismes concourant au service public de l'emploi, adopte un plan d'action communs en matière de mobilité solidaire avant le 31/12/2028* ».

Ici aussi, à l'égal des points précédents, un nouveau titre IV consacré aux « *Dispositions relatives à la mobilité solidaire* » pourrait être intégré au sein du projet de Loi-cadre pour intégrer la disposition décrite ci-avant.

⁷ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043343061

⁸ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039669573

III. Qui sommes-nous ?

Travail, sociabilisation, accès aux soins, à la culture... la mobilité est un enjeu stratégique d'insertion et de cohésion des territoires. Pourtant de nombreux français et françaises en sont aujourd'hui empêchés. C'est pour cette raison que les acteurs de la mobilité inclusive, solidaire et durable ont décidé d'unir leurs voix au travers d'une filière qui vise à promouvoir une mobilité inclusive, solidaire et durable ainsi que les actions des acteurs qui œuvrent dans ce champ.

Les organisations membres de la FFMISD sont présentes sur tous les territoires et mettent en œuvre au quotidien des actions de mobilité inclusive, solidaire et durable auprès des publics les plus fragiles. Dans ce cadre, elles ont une capacité à agir localement et à assembler différents dispositifs autour des bénéficiaires.

Ainsi, les acteurs travaillent sur une double approche :

- Savoir bouger : le conseil en mobilité, les auto-écoles et vélo-écoles solidaires.
- Pouvoir bouger : les garages et loueurs solidaires, le covoiturage solidaire, l'autopartage solidaire et le transport d'utilité sociale.

IV. Les membres de la filière



Contact

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