

● **Le microcrédit mobilité de l'Adie :  
passerelle pour l'emploi**

● *Synthèse de l'étude d'impact 2024* ●

# Le microcrédit mobilité de l'Adie : passerelle pour l'emploi

Synthèse de l'étude d'impact 2024

Une étude Adie / TMO Régions

## Sommaire

Méthodologie.....	2
Éditorial par Frédéric Lavenir, Président de l'Adie .....	3
Le microcrédit facilite la mobilité et l'insertion professionnelle durables des personnes aux revenus modestes .....	4
Le microcrédit mobilité a un impact déterminant sur les trajectoires professionnelles et financières .....	6
Le microcrédit mobilité a un impact plus contrasté sur la qualité d'usage et environnementale des véhicules financés .....	8
Nos propositions pour amplifier l'impact du microcrédit mobilité pour l'insertion et une transition écologique inclusive .....	10

## MÉTHODOLOGIE

Les données présentées dans ce document résultent, sauf indication contraire, d'une enquête par questionnaire réalisée entre septembre et octobre 2023, auprès d'un échantillon représentatif de 804 bénéficiaires du microcrédit mobilité de l'Adie sur 2021 et 2022.

Le périmètre géographique comprend les territoires ultramarins. Cet échantillon est représentatif de l'ensemble des bénéficiaires sur la même période au regard des critères d'âge, d'objet du financement, de la période de souscription, du niveau de formation et de la direction régionale. Le même questionnaire a été administré via deux voies de recueil, par téléphone et en ligne, entre le 12 septembre et le 5 octobre 2023.

Quatre objectifs ont guidé l'enquête :

- **1)** Mesurer l'impact du microcrédit mobilité de l'Adie sur les trajectoires professionnelles
- **2)** Mesurer son impact sur la situation financière des bénéficiaires
- **3)** Cerner son impact sur les modes de transport et analyser la sensibilité aux enjeux environnementaux
- **4)** Analyser le parcours des bénéficiaires et leur satisfaction vis-à-vis de l'Adie

Pour mener le recueil des données et leur analyse à bien, l'Adie a fait appel à l'institut TMO régions.

TMO



## ÉDITORIAL

Ne pas disposer d'une voiture et du permis de conduire constitue un des principaux obstacles à l'accès ou au maintien dans l'emploi salarié.

1 Français sur 4, et même 1 sur 2 parmi les plus fragiles économiquement<sup>1</sup> déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation, faute de moyens pour se déplacer.

En 2022, pas moins de 13,3 millions de Françaises et de Français se trouvent en situation de « précarité mobilité », parce qu'ils ne disposent pas d'équipement individuel ou d'accès à un service de transport collectif<sup>2</sup>.

Sans accès à un moyen de transport fiable, ni au crédit bancaire pour en faire l'acquisition, l'insertion sociale et professionnelle des ménages déjà précairisés est compromise.

Face à cette réalité, depuis 2008, l'Adie a décidé, en plus de son activité de financement des entrepreneurs, de développer le microcrédit mobilité. Ce microcrédit personnel se positionne comme une réponse essentielle pour combler le besoin crucial de se déplacer, de suivre une formation, de rechercher un emploi salarié ou simplement de s'y rendre pour le conserver.

Après une première étude conduite en 2015, l'Adie a de nouveau souhaité mesurer les résultats de cette offre de financement sur trois dimensions. Deux dimensions traditionnelles, au cœur même de la raison d'être du microcrédit mobilité, à savoir son impact sur les situations professionnelles et financières des personnes qui y ont recours. S'y ajoute une dimension nouvelle : celle de l'impact du microcrédit sur la qualité environnementale des véhicules qu'il permet de financer.

Cet élargissement de perspective s'inscrit dans un contexte d'inflation, de hausse du prix du carburant et d'une prise de conscience écologique accrue, où les enjeux économiques et sociaux liés à la mobilité prennent une importance croissante et sont de plus en plus pensés en lien avec les enjeux environnementaux. Tôt ou tard, en dépit du *stop and go* des élus des agglomérations, le déploiement des Zones à Faible Émission et plus largement le durcissement légitime et même nécessaire des réglementations

environnementales rendront obsolètes des millions de véhicules.

Les résultats de l'étude d'impact menée par l'Adie démontrent non seulement toute l'efficacité du microcrédit mobilité en tant qu'instrument d'insertion sociale, professionnelle et financière durable, mais aussi le fait qu'il ne saurait seul suffire à financer la transition écologique des ménages à faible revenu.

Pas sans le soutien d'une politique d'aides d'État à la mobilité écologique véritablement inclusive.

Pas tant que les politiques publiques ignoreront la réalité des prix et des volumes effectivement disponibles par catégorie de véhicule et privilégieront un objectif technocratique de « tout électrique » plutôt qu'une amélioration pragmatique et progressive de la qualité du parc automobile.

Pas tant que les aides ne s'adresseront pas en priorité aux personnes aux revenus les plus modestes.

Pas tant qu'elles seront réservées à ceux qui ont déjà une voiture, en laissant sur le bord de la route ceux qui n'en ont pas.

Pas tant qu'elles ne prendront pas en compte l'incapacité de beaucoup de ménages, faute de trésorerie disponible, à préfinancer les subventions.

La récente opération gouvernementale du « leasing à 100 euros », vite interrompue en raison de son coût prohibitif, est emblématique des politiques menées par l'État en la matière : coût élevé pour le contribuable, effet d'aubaine massif pour les ménages « premiers arrivés » des classes moyennes, exclusion quasi-totale des ménages à faible revenu. En raison de la conception même du dispositif, pas un client de l'Adie n'a pu en bénéficier...

Il est désormais plus que temps de renoncer à ce type d'effets d'annonce et de se donner collectivement tous les moyens de permettre à ceux qui n'en ont pas la capacité financière d'être enfin pleinement des acteurs citoyens de la transition écologique.

**Frédéric Lavenir, Président de l'Adie**

(1) Laboratoire de la mobilité inclusive, 2016, Enquête « Mobilité et accès à l'emploi »

(2) Baromètre des mobilités du quotidien, Fondation pour la nature et l'homme et Wimoov, mars 2022

# Le microcrédit facilite la mobilité et l'insertion professionnelle

Depuis 2008, le microcrédit mobilité de l'Adie finance, partout en France, des personnes en situation de précarité afin de répondre à un besoin de mobilité pour obtenir un emploi ou s'y maintenir.

## Le microcrédit mobilité, qu'est-ce que c'est ?

Il existe en France deux types de microcrédits :

- **Le microcrédit dit professionnel**, qui permet une insertion sociale et professionnelle via la création d'une activité indépendante et la création d'une entreprise.
- **Le microcrédit dit personnel**, accordé à une personne physique pour la réalisation d'un projet d'insertion.

À l'Adie, depuis 2008, la quasi-totalité des microcrédits personnels, baptisés « microcrédits mobilité » servent à accéder à des moyens de déplacement, en vue d'améliorer l'insertion sociale et professionnelle en emploi salarié, en finançant l'achat ou la réparation d'un véhicule, ou un permis de conduire pour chercher un emploi, y accéder ou s'y rendre pour le conserver.

## Le microcrédit mobilité de l'Adie, premier acteur du microcrédit personnel en France

Bien que le microcrédit professionnel pour la création d'entreprise demeure le cœur de métier de l'Adie, le microcrédit personnel pour la mobilité représente depuis 2008 une part importante non seulement de son activité mais aussi du microcrédit personnel en France. En effet, en 2022, sur 19 572 nouveaux projets financés via un microcrédit personnel en France, 7 247 sont des microcrédits mobilité de l'Adie.

**37 %**  
DES MICROCRÉDITS PERSONNELS  
FINANCÉS EN FRANCE EN 2022  
SONT DES MICROCRÉDITS MOBILITÉ  
DÉLIVRÉS PAR L'ADIE

**107 M€**  
D'ENCOURS DE  
MICROCRÉDITS  
PERSONNELS<sup>1</sup>  
FIN 2022

DONT

**50,2 M€**  
D'ENCOURS DE  
MICROCRÉDITS  
MOBILITÉ ADIE

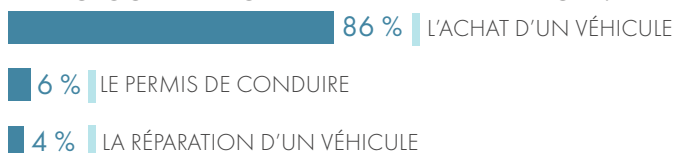
Répondant bien souvent à un besoin urgent, le microcrédit est un service de proximité disponible partout en France, en hexagone comme en outremer, qui répond aux enjeux de mobilité de tous les territoires et qui peut être accordé sous 15 jours. En cas d'impossibilité ou de difficulté à se déplacer, il peut également être délivré à distance.

**7 247**  
MICROCRÉDITS MOBILITÉ  
DÉLIVRÉS EN 2023

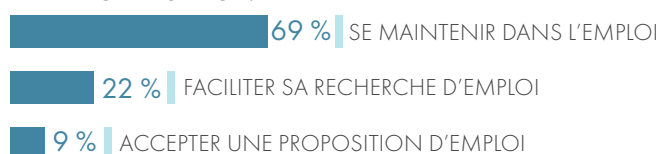
## Que finance le microcrédit mobilité ?

Dans la majorité des cas, le microcrédit mobilité permet de financer l'achat d'un premier véhicule ou d'en acheter un nouveau pour pouvoir se rendre au travail.

### LE MICROCRÉDIT MOBILITÉ PERMET DE FINANCER :



### L'OBJECTIF DU MICROCRÉDIT MOBILITÉ POUR L'EMPRUNTEUR EST :



(1) Encours de microcrédits personnels, Banque de France, 2022.



# durables des personnes aux revenus modestes



## MOHAMED, 20 ANS

Apprenti compagnon du devoir, il a acheté une voiture neuve en leasing grâce à un microcrédit mobilité afin de poursuivre sa formation.

« Pendant que je suivais ma formation en chauffage, climatisation et énergies renouvelables, j'ai été confronté à un obstacle majeur : les déplacements à Angers pour me rendre en cours. La difficulté à transporter des outils lourds sans voiture m'empêchait régulièrement d'assister à des ateliers et des réunions cruciaux pour ma progression. La nécessité absolue d'une voiture s'est encore plus fait sentir pendant mon alternance, qui m'amenait à me déplacer fréquemment dans des villes où les transports publics sont limités.

Malheureusement, en tant qu'apprenti, mes diverses tentatives pour obtenir un prêt bancaire ont été infructueuses. C'est en cherchant des solutions en ligne que j'ai découvert l'Adie. Après avoir expliqué mon besoin à ma conseillère, j'ai bénéficié d'un microcrédit qui m'a permis de financer l'achat d'une Dacia neuve en leasing avec option d'achat, à un tarif avantageux proposé par l'Adie grâce à un partenariat avec Renault.

L'acquisition de ma nouvelle voiture a considérablement amélioré mon autonomie. Non seulement, ça m'a permis de participer pleinement aux réunions et ateliers pratiques de ma formation, mais ça m'a surtout fait gagner en sécurité et en sérénité lors de mes déplacements. Grâce à l'Adie, j'ai également pris conscience de l'importance d'opter pour des véhicules moins polluants, pour contribuer à la préservation de l'environnement. »

© Laetitia d'Abouville

## Qui sollicite un microcrédit mobilité à l'Adie ?

Les personnes qui font appel à l'Adie pour un microcrédit mobilité présentent des facteurs de vulnérabilité sociaux et économiques multi-dimensionnels.

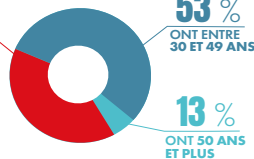
**57%**  
VIVENT **SOUS**  
LE SEUIL DE PAUVRETÉ

**78%**  
SONT **CSP-2**

**58%**  
ONT UN NIVEAU  
INFÉRIEUR AU BACCALAURÉAT

**54%**  
SONT DES  
**FEMMES**

**34%**  
ONT MOINS  
DE 30 ANS



## Comment ont-ils connu le microcrédit mobilité ?

La plupart des personnes qui sollicitent le microcrédit mobilité de l'Adie l'ont connue par des canaux non institutionnels et même, en majorité par le bouche à oreille.

**38%** VIA LEUR ENTOURAGE

**18%** VIA INTERNET /LES RÉSEAUX SOCIAUX

**14%** SUR ORIENTATION DES SERVICES SOCIAUX OU DE FRANCE TRAVAIL

(2) Employés, ouvriers, inactifs et chômeurs n'ayant jamais travaillé.

# Le microcrédit mobilité a un impact déterminant sur les

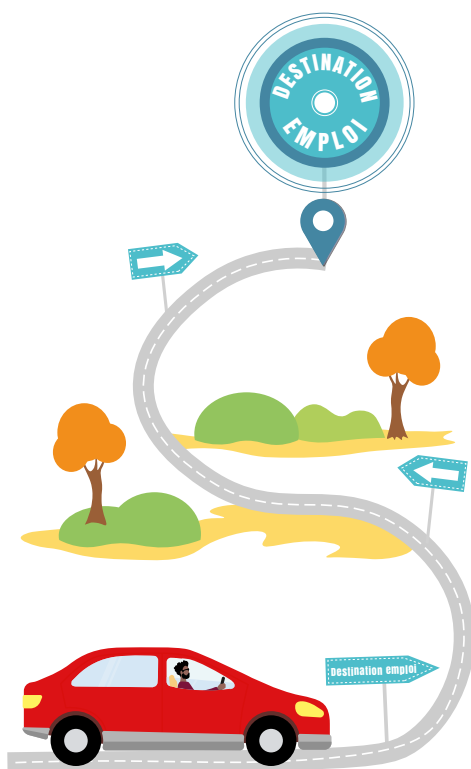
Les résultats de l'étude démontrent la pertinence du microcrédit mobilité comme outil d'insertion sociale et professionnelle. L'analyse des trajectoires professionnelles avant et après l'obtention du microcrédit révèle une nette amélioration de la situation, qui se traduit par l'accès ou un maintien plus pérenne dans l'emploi.

## Le microcrédit mobilité permet d'accéder à des emplois plus durables

**50%**  
DES PERSONNES SANS EMPLOI  
AVANT L'OBTENTION DE LEUR MICROCRÉDIT  
SONT, DEPUIS, **ENTRÉES EN ACTIVITÉ**  
OU EN **FORMATION**

**45%**  
DES INTÉRIMAIRES  
AVANT L'OBTENTION DE LEUR MICROCRÉDIT  
SONT, DEPUIS, **DEVENUS SALARIÉS**

**57%**  
DES PERSONNES EN FORMATION  
AVANT L'OBTENTION DE LEUR MICROCRÉDIT  
SONT, DEPUIS, **ENTRÉES EN ACTIVITÉ**



**AVANT**  
L'OBTENTION  
DU MICROCRÉDIT  
MOBILITÉ :

**26%**  
ÉTAIENT  
EN CDI

**35%**  
ÉTAIENT  
À TEMPS  
COMPLET

**APRÈS**  
L'OBTENTION  
DU MICROCRÉDIT  
MOBILITÉ :

**41%**  
SONT  
EN CDI

**43%**  
SONT  
À TEMPS  
COMPLET

## Le microcrédit mobilité est vécu comme un outil décisif d'insertion professionnelle

La très grande majorité des personnes ayant eu recours au microcrédit mobilité lui attribuent directement cette amélioration de leur situation professionnelle.

**77%**  
DES DEMANDEURS D'EMPLOI  
CONSIDÈRENT QUE LE MICROCRÉDIT  
LES A AIDÉS DANS LEUR RECHERCHE D'EMPLOI

**80%**  
DES RÉPONDANTS  
CONSIDÈRENT QUE LE MICROCRÉDIT LES A AIDÉS  
À ACCEPTER UNE PROPOSITION D'EMPLOI

**86%**  
DES RÉPONDANTS  
DÉJÀ EN EMPLOI CONSIDÈRENT QUE LE MICROCRÉDIT  
LES A AIDÉS À SE MAINTENIR DANS LEUR EMPLOI



## Le microcrédit mobilité améliore la situation financière

L'amélioration de la situation professionnelle des personnes ayant obtenu un microcrédit mobilité a un impact direct majeur sur leur situation financière.

**71%**  
ONT CONSTATÉ  
UNE **AMÉLIORATION**  
SIGNIFICATIVE  
DE LEUR **SITUATION**  
**FINANCIÈRE**

DONT

**85%**  
RECONNAISSENT  
**L'IMPACT DIRECT DU**  
**MICROCRÉDIT**  
DANS CETTE  
ÉVOLUTION

**75%**  
DES RÉPONDANTS  
ONT **REMBOURSÉ**  
**LEUR PRÊT**  
SANS DIFFICULTÉ

**29%**  
PERÇOIVENT UNE **AMÉLIORATION**  
DANS LEURS **RELATIONS**  
**AVEC LEUR BANQUE**

## Le microcrédit mobilité a un impact positif sur le bien-être

Au-delà des enjeux d'employabilité et d'inclusion financière, les effets positifs du microcrédit mobilité se traduisent par des bénéfices sur le bien-être psychologique.

**60%**  
SE SENTENT  
**MIEUX MORALEMENT**

**89%**  
ONT GAGNÉ  
EN **SÉRÉNITÉ DANS**  
**LEURS DÉPLACEMENTS**

## Le microcrédit mobilité fait l'unanimité

La quasi-totalité des personnes qui ont eu recours au microcrédit mobilité en sont satisfaites.

**97%**  
SONT **SATISFAITES**  
DU MICROCRÉDIT MOBILITÉ



### ÉLODIE, 33 ANS

Aide à domicile à Colomiers, elle a acheté une voiture d'occasion pour ses déplacements professionnels

« En tant qu'aide à domicile, ma vie est rythmée par de nombreux déplacements. Chaque jour, je pouvais marcher jusqu'à 20 km. Sans véhicule, jongler entre le travail et les contraintes de ma vie de mère célibataire était un défi quotidien. J'avais le permis de conduire, pourtant, mais comme j'étais en surendettement, il m'était impossible d'obtenir un crédit bancaire pour en acheter un. C'est là que France Travail a joué un rôle crucial en me dirigeant vers l'Adie.

À l'Adie, j'ai été accompagnée par une conseillère qui m'a éclairée sur les démarches nécessaires et m'a guidée tout au long du processus, de la constitution du dossier jusqu'à l'acquisition de mon véhicule. Avec des mensualités adaptées à ma situation financière, le microcrédit de l'Adie a été une bouffée d'air frais, qui m'a permis d'acheter une Peugeot 107 d'occasion de 2011 et d'être enfin indépendante dans mes déplacements.

Cette transformation a eu des répercussions significatives sur ma vie professionnelle. Maintenant que j'ai un moyen de transport, je gagne du temps, j'arrive au travail à l'heure et dans le confort, et je peux même me permettre de planifier des activités enrichissantes avec ma fille. »

© Tous droits réservés



Les personnes qui ont recours au microcrédit mobilité ont un budget très limité qui les conduit à opter pour des véhicules d'occasion relativement anciens, certes moins chers à l'acquisition, mais plus polluants et plus coûteux à l'entretien.

## Le microcrédit mobilité finance des investissements d'un faible montant

Quand on sait que le montant moyen d'un véhicule neuf est de 35 474 euros en 2023<sup>3</sup>, on mesure à quel point est restreint le budget moyen dont disposent les personnes ayant recours au microcrédit mobilité pour l'acquisition d'une voiture.

**5 000 €**  
BUDGET MOYEN POUR  
L'ACQUISITION D'UNE  
VOITURE (MICROCRÉDIT  
INCLUS)<sup>4</sup>

**3 840 €**  
MONTANT MOYEN  
DU MICROCRÉDIT  
MOBILITÉ

**125 €**  
MENSUALITÉ  
MOYENNE

**33 mois**  
DURÉE MOYENNE  
DES PRÊTS

## Le microcrédit mobilité finance des véhicules anciens

La faiblesse du budget des personnes qui financent l'achat de leur véhicule par un microcrédit mobilité explique qu'elles ne puissent accéder, pour l'essentiel, qu'à des véhicules d'occasion relativement anciens et avec beaucoup de kilomètres au compteur.

**13 ans et 18 mois**  
ÂGE MOYEN  
DES VÉHICULES FINANCÉS<sup>5</sup>

**59%**  
DES VÉHICULES  
ONT PLUS DE  
150 000 KM

**68%**  
DES VÉHICULES  
ROULENT AU DIESEL  
(VS MOYENNE NATIONALE 60%<sup>6</sup>)

## Les véhicules achetés grâce au microcrédit mobilité coûtent cher à l'usage

Bien que moins chers à l'achat, les véhicules achetés par les personnes ayant recours au microcrédit mobilité, en raison de leur ancienneté, coûtent cher à l'usage, à la fois en carburant et en entretien. Il s'agit d'une véritable « double pénalité de pauvreté »<sup>7</sup>. En somme, plus on est pauvre, plus la mobilité, notamment, coûte cher.

On sait par ailleurs que pour les personnes correspondant au premier décile de revenus en France, 20% des dépenses<sup>8</sup> concernent la mobilité (vs 12 à 15% pour les autres déciles) malgré un taux de motorisation inférieur de 20 points. Cette précarité est accentuée par la hausse continue des prix du marché de l'automobile (+40% depuis 2021) due à la montée en gamme du secteur et à l'électrification du parc, à l'inflation et aux pénuries de composants, et entraîne un report des achats des plus modestes vers des véhicules anciens.

## Lorsqu'il finance un changement de véhicule, le microcrédit permet de réduire l'impact environnemental

Quand il est sollicité pour changer de véhicule, le microcrédit mobilité peut limiter l'impact environnemental en permettant l'acquisition d'un véhicule plus récent et moins polluant, contribuant à la rotation du parc automobile.

Dans l'ensemble, l'étude montre que le parc automobile de ceux qui ont remplacé leur ancienne voiture par une nouvelle s'est rajeuni.

**44%**  
DES PERSONNES AYANT CHANGÉ DE VOITURE  
GRÂCE À UN MICROCRÉDIT ONT CONNU  
UNE AMÉLIORATION DU CRIT'AIR

ÂGE MOYEN DES VÉHICULES

AVANT LE MICROCRÉDIT MOBILITÉ	APRÈS LE MICROCRÉDIT MOBILITÉ
<b>14 ans et 6 mois</b>	<b>11 ans et 7 mois</b>

(3) Étude AAA Data, janvier 2024.

(4) Étude interne réalisée sur la mobilité de 1 600 clients du microcrédit mobilité personnel de l'Adie, 2022.

(5) Ensemble des répondants détenteurs de voiture.

(6) Enquête du Ministère de la transition écologique « Les voitures des ménages modestes : moins nombreuses mais plus anciennes », décembre 2020.

(7) Étude de la double pénalité de pauvreté en France - BCG / Action Tank Entreprise et Pauvreté.

(8) Insee Première n° 1855, 26/04/2021 : En 2017, les ménages consacrent 11 % de leur revenu disponible à la voiture.





## L'accès aux offres de leasing grâce au microcrédit mobilité favorise l'acquisition de véhicules moins polluants

Le microcrédit permet aux publics en situation de fragilité économique de financer certaines offres de leasing qui leurs seraient autrement inaccessibles car leur dossier serait considéré comme trop risqué par les loueurs.

En partenariat avec Renault, l'offre de location avec option d'achat du Club Mobilité donne accès aux personnes financées par l'Adie à un véhicule neuf Dacia Sandero Essence ou Dacia Sandero Essence + GPL, à un prix 10% à 20% inférieur à celui du marché, partout en France métropolitaine. Le contrat de location porte sur 36 ou 48 mois avec une option d'achat à terme. Grâce à cette offre de leasing, le budget mobilité des bénéficiaires passe ainsi de 285€/mois en moyenne à 204€/mois, mensualité de remboursement du microcrédit inclus<sup>9</sup>.

**354**

**DACIA NEUVES** EN 2023  
GRÂCE AU DISPOSITIF DE  
**LEASING SOLIDAIRE**  
EN PARTENARIAT AVEC RENAULT

Ce type de dispositif permet d'accéder à des véhicules qui, en plus d'être Crit'Air 0 et 1 et donc moins polluants que ceux qu'utilisent habituellement les publics de l'Adie, sont neufs et engendrent des coûts d'entretien et de réparation bien plus faibles que les vieilles voitures.

### LE CERTIFICAT CRIT'AIR

Le certificat de l'air **Crit'Air** est un dispositif qui permet de classer les véhicules en fonction de leur niveau de pollution. Il attribue une vignette de couleur correspondant à une classe environnementale allant de 0 (véhicules les moins polluants, souvent électriques) à 5 (véhicules les plus polluants).

## Le microcrédit ne suffit pas à relever le défi d'une mobilité moins polluante pour les personnes aux revenus modestes

Si le microcrédit est un outil pertinent pour favoriser la rotation et l'amélioration du parc automobile, cette possibilité concerne essentiellement les moins précaires parmi ce public et ceux qui ont déjà une voiture.

Il demeure cependant souvent difficile d'acheter un véhicule fiable et moins polluant avec un microcrédit uniquement.

Or, les dispositifs d'aides publiques actuels qui pourraient le compléter ne sont pas adaptés aux besoins de mobilité des plus modestes.

Alors que les enjeux autour de la qualité du parc automobile seront cruciaux dans les prochaines années, en raison de la probable interdiction de circuler qui frappera les véhicules trop polluants, les publics aux revenus modestes sont très mal informés de ces contraintes à venir sur leur capacité à se déplacer, et donc à travailler.

De surcroît, en axant de plus en plus leurs aides sur l'achat ou la location de véhicules exclusivement électriques, les pouvoirs publics ne prennent en compte ni les attentes actuelles ni les possibilités matérielles des ménages disposant de faibles revenus, notamment en raison des accès très rares aux bornes de recharge.

**60%**  
DES RÉPONDANTS QUI  
SE DÉPLACENT  
ESSENTIELLEMENT  
EN VOITURE **NE**  
**CONNAISSENT PAS**  
**LES DISPOSITIFS D'AIDE**

**65%**  
SE DÉCLARENT **PAS**  
**INTÉRESSÉS** PAR UN  
**VÉHICULE ÉLECTRIQUE**  
(DONT **41%** TOTALEMENT  
**RÉFRACTAIRES**)

Si rien n'est fait pour que les aides correspondent aux réalités des publics qui en ont le plus besoin, non seulement leur insertion socio-professionnelle sera encore plus entravée, mais de plus, les bénéfices du microcrédit s'en verront diminués et le défi d'une transition écologique vraiment inclusive ne sera pas relevé.

## NOTRE CONSTAT

Le microcrédit mobilité est un outil d'insertion sociale et professionnelle à l'efficacité démontrée, mais il n'est ni assez connu ni assez soutenu.



## FAIRE CONNAÎTRE LE MICROCRÉDIT PERSONNEL

### NOUS PROPOSONS :

- De **déployer des plans de communication** auprès des professionnels de l'action sociale, de l'emploi et de la mobilité (État, collectivités locales, associations, garages, employeurs) ainsi qu'une campagne de communication grand public.

## SOUTENIR LA CROISSANCE DU NOMBRE DE BÉNÉFICIAIRES

### NOUS PROPOSONS :

- **D'intégrer l'enjeu de la mobilité inclusive** en général, et l'outil du microcrédit personnel en particulier, dans les plans nationaux liés à l'emploi et l'insertion (France Travail), la lutte contre la pauvreté (France Solidarité) et le développement rural (France Ruralité), ainsi que leurs déclinaisons locales.
- **De renforcer le soutien financier public**, et notamment de l'État, aux associations qui accompagnent les plus fragiles dans leur mobilité via le microcrédit personnel, alors que cet accompagnement se complexifie (choix des véhicules en fonction des besoins de mobilité, connaissance et mobilisation des différentes aides publiques...).
- **D'augmenter l'enveloppe du Fonds de cohésion sociale**, qui garantit en partie les microcrédits personnels, pour accompagner leur développement.



## NOTRE CONSTAT

Si le microcrédit mobilité est un outil essentiel, seul, il est, dans la plupart des cas, insuffisant pour couvrir le budget nécessaire à l'acquisition d'un véhicule récent, fiable, moins coûteux à l'usage et moins polluant.

Il est nécessaire de réformer les dispositifs d'aides financières complémentaires existants - indispensables pour augmenter les plans de financement - afin de les rendre plus inclusifs et pour les mettre en synergie avec le microcrédit personnel.

En outre, les politiques publiques nationales et locales centrées de manière prépondérante sur la voiture électrique européenne neuve, si elles semblent justifiées à moyen et long terme, ne peuvent pas être la solution de court terme pour les plus modestes :

- Pour des raisons d'offre : faible volume d'offres neuves et délais de livraison trop longs, marché de l'occasion encore très réduit, sous-équipement des logements sociaux en bornes de recharge, réticences culturelles...

- Pour des raisons de prix : prix d'achat ou option d'achat trop élevé, notamment du fait de la politique des constructeurs privilégiant le haut de gamme sur ce segment de marché.

## TIRER PLEINEMENT PARTI DU POTENTIEL DU MICROCRÉDIT EN MATIÈRE DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE INCLUSIVE

### NOUS PROPOSONS :

- **D'étendre de façon transitoire la Prime à la Conversion (PAC)** aux Crit'Air 2 d'occasion, ou à minima assouplir le critère de seuil d'émission de CO<sub>2</sub> pour les Crit'Air 1 d'occasion.

En attendant que les marchés du neuf et de l'occasion puissent être à la hauteur des besoins de véhicules Crit'Air 0 moins chers, faire transiter temporairement les plus modestes d'un Crit'Air 5, 4 ou 3 à un Crit'Air 2 ou Crit'Air 1 avec un seuil d'émission plus élevé représenterait déjà une amélioration environnementale et sanitaire significative<sup>10</sup>, ainsi qu'un coût d'usage moins important pour un niveau d'aide publique nécessaire par véhicule bien plus faible.

- **D'étendre la prime à la conversion aux primo-accédants des deux premiers déciles.**

- **De resserrer le critère de revenus du leasing électrique du gouvernement et de rendre ses prochaines vagues accessibles aux ménages les plus modestes, en autorisant le financement de la location par un microcrédit.**

En ouvrant le dispositif à un revenu fiscal de référence par parts allant jusqu'à 15 400€, le gouvernement l'a rendu accessible à un grand nombre de ménages. Dès lors, les dossiers des ménages les plus modestes ont été refusés par les loueurs à cause de leur niveau de risque trop élevé. Le financement de la location par un microcrédit permettrait d'éviter cela.

- **De revenir sur la récente suppression de la prime à la conversion pour les véhicules thermiques neufs Crit'Air 1 notamment pour les offres de LOA solidaire du type de celle portée par l'Adie et Renault.**

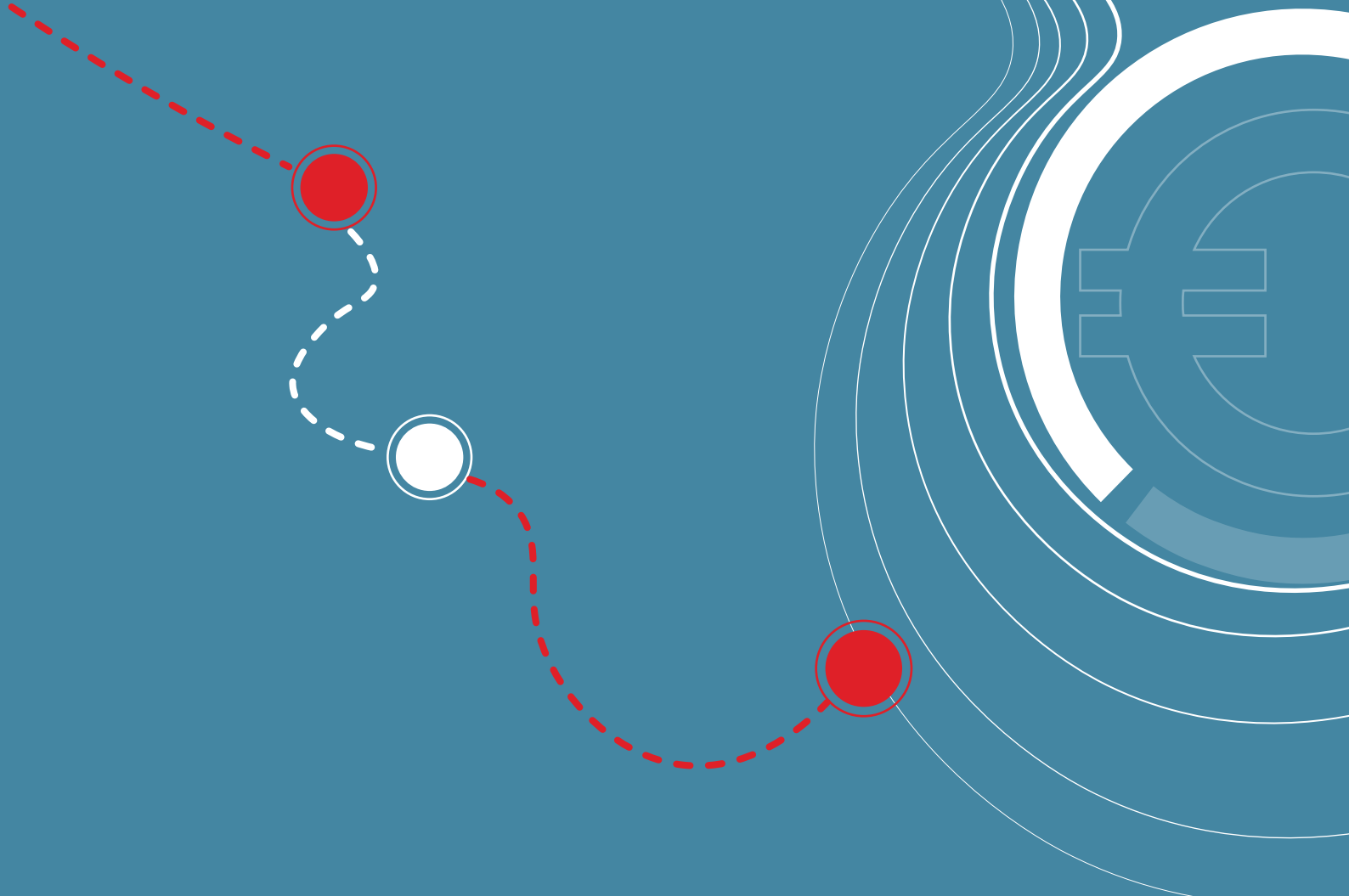
Le décret du 12 février 2024, en supprimant l'éligibilité des véhicules neufs Crit'Air 1, a freiné un des seuls dispositifs pourtant pertinents pour permettre aux plus modestes d'acquiescer une voiture neuve peu polluante.

- **De permettre l'avance des primes nationales et locales par des structures habilitées telles que l'Adie.**

L'avance des primes est une condition sine qua non pour permettre de réellement toucher les plus modestes. Quels que soient les délais de remboursement, ces derniers n'ont simplement pas les moyens d'avancer les montants nécessaires.

Il est donc indispensable que la prime à la conversion nationale, comme les primes locales, soient perçues par les bénéficiaires avant qu'ils n'achètent le véhicule.

(10) Grâce aux filtres à particules qui ont considérablement limité les émissions des véhicules diesel à partir de 2010 en particules fines, premières causes de mortalité un milieu urbain.



adie  
www.adie.org



@association\_adie

association.adie

@Adieorg

adie-adiego