

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Tombé

N° CD177

AMENDEMENT

présenté par

Mme Le Feur, M. Fugit, M. Fiévet, Mme Panonacle, M. Midy, Mme Spillebout et M. Frébault

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:**

La section 2 du chapitre V du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Au troisième alinéa de l'article L. 1215-3, après le mot : « privés », sont insérés les mots : « , y compris les organismes relevant de l'économie sociale et solidaire au sens de l'article 1^{er} de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire, œuvrant dans le champ de la mobilité solidaire, ».

2° Au troisième alinéa de l'article L. 1215-4, après le mot : « privés », sont insérés les mots : « , y compris les organismes relevant de l'économie sociale et solidaire au sens de l'article 1^{er} de la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire, œuvrant dans le champ de la mobilité solidaire, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les plans d'action commune en matière de mobilité solidaire (PAMS) associent, en l'état du droit, « les organismes publics et privés » intervenant auprès des publics en situation de vulnérabilité. Les structures de l'économie sociale et solidaire (ESS), personnes morales de droit privé, entrant déjà dans cette catégorie, le présent amendement ne modifie pas le périmètre des organismes associés, mais en clarifie la portée.

Cette clarification n'est pas superflue : sur le terrain, la mention des « organismes privés » est fréquemment comprise comme renvoyant aux seuls opérateurs économiques classiques, et la contribution propre de l'ESS est régulièrement omise dans la composition des instances de coordination. Or celle-ci recouvre une diversité de formes (associations, coopératives, mutuelles, fondations et sociétés commerciales d'utilité sociale) dont plusieurs sont, dans le champ de la mobilité solidaire, les premiers opérateurs de terrain. La réduire aux seules associations, comme le

fait souvent l'usage, conduirait à écarter, par exemple, les coopératives de covoiturage ou d'autopartage solidaires.

Alors que moins d'une dizaine de PAMS ont été signés, que la mobilité solidaire souffre d'une mise en œuvre lacunaire et d'un périmètre diversement interprété, il importe que la loi indique sans ambiguïté aux autorités organisatrices que ces acteurs sont des partenaires à part entière.

Cet amendement, travaillé avec la Filière française de la mobilité inclusive, solidaire et durable (FFMISD), revêt avant tout une portée d'abord interprétative : il sécurise la place des acteurs de l'ESS sans rien retrancher à celle des autres parties prenantes, publiques comme privées.