



ÉTUDE - NOVEMBRE 2020

TRANSPORT SOLIDAIRE DANS LES PAYS DE LA LOIRE

ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

NIELS KNAPP-ZILLER
Sous la supervision du Professeur Gilles Berrut

I - INTRODUCTION GÉNÉRALE	2
II - LE TRANSPORT SOLIDAIRE, UN SERVICE RÉGLEMENTÉ DEPUIS PEU	3-4
A - UN DÉCRET LIMITANT L'ACCÈS AU TRANSPORT SOLIDAIRE	3
B - UN DÉCRET MÉCONNAISSANT LES RÉALITÉS DU TRANSPORT SOLIDAIRE	3
III - LE TRANSPORT SOLIDAIRE : UN TERME REGROUPANT DE NOMBREUSES RÉALITÉS	5-8
A - UNE FORTE PRÉSENCE EN PAYS DE LA LOIRE	5
B - DES MODES DE DÉPLACEMENTS VARIÉS	6
C - DES CONDITIONS D'ACCÈS SOUVENT PEU RESTRICTIVES	6
D - UN PORTAGE ASSOCIATIF OU PUBLIC	7
E - TROIS ÉCHELLES D'ACTION AUX AVANTAGES DIVERSIFIÉS	7
F - UN COÛT TRÈS VARIABLE EN FONCTION DES TERRITOIRES	8
IV - LES BÉNÉVOLES, MOTEURS DU TRANSPORT SOLIDAIRE	9-11
A - UN ENGAGEMENT BÉNÉVOLE DISPARATE	9
B - JEUNES RETRAITÉS ET RENOUVELLEMENT DES BÉNÉVOLES	10
C - LE RÔLE DE RÉFÉRENT.E ET LE NÉCESSAIRE MANAGEMENT DES BÉNÉVOLES	10
D - FORMATIONS ET ASSURANCE : DES SERVICES À MUTUALISER	11
V - DE LA SOLUTION DE TRANSPORT À L'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ	11-14
A - UN TRANSPORT DE DERNIER RECOURS	12
B - ALLER VERS L'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ ?	12
C - QUEL POSITIONNEMENT POUR LES COLLECTIVITÉS	13



PROFESSEUR GILLES BERRUT

PRÉSIDENT-FONDATEUR ET
RESPONSABLE SCIENTIFIQUE
DU GÉRONTOPÔLE DES PAYS DE LA LOIRE



DI
TO

L'autonomie des personnes âgées concerne au-delà des gestes de la vie quotidienne, la capacité à aller et venir selon leurs besoins et selon leurs désirs. Cette exigence de liberté fait correspondre l'autonomie et les exigences éthiques confortées par la loi. Le Gérontopôle autonomie longévité des Pays de la Loire en a fait une de ses priorités depuis sa création. Ceci s'est traduit par la création du consortium de recherche intitulé « Longévité mobilité autonomie » qui a réuni 10 laboratoires de recherche labellisés des universités d'Angers, Nantes et du Mans et a donné lieu à plus de 30 articles scientifiques. Ce consortium était soutenu financièrement par la région Pays de la Loire et a mis en route de nombreux travaux et de jeunes chercheurs qui œuvrent toujours dans ce champ.

L'ensemble des trois textes sur la mobilité des personnes âgées ici présentés prend le parti-pris d'une approche géographique, et plus particulièrement de géographie sociale pour dresser en quelque sorte un état des lieux de la réflexion sur la mobilité dans les territoires.

À l'issue de ce travail, on peut constater la richesse des initiatives régionales en même temps que la diversité, pour ne pas dire l'inégalité, des accès à ces transports selon les territoires.

Quelques questions fondamentales restent encore à explorer :

- › La méthode à utiliser pour évaluer le caractère adapté de l'offre de transport aux besoins des personnes âgées. Ce besoin est difficile à caractériser et le travail exploratoire n'a jamais donné lieu à une construction méthodologique solide. La plupart du temps, ce besoin est vu à travers l'offre que l'on peut mettre en place. C'est un des points majeurs auxquels il faudrait apporter le travail conceptuel et méthodologique suffisant afin de renouveler les notions de pertinence, d'efficacité, et d'adaptation en termes de transport.
- › Une autre question émerge à la lecture de ces textes. C'est celle du développement économique qui pourrait être rendu possible par une approche plus large de la notion de transport en recherchant non seulement l'efficacité des moyens publics, la dynamique créée par les moyens solidaires, mais également les possibilités de partenariat et de co-construction avec les activités privées qui restent encore largement sous-utilisées.
- › Pour être complet, il faudrait y associer les innovations techniques et technologiques dont le développement rejoint à la fois l'accessibilité pour le plus grand nombre et le développement économique.

On perçoit ainsi la résonance forte qui existe entre la problématique de la mobilité, à l'échelle de la région et de ses territoires, et celle de l'adaptation des activités à la transition démographique au profit de la qualité de vie des personnes âgées. Au regard de ce travail, la question est celle de l'ambition que l'on doit porter pour réussir l'application de la loi ⁽¹⁾ qui crée le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire.

Sans doute celle de ne pas exclure de son champ d'action une modalité de fragilité, et en particulier celle, nombreuse et répandue, des personnes âgées. Mais plus spécifiquement, les acteurs devront se doter de la capacité d'analyser le vrai besoin de ces personnes âgées, afin que l'offre de transport corresponde à un besoin réel et non celui supposé à travers l'offre, ce qui est le biais habituel de ces réflexions. Le Gérontopôle a la volonté de porter cette question pour proposer, tel un centre de preuve, une méthode et des outils pour conduire l'évaluation des besoins de mobilité des personnes âgées sur les territoires.

1 : Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 (art 8, 18 et 19)

INTRODUCTION GÉNÉRALE



Le présent document fait partie d'un ensemble de trois rapports avec ceux intitulés « Accompagner les publics âgés dans leur mobilité » et « Une offre publique de transport inégale, entre explications territoriales et maintien des modèles départementaux », tous issus de la volonté du Gérontopôle des Pays de la Loire d'étudier la mobilité des personnes âgées. La mobilité des personnes âgées telle qu'elle sera abordée dans ces trois rapports concerne les déplacements quotidiens (par opposition aux voyages et à la mobilité résidentielle), utilitaires (par opposition à la mobilité de loisir) des retraités. La retraite est une rupture dans les comportements de mobilité plus pertinente qu'une limite d'âge arbitraire puisqu'elle entraîne la fin des déplacements « domicile-travail » prépondérants chez les actifs.

La mobilité est un enjeu primordial pour l'autonomie des personnes âgées puisqu'elle conditionne souvent l'accès aux soins, à la culture, aux commerces et aux relations sociales. Aujourd'hui, les modèles d'aménagement du territoire reposent encore souvent sur l'usage de la voiture individuelle. Or, les publics n'ayant pas ou plus accès à ce moyen de transport, en fonction des ressources présentes à proximité, peuvent être confrontés à des situations difficiles. Avec l'âge, l'usage de la voiture se restreint (Luxembourg, 2005) et le vieillissement des territoires périurbains monofonctionnels, par exemple, interroge. Les trois rapports ont ainsi en commun l'étude des alternatives à la voiture individuelle.

Le choix de ce sujet s'inscrit dans les priorités de l'action du Gérontopôle des Pays de la Loire et fait suite aux travaux menés sur « Longévité, Mobilité, Autonomie », qui soulignent le caractère stratégique et de levier des mobilités pour réussir la transition démographique dans notre région. Ce sujet correspond également au contexte réglementaire de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019. Entre autres, la LOM définit les compétences de chaque collectivité territoriale et EPCI. Elle crée le statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) qui confie l'organisation de la politique mobilité sur leur territoire aux Conseils régionaux, Métropoles, Communautés urbaines, Communauté d'agglomération et Communautés de communes (à condition que ces dernières prennent cette compétence par délibéra-

tion). Les Conseils départementaux sont, eux, sollicités pour piloter avec les Conseils régionaux un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire et peuvent intervenir au titre de l'assistance technique auprès des EPCI.

Ces changements législatifs sont l'occasion pour le Gérontopôle des Pays de la Loire d'étudier l'offre de mobilité dans la Région et de l'intégrer dans le contexte d'une croissance forte du nombre de personnes âgées et surtout de leur proportion dans la population générale. La crise sanitaire de 2020 ne permettant pas d'interroger directement les besoins des populations, l'étude s'est concentrée sur la question de l'offre. **Ces trois rapports ont pour objectif :**

- » D'analyser l'état des lieux des transports publics en soulignant des inégalités territoriales.
- » De présenter les enjeux actuels du transport solidaire et ses évolutions potentielles.
- » D'interroger la notion d'accompagnement à la mobilité.

Ces rapports sont construits à partir d'analyses territoriales quantitatives (recensement, statistiques, cartographie) et de 46 entretiens qualitatifs avec des acteur.rices de la mobilité des séniors (Conseil régional, Conseils départementaux, EPCI, caisses de retraite, services d'aide à domicile, structures porteuses de transport solidaire, réseaux de transport en commun...).

Les études déjà réalisées sur la mobilité des personnes âgées, que ce soit par ces acteur.rices ou à l'échelle nationale, fournissent un panel d'informations sur les pratiques de ce public. Ces informations sont précieuses pour mieux comprendre comment les séniors se déplacent. Elles sont résumées ci-dessous.

À savoir sur la mobilité des personnes âgées :

- » Le nombre de déplacements diminue après 65 ans et surtout après 75 ans.
- » Les courses et les loisirs sont les motifs de 7 à 8 déplacements des séniors sur 10.
- » La voiture individuelle (62 % pour les 65-74 ans et 51 % pour les plus de 75 ans) et la marche (30 % pour les 65-74 ans et 39 % pour les plus de 75 ans) sont

les deux moyens de déplacement les plus utilisés par les séniors.

- » Environ 70 % des déplacements des séniors font moins de 5 km.
- » Le nombre de déplacements augmente avec le niveau de vie et diminue quand on vit seul.
- » Le nombre de déplacements augmente avec la présence de services de proximité et d'alternatives à la voiture individuelle.

Le transport solidaire est un terme qui évoque un ensemble de pratiques ayant pour point commun la volonté de faciliter les déplacements des personnes par l'action de bénévoles. Dans sa forme la plus classique, un.e bénévole emmène un.e bénéficiaire puis le.a ramène en échange d'une indemnité kilométrique qui couvre les frais du déplacement du ou de la bénévole. Cette dynamique est un complément particulièrement important dans des territoires où l'offre publique est peu présente, voire absente.

Ces services sont portés par des structures publiques ou des associations. Aujourd'hui, le terme transport solidaire est souvent remplacé par « accompagnement à la mobilité solidaire », « déplacements solidaires » ou d'autres expressions. La diversité des actions menées par les transports solidaires les éloigne des autres services de transport. Pour plus de clarté, nous utiliserons l'appellation la plus courante : « transport solidaire ».

La région des Pays de la Loire est connue à l'échelle nationale comme pionnière en matière de transport solidaire. De nombreux territoires sont couverts. C'est d'ailleurs à Nantes que se sont tenues les premières Assises du transport solidaire en février 2020. En recensant les différents services présents sur le territoire, nous exposerons un panorama du transport solidaire en Pays de la Loire. Puis, grâce aux onze entretiens avec des structures porteuses d'un service de transport solidaire et au retour des autres organismes rencontrés, nous soulignerons les différents enjeux du transport solidaire autour de la question des bénévoles et de la notion d'accompagnement.

LE TRANSPORT SOLIDAIRE, UN SERVICE RÉGLEMENTÉ DEPUIS PEU



Avant l'année dernière, le transport solidaire n'était pas réglementé. Les associations agissaient dans un vide juridique. Devant la crainte des fédérations de taxis du développement d'une concurrence déloyale, la loi Grandguillaume, adoptée le 29 décembre 2016, définit le « transport d'utilité sociale »

comme « au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics, collectif ou particulier, est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique ». Trois ans plus tard, le décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale (dit décret TUS) encadre le

transport solidaire en fixant des limites géographiques et de revenus. Par ailleurs, l'indemnité kilométrique maximale est de 0,32 €/km et les trajets ne peuvent pas dépasser 100 km.

A - UN DÉCRET LIMITANT L'ACCÈS AU TRANSPORT SOLIDAIRE

Plus précisément, le décret fixe deux critères pour accéder au transport d'utilité sociale. Il faut répondre à l'un des deux. Comme critère géographique, l'unité urbaine de plus de 12 000 habitant.es a été retenue. Celles et ceux qui n'habitent pas une commune comprise dans une unité urbaine de plus de 12 000 habitant.es peuvent toutes et tous bénéficier du transport solidaire. La définition d'une unité urbaine dépend de critères géogra-

phiques et non administratifs. Elles ne doivent pas être confondues avec les intercommunalités.

En revanche, les résident.es des communes appartenant à une unité urbaine de plus de 12 000 habitant.es doivent bénéficier d'une couverture maladie universelle (CMU) ou de ressources équivalentes ou inférieures à son plafond, ou bien être bénéficiaire de différentes prestations sociales

listées dans le décret.

Une dernière contrainte s'applique aux bénévoles dans les unités urbaines de plus de 12 000 habitants, il leur est demandé de ne pas conduire en voiture le.a bénéficiaire vers la destination finale, mais de rejoindre le pôle d'échange multimodal le plus proche, puis, de poursuivre en transport en commun.

Encadré 1 - Définition d'une unité urbaine

On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Si l'unité urbaine se situe sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée. Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, et si chacune de ces communes concentre plus de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu, elle est dénommée agglomération multicommunale.

Sont considérées comme rurales les communes qui ne rentrent pas dans la constitution d'une unité urbaine : les communes sans zone de bâti continu de 2000 habitants, et celles dont moins de la moitié de la population municipale est dans une zone de bâti continu. (Insee)

B - UN DÉCRET MÉCONNAISSANT LES RÉALITÉS DU TRANSPORT SOLIDAIRE

Bien que le raisonnement soit audible, il présente toutefois quelques failles. Tout d'abord, le choix de l'unité urbaine pose question. Le choix d'un critère géographique vient du fait que certains territoires, de par leurs caractéristiques géographiques, sont privilégiés pour les services de mobilité. Les grandes agglomérations ont les moyens de proposer à leur population des solutions adaptées à leurs besoins grâce à leur pouvoir financier et à la concentration des flux qui rend les

transports en commun plus « rentables ». Mais, pour des raisons statistiques, l'unité urbaine de l'Insee décrit aussi des réalités rurales, notamment dans le cas de communes nouvelles, nombreuses dans la Région. Ensuite, certaines petites villes et communes périphériques, bien que comprises au sein d'une unité urbaine de plus de 12 000 habitant.es, ne sont pas desservies par des transports en commun réguliers. Ainsi, deux tiers des unités urbaines ne sont pas couvertes

par des transports en commun passant toutes les heures et couvrant l'ensemble des quartiers (carte n°1). Le critère géographique, censé exclure uniquement des territoires privilégiés ne fonctionne pas. On peut d'ailleurs légitimement se demander s'il est possible de fixer une limite statistique valable sur l'ensemble du territoire entre celles et ceux qui bénéficient de caractéristiques géographiques favorables et celles et ceux qui n'en bénéficient pas.

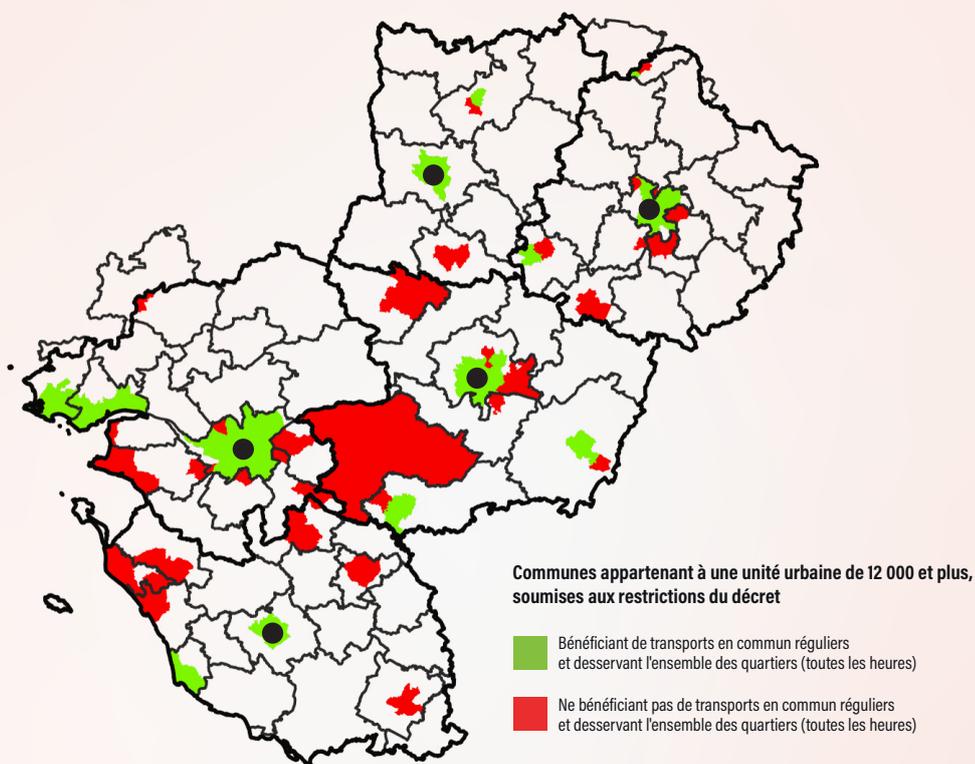
Le second critère essuie lui aussi des critiques. Les revenus auxquels sont associées les prestations sociales limitant l'accès au transport solidaire sont bas. Dans son mémoire de fin d'études, Anne-Solène Caron estime que les personnes éligibles à ces prestations représentent 6,3 % de la population française. À titre de comparaison, 14,2 % de la population française vivait sous le seuil de pauvreté en 2015. Ensuite, le critère des revenus n'est pas le seul facteur agissant dans les difficultés de mobilité. Par exemple, les facteurs psycho-sociaux pouvant conduire à un isolement ne sont pas intégrés.

Ces deux critères ont été vivement critiqués par les associations présentes aux Assises du transport solidaire organisées à Nantes en février 2020. Entre celles qui refusent l'idée d'une réglementation de la solidarité et celles qui pensent qu'une réglementation est nécessaire pour reconnaître leur activité, l'opposition au décret, dans sa forme actuelle, est

unanime. Selon elles, le décret refuse l'accès au service à des personnes en ayant besoin. Les critères sont a minima jugés trop restrictifs. Puis, dans la pratique de leur activité, il est très compliqué de contrôler les prestations sociales touchées ou non par les bénéficiaires transportés, d'autant plus que les critères sont d'une grande complexité.

De l'aveu même des représentants de l'État assistant aux Assises du transport solidaire, le décret n'aborde que la question du transport des personnes d'un point A à un point B. Or, le transport solidaire ne se limite pas à cela. Il s'agit également d'un outil de lutte contre l'isolement favorisant le lien social et l'accès aux services. Toute la dimension d'accompagnement est absente du décret. Le transport par une bénévole dans sa voiture n'est qu'une facette du transport solidaire qui est multiple dans les manières de s'exprimer.

Carte 1 - Effets spatiaux du décret relatif au transport d'utilité sociale



0 25 50 km

Insee 2020 et décret n°2019-850 du 20 août 2019 - Mars 2020

LE TRANSPORT SOLIDAIRE : UN TERME REGROUPANT DE NOMBREUSES RÉALITÉS



Cette deuxième partie a pour objectif de faire le point sur la réalité des services de transport solidaire dans la Région. Comme évoqué en introduction, « transport solidaire » est le terme générique le plus utilisé pour désigner de nombreuses

pratiques différentes qui ont pour point commun l'accompagnement dans ses déplacements par un.e bénévole (indemnisé.e pour son déplacement). Mais de nombreux éléments diffèrent en fonction des structures.

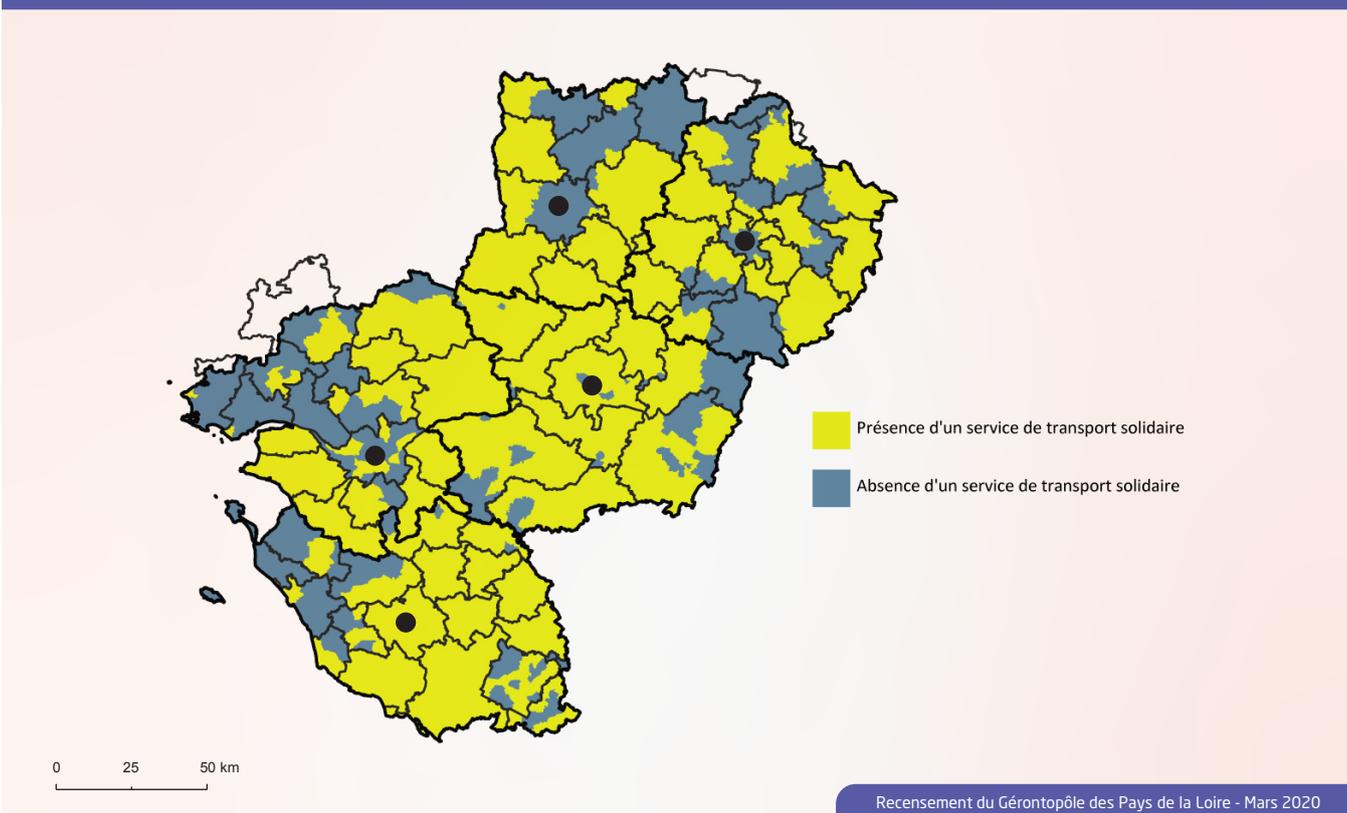
A - UNE FORTE PRÉSENCE EN PAYS DE LA LOIRE

La région des Pays de la Loire est particulièrement bien couverte par des services de transport solidaire (carte n°2). Le Maine-et-Loire l'est presque intégralement, d'autant que Saumur Val de Loire accompagne des initiatives sur son territoire pour que l'ensemble de ses habitants puissent bénéficier du

transport solidaire. En dehors de certains secteurs, les quatre autres départements sont également très bien couverts. Ainsi, en intégrant les résultats de l'étude sur l'offre publique de transport (cf. « Une offre publique de transport inégale, entre explications territoriales et maintien des modèles

départementaux »), 89 % des plus de 65 ans habitent une commune dont le niveau de couverture par les transports publics est élevé ou très élevé (classification détaillée dans l'autre rapport) ou encore, qui bénéficie du transport solidaire.

Carte 2 - Couverture des transports solidaires en Pays de la Loire



Le transport solidaire est en pleine expansion. L'Union Départementale d'Accompagnement à la Mobilité Solidaire (UDAMS), qui rassemble la majorité des associations de transport solidaire de Loire-Atlantique, a constaté une augmentation de 67.5 % des

déplacements entre 2018 et 2019. Ce constat est partagé par les autres associations contactées. D'ailleurs, plusieurs territoires étaient en réflexions sur le lancement prochain d'un service de transport solidaire avant la crise sanitaire.

La carte n°2 masque toutefois une forte hétérogénéité des pratiques. Que ce soit dans les modes de déplacement, les conditions d'accès, les politiques tarifaires, ou encore le portage, les services varient en fonction des territoires.

B - DES MODES DE DÉPLACEMENTS VARIÉS

Plusieurs modalités de déplacement ont été recensées. Le plus souvent, le.a bénévole vient chercher le.a bénéficiaire avec sa voiture et l'emmène à destination. En fonction du temps resté sur place, le.a bénévole attend ou revient plus tard pour ramener le.a bénéficiaire chez lui ou elle. Le.a bénéficiaire indemnise le.a bénévole pour la distance parcourue par ce.tte dernier.ère, depuis son domicile jusqu'à

son retour chez lui ou elle. Si ce modèle correspond à la quasi-totalité des déplacements solidaires réalisés, certaines structures proposent aussi de l'accompagnement dans les transports en commun ou à pied. Cette démarche est plus vertueuse d'un point de vue environnemental et économique. L'indemnisation du ou de la bénévole se limite au prix de son billet si le.a bénévole n'a pas d'abonnement. Propo-

ser un tel accompagnement peut également rapprocher les personnes âgées des transports en commun afin de réacquérir de l'autonomie. Enfin, quelques associations utilisent un minibus et font ainsi du transport solidaire collectif. C'est un formidable outil de lien social, mais cela demande aux bénévoles la capacité de conduire un véhicule inhabituel.

MOBIL IT 72 ET MOBIL IT 53 : LE TRANSPORT SOLIDAIRE EN COLLECTIF

Dans les Communautés de communes de Sablé-sur-Sarthe et du Pays de Château-Gontier, deux associations au fonctionnement similaire apportent une solution de mobilité pour les personnes en situation de handicap, les moins de 70 ans en perte d'autonomie et les plus de 70 ans quelle que soit leur situation. Le coût du trajet n'est pas lié au kilométrage : 5€ l'aller-retour, mais le déplacement doit se faire au sein de l'EPCI. Les bénéfices réalisés par l'association sont réinjectés dans l'achat de minibus d'occasion adaptés aux PMR avec lesquels sont réalisés les trajets. Les deux présidents des associations ont souligné l'apport social de leur action :

« On offre la possibilité aux gens de sortir de chez eux : certains redécouvrent la liberté. On a des exemples de gens qui ne sont pas sortis de chez eux depuis trois ans. », **Robert Chauvin (Mobil IT 53)**.

« Au moment de ramener des personnes chez elles, certaines veulent rester encore avec les autres pour leurs déplacements à eux.elles, pour discuter. Le minibus devient un vrai lieu d'échanges. », **François Peiffer (Mobil IT 72)**.

C - DES CONDITIONS D'ACCÈS SOUVENT PEU RESTRICTIVES

Si l'étude porte sur la mobilité des personnes âgées, le transport solidaire ne leur est pas réservé. Souvent, seul le critère de la majorité civile est retenu (les mineurs devant être accompagnés, parfois, ils ou elles sont acceptés en cas d'autorisation des parents). Toutefois, trois conditions, cumulables ou non, peuvent être posées : l'âge, les

revenus et les motifs de déplacement. Seules 9 % des communes et communes déléguées bénéficient d'un service de transport solidaire fixant une limite d'âge. Cette proportion tombe à 1 % pour les revenus et 7 %¹ pour les motifs de déplacement. Par ailleurs, certains règlements interdisent les trajets vers des

commerces ou services ayant leur équivalent dans la commune afin de favoriser l'activité locale. Ouvrir le transport solidaire à tout le monde est une position partagée par la plupart des associations, considérant qu'il existe une multitude de facteurs pouvant éloigner quelqu'un temporairement ou durablement de la mobilité.



¹Les motifs de déplacement sont souvent précisés dans les règlements. Ce chiffre correspond aux services qui excluent ou n'autorisent pas un des motifs suivants : loisirs, visite des proches, courses, rendez-vous médicaux.

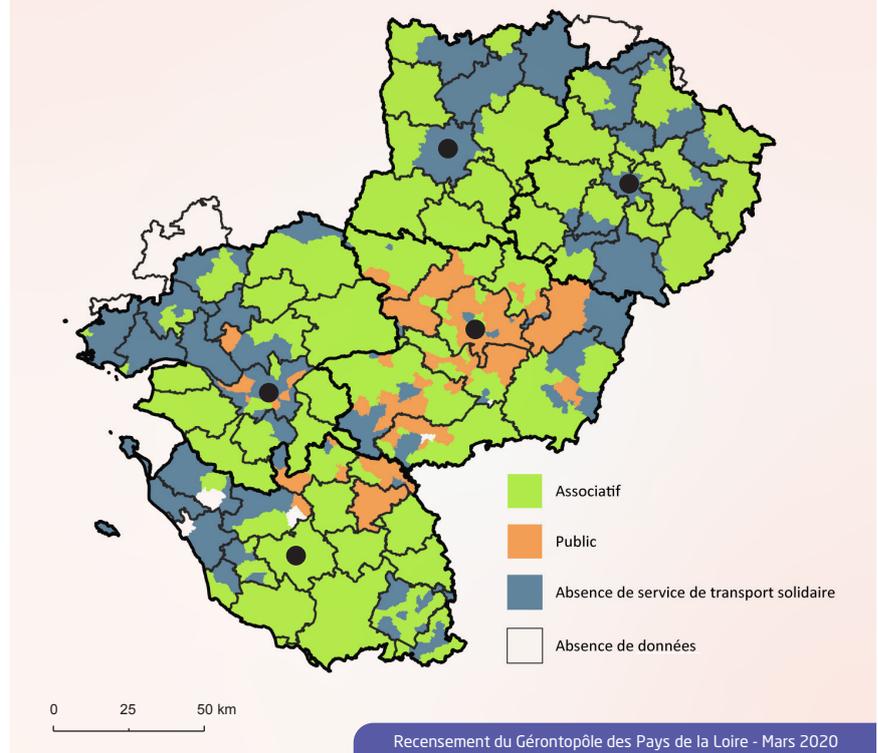
D - UN PORTAGE ASSOCIATIF OU PUBLIC

Le service est porté dans 86% des cas par une association loi 1901. En Maine-et-Loire, le modèle associatif est moins prédominant du fait de l'implication des CCAS et CIAS.

En Mayenne et en Sarthe, de nombreux territoires sont couverts par une association particulière : Réso AP. Elle dépend de la MSA Mayenne Orne Sarthe et fonctionne avec des salarié.es. Dans le cas d'associations, l'implication des élu.es peut faire une grande différence, notamment dans l'engagement des bénévoles et la communication.

En se faisant passer pour des habitants à la recherche d'informations sur la mobilité, nous avons constaté que les communes redirigent très bien les demandeurs vers le transport solidaire (cf. « Accompagner les publics âgés dans leur mobilité ») et leurs agents gèrent parfois la prise de rendez-vous.

Carte 3 - Portage des transports solidaires en Pays de la Loire



E - TROIS ÉCHELLES D'ACTION AUX AVANTAGES DIVERSIFIÉS

L'échelle d'action des structures porteuses d'un transport solidaire a une influence sur le service délivré. **Trois échelles se distinguent :**

L'échelle interdépartementale (Réso AP en Mayenne Orne et Sarthe)

Cette association portée par la MSA propose un service de transport solidaire sur certains cantons de ces trois Départements. Bien qu'il y ait une communication auprès des communes couvertes, plusieurs d'entre elles ne connaissent pas Réso AP quand nous les avons interrogées (cf. « Accompagner les publics âgés dans leur mobilité »). Le nombre de bénévoles pour mille habitant.es y est aussi plus faible qu'ailleurs. Si un fonctionnement à une telle échelle n'empêche pas une forte souplesse dans l'engagement des bénévoles, on peut se demander dans quelle mesure la gestion des bénévoles, notamment à l'occasion de rencontres est limitée. Aujourd'hui, deux réunions par an et par secteur sont organisées.

L'échelle intercommunale

L'échelle intercommunale peut être un bon compromis puisqu'elle permet de mutualiser certaines tâches et surtout d'offrir un meilleur service. En effet, l'intercommunalité réduit les effets négatifs des frontières. Un.e demandeur.euse pourra être transporté.e par un.e bénévole d'une autre commune si celui-ci ou celle-ci est plus proche de son domicile (réduisant ainsi le coût de son déplacement) ou si les bénévoles de sa commune ne sont pas disponibles. Cela permet également de mutualiser certains coûts de fonctionnement et de s'appuyer sur une collectivité ayant plus de moyens.

L'échelle communale

L'ancrage au niveau communal est toutefois essentiel pour des questions de proximité avec un public qui n'est pas ou très peu mobile. Les associations intercommunales l'ont bien compris puisque des référent.es sont nommés pour chaque commune et que les mairies sont mises à contribution comme lieu public d'information de premier niveau. Le fonctionnement communal, bien qu'il ait certaines limites, peut être le mieux adapté pour des raisons culturelles, historiques ou simplement parce que le CCAS peut difficilement faire autrement. Cette échelle demeure la plus optimale pour adapter le fonctionnement aux réalités territoriales.

La Communauté de communes des Vallées du Haut Anjou a décidé en 2018 de déléguer sa compétence mobilité solidaire au CIAS. À ce moment, des CCAS et associations délivraient déjà un service de transport solidaire. Le CIAS a harmonisé les règlements et le tarif pour une question d'égalité entre les territoires, mais a souhaité que les fonctionnements, 5 modèles différents, perdurent pour que l'échelon local, qui a une meilleure connaissance du public, conserve une grande autonomie. Les rencontres entre bénévoles et les formations sont assurées par le CIAS, favorisant ainsi le partage d'expériences entre les différents systèmes. Le fonctionnement intercommunal entraînera sans doute prochainement la création d'un service à Saint-Sigismond, dernière commune non couverte de l'EPCI, qui bénéficiera des retours d'expériences du CIAS.

En Loire-Atlantique, l'Union Départementale d'Accompagnement à la Mobilité Solidaire (UDAMS) qui fédère de nombreuses associations de transport solidaire permet d'articuler les différents niveaux géographiques

d'organisation. Ainsi, elle favorise les échanges de bonnes pratiques, mutualise les coûts comme ceux de la formation et de l'assurance et a un poids politique facilitant les relations avec les acteurs institutionnels de niveau

départemental et supérieur. De leur côté, les associations conservent une liberté d'action et un ancrage territorial pour assurer un service adapté aux réalités locales.

F - UN COÛT TRÈS VARIABLE EN FONCTION DES TERRITOIRES

Il existe une multitude d'indemnités pour régler un déplacement solidaire. Le plus souvent, il faut payer une adhésion à l'association (entre 2 et 10 €) à laquelle s'ajoute une indemnité kilométrique entre 0,2 et 0,8 €/km. Dans certains cas, le prix est fixe pour les premiers kilomètres. Plus rare, il existe des services gratuits comme à Bellevigny, en Vendée, où un minibus est mis à disposition par la commune. Enfin, dans le cas où il s'agit d'un accompagnement dans les transports en commun, le bénéficiaire doit payer le voyage du ou de la bénévole.

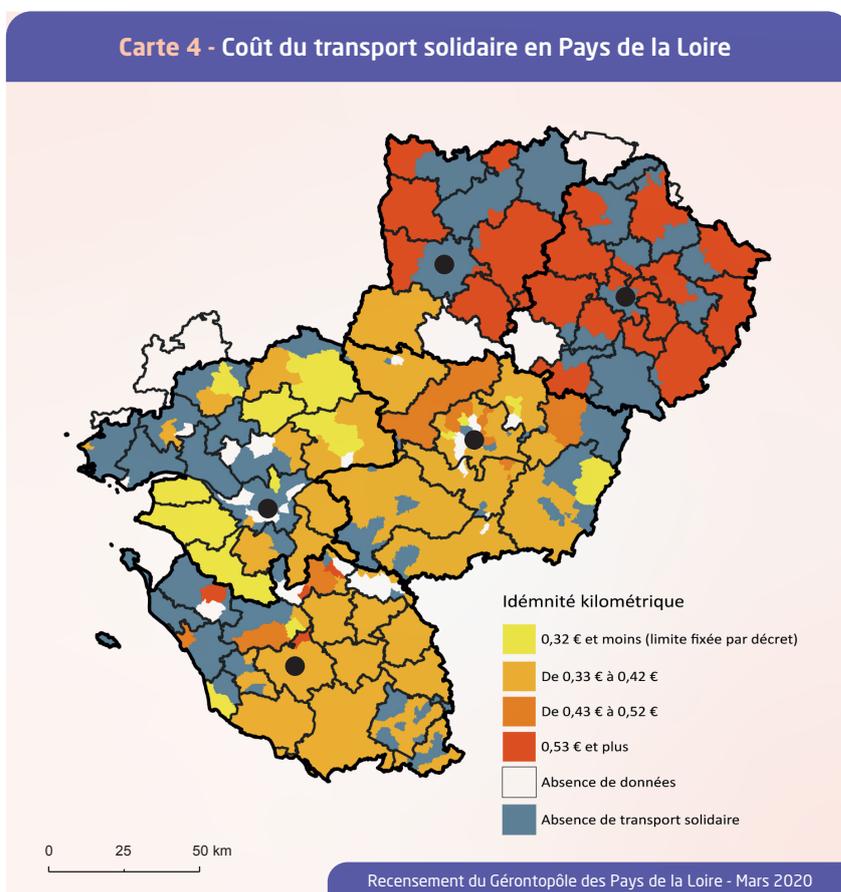
Aujourd'hui, l'indemnité kilométrique maximale est fixée à 0,32 €/km. L'objectif de cette mesure est de ne pas faire du transport solidaire une activité lucrative pour les bénévoles afin de garantir une non-concurrence avec les taxis. Très peu de structures respectent cette limite et certaines en sont loin. Ces écarts de prix qui varient du simple au quadruple forgent d'importantes inégalités territoriales d'accès à la mobilité. Un aller-retour de 60 km revenant à 18 € pour une indemnité de 0,3 €/km alors que cela coûte 42 € pour une indemnité de 0,7 €/km.

Si la majorité est proche de la limite (entre 35 et 40 cts), la Mayenne et la Sarthe se distinguent par des prix élevés. En effet, Réso AP, association de la MSA qui gère la plupart des services de transport solidaire dans ces deux départements, demande une

indemnité de 0,6 €/km dont la moitié revient au chauffeur ou à la chauffeuse et l'autre à l'association pour son fonctionnement. Les frais d'une gestion sur trois Départements par des salariés ne peuvent être couverts par les seules adhésions à l'association et

subventions perçues. Ce surcoût unique en Pays de la Loire a pour conséquence pour les usagers de payer le double de ce que coûte le déplacement aux bénévoles.

Carte 4 - Coût du transport solidaire en Pays de la Loire



LES BÉNÉVOLES, MOTEURS DU TRANSPORT SOLIDAIRE



Quel que soit le modèle adopté pour développer un service de transport solidaire, les bénévoles sont au cœur du projet et conduisent ou accompagnent les bénéficiaires dans leurs déplacements. Sans eux, de nombreux déplacements ne se feraient

pas, avec toutes les conséquences sur la vie sociale que cela suppose. Le bénévolat est une formidable ressource de l'aveu de tous les acteurs du transport solidaire. Mais cette ressource est fragile. Reposant sur une unique génération, celle des jeunes

retraités, et sur son engagement solidaire, le contexte de croissance des demandes et le renouvellement des générations inquiètent. Dès lors, il s'agit de fournir les meilleures « conditions de travail » aux bénévoles en répondant à leurs attentes.

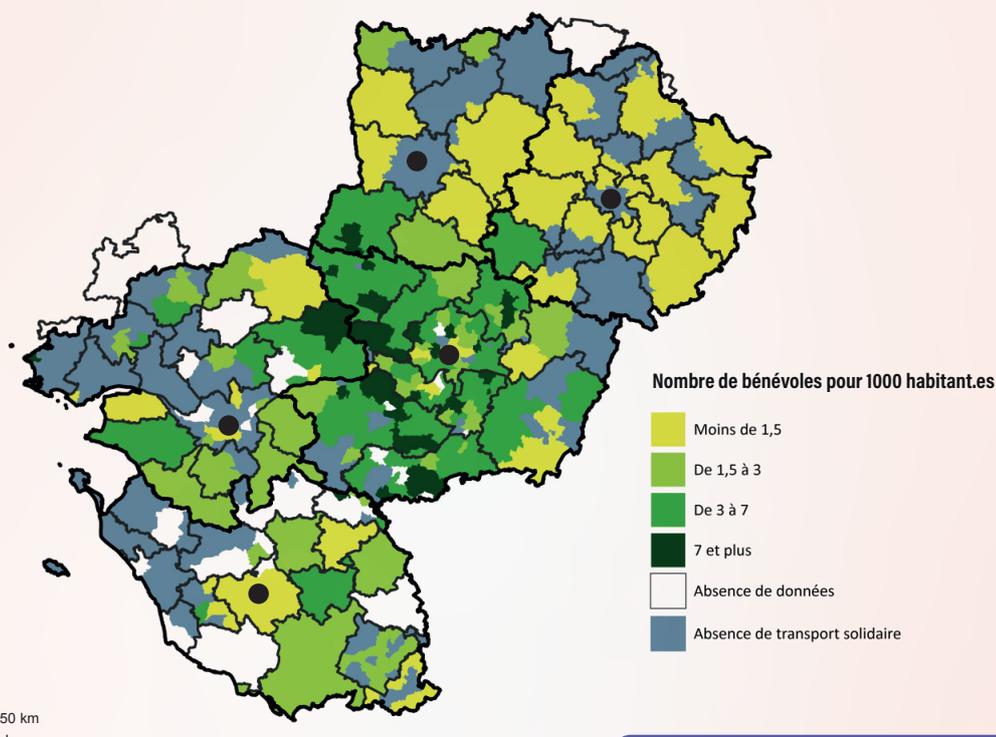
A - UN ENGAGEMENT BÉNÉVOLE DISPARATE

Afin de mesurer l'engagement bénévole dans les différents territoires régionaux, nous avons demandé aux structures le nombre de bénévoles qu'elles comptaient. Ainsi, le nombre de bénévoles pour 1 000 habitant.es a été calculé. Ces données ont été recueillies avant le début du confinement de mars

2020. Sur la carte n°5 plusieurs territoires sont sans données. En effet, du fait de la crise sanitaire, nous avons interrompu les appels téléphoniques. Puis, sur certains territoires où l'action venait juste d'être lancée, nous n'avons pas jugé pertinent de comparer leur nombre de bénévoles à celui des autres

structures. Toutefois, les résultats obtenus permettent une analyse régionale de la situation. Cet indicateur donne à voir la capacité des structures à répondre aux demandes, mais aussi leur vitalité. Il s'agit d'un enjeu majeur au regard de la forte augmentation des demandes.

Carte 5 - Bénévoles du transport solidaire en Pays de la Loire



Recensement du GÉrontopôle des Pays de la Loire - Mars 2020

L'engagement bénévole est disparate dans la Région. En Maine-et-Loire, la présence de bénévoles est plus importante, surtout au Sud et à l'Ouest où l'on observe de manière régulière des

taux qui dépassent les 10 bénévoles pour 1 000 habitant.es. À l'inverse, les territoires couverts par le Réso AP, en Mayenne et en Sarthe, présentent les plus faibles taux. Dans ces mêmes

Départements, les autres associations affichent des taux similaires au reste de la Région.

B - JEUNES RETRAITÉS ET RENOUVELLEMENT DES BÉNÉVOLES

Être bénévole pour assurer un service de transport solidaire demande du temps, notamment en journée et en semaine. C'est pourquoi la quasi-totalité sont des retraité.es. Avoir comme cible une frange aussi réduite, bien que croissante, de la population est un inconvénient. Au cours des entretiens, la question du recrutement des bénévoles est revenue régulièrement. C'est ici un enjeu majeur. Toutefois, d'autres ont souligné que le transport solidaire correspond parfaitement à la demande des jeunes retraité.es en matière d'engagement bénévole.

Le transport solidaire possède de nombreux atouts pour séduire les jeunes retraité.es. En effet, l'engagement est, dans la plupart des cas, souple. Il suffit de donner ses jours de disponibilité avant le début de chaque mois. De plus, offrir une solution à des publics qui ont des difficultés de mobilité donne aux bénévoles le sentiment concret d'être utiles à la société. Enfin, le transport solidaire est une opportu-

rité pour tisser de nouvelles relations sociales dans une période où la fin de la vie active peut laisser un vide de ce côté. « *C'est un formidable outil de lutte contre l'isolement pour les bénéficiaires, bien sûr, mais aussi pour les bénévoles* », explique Antoine Chauvin de la MSA Loire-Atlantique Vendée. Un avis partagé par les différents acteur.rices rencontré.es.

Ce dernier point n'est pas sans poser question au moment où les chauffeur.es ne sont plus en mesure de conduire. Cet arrêt peut être brutal et laisser un vide. Plusieurs associations existant depuis une dizaine d'années y sont confrontées. Certain.es bénévoles ont du mal à arrêter et les structures cherchent les moyens de les convaincre, comme nous l'ont raconté les plus anciennes associations rencontrées. On peut alors assister à des passages du statut de bénévole à bénéficiaire ou imaginer un autre rôle au sein de l'association. Ces arrêts qui peuvent intervenir assez tôt après

l'engagement, mettent en lumière le renouvellement nécessaire des bénévoles et la crainte des structures porteuses vis-à-vis des effets générationnels. Y aura-t-il le même niveau d'engagement ?

Cette incertitude souligne plusieurs enjeux auxquels il est difficile de répondre a priori. En effet, l'attractivité du transport solidaire pour les bénévoles dépend de l'évolution des aspirations des futur.es jeunes retraité.es et de la capacité d'adaptation des structures à ces aspirations. Ceci pose des questions sur la communication, l'organisation du travail des bénévoles et incite les structures à comprendre les aspirations des futur.es jeunes retraité.es afin d'imaginer les évolutions possibles du transport solidaire. Que ce soit aujourd'hui ou demain, il convient d'offrir aux bénévoles les conditions d'un épanouissement dans leur tâche puisqu'ils sont les moteurs indispensables du transport solidaire.

C - LE RÔLE DE RÉFÉRENT ET LE NÉCESSAIRE MANAGEMENT DES BÉNÉVOLES

Le.a référent.e joue un rôle des plus importants dans l'architecture des services de transport solidaire. Il ou elle a pour mission principale de recueillir les demandes puis de trouver des bénévoles disponibles pour y répondre. Ce rôle peut être tenu par un.e bénévole, le.a président.e de l'association, un.e agent communal.e ou intercommunal.e voire un.e salarié.e de l'association. Dans son retour d'expériences, le Conseil départemental de Vendée alerte les collectivités intéressées sur la dimension chronophage de ce poste. En effet, le.a référent.e ne se contente pas d'être le point d'entrée

des bénéficiaires, son rôle comprend aussi une dimension managériale : il ou elle répond aux questions et inquiétudes des bénévoles, gère le calendrier des présences et est garant du bon fonctionnement du service sur son secteur.

Le management des bénévoles par un.e référent.e est primordial pour leur fournir des « conditions de travail » aussi bonnes que possible. En effet, ils ou elles peuvent être confronté.es à des situations difficiles : un rendez-vous médical annonçant un cancer par exemple, ou simplement des rapports compliqués avec une

personne transportée. Le.a bénévole n'est pas un.e professionnel.le et le.a bénéficiaire ne peut pas attendre de lui ou elle un service équivalent. Pour désamorcer les problèmes et soutenir les bénévoles dans leur action, les acteur.rices rencontré.es sont unanimes : il est nécessaire de prévoir des temps d'échanges. Pour s'écouter d'abord, puis pour discuter les solutions imaginées par les un.es et les autres en fonction de leurs expériences. Au-delà de cet exercice, les temps d'échanges conviviaux sont essentiels. Les bénévoles y trouvent des relations sociales et de la reconnaissance.

FAVORISER LES COUPLES BÉNÉVOLE / BÉNÉFICIAIRE OU FAIRE TOURNER ?

Les avis divergent à ce sujet chez les acteur.rices rencontré.es. Si le couple bénévole / bénéficiaire permet une relation plus forte, une meilleure connaissance des besoins de chacun.e et va dans le sens des bénéficiaires qui ont tendance à réclamer toujours le même bénévole, la plupart des acteur.rices privilégient l'autre option. Le.a bénéficiaire rencontre ainsi plusieurs personnes et le risque de non-recours est moindre en cas d'arrêt d'un.e bénévole. Les bénévoles ont, eux, moins de mal à dire non et peuvent être plus souples dans leur engagement.

D - FORMATIONS ET ASSURANCE : DES SERVICES À MUTUALISER

Si le transport solidaire repose avant tout sur l'engagement de ses bénévoles, ces derniers réalisent des tâches nécessitant des compétences qui peuvent s'acquérir en se formant. Les échanges conviviaux qu'ils et elles peuvent effectuer au sein de leur organisation sont un bon premier moyen d'apprendre des autres et notamment de ceux qui accom-

pagnent des déplacements depuis plus longtemps. Toutefois, ces moments peuvent être complétés par des formations réalisées par des personnes extérieures correspondant aux besoins des bénévoles. Voici une liste non exhaustive des formations auxquelles ont participé ou souhaiteraient participer des acteur.rices du transport solidaire :

» **Premiers secours** : cette formation est la plus fréquente. Il s'agit de donner aux bénévoles les bons réflexes, alors qu'ils ou elles transportent surtout des personnes âgées dont certaines sont fragiles.

» **Posture de bénévole** : savoir dire non, définir son engagement (ce que je veux faire, ce que je ne veux pas faire), savoir comment et qui alerter dans une situation où le déplacement ponctuel n'est pas le problème de fond, etc...

» **Management d'équipe pour les référent.es** : comme évoqué précédemment, ce rôle comporte une dimension managériale qui peut être difficile à appréhender.

» **Conduite et code de la route** : certaines structures proposent aux chauffeur.es ces formations pour qu'ils ou elles soient rassuré.es sur leur niveau ou déclencher une prise de conscience sur ses capacités à conduire.

» **Prise en charge de personnes âgées faisant face à des difficultés physiques** : un kinésithérapeute forme les chauffeur.es de l'association « Vivre à Sainte-Flaive-des-Loups » sur les bons gestes pour accompagner une personne âgée ayant des difficultés physiques notamment pour les entrées et sorties du véhicule.

La question de l'assurance est complexe. Dans quelle mesure la responsabilité civile couvre-t-elle les bénévoles et bénéficiaires ? La plupart se contentent de l'assurance du véhicule du bénévole. Prendre une assurance spécifique pour le transport solidaire permet d'aller plus loin dans le niveau de couverture en garantissant, par exemple, le déplacement des bénéficiaires jusqu'à leur destination finale ou en évitant aux conducteur.rices d'éventuels malus sur leur assurance personnelle en cas d'accident. Si la majorité des acteurs rencontrés ne la jugent pas nécessaire, dans le cas où cela évoluerait, s'associer permet de négocier de meilleurs prix.

Les acteur.rices du transport solidaire, en s'associant, mutualiseraient leurs coûts d'assurance et de formation. En Loire-Atlantique, l'Union départementale d'accompagnement à la mobilité solidaire (UDAMS) a négocié l'assurance de flotte en faisant passer le coût de 7 à 2 centimes par km. Concernant les formations, leur coût est lié au nombre de participant.es potentiel.les. En s'associant, les risques de ne pas

avoir suffisamment de candidat.es se réduisent et cela permet également d'imaginer des formations plus spécifiques. Ensuite, en se rassemblant, les acteurs du transport solidaire prennent un poids supérieur et peuvent solliciter des institutions plus facilement pour obtenir des financements.

Le Conseil départemental de Loire-Atlantique a ainsi accordé une subvention de 7 000 € pour l'assurance à l'UDAMS en 2019. La MSA Loire-Atlantique Vendée, elle, finance des formations, notamment sur la posture de bénévole. L'association de structures facilite aussi les échanges de bonnes pratiques entre les différents modes de fonctionnement, les remontées de chacun contribuent à mieux comprendre les besoins des bénévoles et bénéficiaires pour imaginer le futur du transport solidaire. Les fruits de cette mise en commun sont autant de services pour rendre les « conditions de travail » des bénévoles optimales, elles et eux qui sont les moteurs du système, mais aussi sa plus grande fragilité.

V

DE LA SOLUTION DE TRANSPORT À L'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ



Si le décret a considéré le transport solidaire comme un simple mode de transport à réglementer pour qu'il trouve sa place parmi les autres offres, les structures apportent plus que de simples solutions pour les déplacements de leurs bénéficiaires. De nombreuses associations et a fortiori

les CCAS ou CIAS ont pour objectif la lutte contre l'isolement et un meilleur accès aux services. Ainsi, les équipes de bénévoles du Réso AP ont intégré le réseau des équipes citoyennes Monalisa dont l'objectif est de lutter contre l'isolement social à partir d'actions décidées collectivement en adhérant à

une charte nationale. D'autres associations proposent un accompagnement dans les transports en commun, à pied, ou même un bilan de mobilité en fonction des besoins de leurs bénéficiaires et des offres disponibles sur le territoire.

A - UN TRANSPORT DE DERNIER RECOURS

Dans sa forme la plus commune (un.e chauffeur.e et un.e bénéficiaire), le transport solidaire puisqu'il s'agit d'un déplacement en voiture individuelle accompagné par un.e chauffeur.e, n'est pas la meilleure solution de transport d'un point de vue écologique (Ministère de la transition écologique et solidaire, 2018) comme économique (UPT, 2018). Les mobilités douces (marche, vélo, engins électriques), les transports en commun et à la demande ainsi que le covoiturage sont moins chers que le transport solidaire et, en dehors du transport à la demande, leur impact environnemental est également moindre.

Le transport solidaire peut, toutefois, être la meilleure solution, y compris sur des territoires desservis par des transports en commun ou à la demande. En effet, il règle le problème dit du « dernier kilomètre », à savoir le déplacement entre chez soi et l'arrêt de transport. Le transport solidaire présente également une amplitude horaire sans égal avec les transports en commun hors des agglomérations et rarement atteinte par les transports à la demande. Mais dans la plupart des cas, à partir du moment où d'autres offres peuvent répondre aux besoins, le transport solidaire, dans sa forme la plus commune, est moins intéressant.

La question de la concurrence avec les taxis est bien plus complexe. En effet, contrairement aux autres modes de déplacement, les taxis sont moins avantageux que le transport solidaire pour le.a client.e/bénéficiaire. Dans sa fiche « transport solidaire », le réseau des acteurs de la mobilité durable en Pays de la Loire évoque des pistes pour éviter une concurrence déloyale. Evidemment, les bénévoles ne doivent pas être rémunérés ni gagner de l'argent grâce à leur indemnité. Les bénéficiaires s'inscrivent au préalable

et reçoivent un service qui dépasse le simple transport, comme nous le verrons ensuite. Le service s'adresse à un public particulier qui n'a pas d'autres solutions. Les associations et les structures publiques doivent le vérifier. Par exemple, elles peuvent réorienter leurs bénéficiaires vers les taxis si leur situation leur permettrait de bénéficier d'un bon de transport remboursé par l'Assurance Maladie. Enfin, la communication doit être « dosée » pour ne pas faire de la publicité et de l'ombre aux taxis. Ce dernier point pose problème dans la mesure où le public cible du transport solidaire est aussi constitué de personnes isolées, mal informées et que le recrutement des bénévoles est un enjeu clé. Beaucoup d'associations fonctionnent surtout par le bouche-à-oreille, avec les limites que cela comporte.

Le transport solidaire, sauf de rares cas, prend en charge uniquement les personnes assez autonomes dans leurs mouvements puisque les bénévoles n'ont ni la formation ni le matériel adapté. Il ne s'agit pas de rentrer en concurrence avec les VSL (véhicules sanitaires légers) ou de remplacer les déplacements remboursés par l'Assurance Maladie. Ceci dit, plusieurs acteur.rices du transport solidaire déplorent que ces déplacements remboursés soient de moins en moins fréquents, plaçant ainsi les bénévoles dans des situations délicates où il est difficile de dire non. De plus, certaines associations se plaignent du comportement de certain.es acteur.rices du médico-social qui appellent directement le.a bénévole à la place du ou de la bénéficiaire. Les associations refusent généralement de transporter des personnes qui n'ont pas appelé elles-mêmes, ce qui garantit un certain niveau d'autonomie. Toutefois, dans ces situations, le.a bénévole peut difficilement refuser. Hormis de rares

cas, les bénévoles du transport solidaire n'ont pas les moyens matériels et humains de fournir un service adapté aux personnes insuffisamment autonomes pour être passagères. Dans ces situations, le transport solidaire est une solution insatisfaisante soulignant les limites du système médico-social.

À l'inverse, le caractère bénévole du transport solidaire peut aussi freiner certaines personnes au moment de demander un déplacement « non nécessaire » et contraindre ainsi leur vie sociale comme culturelle. Alors que les loisirs et les courses représentent chacun entre 30 % et 40 % des déplacements des personnes à la retraite, les trajets réalisés en transport solidaire sont majoritairement pour raison médicale et les loisirs ne représentent que 5 % des trajets au sein de l'UDAMS. Ce faible niveau interroge sur la censure que s'imposent les bénéficiaires au moment de contacter les bénévoles. À l'instar des demandes à la famille, il semble que les bénéficiaires aient « peur de déranger » les bénévoles ou de prendre la place de quelqu'un qui aurait un besoin plus urgent à satisfaire.

Le transport solidaire a donc de nombreuses limites comme offre de transport. S'il est nécessaire dans de nombreuses situations, ce moyen de transport est moins intéressant financièrement que d'autres, inadapté aux personnes peu autonomes et peut provoquer un sentiment de culpabilité chez ses bénéficiaires. Cependant, les structures porteuses de ce service n'ont pas pour finalité d'être un service de transport. Elles ont pour objectif de résoudre des problèmes de mobilité qui peuvent conduire à un isolement social, un non-recours aux droits ou un faible accès aux services.

B - ALLER VERS L'ACCOMPAGNEMENT À LA MOBILITÉ ?

Déplacement solidaire ou accompagnement à la mobilité solidaire : plusieurs associations ont décidé de bannir le mot « transport » de leur vocabulaire. Si la question de la concurrence avec les taxis n'y est pas étrangère, ce détail sémantique dépeint une réalité : le transport n'est qu'une facette du trans-

port solidaire. Les bénévoles ne se contentent pas d'amener quelqu'un d'un point A à un point B. Pour ceux qui en ressentent le besoin, ils peuvent aller jusqu'à leur porte, les accompagner dans les commerces pour faire les courses ou jusqu'à la porte du bon spécialiste à l'hôpital. De plus, le trans-

port n'est plus impersonnel. Le trajet est donc propice aux échanges et un moyen de rompre l'isolement. Les bénévoles et référent.es sont aussi des oreilles attentives qui prennent le temps d'écouter les anecdotes, les histoires de famille.

Au-delà du caractère singulier des déplacements qui rapproche le transport solidaire d'un service d'accompagnement à la personne, les projets associatifs (et a fortiori celui des structures publiques) poursuivent

régulièrement des objectifs comme la lutte contre l'isolement ou l'accès aux services au sens large. Plusieurs initiatives vont dans ce sens. Le retour d'expériences du Conseil départemental de Vendée met en lumière les

circuits solidaires du CIAS du Pays des Herbiers qui organise des visites de lieux structurants permettant ainsi aux habitants de suivre l'évolution de leur territoire.

LES ROUES D'SECOURS DU VIGNOLE VOUS EMMÈNENT AU CINÉMA

« Lutter contre l'isolement, c'est aussi permettre aux gens de continuer à avoir une vie normale », Jean-Marc Peignen, président de l'association des Roues d'secours du Vignoble.

C'est dans cet esprit que les bénévoles de l'association se sont mobilisés pour emmener leurs bénéficiaires au cinéma de Clisson qui proposait une séance à destination des séniors (tarif réduit) suivi d'un goûter. Afin de mutualiser les coûts, plusieurs bénéficiaires se sont retrouvés dans la même voiture. Cet exemple montre bien à quel point le transport peut n'être qu'une partie de l'activité de l'association et seulement un moyen pour atteindre des objectifs tels que la lutte contre l'isolement et l'accès à la culture.

Si les objectifs poursuivis par les associations et structures publiques peuvent être la lutte contre l'isolement ou l'accès aux services, dans tous les cas, il s'agit d'améliorer les conditions de mobilité des habitant.es de leur territoire. Dès lors, le transport par un.e chauffeur.e et sa voiture personnelle, n'est pas l'unique solution. L'accompagnement à la mobilité, tel que nous le définissons dans notre rapport « Accompagner les publics âgés dans leur mobilité », est une piste d'évolution du transport solidaire. Certaines structures élargissent leurs actions. C'est le cas de Solidep qui propose des accompagnements dans les transports en commun. Ces accompagnements rendent le voyage plus économique et sont vecteurs d'émancipation. Ce principe vaut pour tous les moyens de transport présents sur le territoire (marche, vélo, vélo électrique, transports en commun...).

Pour favoriser cette émancipation, les structures portant un service de transport solidaire pourraient également agir en dehors des déplacements sur des aspects comme l'information ou l'éducation à la mobilité. Par exemple, les Roues d'secours du vignoble encouragent leurs bénéficiaires à utiliser, autant que possible, le transport à la demande, plus économique, mais pas disponible tous les jours. Les bénévoles du transport solidaire peuvent être de formidables ressources pour l'apprentissage de la mobilité. Leur accompagnement dans d'autres modes de transport que la voiture individuelle rassure et permet aux bénéficiaires d'apprendre en faisant. On peut également imaginer des séances de « formation » des bénéficiaires à la lecture d'une carte, la planification de trajets en transports en commun... Enfin, l'engagement bénévole est un fabuleux levier pour aller vers des

publics isolés, parfois difficiles à capter lors d'actions collectives. Leur connaissance du territoire, des personnes qui habitent parfois le même quartier, qu'ils ont pu déjà rencontrer sont autant d'atouts pour aller-vers et établir un lien de confiance.

Cette diversification des actions des transports solidaires répond très bien aux problématiques de mobilité en offrant une solution de transport (chauffeur.e et voiture personnelle), avec ses inconvénients, mais essentielle dans certaines situations et en accompagnant les publics vers d'autres solutions plus efficaces, quand elles existent.

C - QUEL POSITIONNEMENT POUR LES COLLECTIVITÉS ?

La diversification des actions du transport solidaire est complexe et la gestion du transport solidaire est gourmande en temps. Dès lors, se pose

la question du positionnement des collectivités sur le sujet. La loi d'orientation des mobilités qui confère un poids important à la Région et aux EPCI

dans l'organisation des politiques de mobilité, aborde la question de la mobilité solidaire de deux manières :

- » Les EPCI qui prendront la compétence mobilité pourront « Organiser des services de mobilité solidaire » (Art. L1231-1-1 du code des transports).
- » « La région et le ou les départements concernés pilotent l'élaboration et suivent la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité au sens des deux derniers alinéas de l'article L. 1215-1, d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire. » (Art. L1215-3 du code des transports).

Les EPCI sont donc compétents pour l'organisation du service localement et les Conseils régionaux et départementaux pilotent un schéma coordonnant les actions en matière de mobilité solidaire.

Le transport solidaire étant surtout porté par des associations et des CCAS ou CIAS à l'échelle communale ou intercommunale, les EPCI peuvent accompagner ou impulser les actions. Dans les territoires non couverts, les élus peuvent être moteurs pour la création d'un service via le CCAS ou CIAS ou en accompagnant le lancement d'une association. Ceux dont le territoire est couvert peuvent jouer le rôle de facilitateur en étant à l'écoute des besoins des structures porteuses et en leur rendant des services. Saumur Val de Loire mène ces deux actions. En interrogeant les associations présentes sur le territoire, elles ont insisté sur la gestion des demandes vis-à-vis des disponibilités des bénévoles. Afin de faciliter leur action, la Communauté d'agglomération a proposé de mettre à disposition son logiciel de réservation du transport à la demande. Pour les territoires non couverts, l'EPCI va accompagner les différentes initiatives locales.

Au-delà des intercommunalités, l'implication des élus communaux a une

grande importance. En effet, les transports solidaires intercommunaux ou communaux fonctionnent presque toujours avec un référent communal. Dès lors, l'engagement des élus a des conséquences sur le développement du service, notamment pour la communication, qui passe beaucoup par les Mairies et la capacité des élus à faire du bouche-à-oreille. L'écart sera grand entre une commune dont l'équipe municipale s'investit dans le transport solidaire et une commune dont l'équipe municipale ne veut pas s'investir voire refuse le développement d'un tel service.

Les Conseils régionaux et départementaux, de par leur échelle d'action et les expériences qu'ils peuvent compiler, ont la possibilité d'accompagner les projets naissants. Ils peuvent apporter une expertise acquise des autres services de transport solidaire. Ils peuvent agir en faveur de la mise en réseau des acteurs du transport solidaire et accompagner la mutualisation de certains services. Le travail mené par l'UDAMS, la MSA et le Conseil départemental en Loire-Atlantique en est le parfait exemple. Le trio est particulièrement actif pour accompagner les associations à monter leur projet tout en essayant de les faire tendre, sans jamais l'imposer, vers de l'accompagnement à la mobilité en

soulignant la dimension systémique de la question.

Si le classique chauffeur.e bénévole qui conduit un.e bénéficiaire en voiture est une solution de mobilité limitée mais essentielle dans certaines situations, l'essence du transport solidaire se situe sans doute dans l'accompagnement. En sortant du transport impersonnel, en proposant des accompagnements à pied ou dans les transports en commun, en poursuivant des objectifs comme la lutte contre l'isolement ou l'accès aux services, les acteur.rices du transport solidaire diversifient leurs actions et se rapprochent de l'accompagnement à la mobilité. En prolongeant cette ligne, on peut imaginer des transports solidaires qui informent et conseillent les habitant.es sur l'existant dans le territoire ou qui proposent des « cours » de mobilité. Les bénévoles sont une ressource précieuse et le soutien des collectivités comme de grandes structures sociales à l'image de la MSA peut faciliter le développement d'une solution pertinente à un enjeu majeur : la mobilité.

« *L'union fait la force* » concluait André Gillet, président de l'UDAMS lors des Assises du transport solidaire.



ELISABETH ARTAUD, MICKAËL BLANCHET, THOMAS BRONQUARD

Étude réalisée sous la supervision du professeur Gilles BERRUT

- › Le transport solidaire est très présent sur la Région et continue de se développer.
- › Décret TUS : deux tiers des unités urbaines de plus de 12 000 habitants, soumises à restriction pour le transport solidaire, n'ont pas de réseau de transports en commun très réguliers.
- › 89 % des plus de 65 ans bénéficient d'une couverture élevée ou très élevée de leur territoire par les transports publics ou d'un service de transport solidaire.
- › Le rassemblement des acteur.rices de la Loire-Atlantique au sein de l'UDAMS permet une mutualisation des coûts, facilite les échanges de bonnes pratiques et leur donne un poids politique plus important.
- › Les coûts du transport solidaire peuvent atteindre le double de la limite fixée par décret sur certains territoires et dessinent de fortes inégalités territoriales.
- › Le transport solidaire est attractif pour les jeunes retraités à la recherche d'une activité qui ait du sens, relativement souple en matière d'engagement et qui permette de tisser de nouvelles relations sociales.
- › Le transport solidaire doit être en mesure de s'adapter à un renouvellement des bénévoles sensible aux effets générationnels.
- › Le.a référent.e est le lien entre les bénévoles et les bénéficiaires. Il ou elle a aussi un rôle de management des bénévoles.
- › Favoriser des moments de convivialité entre les bénévoles et être à l'écoute de leurs besoins facilite un engagement sur la durée des bénévoles.
- › Le transport solidaire est au moins autant un service d'accompagnement que de transport.
- › Le transport solidaire diversifiera-t-il son accompagnement à la mobilité vers l'information, le conseil et l'éducation à la mobilité de leur territoire ?
- › Afin de favoriser une diversification des actions du transport solidaire, les collectivités peuvent être facilitatrices.

BIBLIOGRAPHIE



AG2R La Mondiale ; Wimoov (2018), « Mobilité des séniors ».

AURAN (2018), « La mobilité des séniors : le grand écart entre le "tout voiture" et la marche ».

Auxilia (2014), « Mobilité des séniors en France : constats, perspectives et recommandations », Laboratoire de la mobilité inclusive.

Berger, Martine ; Rougé, Lionel ; Thomann, Sandra ; Thouzellier, Christiane (2010), « Vieillir en pavillon : mobilités et ancrages des personnes âgées dans les espaces périurbains d'aires métropolitaines (Toulouse, Paris, Marseille) », Espace population société, n° 2010/1, p. 53-67.

Caron, Anne-Solène (2020), Le transport d'utilité sociale : développer les services de transport solidaire pour accompagner les personnes isolées, Mémoire de fin d'étude, Université de Lyon, p. 105.

Cerema (2014), « Les séniors : un enjeu pour les politiques de déplacement ».

Cerema (2017), « Accidentalité Domicile-travail et choix modal ».

Chapon, Pierre-Marie ; Renard, Florent ; Gueslot, J. ; Dautan, M. ; Robert, Ph ; Guérin, O. (2011), « Analyse des territoires de vie et de la mobilité de personnes âgées au moyen de traceurs GPS », Annales de géographie, vol. 679, n° 3, p. 320-333.

CLIC du Pays de Redon ; MSA (2016), « Mobilité des personnes âgées : préconisations ».

Conseil départemental de Vendée (2020), « Retour d'expériences : Accompagner la mobilité des habitants par le transport solidaire ».

CSA (2018), « L'exclusion numérique des personnes âgées », Les Petits Frères des Pauvres.

Dumas, Claude (2012), « Mobilité des personnes âgées », Gérontologie et société, vol. 35 / n° 141, p. 63-76.

Luxembourg, Nicolas (2005), « La mobilité des personnes âgées en banlieue pavillonnaire », Journées des jeunes chercheurs : Le logement et l'habitat comme objets de recherche.

Ministère de la Transition écologique et solidaire (2018), « Information GES des prestations de transport ».

UPT (2018), « Observatoire de la mobilité 2018 : Habitudes de déplacements des Français en ville et perception des transports publics ».

