

Les aides à la mobilité Incitations à une mobilité plus durable

Le secteur des transports est le premier contributeur global d'émissions de gaz à effet de serre (32 % des émissions de la région Centre-Val de Loire en 2012⁽¹⁾). Le dérèglement climatique, principalement dû à la combustion des carburants fossiles, commence à faire prendre conscience de la nécessité de modifier profondément les habitudes de mobilité. Pour accompagner ces changements, les particuliers, entreprises ou collectivités disposent d'outils sous forme d'aides qui peuvent les inciter à une mobilité plus durable.

Plusieurs angles d'actions

La conversion des habitudes et, à terme, la réduction des émissions du secteur des transports, passent par trois leviers principaux. En premier lieu, l'optimisation des déplacements (voire leur suppression, dans certains cas) permet de réduire le volume de trajets individuels. En deuxième lieu, la mutualisation (transports en commun, [covoiturage](#), [autopartage](#)...) apporte de nouveaux gains en volumes de véhicules. En troisième lieu, la conversion vers des modes – ou des motorisations – moins polluants réduit individuellement les impacts de la circulation. Les aides octroyées au titre de la mobilité peuvent être le fait de plusieurs entités. L'État, tout d'abord, au titre des politiques de transition énergétiques, les autorités organisatrices des transports ensuite, au titre de leurs compétences en matière de mobilité, les collectivités locales enfin, au titre des politiques sociales, peuvent être amenés à participer aux dépenses des habitants en matière de transport.

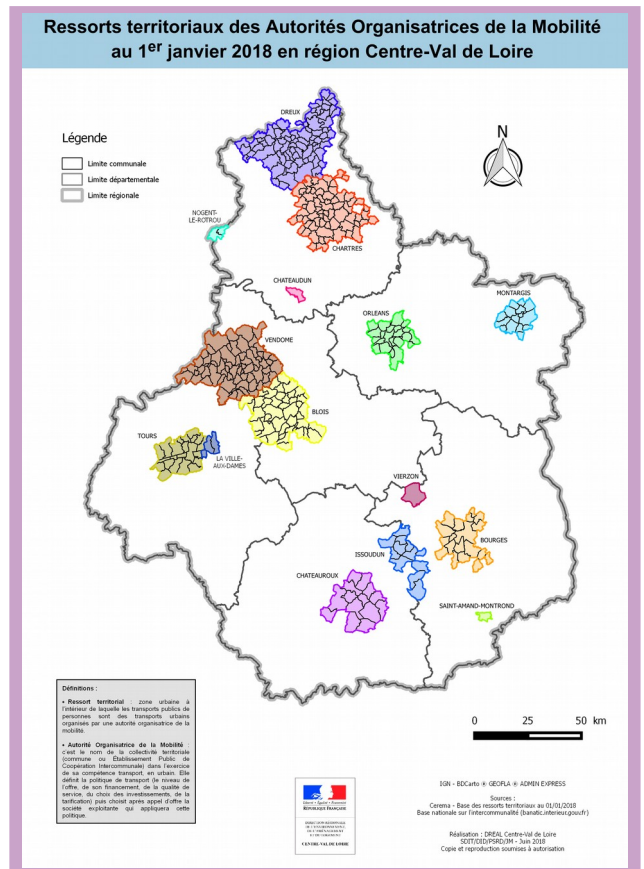
Transports en commun et covoiturage

Les autorités organisatrices des transports proposent de nombreux types de **tarifs et abonnements adaptés** aux situations des usagers (jeunes, salariés, seniors, groupes...). Par ailleurs, l'employeur a l'obligation de **prendre en charge la moitié de l'abonnement** annuel, mensuel ou hebdomadaire du service de transport public (bus, autocars, TER, location de vélo...) effectivement emprunté par ses salariés⁽²⁾.

Les abonnements SNCF domicile-travail peuvent en plus bénéficier d'une prise en charge partielle par le Conseil régional, via son service **Mobilico**⁽³⁾, de sorte que, sur la base d'un abonnement de 2^e classe sur ligne classique, le reste à charge pour l'utilisateur soit de 100 €. Le Conseil régional a également mis en place la **gratuité pour les transports scolaires**⁽⁴⁾, depuis la rentrée 2017.

Pour attirer davantage d'usagers et limiter les circulations automobiles, certaines collectivités, telles les AOM de Châteaudun, Châteauroux, Issoudun ou Saint-Amand-Montrond, ont rendu leurs transports urbains **gratuits**.

Un **forfait covoiturage**⁽⁵⁾, d'un montant de 200 €, sera mis en place dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Celui-ci permettra l'exonération de cotisations sociales des entreprises remboursant les frais de covoiturage de leurs employés. Dans un autre registre, Orléans Métropole a souhaité promouvoir le covoiturage via la **prise en charge totale des frais des personnes covoiturées** dans leurs trajets domicile-travail, lors d'une expérimentation en 2017/18⁽⁶⁾.





D'autres aides non ciblées

Dans certains cas, **Pôle Emploi** peut prendre en charge une partie des frais de déplacements des demandeurs d'emploi.

Plus de renseignements → www.pole-emploi.fr > Candidat > Mon projet, ma recherche > Je cherche un emploi > Mes aides financières > Aide à la mobilité

L'**ADEME** peut financer des opérations de communication et d'animation visant l'évolution des comportements en matière environnementale. Elle peut aussi aider à la réalisation d'études générales ou d'aides à la décision dans le domaine des transports et de la mobilité pour les collectivités et les entreprises entre autre.

Plus de renseignements → www.ademe.fr

À suivre :

De nombreux appels à projets en cours pour financer les projets des collectivités ou des entreprises (vélo, mobilité hydrogène, mobilité GNV, nouvelles mobilités...).

Le vélo

Plusieurs collectivités ont mis en place des aides à l'acquisition de cycles « classiques » ou de **vélos à assistance électriques (VAE)**. C'est par exemple le cas d'Orléans Métropole⁽⁹⁾, du syndicat Agglopolys (Blois)⁽¹⁰⁾ ou de la mairie de Châlette-sur-Loing⁽¹¹⁾ qui prennent en charge une partie du coût d'achat d'un VAE de leurs habitants. En parallèle, l'État apporte un complément à ces aides locales, pour les ménages non imposables⁽¹²⁾, à hauteur de 20 % du prix d'achat, dans la limite de 200 €, à condition que la batterie du vélo ne contienne pas de plomb.

Après une **phase d'expérimentation en 2014**, l'**indemnité kilométrique vélo (IKV)** est entrée en vigueur en 2016⁽¹³⁾. Dans les entreprises volontaires, ainsi que dans les ministères chargés du développement durable et du logement pour une expérimentation de 2 ans, l'IKV a permis la prise en charge partielle par l'employeur des frais de déplacements à vélo des salariés. Cette indemnité est fixée à 25 centimes par kilomètre. Ce dispositif sera inclus, avec le covoiturage, dans le nouveau **forfait mobilité durable** mis en place en 2019, dont le montant maximum est de 400 €⁽¹⁴⁾.

Les véhicules à faibles émissions

En 2019, des aides de l'État⁽⁵⁾ peuvent être octroyées aux ménages qui décident d'acquérir un véhicule à faible émissions :

- le **bonus écologique** est de 6 000 € maximum ([voir annexe page suivante](#)) pour les véhicules émettant moins de 20 g CO₂/km ;
- cumulable avec la précédente, pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion, la **prime à la conversion** (5 000 € maximum pour les ménages les plus modestes et les véhicules les moins polluants, [voir annexe page suivante](#)) s'applique contre la mise au rebut d'un véhicule diesel immatriculé avant 2001 ou d'un véhicule essence immatriculé avant 1997.

Le **disque vert**⁽⁷⁾ mis en place par certaines collectivités (comme le SIEIL ou Orléans) permet en outre de rendre gratuit le stationnement de ces véhicules pendant une certaine durée (2 h en général). Le **certificat qualité de l'air** (vignette Crit'Air) peut être mis en place par les municipalités, octroyant des avantages en termes de circulation ou de stationnement aux véhicules les plus vertueux.

L'installation d'une borne de recharge pour véhicule électrique donne droit à un crédit d'impôt de 30% pour les particuliers⁽⁸⁾. Le **programme ADVENIR**⁽⁶⁾ peut également financer jusqu'à 50% du coût d'installation pour les immeubles résidentiels collectifs et 40% pour les entreprises.



Coûts moyens nationaux⁽¹⁵⁾ de différents modes de transport (en centimes d'€ / véhicule-km sur courte distance en 2011) :

- Transport public urbain : 11,45 ct
- Car départemental : 8,25 ct
- TER : 7,94 ct
- Voiture : 26,94 ct
- Deux-roues motorisé : 32,86 ct
- Vélo : 15,26 ct

Rédigé par : Fabien GUILLEMAUT
DREAL Centre-Val de Loire/SDIT/DID
Date : Août 2019, mise à jour n°5
(1^{re} publication : septembre 2017)

(1) OREGES Centre-Val de Loire, [Agir sur les émissions de Gaz à Effet de Serre en région Centre-Val de Loire](#), juin 2016
(2) Article L1361-2 du code du travail
(3) TER Centre-Val de Loire, [Votre abonnement de train à 100€ par mois](#).
(4) Conseil régional, [Ouverture des inscriptions en ligne des transports scolaires Rémi dès le 1er juin](#)
(5) MTES, [Prime à la conversion des véhicules : Le Gouvernement concentre son aide pour être plus efficace dans l'accompagnement des Français et le verdissement du parc automobile](#), 18 juillet 2019
(6) Orléans Métropole, [Covoiturage : testez l'appi WayzUp !](#), 27 octobre 2017
(7) AVERE, [Le Disque Vert offre 2 heures de stationnement aux véhicules électriques](#), mars 2016
(8) MEDDE/DGEC, [Mobilité électrique : Bornes de recharge pour les véhicules électriques](#).
(9) [Il est temps de passer au vélo électrique](#) sur le site Orléans Métropole
(10) [Aide à l'achat d'un vélo électrique](#) sur le site Agglopolys
(11) [Une aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique \(VAE\)](#) sur le site de Châlette-sur-Loing
(12) Agence de services et de paiement, [Décret n°2017-1851 du 29 décembre 2017](#), 8 octobre 2018
(13) Article 50 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et décrets d'application n°2016-144 et 2016-1184
(14) MTES, [Loi mobilités : des solutions pour tous, dans tous les territoires](#), 27 novembre 2018
(15) Jean-Marie Beauvais (pour la FNAUT), [Dépenses supportées par les voyageurs selon les différents modes de transport](#), juin 2013



Règles d'attribution et montant du bonus écologique à partir du 1^{er} janvier 2019

d'après le décret n° 2018-1318 du 28 décembre 2018 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants

Véhicules		Bonus écologique	
Catégorie	Conditions	Montant	Dans la limite de
Voitures particulières, camionnettes ou véhicules automoteurs spécialisés	Véhicules émettant moins de 20 g de CO ₂ /km (véhicules électriques)	27 % du prix d'achat	6 000 €
Véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et quadricyles à moteur	Propulsion électrique Pas de batterie au plomb Puissance maximale nette ≥ 3 kW	27 % du prix d'achat	250 €/kWh 1 000 €
	Propulsion électrique Pas de batterie au plomb Puissance maximale nette < 3 kW	100 €	
Vélo à assistance électrique	Neuf Pas de batterie au plomb Acquéreur non imposable En complément d'une aide attribuée par une collectivité locale	20 % du prix d'achat	200 €

Règles d'attribution et montant de la prime à la conversion à partir du 1^{er} août 2019

d'après le décret n° 2019-737 du 16 juillet 2019 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants

Véhicules		Bénéficiaires				
Catégorie	Motorisation	Personnes physiques			Personnes morales	
		RFR* < 6 300 €	6 300 € < RFR* < 14 389 € « Gros rouleur »**	RFR* > 14 389 €		
Voitures particulières ou camionnettes (M1, N1)	Véhicules émettant moins de 20 g de CO ₂ /km	80 % du prix d'acquisition, dans la limite de 5 000 €	2 500 €	2 500 €	2 500 €	
	Entre 21 et 50 g de CO ₂ /km Autonomie électrique > 50 km					
	Crit' Air 1	Entre 21 et 50 g de CO ₂ /km	80 % du prix d'acquisition, dans la limite de 3 000 €	1 500 €	1 500 €	1 500 €
		Entre 51 et 116 g de CO ₂ /km			-	-
Crit' Air 2	Moins de 116 g de CO ₂ /km Neuf et immatriculé à partir du 1 ^{er} septembre 2019					
Véhicules à moteur à 2 ou 3 roues et quadricyles à moteur (L)	Propulsion électrique Pas de batterie au plomb Puissance maximale nette ≥ 3 kW Neuf	1 100 €	1 100 €	100 €	100 €	

* RFR : Revenu Fiscal de Référence par part
** « gros rouleur » : personne dont la distance domicile-travail est > à 30 km ou effectuant plus de 12 000 km/an avec son véhicule personnel dans le cadre de son travail

