

Le transport solidaire répond à une **fonction d'utilité sociale** et à un **besoin non satisfait**. Pour mettre en place ce **service** de déplacement, il faut pouvoir constituer un réseau de conducteurs-accompagnateurs et de référents bénévoles pour centraliser et répartir les demandes. Le plus couramment, il s'agit effectivement pour le bénévole d'**accompagner** des personnes dans leurs déplacements pour différents motifs (santé, courses, entretien d'embauche, formation, etc.) en les conduisant avec son véhicule personnel. Il peut cependant également s'agir d'accompagnements sous d'autres formes (accompagner des trajets en transports en commun, accompagner à préparer ces trajets via le numérique, accompagner à vélo, etc.). Le référent peut aussi jouer le rôle de conseiller mobilité, c'est-à-dire faire connaître l'offre de mobilité existante sur un territoire et inciter à tester de nouveaux modes de déplacement (transport en commun, covoiturage, vélo) ou à préparer ses déplacements. Les conducteurs et référents bénévoles **jouent ainsi le rôle** d'ambassadeurs de la mobilité solidaire durable.

Bénéficiaires du transport solidaire

Le transport solidaire s'adresse généralement à toute personne ayant un besoin d'accompagnement pour se déplacer, déplacement ne pouvant être réalisé par les moyens de déplacement de droit commun (transports en commun seuls, taxis, etc.) ou par des personnes de leur entourage (voisins et/ou de leurs réseaux familial ou amical).

En l'absence de décret encadrant la pratique du transport solidaire, les structures porteuses tendent donc à ne **pas fixer de critères stricts**.

D'un autre côté, elles visent à ne pas se substituer aux services existants, et à ne pas briser les chaînes de solidarité en place, l'un des objectifs du service offert étant notamment le **développement du lien social**.

Dans les faits, **et à ce jour**, les bénéficiaires sont souvent des personnes âgées, mais l'action concerne également un certain nombre **de familles, de jeunes adultes et de personnes en insertion**.

La ressource bénévole

Le recrutement des bénévoles est **l'un des premiers enjeux** des structures qui veulent mettre en place un transport solidaire sur un territoire. Dans les faits, ce recrutement se réalise surtout par le **bouche à oreille** ou en s'appuyant sur **des personnes et structures relais** (prescripteurs, travailleurs sociaux, EPHAD etc.). Le fait d'avoir été soi-même accompagné peut également être un moteur de l'engagement bénévole.

Aujourd'hui, la plupart des bénévoles recrutés sont de nouveaux retraités.

La **formation des bénévoles, qu'ils soient conducteurs ou référents**, est un enjeu-clé, à la fois pour garantir la qualité du service et pour favoriser l'engagement bénévole. La formation peut porter à la fois sur le perfectionnement de la conduite, la maîtrise de la relation avec des divers publics parfois en grande difficulté. Pour les référents, outre l'écoute et la capacité d'intermédiation, il s'agit de développer du conseil en mobilité afin d'être capable de réorienter une demande quand des alternatives existent pour la personne ou d'inciter à expérimenter un nouveau mode de déplacement. En Loire-Atlantique et Vendée, on peut citer l'action de la MSA, qui est un interlocuteur privilégié pour proposer une formation aux conducteurs et référents bénévoles.

La **pérennisation** de la ressource bénévole peut également être facilitée lorsque les bénévoles, souvent seuls dans leur mission principale, sentent qu'ils font partie d'un collectif voire d'un réseau. Différentes structures porteuses de transport solidaires peuvent effectivement se regrouper dans l'objectif de mutualisation, échanges, retours d'expérience, etc. : une union départementale a ainsi été créée en Loire Atlantique (9 structures au départ en 2017, 20 aujourd'hui). **Enfin, la question**

financière peut également se poser pour les bénévoles lorsque le montant de l'indemnité kilométrique ne couvre pas l'ensemble des débours et donc, freiner leur engagement.

La question de l'assurance des véhicules

En Loire-Atlantique, le choix a été fait par les structures porteuses, par sécurité, de prendre une **assurance de flotte** pour les véhicules des bénévoles utilisés dans le cadre du transport solidaire, avec une assurance responsabilité civile. En Vendée, peu d'associations ou collectivités porteuses ont souscrits à une assurance de flotte. Dans la majorité des cas l'action s'appuie simplement sur l'assurance individuelle du véhicule du bénévole.

Dans le cadre de l'assurance de flotte, les coûts d'assurance peuvent être réduits dès lors que les structures mutualisent cette assurance, comme cela est le cas pour les membres de l'union départementale en Loire-Atlantique (coût passé dans ce cas de 7 à 2 centimes du km, pour au total plus de 300 000 km par an).

L'aide à la mise en place d'un tel service

En Loire-Atlantique et Vendée, la MSA a développé ces dernières années toute une ingénierie en direction des territoires ruraux sur la mobilité solidaire et durable, dans le cadre de laquelle elle promeut le transport solidaire ou le déplacement accompagné. Pour ce faire, elle aide à l'émergence, la mise en place de nouvelles structures porteuses selon un processus en 4 étapes, structuré autour de 4 réunions :

1. réunion d'échanges sur les grands principes du déplacement accompagné en ouvrant aux enjeux des mobilités solidaires et durables
2. réunion sur les choix des modalités de fonctionnement
3. réunion pour faire un point d'étape sur la communication du projet
4. réunion de lancement du service.

Une **union** d'associations d'accompagnement solidaire, telle que celle de Loire-Atlantique créée en partenariat avec la MSA, peut également avoir une fonction d'aide à la mise en place de nouvelles structures (appui juridique, proposition d'assurance...).

Partenaires potentiels

Outre la MSA, déjà mentionnée comme partenaire privilégié, on peut citer l'appui des communes et EPCI notamment comme relais de communication, mise à disposition des locaux, etc. Le Département est également un partenaire engagé sur la mobilité solidaire, notamment en tant que partenaire financier (prise en charge des frais d'assurance mutualisés portés par l'UDAMS), de même que l'État, voire l'Europe (LEADER), etc.

Quelques points de vigilance sur une telle action

Une question se pose sur le **risque de concurrence** déloyale avec les taxis. Face à cela, la plupart des services ont cherché à ce que leur action puisse bien être définie comme répondant à une fonction d'utilité sociale, une création de lien social, un accompagnement pour des publics dont le besoin ne correspond pas avec un simple transport classique. Ce sont des services pour lesquels les bénéficiaires et les bénévoles doivent adhérer. Les bénévoles ne touchent pas de rémunération, ils perçoivent une indemnité kilométrique restant limitée.

La Direction Départementale de Protection des Populations de Vendée préconise la « règle des 4 P » pour différencier le transport solidaire d'une simple activité de taxi :

- ✓ pas de **Prix** mais une indemnité au km (**les administrateurs de la MSA Loire-Atlantique Vendée se sont positionné pour une indemnité comprise entre 20 et 40 centimes**)
- ✓ pas le même **Produit** que les taxis car adhésion à une association **ou un service porté par une collectivité**, et accompagnement (**par exemple du domicile au véhicule, à l'attente chez un spécialiste, au déplacement pendant les courses...**)
- ✓ pas le même **Public**, car public avec un besoin spécifique
- ✓ pas de **Publicité**.

De même, les services juridiques sollicités par la MSA de Loire-Atlantique - Vendée préconisent :

- de ne pas parler de transport, mais d'accompagnement
- de rappeler que ceux qui rendent le service sont bien bénévoles
- de ne pas parler de prix mais de « débours ».

Dans sa posture, le bénévole agit en complément de l'existant et du marchand. Il doit ainsi au préalable vérifier que le besoin est réel et dépourvu d'alternative marchande.

De manière globale, on peut noter que la **communication** sur l'action reste un enjeu pour le « recrutement » des bénéficiaires, qui peut parfois s'avérer difficile. Celle-ci doit rester « peu démonstrative » et suffisamment **ciblée** pour ne pas créer d'interférences avec des acteurs comme les taxis (beaucoup choisissent de dialoguer avec eux, éventuellement via l'appui des communes).

Perspectives possibles

Parmi les actions pouvant être envisagées par ce type de structure, la proposition d'une offre de conduite supervisée solidaire est une option. De même, l'intégration de covoitureurs au cours du trajet réalisé avec la personne peut être une possibilité étudiée.

D'autre part, étant donné la plus-value que peut apporter une plateforme de mobilité solidaire (cf fiche spécifique), la question de pouvoir s'y rattacher peut être intéressante.

Enfin, les structures offrant du transport solidaire peuvent avoir intérêt à partager leur retour d'expérience pour améliorer la connaissance et contribuer à faire évoluer le service offert. Par exemple, la MSA de Loire-Atlantique - Vendée souhaite disposer d'éléments de bilan et d'évaluation sur les pratiques, les profils et perceptions des bénévoles et bénéficiaires en 2019. Ces informations pourraient contribuer à construire une nouvelle offre de formation.

Contacts

Antoine Chauvin
Référént Solidarités et Vieillessement
MSA Loire-Atlantique – Vendée
02 40 41 30 48 – 06 87 60 60 70
chauvin.antoine@msa44-85.msa.fr
www.msa44-85.fr

André Gillet
Président Solidarité Transport (Pannecé, etc.)
Initiateur/président de l'Union Départementale 44
d'accompagnement à la mobilité solidaire
02 40 97 71 42
andre.gillet0535@orange.fr

Pour aller plus loin

<http://www.lebimsa.fr/en-voiture-simone/>
<https://loire-atlantique-vendee.msa.fr/lfy/solidarite/deplacements-solidaires>