

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 décembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4709)

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N ° CF242

présenté par

M. Michels, M. Thiébaud, M. Zulesi et Mme Thourot

-----

**ARTICLE 20****ÉTAT B****Mission « Solidarité, insertion et égalité des chances »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Inclusion sociale et protection des personnes	4 500 000	0
Handicap et dépendance	0	0
Égalité entre les femmes et les hommes	0	4 500 000
Conduite et soutien des politiques sanitaires et sociales	0	0
<b>TOTAUX</b>	4 500 000	4 500 000
<b>SOLDE</b>	0	

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement vise à ouvrir les crédits nécessaires pour permettre l'expérimentation de la mise à disposition de chèques Mobilités Taxis destinés aux personnes de plus de soixante-cinq ans résidant dans une commune appartenant à un établissement public de coopération intercommunale concerné par la mise en place d'une zone à faibles émissions, par exemple les territoires de l'Eurométropole de Strasbourg et d'Aix-Marseille Métropole, sur une période d'un an. Ces chèques Mobilités Taxis seraient destinés à prendre en charge une partie de la course en taxi pour les

---

personnes âgées de plus de 65 ans au sein de territoires concernés par l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilités (ZFE-m).

Le rôle de la mobilité des personnes âgées dans le bien-vieillir n'est plus à démontrer. La crise sanitaire a eu des effets très négatifs sur l'isolement des personnes âgées, qui se sont retrouvées coupées de la société. Afin de recréer du lien et de remettre les seniors au centre de la cité, il est nécessaire de leur permettre d'accéder à l'ensemble du territoire des zones à faibles émissions pour un coût réduit. Les solutions proposées par certaines métropoles ne prennent pas suffisamment en compte les spécificités des déplacements de cette catégorie de la population, qui expliquent l'attachement manifesté à la voiture. Qui plus est, la surexposition des plus de 65 ans à la mortalité routière rend peu adaptées les solutions habituellement mises en avant (achat d'un véhicule électrique, transport cyclable, marche). Si les collectivités et les partenaires institutionnels ont multiplié les projets pour répondre à ce défi de la mobilité des personnes à mobilité réduite, ils se sont surtout concentrés sur la part de la population la plus affectée en s'adressant aux personnes de plus de 75 ans. Or, cette limite d'âge est insatisfaisante lorsque l'on considère les effets différentiels du vieillissement selon les individus et laisse trop de personnes sur le bord de la route. Qui plus est, elle s'inscrit dans le cadre plus global d'un traitement a posteriori du problème de la mobilité de nos aînés, tandis que le maintien du plein potentiel de mobilité dès l'apparition des premiers signes de fragilité pourrait jouer un rôle crucial dans le bien-vieillir ainsi que vise à le vérifier cette expérimentation. Enfin, la dispersion des mécanismes d'aide selon les collectivités avec des services créés ad hoc sur des périmètres peu lisibles explique l'important taux de non-recours pour les solutions existantes : impliquer les taxis, c'est miser sur une solution de mobilité déjà connue de l'ensemble de nos aînés et donc davantage appropriable par ces publics.

Reprenant les propositions du [rapport remis le 29 juin 2021 de la mission d'information flash « Expériences européennes de zone à faibles émissions mobilité »](#) menée par les députées Valérie Beauvais et Camille Galliard-Minier pour la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, nous voulons par cet amendement soutenir une mesure pour « permettre aux personnes (notamment les personnes âgées) qui ont besoin de transport ponctuel en voiture de bénéficier d'un transport en taxi pour un prix réduit ».

Concrètement, l'expérimentation pourra prendre la forme d'une mise à disposition de chèques Mobilités Taxis pour les personnes de plus de 65 ans contre un engagement à renoncer à leur véhicule individuel. Après inscription au service, un carnet de 8 chèques Mobilités Taxis d'un montant de 5 euros chacun est remis mensuellement à la personne éligible. Ces chèques sont acceptés comme titres de paiement par les artisans taxi partenaires. Des conditions de revenus sont fixées pour l'éligibilité aux chèques Mobilités Taxis, et le bénéficiaire devra répondre aux critères suivants :

- avoir 65 ans révolus au moment de l'inscription au service.
- disposer d'un revenu fiscal de référence égal ou inférieur à 13 489 euros par part
- présenter un certificat de remise pour destruction d'un véhicule répondant aux mêmes critères que ceux éligibles à la prime à la conversion, avec remise pour destruction dans un délai de 3 mois précédant la demande d'inscription au service.
- résider dans une commune relevant d'un EPCI concerné par la mise en place d'une zone à faibles émissions, que la commune soit ou non incluse dans le périmètre retenu par la collectivité concernée.

Afin de lancer cette expérimentation en 2022, il est proposé de créditer l'action 13 « Ingénierie, outils de la gouvernance et expérimentations » du programme 304 « Inclusion sociale et protection des personnes » de 4,5 millions d'euros et de minorer à due concurrence l'action 24 « Accès aux droits et égalité professionnelle » du programme 137 « Égalité entre les femmes et les hommes ». Ces crédits doivent permettre la mise en place à titre expérimental de chèques mobilité taxis pour les personnes âgées en ZFE.

La réduction des crédits du programme 137 a pour but de se conformer aux exigences de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) ([voir en ce sens le Rapport du Président Carrez n° 4546, p. 126 et s.](#)) qui oblige, lorsque l'auteur d'un amendement souhaite augmenter les crédits d'un programme, à diminuer les crédits d'un autre programme d'autant. Il n'est pas envisagé de restreindre les moyens du programme 137. On appelle ainsi le Gouvernement à lever le gage, afin de ne pas diminuer le budget dédié.