

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 juin 2026

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

Retiré

N° CD712

AMENDEMENTprésenté par
Mme Le Feur

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

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant les conséquences de la mise en œuvre de mesures destinées à favoriser la mobilité solidaire des 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.

Ce rapport apprécie notamment les conditions dans lesquelles une politique publique de mobilité solidaire, pensée sous l'angle des usages et selon une approche inclusive, pourrait garantir l'accès de ces populations au droit à la mobilité, dans le respect des impératifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il examine l'opportunité d'un accompagnement personnalisé de ces catégories sociales inscrit dans un projet de territoire, ainsi que la typologie des actions susceptibles d'être mises en œuvre et leurs incidences financières pour les collectivités territoriales et leurs groupements.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce projet de loi-cadre, attendu par l'ensemble des acteurs de la mobilité, fixe les principes du financement de nos réseaux. Il ne saurait pour autant laisser de côté un autre aspect majeur des politiques de mobilité : permettre, concrètement, à chacun de se déplacer.

Des millions de nos concitoyens demeurent aujourd'hui privés de mobilité faute de véhicule, faute de moyens, faute de maîtrise des outils numériques, ou parce qu'ils vivent là où l'offre de transport est rare. Pour eux, l'enjeu n'est pas la ligne à grande vitesse : c'est le trajet quotidien vers l'emploi, le soin, la formation ou le service public. Cette réalité recouvre une double exclusion, géographique et sociale : celle des territoires insulaires, ruraux et d'accès difficile, et celle des personnes en situation de handicap ou de vulnérabilité. Y répondre relève autant de l'équité que de la cohésion territoriale et rappelle que nous ne légiférons pas seulement pour les métropoles.

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a posé l'ambition d'une mobilité solidaire, sans en définir clairement le contenu. Cette imprécision a nourri une mise en œuvre lente et une dispersion des moyens, certaines collectivités réduisant la mobilité solidaire au seul handicap, d'autres à la seule gratuité pour les demandeurs d'emploi. Une politique pleinement efficace devrait pourtant articuler ses deux dimensions indissociables : le savoir se déplacer qui recouvre accompagnement, information, lutte contre l'illectronisme et le pouvoir se déplacer, qui se concentre sur des solutions matérielles, adaptées et économiquement accessibles. Cette exigence répond à l'impératif écologique, les réponses les plus sobres en carbone étant aussi, le plus souvent, les plus accessibles.

C'est pourquoi le présent amendement demande au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport évaluant les conditions de déploiement d'une politique de mobilité solidaire, les modalités d'accompagnement les plus efficaces et les incidences pour les collectivités appelées à les porter. Il vise à éclairer la représentation nationale sur les voies permettant de garantir, partout et pour tous, l'effectivité du droit à la mobilité. Cet amendement a été travaillé avec les acteurs de la Filière française de la mobilité inclusive, solidaire et durable (FFMISD).