



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PLAN D' ACTIONS 2022 -2023

EXPÉRIMENTER POUR RENFORCER L'UTILITÉ SOCIALE DU TRANSPORT SOLIDAIRE ET LE DÉVELOPPER



Ce rapport d'orientations s'inscrit dans le cadre d'une démarche pilotée par la DREAL des Pays de la Loire, en lien avec le CEREMA et la MSA Loire Atlantique Vendée. Il clôture une réflexion initiée en novembre 2020, qui avait comme objectifs de pouvoir analyser et objectiver les apports du transport solidaire sur le territoire des Pays de la Loire, d'identifier les conditions de consolidation de cette solution afin de l'inscrire pleinement au sein des politiques publiques de mobilité et de proposer un plan d'action concret à mettre en œuvre.

Cette démarche a été menée dans un souci de concertation avec les parties prenantes du déploiement du transport solidaire : associations de transports solidaire, collectivités, experts de la mobilité, etc. Cela s'est illustré à chaque étape de sa mise en œuvre :

- Pour le Rapport sur l'utilité sociale du Transport solidaire (Mars 2021), des entretiens ont été menés avec 16 responsables d'associations de transport solidaires, 14 bénévoles et 15 bénéficiaires.
- Pour construire le Rapport de préconisations afin de maximiser l'impact du transport solidaire (Septembre 2021), 3 webinaires ont été organisés, réunissant une trentaine de participants (associations de transport solidaires, représentants des collectivités, experts de la mobilité, etc.).
- Enfin, pour travailler à ce Rapport d'orientations, un groupe de travail intégrant 6 organisations a été réuni à deux reprises. Il comprenait l'UDAMS 44, la Communauté de Communes de Nozay, la Région Pays de la Loire, le Gérontopôle des Pays de la Loire, la Communauté de Communes du Mont des Avaloirs. Le plan d'actions suivant, qui concrétise le Rapport d'orientations, a été partagé auprès de 90 acteurs du transport solidaire lors d'un temps de restitution en ligne, le 3 décembre 2021.

Le Rapport d'orientations se traduit ici par un plan d'actions 2022- 2023, qui sera piloté par la DREAL Pays de la Loire et déployé en lien avec les parties prenantes du territoire.

Ce plan d'actions entend proposer des solutions concrètes pour mettre en œuvre les préconisations identifiées, qui porteront à la fois sur des enjeux de moyens pour renforcer les capacités d'agir des organisations de transport solidaire (diversification des ressources humaines, matérielles et financières des associations ; outillage des associations pour faciliter l'engagement des bénévoles et éviter les effets d'épuisement), ainsi que des enjeux stratégiques, pour mieux répondre aux problématiques de mobilité sur les territoires (élargissement du public bénéficiaire et bénévole du transport solidaire, intégration des enjeux environnementaux ; renforcement du lien avec les politiques publiques).

Ce plan d'action comprend donc deux volets :

- 01** **Consolider les capacités d'agir des associations de transport solidaire**
- 02** **Expérimenter de nouveaux positionnements et modalités d'organisation du transport solidaire sur les territoires**

Pour chacun de ces volets, les étapes concrètes, les éléments de calendrier, les ressources mobilisables, les partenaires opérationnels sont précisés. Une analyse des Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces (FFOM) est également intégrée à chaque volet pour appuyer les pilotes dans leur mise en œuvre concrète.

Les principes de suivi et de mise en œuvre du plan d'action

Ce plan d'action est une première projection du travail opéré. Il sera partagé, enrichi et suivi tout au long de son déploiement en lien avec des partenaires compétents sur la question, notamment via le Réseau des Acteurs de la Mobilité Durable (RAMD) (<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/reseau-des-acteurs-de-la-mobilite-durable-en-pays-r1733.html>).

Le pilotage de chacune des actions présentées ci-dessus sera opéré par la DREAL Pays de la Loire, en lien avec le CEREMA et la MSA Loire Atlantique Vendée. Pour mettre en place chacune des actions, des partenaires potentiels ont été pré-identifiés et seront mobilisés par les pilotes, dans une volonté de gouvernance partagée.

01

Consolider les capacités d'agir des associations de transport solidaire

Les enjeux auxquels ce volet doit répondre

L'analyse de l'utilité sociale du transport solidaire a montré toute la pertinence de cette solution pour répondre aux besoins des personnes isolées, souvent âgées et résidant dans des territoires ruraux. A ce titre, le transport solidaire répond à des besoins de bien être, de maintien à domicile et de renforcement du lien social.

Pour autant, le transport solidaire repose aujourd'hui et dans sa grande majorité sur l'investissement de bénévoles, soit en tant que chauffeurs, soit en tant que coordinateurs des associations. Ces bénévoles sont pour la plupart retraités et résidents des territoires ruraux dans lesquels sont déployées les associations.

La principale fragilité de cette configuration est que le modèle économique du transport solidaire est bâti sur le temps investi par les bénévoles. Il existe alors un risque d'épuisement des chauffeurs, notamment lorsqu'ils sont chargés des activités de coordination (mise en relation entre l'offre et la demande de transport). Dans de nombreuses associations, cette action clef est portée par les responsables des organisations, également en charge du recrutement des bénévoles et de la vie de l'association. La trop grande dépendance à ces acteurs clefs des associations fait donc porter un risque pour la pérennité de l'activité si jamais ces bénévoles devaient stopper leur engagement.

La relative fragilité de l'organisation actuelle du transport solidaire doit par ailleurs être vue au regard des nouveaux enjeux auxquels doit répondre cette solution de mobilité : la diversification du profil des bénéficiaires et des bénévoles, la compréhension et l'inscription dans les nouveaux schémas de mobilité, et l'intégration des enjeux environnementaux.

Face à ces défis, il paraît donc nécessaire d'accompagner les associations de transport solidaire pour renforcer leur capacité d'agir sans remettre en cause le modèle de fonctionnement actuel.

Les grands éléments du plan d'action

Déploiement d'un cycle de formation mutualisé

- Pour accompagner les associations de transport solidaire dans l'appréhension des nouveaux enjeux (diversification des publics, compréhension et inscription dans les schémas de mobilité, intégration des enjeux environnementaux), il apparaît pertinent de formaliser et de déployer un cycle de formations mutualisé à l'échelle de la Région Pays de la Loire. Dans cette optique, le travail déjà initié par la MSA, dans son rôle d'appui aux organisations de transport solidaire constitue un exemple inspirant.

I.1 Formalisation du contenu de formations

I.2 Déploiement du cycle de formations

Diffusion du modèle de fédération de l'UDAMS 44 aux autres Départements

- Pour dynamiser le tissu d'associations de transport solidaire, les accompagner dans le déploiement de cycles de formations, représenter leurs intérêts ou mutualiser les coûts, notamment liés aux assurances, le modèle d'Union Départementale d'Accompagnement à la Mobilité Solidaire existant en Loire-Atlantique (UDAMS 44), semble pertinent et à diffuser aux autres territoires. La diffusion de ce modèle doit néanmoins se faire dans une approche d'adaptation et de co-construction avec les représentants des autres Départements (le partage de bonnes pratiques, le retour d'expériences, le transfert d'outils, etc.) et non dans la réplique d'un modèle type qui ne prendraient pas en compte les spécificités locales.

II.1 Organisation de temps d'échanges et de transfert des compétences, savoir-faire, retours d'expériences entre l'UDAMS et les acteurs intéressés par la constitution d'Unions Départementales dans d'autres territoires

II.2 Suivi et appui à la constitution des Unions Départementales

Outillage des associations de transport solidaire

- Pour faciliter l'outillage et la montée en puissance des différentes associations du territoire, il paraît pertinent de mettre en place un espace en ligne sous forme de « boîte à outils ». Cet espace pourra intégrer les éléments diffusés en formation, des bonnes pratiques, des outils, etc. La plateforme utilisée ne nécessitant pas de configuration pointue, des outils facilement accessibles comme *Google Drive* ou d'autres outils déjà existants pourront être mis à disposition.
- Dans un deuxième temps, cet outil de partage de ressources pourra être complété par la création et l'expérimentation d'un outil de gestion et d'appui à la coordination, mis à disposition des associations de transport solidaire volontaires. La forme et les apports de cet outil devront être co-construits avec des organisations de transport solidaire et dans un cadre expérimental, permettant des adaptations.

III.1 Création d'une communauté en ligne contenant les contenus des formations, partage avec les associations de transport solidaire pour enrichissement du contenu

III.2 Création d'un groupe de travail dédié à l'expérimentation d'un outil d'appui à la gestion et aux activités de coordination au service des associations de transport solidaire

III.3 Développement d'un outil expérimental et suivi en lien avec les organisations de transport solidaire volontaires

IV Création d'un cercle de représentation des organisations de transport solidaire à l'échelle régionale





• L'inscription du transport solidaire dans les politiques publiques de mobilité doit pouvoir être pensée à différents échelons des collectivités territoriales. Si la diffusion d'un modèle similaire à celui de l'UDAMS 44 doit permettre de dynamiser l'offre de transport solidaire sur tout le territoire régional, les représentations d'intérêts qui ont été opérées dans le cadre du décret sur le Transport d'Utilité Sociale (TUS) ont montré la pertinence de l'identification par les pouvoirs publics au-delà de l'échelon régional d'interlocuteurs dédiés. Sans aller jusqu'à la création d'un système d'Union Régionale, il semble pertinent de pouvoir créer et animer un espace d'échanges permettant de réunir les représentants des Unions Départementales. Ce cercle aurait pour objectif de partager les enjeux de positionnement du transport solidaire, de coordonner les actions de renforcement des capacités d'action des associations, et de représenter les intérêts des organisations quand cela est nécessaire.

IV.1 Création d'un espaces d'échanges des Unions Départementales de transport solidaire à l'échelon régional

Éléments de pilotage

ACTIONS	Étapes de mise en œuvre	Calendrier	Pilotes	Partenaires	
I. DÉPLOIEMENT D'UN CYCLE DE FORMATION MUTUALISÉ	I.1 Formalisation du contenu de formations	S1 2023	DREAL + partenaires	MSA Loire Atlantique Vendée, Département Loire Atlantique, Région Pays de la Loire, ADEME	
	I.2 Déploiement du cycle de formations	S2 2023 à S2 2024			
II. DIFFUSION DU MODÈLE DE FÉDÉRATION DE L'UDAMS AUX AUTRES DÉPARTEMENTS	II.1 Organisation de temps d'échanges et de transfert des compétences, savoir-faire, retours d'expériences entre l'UDAMS et les acteurs intéressés par la constitution d'Unions Départementales dans d'autres territoires	S2 2023 à S2 2024			UDAMS 44, MSA Loire Atlantique Vendée, GERONTOPOLE, Département Loire Atlantique Conseils Départementaux, Cerema
	II.2 Suivi et appui à la constitution des Unions Départementales	S2 2023 à S2 2024			
III. OUTILLAGE DES ASSOCIATIONS DE TRANSPORT SOLIDAIRE	III.1 Création d'une communauté en ligne contenant les contenus des formations, partage avec les associations de transport solidaire pour enrichissement du contenu	S1 2023	Département Loire Atlantique, CEREMA, organisations de transport solidaire		
	III.2 Création d'un groupe de travail dédié à l'expérimentation d'un outil d'appui à la gestion et aux activités de coordination au service des associations de transport solidaire	S2 2023			
	III.3 Développement d'un outil expérimental et suivi en lien avec les organisations de transport solidaire volontaires.	S1 2024			
IV. CRÉATION D'UN CERCLE DE REPRÉSENTATION DES ORGANISATIONS DE TRANSPORT SOLIDAIRE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE	VI.1 Création d'un espace d'échanges des Unions Départementales de transport solidaire à l'échelon régional	S1 2024	Unions Départementales, Conseils Départementaux, Région Pays de la Loire		

Éléments d'analyse pour la mise en oeuvre du plan d'actions

<p>FORCES</p>  <p>Ce premier volet du plan d'action repose sur le renforcement des capacités d'action des organisations de transport solidaire et permet d'associer des acteurs actuels de l'écosystème du transport solidaire.</p>	<p>FAIBLESSES</p>  <p>Les actions proposées ci-dessus n'invitent pas à repenser en profondeur l'organisation du transport solidaire, ce qui peut entraîner un impact modéré au regard des enjeux à traiter.</p> <p>Les actions n'incluent pas la richesse des expérimentations proposées lors des web-ateliers.</p>
<p>OPPORTUNITÉS</p>  <p>La réorganisation des schémas de gouvernance liée aux politiques de mobilité et la mise à l'agenda des problématiques de mobilité peuvent permettre de mobiliser plus facilement les acteurs décideurs sur des expérimentations ambitieuses.</p> <p>Un plan d'action à mener en lien étroit avec les associations de transport solidaire pour construire des outils (formation, appui à la coordination) qui répondent à leurs besoins et aux enjeux identifiés.</p>	<p>MENACES</p>  <p>Si le mode de fonctionnement du transport solidaire lui permet aujourd'hui de répondre à une partie des besoins sociaux identifiés, ce modèle est à consolider pour faire face aux enjeux futurs.</p>

Les ressources mobilisables

- Fonds FDVA - Formation des bénévoles
- Aides au Changement - ADEME
- Appel à Projet : «Mutualisation » - Régions Pays de la Loire

02

Expérimenter de nouveaux positionnements et modalités d'organisation du transport solidaire dans les territoires

Les enjeux auxquels ce volet doit répondre

Le premier volet du plan d'action présenté permet de traiter les enjeux de consolidation des associations de transport solidaire afin de pérenniser leur existence et l'impact de leurs actions.

Il n'invite pas pour autant à une transformation importante du transport solidaire, et s'inscrit dans les mêmes logiques de solutions de mobilité solidaire que celles actuellement mobilisées :

- **Le fait de transporter des personnes isolées vers des points d'intérêts** pour répondre à des besoins quotidiens, sans contrer la logique de désertification des zones rurales, ou peu denses
- **Le mode d'organisation actuel du transport solidaire**, qui repose sur le seul engagement de bénévoles, en majorité retraités, ce qui rend fragile la pérennité de l'offre de services proposée
- **La réalisation de distances plus ou moins longues** pour répondre à des besoins individuels, interrogeant l'impact environnemental du transport solidaire

Il est donc nécessaire de pouvoir penser de nouveaux modes d'organisation du transport solidaire, ainsi que de nouvelles articulations avec les politiques publiques et les autres solutions de mobilité. L'expérimentation de conciergerie rurale de proximité présentée ci-dessous constitue une hypothèse d'évolution possible des modes d'intervention du transport solidaire dans les territoires peu denses.



Présentation de l'expérimentation de « Conciergerie de proximité »

L'objet de cette expérimentation porte sur le repositionnement de la solution de transport solidaire dans une logique plus large de mobilité inversée. Concrètement, il s'agirait de tester un service d'itinérance de services de proximité.

Les territoires volontaires pourraient déployer un service d'itinérance en lien avec les commerçants des centres économiques (alimentaires, esthétiques), les services médicaux ainsi que les services publics. Les services proposés pourraient différer selon les lieux d'expérimentation, en fonction des besoins locaux identifiés, mais également des solutions déjà existantes.

Les collectivités territoriales, et notamment les Communautés de Communes, joueraient un rôle central dans le déploiement de cette conciergerie : elles sont invitées à impulser cette solution en lien avec des représentants de la société civile prêts à s'investir dans ce type de projet, pour identifier l'offre de services délivrés et les financeurs de location ou d'achat d'un fourgon utilisé pour les distributions.

Dans ce cadre, la logique du transport solidaire pourrait être mobilisée de la manière suivante :

- Les chauffeurs bénévoles peuvent être mobilisés pour **conduire les personnes de leur domicile aux points d'itinérance**. Dans ce cadre, les associations de transport solidaire seraient en mesure de regrouper les demandes de transport et donc d'**optimiser le remplissage des véhicules**.
- Par ailleurs, ce format pourrait permettre d'**expérimenter d'autres modes de transport liés au transport solidaire** : accompagnement à vélo, à pied, vers les lieux dédiés. Des modes compatibles avec de nouvelles ressources bénévoles pas nécessairement motorisés.



Les grands éléments du plan d'action

Réalisation d'une étude documentaire sur la mobilité inversée

- Pour mener ce volet du plan d'action, un cahier des charges détaillé sera publié par la DREAL et un prestataire sera choisi pour mener une étude documentaire et appuyer le déploiement du volet expérimental

L'étude vise à identifier et analyser les initiatives de mobilité inversée déjà existantes, afin d'observer les différentes façons dont elles peuvent se déployer : type services mis en place (service de conciergerie, services médicaux & paramédicaux, alimentation, loisirs), modèles de gouvernance et de partenariats, ainsi que les conditions de réussite de ces initiatives. Un focus sera également réalisé sur les apports et limites de ces solutions.

L'étude se basera sur la documentation disponible en ligne ainsi que sur la réalisation d'entretiens avec les porteurs de projets actuels de ces solutions, leurs partenaires et financeurs.

I.1 Prospection des territoires pilotes

I.2 Rédaction, diffusion du Cahier des Charges et sélection du prestataire

I.3 Réalisation de l'étude documentaire

Constitution du cadre expérimental sur le projet de conciergerie de territoire

- À partir des résultats de l'étude documentaire, et notamment de l'identification des conditions de réussite, un cadre expérimental sera créé pour la mise en place de la conciergerie de territoire. Ce cadre expérimental sera piloté par un Comité dédié, qui pourra intégrer la DREAL, le CEREMA et la MSA, et a minima deux collectivités territoriales et organisations de transport solidaire intéressés pour expérimenter cette innovation sur leur territoire.

Dans le même temps, le montage financier propre à l'expérimentation devra pouvoir être sécurisé (mobilisation de ressources, contribution des collectivités locales expérimentatrices) pour permettre une mobilisation optimale des acteurs.

Le cadre expérimental visera à déterminer le modèle économique le plus adéquat, la gouvernance, les attributions et qualité du porteur de projet, ainsi que la place des associations de transport solidaire. Au-delà des apports de l'étude documentaire, ce cadre sera construit en lien avec les acteurs de terrain volontaires pour mettre en place l'expérimentation, qui traduiront ces éléments en fonction des configurations locales, notamment en termes de type de services à déployer.

II.1 Mobilisation des Collectivités territoriales et organisations de transport solidaire intéressées par l'expérimentation

II.2 Sécurisation du montage financier de l'expérimentation

II.3 Création du Comité de Pilotage et du cadre expérimental

Expérimentation du service de conciergerie de territoire

• La troisième phase de ce plan d'action implique la mise en place des expérimentations de conciergerie sur un à deux territoires volontaires. Les services de conciergerie devront être déployés sur une période de minimum 6 mois pour permettre la bonne mise en place de la solution, l'appropriation par les citoyens et la production d'un recul nécessaire pour observer les effets de ce service. Dans ce cadre, un volet portant sur l'évaluation du dispositif pourra être intégré. Les conclusions devront permettre d'analyser les conditions de réussite de la mise en œuvre d'une conciergerie solidaire ainsi que les leviers d'essaiage de cette solution à plus grande échelle, si elle s'avérait pertinente.

III.1 Lancement des expérimentations

III.2 Évaluation du dispositif et identification des conditions de réussite et d'essaiage





Éléments de pilotage

ACTIONS	Étapes de mise en œuvre	Calendrier	Pilotes	Partenaires
I. RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DOCUMENTAIRE SUR LA MOBILITÉ INVERSÉE	I.1 Prospection des territoires pilotes Prise de contact directs et organisation de temps d'échanges	Janvier à mars 2023	DREAL, CEREMA	MSA Loire Atlantique Vendée
	I.2 Rédaction, diffusion du Cahier des Charges et sélection du prestataire	Mars à juin 2023	DREAL	MSA Loire Atlantique Vendée, CEREMA et prestataire retenu
	I.3 Réalisation de l'étude documentaire	S2 2023		
II. CONSTITUTION DU CADRE EXPÉRIMENTAL SUR LE PROJET DE CONCIERGERIE DE TERRITOIRE	II.1 Mobilisation des Collectivités territoriales et organisations de transport solidaire intéressées par l'expérimentation	S2 2023		MSA Loire Atlantique Vendée, CRESS, Gérontopole, CEREMA, prestataire retenu, Collectivités territoriales, associations du transport solidaire
	II.2 Sécurisation du montage financier	S2 2023		
	II.3 Création du Comité de Pilotage et du cadre expérimental	S2 2023		
III. EXPÉRIMENTATION DU SERVICE DE CONCIERGERIE DE TERRITOIRE	III.1 Lancement des expérimentations	2024		
	III.2 Évaluation du dispositif et identification des conditions de réussite et d'essaiage	S2 2024 - S1 2025		

Les ressources mobilisables

- Aides régionales acquisition véhicule propre
- AMI /AAP Mobilité (Région, France Mobilité, TenMob)
- FDVA innovation – Fonctionnement
- DGITM
- Fondation Macif
- Fondation PSA
- Fondation Transdev
- AG2R la Mondiale

Éléments d'analyse pour la mise en oeuvre du plan d'actions

<p>FORCES </p> <p>Ce deuxième volet du plan d'action permet d'envisager une transformation des modalités d'intégration du transport solidaire dans les politiques publiques de mobilité.</p> <p>Il permet également de réinterroger le mode d'organisation, de gestion des ressources humaines et financières du transport solidaire.</p> <p>Enfin, il permet de penser un mode d'organisation et d'aménagement du territoire qui limite les déplacements pour aller vers des pratiques de mobilité plus sobres du point de vue énergétique.</p>	<p>FAIBLESSES </p> <p>Un travail important de mobilisation doit encore être effectué sur ce volet. S'il place les organisations de transport solidaire au cœur des solutions, ces organisations ne formulent actuellement pas de demandes ou de besoins d'innover dans leur mode de fonctionnement.</p>
<p>OPPORTUNITÉS </p> <p>Le cadre expérimental proposé dans ce volet du plan d'action permet de rassurer les acteurs pilotes de ces innovations quant aux impacts de leur engagement.</p> <p>Il implique en outre une souplesse dans la mise en place des expérimentations pour s'adapter aux contextes et écosystèmes locaux.</p>	<p>MENACES </p> <p>Les ressources financières mobilisables pour ce cadre expérimental doivent encore être sécurisées pour permettre le déroulé de l'expérimentation dans un cadre optimal.</p>

Si vous souhaitez manifester votre intérêt pour participer à la mise en œuvre de ce plan d'actions, ou pour toutes questions, vous être invités à contacter la DREAL Pays de la Loire à l'adresse suivante :

di.sial.dreal-pays-de-la-loire@developpement-durable.gouv.fr

PLAN D' ACTIONS 2020-2023

**EXPÉRIMENTER POUR
RENFORCER L'UTILITÉ
SOCIALE DU TRANSPORT
SOLIDAIRE ET LE
DÉVELOPPER**

Conception : Ellyx (Clara Bourgeois et Alice Le Dret)

Mise en page : Ellyx (Laura Vidoni)