

Paris, le mercredi 30 septembre 2026



« *Sans voiture, je ne suis plus rien ?* »

1 milliard d'euros pour remettre la France en mouvement

Note à destination des décideurs publics dans le cadre du
Projet de Loi de Finances (PLF) 2027

I. Contexte

A. Le prix des carburants

1. La flambée des prix rappelle notre dépendance au système voiture

Sur fond de guerre et de tensions géopolitiques, la France traverse une nouvelle crise des prix des carburants. Au 24 septembre 2026, le gazole se situe autour de 2,40 euros le litre en moyenne, contre 2,24 euros un mois auparavant. Le SP95-E10 dépasse 2,16 euros le litre.

Quelques jours auparavant, le gazole avait atteint un nouveau record, dépassant son précédent pic d'avril 2026. Le SP95-E10 avait lui aussi dépassé son précédent record de juin 2022.

Cette hausse n'est pas une question abstraite de pouvoir d'achat. Pour des millions de Français, faire le plein est de plus en plus difficile surtout pour les populations les plus fragiles.

Lorsque l'on habite dans un territoire peu dense, lorsque son emploi impose des horaires décalés, lorsque les transports collectifs sont inexistantes ou inadaptés, lorsque les infrastructures et services pour le vélo sont insuffisants, lorsque l'on doit parcourir plusieurs dizaines de kilomètres pour travailler, se former, faire ses courses ou accéder aux services publics, pour nombre de nos concitoyens, la voiture est une obligation.

C'est cette situation que la hausse actuelle des carburants vient brutalement rappeler : nous avons construit une partie de notre organisation territoriale et de nos mobilités quotidiennes autour d'une énergie dont nous ne maîtrisons ni totalement le prix, ni totalement l'approvisionnement. Cette fragilité est d'autant plus criante pour les populations les plus modestes.

La question qui se pose ne peut donc plus être uniquement : « *comment réduire de quelques centimes le prix du litre ?* » Elle doit devenir : comment permettre à chaque Français de disposer d'une solution de mobilité abordable, quels que soient son revenu, son lieu de résidence et son âge ?

2. Une réponse de l'état qui ne règle pas les problèmes structurels

a) Sur les carburants

Face à la hausse des prix à la pompe, l'État apporte une réponse ciblée aux automobilistes les plus dépendants. L'aide gouvernementale destinée aux « *gros rouleurs* », dont l'échéance était initialement fixée au 30 septembre, est prolongée¹. Ces mesures répondent à une urgence sociale réelle mais compenser le prix d'un carburant devenu trop cher revient à traiter la conséquence sans traiter la dépendance.

À chaque nouvelle crise énergétique, le débat se concentre sur le prix du litre, les taxes et les mécanismes de compensation. Pourtant, pour les ménages précaires dépendants de leur véhicule, le problème demeure lorsque le dispositif d'urgence disparaît.

La FFMISD considère donc qu'il faut sortir d'une logique exclusivement réparatrice. La solidarité nationale doit naturellement protéger et accompagner les personnes qui n'ont aujourd'hui aucune alternative à leur voiture. Mais elle doit simultanément leur permettre, demain, d'en avoir une pérenne.

¹ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/video-les-mesures-daide-et-de-soutien-face-la-hausse-des-prix-des-carburants>

b) Sur la voiture électrique, très éloignée des plus modestes

Leasing social, bonus électrique, prime à la conversion, programme ADVENIR... Depuis plusieurs années, l'État a mis en œuvre des actions, des aides qui visent à diffuser la mobilité électrique, notamment vers les plus précaires.

Pour autant, ces dispositifs sont à la fois insuffisants mais surtout manquent singulièrement la cible des plus précaires, qui sont pourtant ceux qui souffrent le plus de cette hausse du prix des carburants.

Une réflexion et une action méritent d'être menée pour cibler plus précisément ces dispositifs vers ceux qui en ont le plus besoin.

c) Sur le « tout voiture » subi

À côté des investissements dans les infrastructures et des aides à l'acquisition de véhicules, la France doit massivement investir dans les solutions permettant à tous de se déplacer si besoin avec une voiture et si possible sans.

Tous les modes sont à considérer en fonction des réalités territoriales économiques et sociales : vélo et vélo à assistance électrique, covoiturage solidaire, autopartage, transport d'utilité sociale, location solidaire de véhicules, garages solidaires, transport en commun...

Ces solutions existent déjà dans les territoires. Ce qui manque encore, c'est une véritable politique publique « *chef d'orchestre* » permettant d'articuler l'accompagnement des publics précaires ET les solutions les plus pertinentes à mettre en œuvre avec pour toile de fond les enjeux d'aménagement du territoire.

B. Une précarité en matière de mobilité qui progresse

L'urgence est de plus en plus présente...

La France compte 10 millions de personnes vivant sous le seuil de pauvreté, et 17 millions de français sont aujourd'hui en situation de précarité de mobilité. Ce dernier chiffre est en constante augmentation et révèle les difficultés croissantes de nos concitoyens pour se déplacer. Cette précarité recouvre des réalités différentes : faibles revenus, dépenses importantes de carburant, distances élevées à parcourir, absence d'alternative à la voiture ou absence pure et simple de solution de mobilité.

La mobilité n'est pourtant pas une consommation comme une autre. Elle conditionne l'accès aux autres droits. La mobilité inclusive, solidaire et durable ne constitue donc pas une politique périphérique. C'est une politique d'insertion, de pouvoir d'achat, d'aménagement des territoires, de cohésion sociale et de transition écologique.

II. 1 milliard pour changer d'échelle

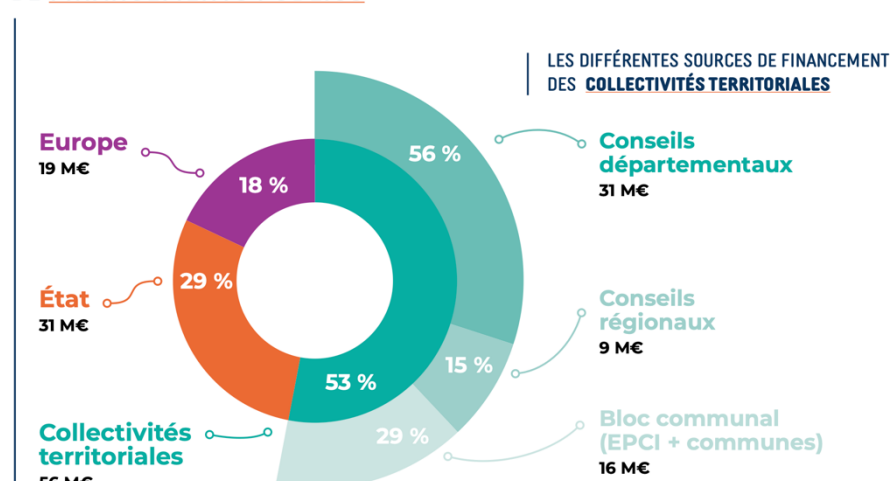
Alors que l'étude du Laboratoire de la Mobilité Inclusive, intitulée « *Quel financement pour la mobilité inclusive ?*² », témoigne du fait que l'écosystème actuel des acteurs de la mobilité inclusive, solidaire et durable a accompagné 200.000 personnes pour un coût de 150.000 millions d'euros, un budget d'un milliard d'euros permettrait de démultiplier ces actions et aider ainsi 2 millions de personnes.

Face à cette situation, la FFMISD appelle l'État à changer d'échelle. En effet, nous proposons que la France consacre 1 milliard d'euros à la construction d'une véritable politique publique de mobilité inclusive, solidaire et durable. Il doit permettre de **structurer, coordonner et amplifier** une politique aujourd'hui dispersée entre de multiples dispositifs et financeurs.

Ce milliard doit permettre de changer d'échelle.

C'était déjà l'un des constats portés par la FFMISD : les acteurs financent aujourd'hui leurs actions à travers le Pacte des solidarités, le Fonds vert, le versement mobilité, les certificats d'économies d'énergie, différents appels à projets, la politique de la ville, l'insertion par l'activité économique... Cette dispersion entraîne un manque de visibilité et de pérennité pour les acteurs. Le Laboratoire de la Mobilité Inclusive a d'ailleurs permis dans son étude « *Quel financement pour la mobilité inclusive ?* » d'objectiver ces financements publics.

LES DIFFÉRENTES SOURCES DE FINANCEMENTS PUBLICS



Le contexte budgétaire impose évidemment une exigence particulièrement forte d'efficacité de la dépense publique. Le cadrage gouvernemental du PLF 2027 souligne lui-même la nécessité de maîtriser les dépenses tout en continuant à financer les investissements d'avenir, notamment ceux concourant à la transition écologique et à la préservation de notre modèle social. Une meilleure rationalisation des dépenses engagées et coordination des acteurs de terrain doit permettre avec un milliard de démultiplier ces actions.

Investir dans la mobilité d'une personne, c'est lui permettre de rechercher ou conserver un emploi, de suivre une formation, d'accéder aux services essentiels et, lorsque cela est possible, de réduire sa dépendance aux énergies fossiles.

Un milliard d'euros pour la mobilité inclusive ne doit donc pas être considéré comme un coût supplémentaire. Il doit être conçu comme un investissement social, territorial et environnemental de long terme qui permettra de sortir les personnes vulnérables de la précarité mobilité.

² <https://www.mobiliteinclusive.com/etude-financement-de-la-mobilite-inclusive/>

La France dispose d'une politique des infrastructures de transport.
Elle dispose d'une politique des transports collectifs.
Elle dispose d'une politique de soutien à l'acquisition de véhicules.

Elle doit désormais se doter d'une politique publique pour ceux qui ont simplement besoin de se déplacer et ainsi garantir le droit à la mobilité consacrée dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

III. Accompagnement et financement les 2 leviers de la mobilité solidaire, inclusive et durable

Cette enveloppe devrait poursuivre 2 priorités.

1. Garantir un accompagnement mobilité accessible pour les plus précaires

Toute personne rencontrant un frein de mobilité dans son parcours d'insertion, d'emploi ou d'accès aux services essentiels doit pouvoir bénéficier d'un **diagnostic mobilité et d'un accompagnement adapté par un conseiller mobilité**.

Cela suppose d'accompagner les changements de pratiques plutôt que de les imposer : lorsque cela est possible, rendre possibles les alternatives à la voiture individuelle et la substituer par le vélo, le covoiturage ou les transports collectifs ; lorsque la voiture demeure indispensable, faciliter l'accès à des véhicules plus sobres, idéalement électrique et soutenir les solutions automobiles solidaires.

L'objectif doit être celui d'une couverture territoriale effective permettant d'éviter que le lieu de résidence détermine l'accès, ou non, à une solution.

2. Financer des solutions concrètes permettant de se déplacer

Le financement doit permettre de renforcer les solutions qui répondent concrètement aux besoins des personnes, que ce soit :

- Pour un usage collectif de la mobilité : covoiturage solidaire, autopartage solidaire, transport d'utilité sociale ...
- Pour l'usage d'un véhicule individuel, quand il n'y pas d'alternatives : garages solidaires, loueurs solidaires, auto-écoles solidaires...
- Pour l'usage d'un autre mode de transport individuel : vélo-écoles solidaires...

Enfin le financement des dispositifs actuels, leasing social, bonus, prime ADVENIR... doit également être revu pour le rendre plus efficace et mieux ciblé vers les plus précaires.

L'enjeu global étant de financer simultanément l'accompagnement et la solution de mobilité, car l'un sans l'autre ne suffit pas.

IV. Les acteurs de la filière



Contact

Guillaume Florenson - Porte-parole

07 69 09 13 93

g.florenson@ffmisd.org