



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

ÉTUDE - SEPTEMBRE 2022

L'UTILITÉ SOCIALE DU TRANSPORT SOLIDAIRE

EN PAYS DE LA LOIRE



SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
MÉTHODOLOGIE	6
1. CONTEXTE TERRITORIAL ET PANORAMA DU TRANSPORT SOLIDAIRE	8
Des solutions majoritairement portées par des acteurs associatifs en lien avec les acteurs publics territoriaux, ancrées dans les zones rurales	11
Des moyens matériels et financiers limités, et une action qui repose en grande partie sur l'engagement des bénévoles	11
Une tarification qui varie entre les différentes organisations et leur nature	13
Le transport solidaire, une solution mobilisée en « derniers recours »	13
2. L'UTILITÉ SOCIALE DU TRANSPORT SOLIDAIRE	16
Pour des bénéficiaires majoritairement âgés, le transport solidaire est un instrument d'accompagnement social, permettant d'améliorer le bien-être des personnes et contribuant à leur maintien à domicile	20
> Des bénéficiaires majoritairement âgés et résidant dans des territoires ruraux	21
Les femmes âgées et vivant seules apparaissent comme les principales bénéficiaires du transport solidaire	21
Des usagers majoritairement dans des situations de précarité, résidant en milieu rural	22
Des usagers dépendants de la voiture pour se déplacer et répondre à leurs besoins	24
> Un accompagnement qui participe au maintien à domicile	26
Une mobilisation des services de transport solidaire restreinte, pour répondre aux besoins primaires	26
Retrouver un sentiment de sérénité dans sa mobilité pour bouger plus souvent	26
Lutter contre l'isolement social	28
Le transport solidaire, une solution qui favorise le maintien à domicile des personnes	29

Un bénévolat qui répond aux attentes des jeunes retraités sur le territoire	31
> Des jeunes retraités pleinement intégrés dans leur territoire	32
Des bénévoles majoritairement retraités et intégrés socialement dans le territoire	32
Un engagement qui correspond au mode de vie et aux aspirations des personnes retraitées	32
> Pour les bénévoles, une façon de trouver sa place dans la société et de contribuer à rendre son propre lieu de vie plus inclusif	33
Trouver sa place dans la société	33
Tisser de nouvelles formes de liens sociaux et rendre le territoire plus inclusif.....	34
CONCLUSION	36
BIBLIOGRAPHIE	38
RAPPORT DE PRÉCONISATIONS POUR MAXIMISER L'IMPACT DU TRANSPORT SOLIDAIRE	40
I. Diversifier le profil des publics qui bénéficient de la solution de transport solidaire	42
II. Adapter le transport solidaire à la prise en compte des enjeux environnementaux	43
III. Intégrer le Transport solidaire comme un outil à part entière des politiques publiques	44
IV. Les préconisations transversales	45
EXPÉRIMENTER POUR RENFORCER L'UTILITÉ SOCIALE DU TRANSPORT SOLIDAIRE ET LE DÉVELOPPER : PLAN D' ACTIONS 2022-2023 DU TRANSPORT SOLIDAIRE	48
I.Consolider les capacités d'agir des associations de transport solidaire	50
II. Expérimenter de nouveaux positionnements et modalités d'organisation du transport solidaire dans les territoires	54

INTRODUCTION

La région des Pays de la Loire est un territoire riche en initiatives proposant des solutions alternatives de mobilité, comme l'ont montré les premières Assises du Transport Solidaire, organisées en 2020. Différentes dynamiques traversent les départements de cette région, en faisant un terreau extrêmement fertile aux expérimentations en matière de transport solidaire, ainsi qu'un terrain d'analyse pertinent pour comprendre ce qu'apportent ces modalités de mobilité aux usagers, aux bénévoles et à leurs écosystèmes.

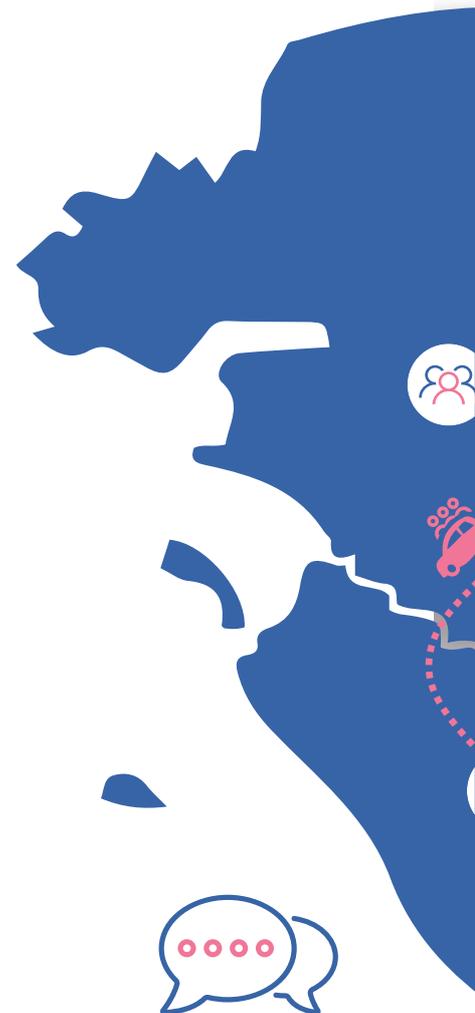
Au-delà des opportunités supplémentaires de déplacement qu'ils offrent, les services de transport solidaire **répondent à une finalité sociale forte**. S'ils visent à satisfaire des besoins essentiels tels que l'accès aux soins, ou l'insertion professionnelle, qui permettent une amélioration de la qualité de vie des usagers, les initiatives de transport solidaire contribuent plus largement à **renforcer les dynamiques de lien social dans des territoires faisant face à des dynamiques de désertification en matière d'habitants comme de services**.

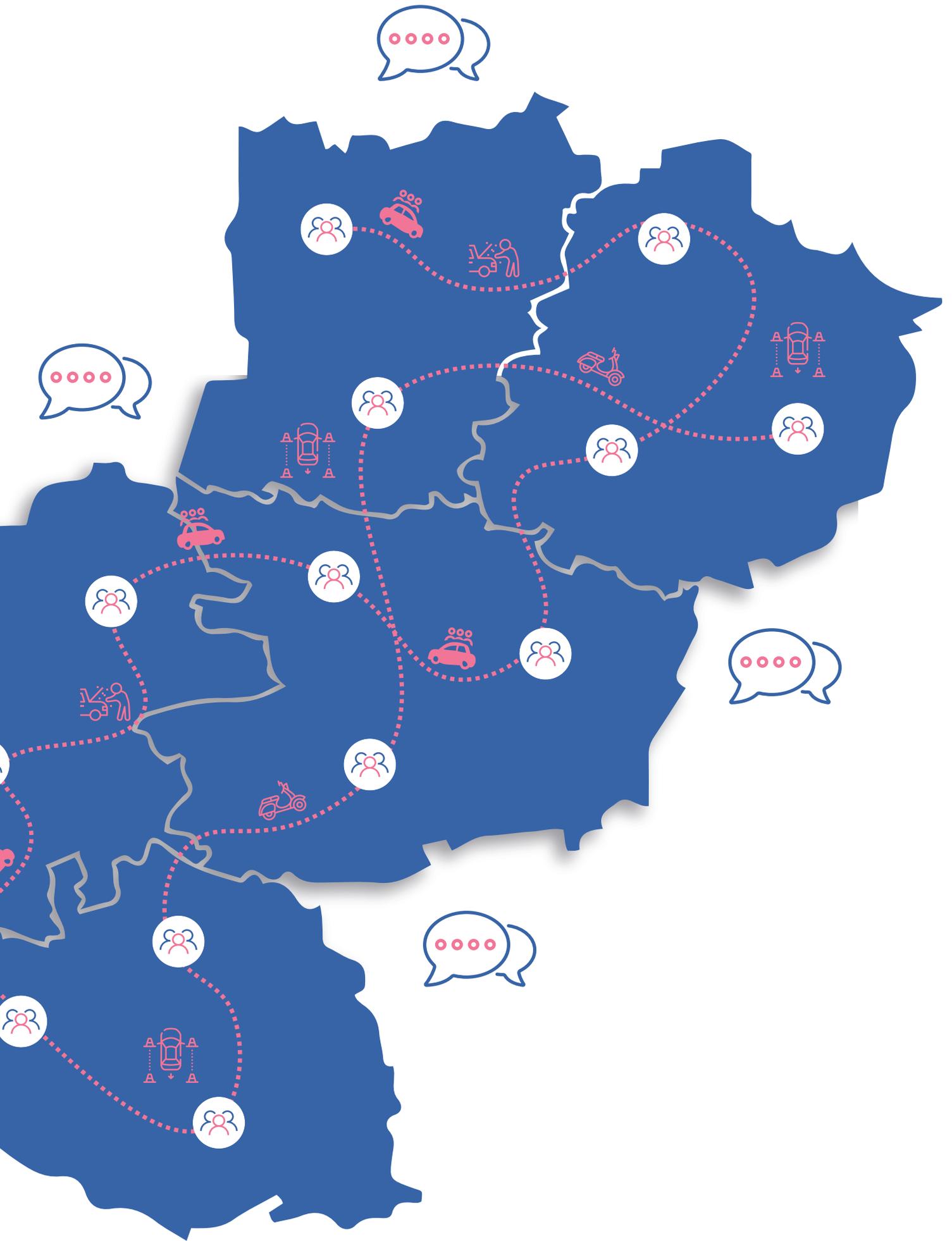
En effet, bien que principalement mobilisés par un public senior à ce jour encore, ces services s'adressent en réalité à un public bien plus large, faisant face à des dynamiques d'exclusion : les individus qui n'ont pas de solution pour se déplacer ou qui rencontrent des difficultés d'ordre social ou économique.

Dans une période où le transport solidaire est confronté à des évolutions législatives, où les récentes mobilisations de la population ont permis de rendre plus visible encore les enjeux de mobilité, l'étude de l'utilité sociale du transport solidaire souligne sa contribution pour bâtir un territoire plus inclusif en matière de mobilité.

Les effets des actions de mobilité, et notamment du transport solidaire, sont souvent liés à d'autres facteurs d'inclusion. Par exemple, ce n'est pas le seul accès à une solution de transport qui permet d'accéder à un nouvel emploi. Pour autant, sans la solution de mobilité, la personne n'aurait possiblement pas pu retrouver un nouvel emploi. C'est pourquoi il peut être complexe d'isoler ce qui relève uniquement de l'apport des dispositifs de mobilité. C'est la raison pour laquelle un travail qualitatif laissant la parole aux usagers, aux structures porteuses de dispositifs de transport solidaire et aux bénévoles, a été privilégié pour ce rapport d'étude, permettant de qualifier les apports sociaux du transport solidaire.

Questionner les effets du transport solidaire permet ainsi d'identifier sa capacité à répondre aux différents besoins auxquels il ambitionne d'apporter une solution, mais aussi d'identifier les pistes de développement futur des offres de mobilité et leur inscription dans les infrastructures du territoire.

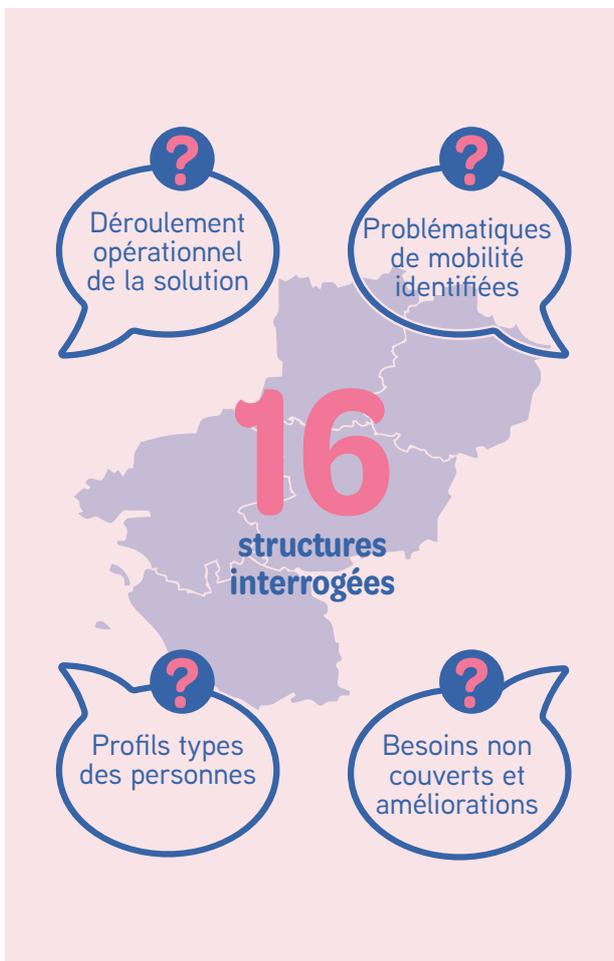




MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE



Ce rapport s'appuie sur une démarche qualitative croisant l'analyse de ressources bibliographiques et la réalisation d'entretiens semi-directifs avec les acteurs du transport solidaire (structures porteuses de solutions, bénévoles et bénéficiaires) en Pays de la Loire. Nous avons pour cela procédé en trois temps distincts :



1. Une première phase d'entretiens avec des structures du transport solidaire implantées dans la région Pays de la Loire.

- 16 structures, ont été choisies en fonction de leur représentativité¹ du territoire, de la nature de la structure et du type de services rendus.
- Des entretiens semi-directifs ont été réalisés afin de questionner le déroulement opérationnel de la solution, les problématiques de mobilité identifiées, les profils types des personnes, les besoins non couverts et les améliorations à apporter.
- Sur les 16 structures interrogées, 12 portaient directement ou indirectement des solutions de transport solidaire. Les organisations ECOV (entreprise de conseil en mobilité), le Gérontopôle Pays de la Loire (centre de ressources et d'analyse sur la qualité de vie des personnes âgées), l'entreprise Défi 21 (entreprise d'insertion dont les salariés sont bénéficiaires de services de transport solidaire) et la caisse locale MSA Maine-et-Loire ont été interrogées parce qu'elles apportaient une lecture transversale des problématiques de mobilité et de la manière dont le transport solidaire pouvait y répondre sur le territoire.

1. Sur cette phase, une attention particulière a été portée sur la représentation de chacun des départements des Pays de la Loire. Ont été interrogées : 5 structures en Loire Atlantique, 3 en Maine et Loire, 2 en Mayenne, 3 en Vendée et 2 en Sarthe et une structure nationale. De la même manière et autant que possible, ont été contactés des structures intervenant en territoire rural et urbain, même si on note une nette majorité d'organisations intervenant sur la première catégorie : 7 structures interviennent exclusivement en milieu rural, 5 structures interviennent en partie en milieu rural et en milieu urbain. Les 4 autres structures interrogées ne proposent pas directement de services de transport solidaire. Ont été interrogées les structures suivantes : Udams 44, Service Mobilité Mauges Communauté, la caisse locale MSA Maine et Loire, ECOV, Défi 21, Sud Mayenne Précarité, Resoapp, CCAS La Flèche, Mobil'it, les Servolants du Vignoble, Communauté de Commune de Nozay, Solidaryon, Déplacement Solidaire Sablais, Service de Mobilité Solidaire de Pléssé. La liste de l'ensemble de ces structures et leurs caractéristiques d'intervention se trouvent en annexe de ce rapport.

2. Initialement, une sélection permettant une représentativité de l'ensemble des territoires des Pays de la Loire avait été élaborée. Toutes les structures interrogées n'ayant pas répondu aux sollicitations aux mêmes degrés, l'échantillon final est le suivant : 7 en Loire Atlantique, 5 en Vendée, 2 en Mayenne. Les structures sollicitées en Sarthe et en Maine et Loire n'ont pas répondu aux sollicitations. 9 bénévoles ont été interrogés en zone rurale, 5 en zone urbaine ou péri-urbaine. Ont été interrogés des bénévoles des structures suivantes : Service de Mobilité Solidaire du Pléssé (3 personnes), Sud Mayenne Précarité (2 personnes), Déplacement Solidaire Sablais (4 personnes), Udams 44 (3 personnes), Solidaryon (1 personne), Solidep (1 personne).

3. 14 des bénéficiaires interrogés résident en Loire Atlantique, 1 en Vendée. 14 personnes résident en zone rurale, une en zone urbaine. Elles sont accompagnées par les structures suivantes : Service de Mobilité Solidaire du Pléssé (3 personnes), les servolants du vignoble (7 personnes), l'Udams 44 (3 personnes), Solidaryon (1 personne), Solidep (1 personne).

2. Une deuxième phase d'entretiens a été menée avec les bénévoles des structures de transport solidaire

- Les bénévoles ont été mobilisés sur la base d'une sélection restreinte de structures, identifiées en lien avec la DREAL sur la base des premiers entretiens et afin de maintenir une sélection représentative des parties prenantes du territoire².
- 14 bénévoles ont été interrogés. Compte tenu du contexte sanitaire, ces entretiens ont été réalisés par téléphone. 3 bénévoles ont néanmoins pu être interrogés en présentiel.
- Une attention particulière a été portée sur la diversité des profils types de bénévoles en encourageant les structures à pouvoir nous mettre en lien avec des personnes aux statuts différents (actifs, non actifs, femmes, hommes, personnes isolées ou non). La majorité des personnes avec qui nous avons été mis en contact se trouvent être des personnes retraitées (ce point sera développé dans la partie 2 de ce rapport).



Les éléments d'analyse de ces entretiens sont intégrés dans ce rapport dans le corps du texte ou bien sous forme de verbatims. Les témoignages ont été anonymisés.

3. Une troisième phase d'entretiens a été menée auprès des bénéficiaires des structures interrogées

- 15 bénéficiaires du transport solidaire ont été interrogés. Afin de les identifier, nous sommes passés par les structures porteuses de solutions et les bénévoles interrogés dans la première et la seconde phase d'entretiens citées plus haut.
- La majorité des entretiens ont été réalisés à distance, compte tenu du contexte sanitaire. 3 bénéficiaires ont pu être rencontrés en personne lors d'un entretien collectif.
- Pour cette troisième phase, il n'a pas été possible d'obtenir une représentation de tous les départements des Pays de la Loire et de tous les profils types de bénéficiaires. Certaines structures ont exprimé des difficultés à mobiliser des bénéficiaires sur des entretiens semi-directifs par téléphone³ (notamment en raison de difficultés cognitives possibles pour certains d'entre eux), ou en présentiel (à cause du contexte sanitaire).
- Malgré notre volonté initiale d'obtenir un échantillon représentant la variété des profils types de bénéficiaires mobilisant des solutions de transport solidaire (personnes actives, retraitées, familles, personnes handicapées), nous n'avons majoritairement recueilli que les témoignages de personnes retraitées et de plus de 70 ans. Une personne en situation de handicap de 56 ans a pu être interrogée.





Contexte territorial et panorama du transport solidaire

Cette première partie a pour objectif de **présenter la diversité du transport solidaire dans la région Pays de la Loire, et de caractériser ses principaux aspects et modes de fonctionnement.**

Il apparaît que le transport solidaire est **un service développé par les associations locales en lien étroit avec les collectivités.** En conséquence, la taille des organisations de transport solidaire et leurs périmètres d'action varient fortement en fonction du territoire auquel elles sont rattachées. **Destiné aux individus qui n'ont pas de solution pour se déplacer ou qui rencontrent des difficultés particulières (sociales, économiques, etc.), le transport solidaire poursuit avant tout une vocation sociale et de lutte contre l'isolement.** Le modèle économique du transport solidaire repose essentiellement sur l'investissement personnel des bénévoles et ne génère, par son système de tarification et les subventions mobilisées, que peu de ressources économiques propres, qui sont réinvesties pour financer les frais de coordination et de conduite.

ZOOM

sur le transport solidaire en Pays de La Loire

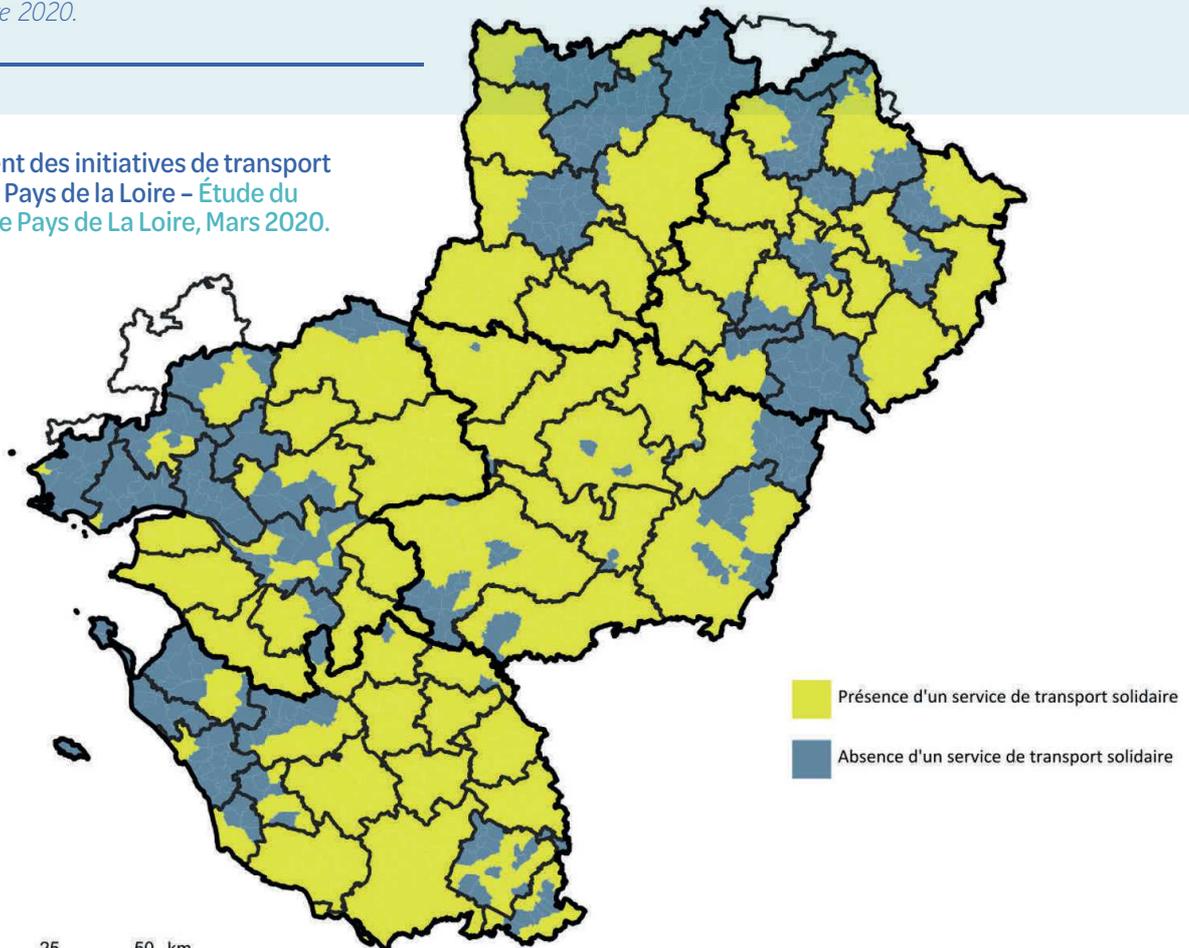
Le transport solidaire s'inscrit dans un maillage d'une centaine de solutions de mobilité inclusive sur le territoire des Pays de la Loire, parmi lesquelles on retrouve les actions visant à l'acquisition d'une solution individuelle de mobilité (garage solidaire, prêt de véhicule, location, etc.), l'accompagnement à la mobilité (via des diagnostics, des conseils mobilité par exemple), l'apprentissage ou l'acquisition de compétence de mobilité (auto-école sociale, préparation au code par exemple). Les services de mobilité partagée (covoiturage, stop organisé, etc.) ainsi que le transport à la demande, parmi lesquels on peut retrouver les solutions de transport solidaire, représentent selon un recensement de 2016 une cinquantaine de structures, soit près de la moitié des solutions inclusives identifiées. Ce type de service est assez largement répandu sur le territoire, et permet une couverture dense, comme le montre le recensement effectué par le Gérontopôle Pays de la Loire dans la carte ci-dessous.

DREAL Pays de La Loire, Étude sur l'approche sociale de la mobilité, publiée en 2016, <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/approche-sociale-de-la-mobilite-a3882.html>

Gérontopôle Pays de La Loire, Accompagner les personnes âgées dans leur mobilité, novembre 2020.



Recensement des initiatives de transport solidaire en Pays de la Loire – Étude du Gérontopôle Pays de La Loire, Mars 2020.



Des solutions majoritairement portées par des acteurs associatifs en lien avec les acteurs publics territoriaux, ancrées dans les zones rurales

Les structures de transport solidaire, portées en majorité par des associations, sont étroitement liées dans leur organisation et leur gouvernance aux territoires sur lesquels elles déploient leurs actions. En conséquence, leurs structurations et périmètres d'action varient fortement en fonction des contextes locaux dans lesquels elles s'inscrivent.

Pour 11 des 12 structures interrogées proposant directement ou indirectement des solutions de transport solidaire, le système de transport solidaire repose sur l'engagement de conducteurs bénévoles, impliquant un tarif social intéressant, les conducteurs étant seulement indemnisés sur la base des kilomètres réalisés. Une seule organisation, le CCAS de La Flèche, propose deux systèmes de transport solidaire, mais avec des transporteurs privés financés par la collectivité afin de pouvoir proposer un tarif social.

Concernant le portage des solutions, 3 structures constituent des associations rattachées à une collectivité (CCAS, Communautés de Communes), une solution est entièrement gérée par un acteur public, et 8 sont des structures associatives indépendantes des acteurs publics. Pour autant, l'ensemble des structures interrogées sont en lien étroit avec les services publics, une majorité d'entre elles ayant été créées sous l'impulsion d'une collectivité, ou d'une caisse locale MSA.

Ce lien étroit avec l'acteur public implique que les solutions développées et les structures qui les portent sont fortement liées aux territoires dans lesquels elles s'intègrent. Par conséquent, la taille des structures interrogées varie en fonction du territoire auquel elles sont rattachées. On observe alors deux tendances :

• Des solutions à l'échelle départementale

Parmi les 12 structures interrogées, on compte quatre organisations dont l'échelle d'intervention s'inscrit au niveau départemental : l'UDAMS 44 propose un service structurant avec 27 associations, 1137 bénévoles et 21106 accompagnements pour l'année 2019. La structure Résoapp a mis en

place un service qui permet de couvrir les départements de la Mayenne et de la Sarthe, avec 230 bénévoles et près de 3 500 déplacements par an. En Mayenne également, l'association Mobil'it compte une centaine de bénévoles, effectue 6000 déplacements par an pour environ 400 bénéficiaires. Enfin, l'association Sud Mayenne Précarité propose un service sur 82 communes de la Mayenne.

• Des solutions à l'échelle d'une commune ou d'une communauté de communes

De manière plus fréquente, les structures interrogées sont rattachées à des territoires plus restreints : communes, communautés de communes, Pays. Pour ces structures, le nombre de bénévoles impliqués et de personnes accompagnées varie en fonction du périmètre d'intervention :

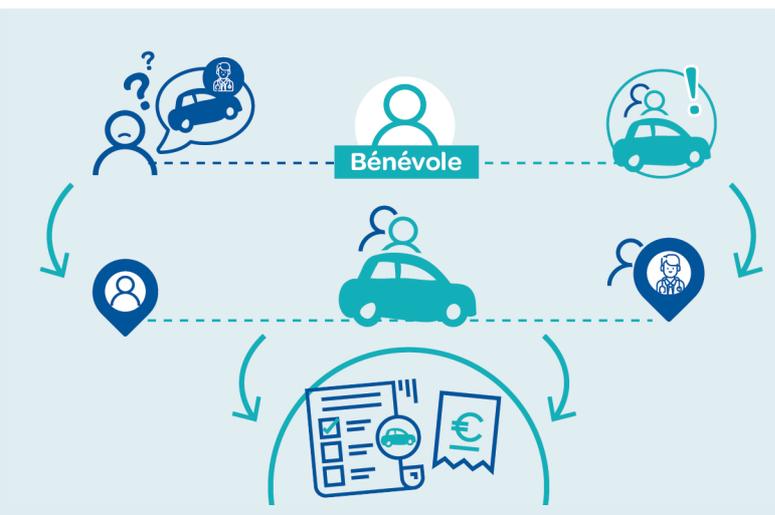
- À l'échelle communale, 2 structures accompagnent 40 à 50 bénéficiaires par an, et 1 structure accompagne plus de 500 personnes.
- À l'échelle des communautés de communes ou des pays (5 structures) interrogés, le nombre de personnes transportées varie entre 400 et 800 personnes par an et par structure.

Le nombre de bénévoles impliqués, de bénéficiaires ou de déplacements varie donc en fonction de l'échelle sur laquelle se déploie la solution. Le nombre des bénéficiaires dépend également des critères d'éligibilité au dispositif, plus restreints pour les structures publiques ou rattachées à des acteurs publics. Les éléments relatifs aux profils des bénéficiaires sont développés dans la partie II de ce rapport.

Des moyens matériels et financiers limités, et une action qui repose en grande partie sur l'engagement des bénévoles

Les bénévoles constituent une ressource indispensable au déploiement des solutions de transport solidaire. Ce choix d'organisation poursuit un objectif de réduction des coûts afin de pouvoir proposer un trajet le plus accessible possible pour les bénéficiaires. Les principales activités réalisées par les structures de transport solidaire et nécessitant des ressources humaines sont de trois ordres :

- La coordination des demandes de trajet et des réponses apportées
- La réalisation des trajets par les conducteurs
- Le reporting des trajets effectués et la gestion des tarifications



Pour la majorité des structures interrogées, l'ensemble de ces tâches sont réalisées par des bénévoles. La coordination entre la demande de trajet, la réponse de transport apportée et les activités de reporting sont réalisées par des salariés permanents pour trois structures : Resoapp, Sud Mayenne Précarité, Mobil'it.

« On aurait besoin d'une meilleure cartographie des personnes et des bénévoles, avec un système de géolocalisation plus précis. Il faudrait une répartition fine des bénévoles et des bénéficiaires par quartier, ce n'est pas évident de connaître les quartiers. »
Un bénévole

« On paye les portables aux référents. Ils ont un boulot de dingue, une coordination de dingue ! »
Un bénévole

Par ailleurs, les structures associatives adossées à une structure publique (Mauges Solidaires, Communauté de commune de Nozay, Déplacement Solidaire Sablais) qui gèrent des services de solidarité en lien avec des associations, mettent à disposition leurs agents pour traiter les aspects de coordination et de reporting. Les trajets sont eux effectués par des bénévoles.

« Parfois on me donne une adresse qui n'est pas la bonne, ou on me dit que la personne n'a pas de déambulateur alors que c'est le cas. La coordination a besoin de réactualiser son fichier de bénéficiaires. Parfois on a besoin de plus d'explication pour trouver plus facilement. » Une bénévole

Pour les structures associatives sans salariés permanents, le travail de coordination est organisé le plus souvent via un système de référents territoriaux. Le rôle de ces coordinateurs est essentiel. En raison de leur fort ancrage territorial, ces personnes sont facilement identifiées par les bénéficiaires et les bénévoles, qu'ils connaissent par ailleurs via des relations interpersonnelles, facilitant la prise en charge des demandes et la mise en relation avec un conducteur à proximité. Leur connaissance de leur périmètre d'intervention est également un atout pour optimiser le service rendu.

« On a un fort besoin logistique sur l'enregistrement des bons de transport. Les chauffeurs nous les remettent puis on les tape ensuite dans un fichier Excel. Ça devient lourd parce qu'il faut tout taper, il y a beaucoup de bons de transport. »
Un responsable d'une structure de transport solidaire

Au-delà de la simple mise en relation entre une personne souhaitant être transportée et un conducteur, le travail de coordination implique également de bien comprendre les besoins de la personne, sa condition physique et le niveau d'assistance requis⁴, ainsi que de vérifier le lieu de prise en charge et les aménagements éventuellement nécessaires.

4. La majorité des structures interrogées requièrent un niveau d'autonomie physique suffisant de la part de la personne transportée, en raison de l'adaptabilité des véhicules de chauffeurs et de leur capacité d'assistance.

Pour la majorité des structures, les moyens mis à disposition pour les conducteurs sont des carnets à souche afin de noter les trajets réalisés (des bons de transports) dans une perspective de reporting et de versement des indemnités aux conducteurs. Deux structures ont indiqué mettre à disposition des référents des téléphones, ou prendre en charge des factures téléphoniques. Une structure seulement, Mobil'it, a fait l'acquisition de plusieurs véhicules. Pour les autres, il s'agit des véhicules personnels des conducteurs, dont l'assurance est prise en charge par l'association.

Les organisations de transport solidaire limitent autant que possible les coûts de leurs activités, mobilisant des moyens matériels restreints et des ressources humaines bénévoles. Dans la même logique, la tarification proposée poursuit majoritairement l'objectif de couvrir les frais de véhicule des bénévoles.

Une tarification qui varie entre les différentes organisations et leur nature

L'ensemble des structures interrogées proposent une tarification qui s'échelonne entre 0,30 centimes et 0,40 centimes d'euros du kilomètre. Seul une structure propose une tarification à 0,60 centimes d'euros du kilomètre. Ce coût est expliqué par les frais de structures important pour cette organisation, qui compte deux salariés. Plus rarement, les structures proposent des tarifications forfaitaires en fonction d'un nombre minimal de kilomètres effectué. Pour les associations, les bénéficiaires doivent également régler des frais d'adhésion annuels à la structure, s'étalant entre 2 et 5 euros.

Le mode de paiement le plus fréquent repose sur le système des bons de transports : à la fin du trajet, les conducteurs délivrent aux bénéficiaires un ticket récapitulatif sur lequel figure l'identité de la personne et du conducteur, la nature du trajet, le nombre de kilomètres effectués et le coût, calculé sur la base des indemnités kilométriques ou du tarif forfaitaire.

Les bénéficiaires règlent le conducteur sur place. Lorsque les services de transport solidaire sont mis en place par des structures publiques, ou y sont rattachés, les bénéficiaires peuvent parfois régler avec des chèques transports prépayés par l'organisme public qui pilote le système de transport solidaire.

Au-delà de la tarification et du système d'adhésion, qui vise à rembourser les bénévoles des frais de carburant et d'usure des véhicules, les organisations de transport solidaire ne mobilisent que peu de ressources financières supplémentaires. Plus ponctuellement, les organisations les plus structurées bénéficient de subventions publiques, notamment au niveau départemental. **De manière générale, le système est donc organisé afin d'être le plus accessible possible aux populations en matière de coût.**

Le transport solidaire, une solution mobilisée en « derniers recours »

En principe, le service de transport solidaire est accessible à l'ensemble des habitants d'un territoire, à partir du moment où cette solution intervient en dernier recours, sans se substituer aux solutions de transports proposées par des professionnels, ou même aux solidarités familiales ou amicales. L'éligibilité des bénéficiaires et leur sélection varient en fonction du mode d'organisation des structures.

- Les services publics ayant mis en place des ser-



vices de mobilité solidaire les proposent exclusivement aux personnes en situation de précarité économique ou sociale, et ce, après un examen de leur situation ou dans le cadre de leur suivi par un acteur social (personnes en recherche d'emploi, bénéficiaires du RSA, personnes en situation de vulnérabilité économique). Pour deux structures, un critère d'âge est également appliqué, réservant le service aux personnes âgées de plus de 60 ans (CCAS de La Flèche, Déplacement Solidaire du Sa-blais). Dans ce cadre, l'éligibilité des bénéficiaires au dispositif est vérifiée par justificatifs dont disposent les acteurs sociaux dans le cadre du suivi des personnes.

- Les structures associatives proposent également la solution de transport solidaire en dernier recours. Dans ce cadre, il est rare que des justificatifs soient demandés aux personnes, mais un entretien est réalisé afin de comprendre la problématique du bénéficiaire, et d'évaluer les autres moyens dont dispose éventuellement la personne pour se déplacer : moyens financiers, matériels, mais aussi humains (réseau personnel permettant de dépanner pour des trajets ponctuels). Dans le cadre des rendez-vous médicaux, les structures s'assurent également que la personne ne peut pas faire appel à des services ambulanciers. L'accès au service de transport solidaire dépend donc de l'analyse réalisée par les bénévoles concernant ces aspects.

- Trois associations appliquent cependant un critère d'âge, réservant cette solution aux personnes de plus de 60 ans ou de 70 ans (Solidaryon, Pays de Chantonnay, Mobilit). Deux associations accompagnent exclusivement les personnes sur prescription d'un acteur public (Résoapp, Sud Mayenne Précarité).

Le positionnement du transport solidaire comme un service de dernier recours est lié au souci de non-concurrence par rapport aux offres professionnelles de transport à la demande, comme les taxis.

Les bénévoles interrogés sont nombreux à évoquer

des discussions ayant eu lieu au moment de la mise en place du service, avec les taxis qui craignaient que le transport solidaire ne représente un service concurrentiel. Selon les structures interrogées, **la forte précarité sociale qui caractérise les principaux usagers des services de transport solidaire implique, de fait, une non-concurrence, puisque ces personnes seraient incapables de financer des transports professionnels, faute de moyens suffisants.**



« La règle est de proposer ce service à des personnes qui n'ont pas de moyen de mobilité et qui ne peuvent pas se payer un taxi. Ce public n'aurait, de toute façon, pas les moyens de se payer un taxi. »

Un bénévole



« On a pris soin de ne pas rentrer en concurrence avec les taxis, on est le dernier recours. Il y a aussi les transports en commun, les ambulances. On ne veut pas rentrer en concurrence avec la solidarité du voisinage. »

Un bénévole

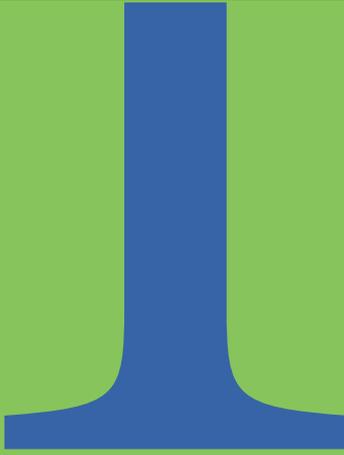


« Au départ, on a prévenu les services de transport. Un taxi nous a 'dénoncé'. On a été audité par les fonctionnaires de l'État, et ils ont conclu par un texte au taxi en disant qu'il n'y avait pas de concurrence. »

Un bénévole

Le transport solidaire, dont l'organisation et les actions sont étroitement liées aux territoires dans lesquels les organisations s'inscrivent, fonde donc son système sur une limitation forte des coûts, afin de pouvoir proposer un service le plus accessible possible aux bénéficiaires.





L'utilité sociale du transport solidaire

L'UTILITÉ SOCIALE DU TRANSPORT SOLIDAIRE

Les apports pour les bénéficiaires

Portrait des principaux bénéficiaires



Les bénéficiaires du transport solidaire interrogés sont majoritairement des femmes âgées résidant seules à leur domicile et en milieu rural.

Pour autant, le transport solidaire est mobilisable par une diversité de publics (jeunes, demandeurs d'emplois, familles)

« Souvent il s'agit d'une femme seule, veuve, qui vit en zone rurale, n'ayant jamais conduit et qui s'est retrouvée dans une situation problématique à la suite de la mort de son mari. » *Un bénévole*

Le transport solidaire constitue avant tout un instrument d'accompagnement social. Il contribue à renforcer le lien social, et à améliorer le bien-être et l'autonomie des personnes

Amélioration du bien-être général

Réponse aux besoins quotidiens

(courses alimentaires, rendez-vous médicaux)

Sentiment de sécurité et réduction de l'anxiété

Le transport solidaire contribue à rassurer les personnes âgées lorsqu'elles réalisent leurs déplacements, renforçant leur sentiment de bien-être et leur capacité de mobilité, et contribuant à soulager leurs proches aidants dans l'accompagnement quotidien.

Lien social et lutte contre l'isolement

L'objectif de bien-être des personnes poursuivi par le transport solidaire se traduit également par une forte volonté de lutter contre l'isolement et de renforcer le lien social pour ces personnes. Cette nécessité de créer du lien correspond au profil des bénéficiaires accompagnés : majoritairement âgés et résidant dans des territoires peu denses, ils sont exclus des zones de sociabilité traditionnelles à partir du moment où ils ne peuvent plus se déplacer.



« Je n'aime pas conduire à Nantes, pour aller à l'hôpital. Ça me stresse, j'ai de la difficulté à conduire, à tourner la tête, je n'ai pas assez de réflexe. »

Une bénéficiaire



« Le transport solidaire, c'est familial, le lien social c'est ça. »

Un bénévole



« C'est un soulagement dans la vie de tous les jours ! »

Un bénéficiaire



« Les bénévoles nous signalent aussi les situations des personnes : que la situation s'est dégradée, qu'il faut agir. »

Un responsable de la structure solidaire



« L'accompagnement solidaire se limite normalement à la salle d'attente, mais parfois on accompagne jusqu'au médecin pour noter et pour transmettre l'information. Normalement ce n'est pas notre rôle, mais si la personne le demande, le docteur voit bien que la personne en a besoin. »

Une bénévole



L'UTILITÉ SOCIALE DU TRANSPORT SOLIDAIRE

Les apports pour les bénévoles

Portrait des principaux bénévoles



L'organisation du transport solidaire est très largement portée par des jeunes retraités, impliqués dans des réseaux de solidarité et intégrés à leur territoire.

« On recrute les bénévoles via la presse, le journal de ville, le bouche à oreille. Ce sont surtout des retraités qui font déjà partie d'autres organisations caritatives. »
Un responsable de structure de transport solidaire

Un bénévolat qui répond aux attentes des jeunes retraités sur le territoire



Trouver sa place dans la société et contribuer à rendre son lieu de vie davantage inclusif

Trouver sa place dans la société

Pour les bénévoles interrogés, l'investissement dans le transport solidaire, et a fortiori l'engagement bénévole, est vécu comme un moyen de se rendre utile, et de trouver sa place dans la société quand on ne s'y inscrit plus en tant qu'actif.

Tisser de nouvelles formes de liens sociaux et rendre le territoire plus inclusif

À l'instar des bénéficiaires, les bénévoles citent également régulièrement le fait de pouvoir rencontrer des nouvelles personnes, d'établir un lien social avec des personnes de leur territoire, isolées, et qu'elles n'auraient pas pu rencontrer autrement. Cette volonté de renforcer le lien social se traduit également par un renforcement de la dynamique intergénérationnelle sur le territoire.



Contribuer au développement des solutions qui pourront un jour leur être utiles

Le fait de contribuer à rendre un territoire inclusif a également pour objectif de développer des solutions qui pourront un jour, leur être utiles, s'ils rencontrent des difficultés de mobilité à leur tour. Les bénévoles anticipent donc la mise en place d'un système dont ils pourront eux-mêmes bénéficier dans quelques années.



« On a l'impression de servir à quelque chose même en étant à la retraite, on a un sentiment d'utilité. »
Un bénévole



« Il y a cinquante ans, il y avait des liens entre les gens, ça se faisait naturellement. Aujourd'hui on est dans une ère plus égoïste. »
Un Bénévole



« C'est des rencontres, c'est enrichissant. Surtout actuellement. Dans notre milieu on se connaît. Je suis natif de Plessé, donc je connais 80 % des gens ici. »
Un Bénévole

Pour des bénéficiaires, le transport solidaire est un instrument d'accompagnement social permettant d'améliorer le bien-être des personnes et contribuant à leur maintien à domicile

Au-delà de sa fonction de mobilité, le transport solidaire représente avant tout un instrument d'accompagnement des personnes, majoritairement âgées. Dans ce contexte, le transport solidaire contribue à l'amélioration du bien-être général des personnes (réduction de l'anxiété, réponse aux besoins de première nécessité, lutte contre l'isolement) et prolonge leur capacité à maintenir leur domicile comme lieu d'habitation principale (accompagnement socio-médical).



DES BÉNÉFICIAIRES MAJORITAIREMENT ÂGÉS ET RÉSIDANT DANS DES TERRITOIRES RURAUX

Avant d'étudier les apports du transport solidaire pour les personnes, il est nécessaire de dresser le portrait des principaux bénéficiaires. Les entretiens menés avec les différentes parties prenantes montrent que le transport solidaire est majoritairement mobilisé par les personnes âgées, et de manière plus ponctuelle, par d'autres types de profil, comme les personnes en situation de handicap ou les personnes en insertion. S'il n'existe pas de statistiques nationales permettant de dresser le portrait type de l'usager du transport solidaire, cette solution est largement associée aux publics vieillissants. En conséquence, il apparaît que son organisation et ses apports sont calibrés sur ce type de population.

Les femmes âgées et vivant seules apparaissent comme les principales bénéficiaires du transport solidaire

Les bénéficiaires du transport solidaire interrogés sont majoritairement des femmes âgées résidant seules à leur domicile. De manière générale, la majorité des bénéficiaires de ces solutions sont des personnes retraitées et âgées. Cela peut s'expliquer par plusieurs facteurs :

- Le fait que le transport solidaire est **associé à une pratique de transport pour les publics vieillissants**, ce qui implique que les potentiels autres bénéficiaires n'y aient pas recours.
- Le **message porté par les prescripteurs et les structures de transport solidaire quant au public cible du service**, qui peut se concentrer sur les personnes âgées.
- Le fait que **le transport solidaire ne répond pas entièrement aux besoins d'autres publics**.



Ces éléments se sont confirmés lors des entretiens menés avec les bénévoles et les bénéficiaires. Sur les quinze bénéficiaires interrogés dans le cadre de cette étude, seulement une personne était âgée de 56 ans et en situation de handicap. Les autres personnes interrogées étaient toutes retraitées et âgées, en moyenne, de 79 ans (72 ans pour la personne la plus jeune et 92 ans pour la plus âgée). Les situations dans lesquelles d'autres publics font appel au transport solidaire apparaissent donc singulières.

Sur 15 personnes interrogées, 12 étaient des femmes, vivant généralement seules (seulement trois personnes interrogées vivaient avec leur conjoint à leur domicile). Cette configuration s'explique par différents éléments de contexte :

- D'une part, il **apparaît que les femmes ont généralement une espérance de vie plus grande que les hommes**⁵. Proportionnellement, elles sont donc plus nombreuses à vivre seule à leur domicile et avec un âge avancé. Une majorité des femmes interrogées avaient ainsi perdu leur mari dans les années précédentes. Seules 3 personnes résidant en couple ont pu être interrogées.
- D'autre part, **les trajectoires de mobilité des femmes sont différentes de celles des hommes**⁶, a fortiori pour les générations plus âgées. Les femmes interrogées ont ainsi régulièrement déclaré que la conduite était une tâche majoritairement assumées par leur mari. Quand bien même elles étaient titulaires d'un permis de conduire, elles n'ont pas pris l'habitude de conduire par la suite et

5. INSEE, Espérance de Vie - Mortalité, 2020, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4277640?sommaire=4318291>

6. Lionel Kieffer. L'organisation de la mobilité quotidienne : une question de genre ?. Women's issues in transportation, Apr 2014, Paris, France. halshs-01149353

se trouvent dans l'incapacité de le faire à la perte de leur mari.

- Enfin, on observe généralement **une plus forte mobilisation des solutions de solidarité par les femmes**, ce qui explique qu'elles puissent être sur-représentées dans les services de transport solidaire.

““

« 40 % de nos bénéficiaires ont plus de 80 ans. Et sinon il s'agit principalement de personnes retraitées. Nous faisons aussi une dizaine de déplacements pour des jeunes qui n'avaient pas le permis. » Une bénévole

““

« 90 % de nos bénéficiaires ont environ 75 – 80 ans. »
Un bénévole

““

« Souvent il s'agit d'une femme seule, veuve, qui vit en zone rurale, n'ayant jamais conduit et qui s'est retrouvée dans une situation problématique à la suite de la mort de son mari. » Un bénévole

Des usagers majoritairement dans des situations de précarité, résidant en milieu rural

L'étude de l'organisation type des structures de transport solidaire a montré que **cette solution est principalement proposée par les organisations en dernier recours, après une étude des autres solutions de mobilité à disposition des personnes**. Si cela a pour objectif d'éviter les effets de concurrence avec les organisations professionnelles de transport, notamment les taxis, **cela répond également aux ressources financières très limitées des personnes accompagnées, pour la majorité en situation de précarité**.

Cette situation de précarité peut s'expliquer par différents facteurs. Sur les personnes interrogées, toutes étaient à la retraite, sauf une personne accueillie en établissement médico-social mais qui ne travaillait pas. Si le parcours professionnel des personnes retraitées interrogées n'est pas connu en détail, beaucoup nous ont indiqué qu'ils occupaient des fonctions d'employés, travaillaient dans le milieu agricole, ou, pour certains, n'avaient jamais occupé un poste salarié. **Ces situations socio-professionnelles permettent de faire l'hypothèse que les personnes bénéficient de pensions de retraites relativement faibles.**

Les bénéficiaires suivis notamment par les acteurs publics sont intégrés dans le dispositif de transport solidaire sous condition de ressources, ce qui implique là aussi des niveaux moyens de vie relativement faibles, en raison de situations de vulnérabilité, notamment du point de vue des ressources financières : des personnes en recherche d'emploi, des bénéficiaires du RSA, des familles monoparentales. **Parfois même, pour ces personnes, le transport solidaire représente un coût encore trop important.**

““

« Je suis retraitée. J'ai travaillé dans un peu de tout, la restauration, répondre au téléphone, chez un négociant en vin. »
Une bénéficiaire

““

« Parfois on accompagne des personnes qui sont de véritables 'cas sociaux'. Des gens qui ne pouvaient pas payer 3 euros d'adhésion annuelle. Des gens qui ne gèrent pas leur argent et qui sont sous curatelle par exemple. »
Un bénévole

““

« J'utilise le transport solidaire, mais seulement tous les quinze jours, j'irais bien toutes les semaines, mais je dois économiser. Pour le trajet, chez le médecin, ça me coûte 15 euros aller retour. » Une bénéficiaire



Une accumulation des facteurs de vulnérabilité en zone rurale

La concentration des publics du transport solidaire dans les zones rurales, en situation de précarité et d'un âge avancé, reflète les caractéristiques de la population globale vivant en campagne. Le Rapport de l'IGAS Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural (2009) souligne ainsi que 21 % des plus de 60 ans habitent en milieu rural. Les personnes les moins qualifiées y sont également sur-représentées : 32 % d'ouvriers et 27 % d'employés, contre 7 % de cadres et de professions intellectuelles y résidant. Les dernières décennies ont également vu le milieu rural subir des réductions d'emplois, conséquence des crises traversées par les secteurs de l'industrie et de l'agriculture.

Le Rapport de la DREAL, publié en 2016, souligne également que les problématiques de mobilité renvoient à la fois à des caractéristiques endogènes (ressources individuelles et familiales, âge, santé) et exogènes (le territoire dans lequel on vit, la distance domicile travail, l'offre de transport). Ces difficultés s'entraînent et se renforcent les unes les autres, inscrivant les personnes dans des dynamiques de vulnérabilité. Les territoires les plus fragiles apparaissent être ceux situés en zone rurale et aux frontières des départements au sein des régions, et dans lesquelles les solutions de mobilité solidaire représentent de véritables remparts face à la disparition des services publics.

IGAS, Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural, 2009
Etude sur l'approche sociale de la mobilité, DREAL Pays de la Loire, publiée en 2016, <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/approche-sociale-de-la-mobilite-a3882.html>

Des usagers dépendants de la voiture pour se déplacer et répondre à leurs besoins

De la même manière, les personnes interrogées, bénévoles comme bénéficiaires soulignent toutes **la dépendance à la voiture dans les territoires desservis par le transport solidaire, cela en raison de plusieurs facteurs :**

- Les territoires sont étendus et peu denses, avec des services qui peuvent donc rapidement se trouver loin du domicile des personnes ;
- Les territoires sur lesquels les structures de transport solidaire interrogées sont présentes sont majoritairement ruraux et faiblement dotés en infrastructures de transports en commun en dehors des principaux pôles urbains ;
- Pour les personnes âgées, l'utilisation des transports en commun peut être rendue difficile par des difficultés d'orientation et de déplacement physique.

Par ailleurs, comme on l'a vu, **les zones rurales connaissent un phénomène de désertification important, tant du point de vue des habitants que des services.** Les distances à réaliser par les personnes pour répondre à leurs besoins sont donc proportionnellement plus importantes.



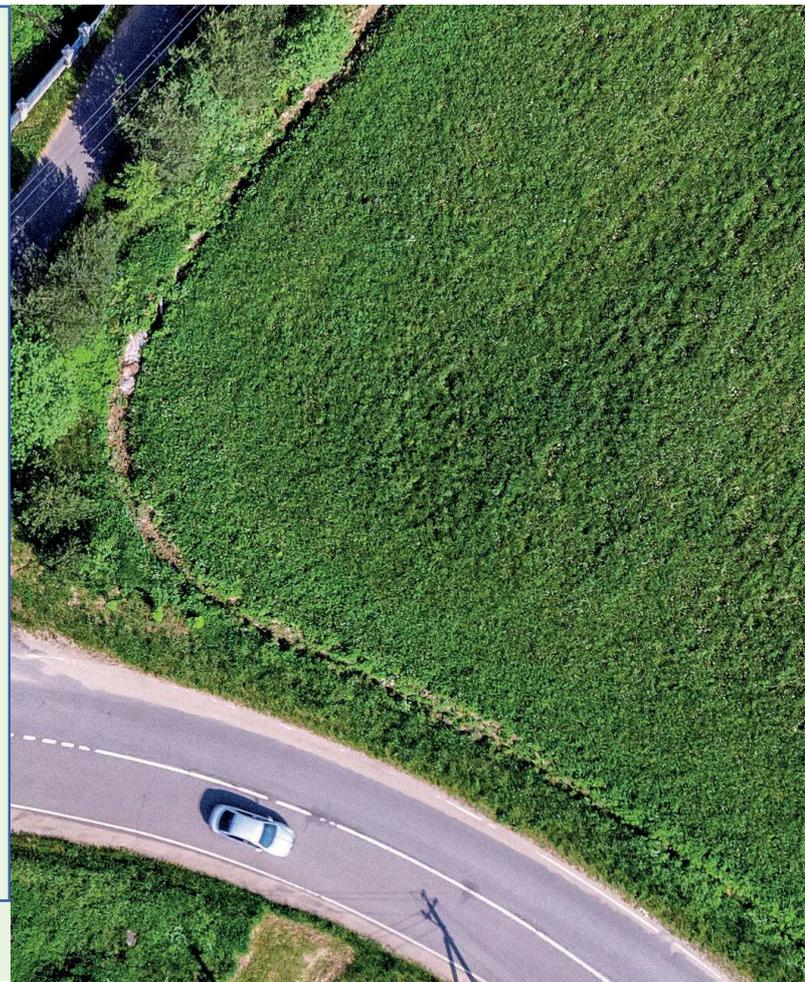
« Avant, je n'avais pas besoin d'aller aussi loin. Il y a des services de santé au niveau proximité mais ce n'est pas tout prêt : à Ancenis ou Châteaubriant, qui se situent à 25 Km. »

Une bénéficiaire

Dans les Pays de la Loire, des zones rurales majoritaires, peu pourvues en infrastructure de transport en commun

L'implantation du transport solidaire, et plus largement des solutions de mobilité inclusives sur le territoire des Pays de la Loire, doit être contextualisé au regard des infrastructures de transport existantes dans la région. Ce territoire présente comme caractéristique une prédominance des zones rurales, en dehors des grandes métropoles et agglomérations (Nantes, Angers, Le Mans, etc.), et dans lesquelles la couverture en transport en commun reste faible (voir carte ci-contre). Par ailleurs, si les personnes âgées, qui constituent une catégorie importante des usagers du transport solidaire, vivent majoritairement dans les zones bien couvertes en matière de transport en commun, seul 10 % de cette population les utilise au quotidien.

Gérontopôle Pays de La Loire, Accompagner les personnes âgées dans leur mobilité, novembre 2020



Le transport solidaire, une solution en mesure de répondre à des besoins et des publics diversifiés

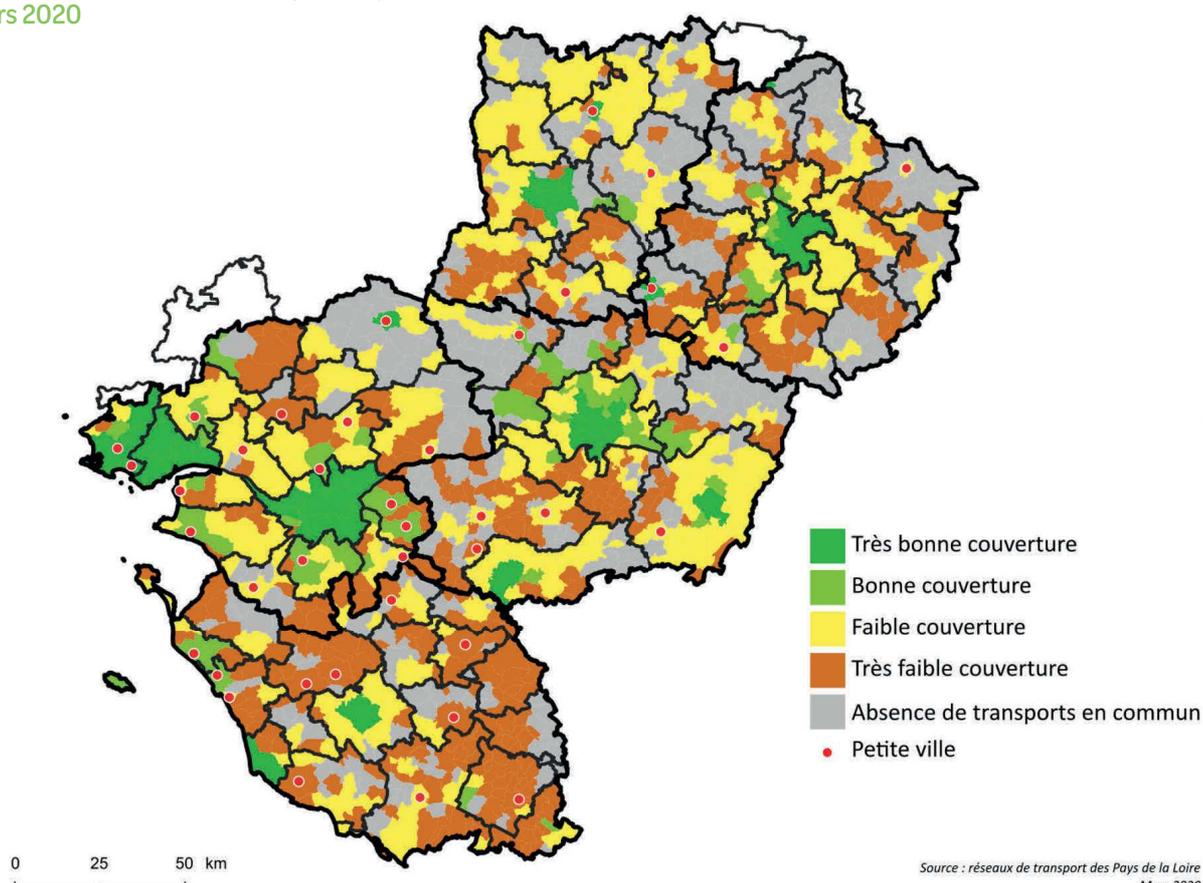
Bien que le transport solidaire soit principalement mobilisé par les personnes âgées, cette solution est en réalité accessible à un public plus large. On l'a vu, la moitié des structures interrogées dans le cadre de cette étude propose en réalité le service de transport solidaire sans condition d'éligibilité particulière, du moment qu'il constitue une solution de dernier recours.

Même si elles sont plus ponctuelles, il existe d'autres finalités pour le transport solidaire. Plusieurs associations ont rapporté, par exemple, accompagner les demandeurs d'emplois à des entretiens de recrutement ou dans le cadre des rendez-vous de suivi par Pôle Emploi. À titre d'illustration, Mauges Mobilité solidaire s'est initialement constitué comme un service de transport dans le cadre de la recherche d'emploi, auquel les personnes pouvaient avoir accès sur prescription du Département ou de Pôle Emploi. Mauges Mobilité Solidaire s'est, par exemple, allié avec l'entreprise d'insertion Défi 21 pour proposer à ses salariés un transport quotidien sur le lieu de travail.

Le transport solidaire peut également être mobilisé pour permettre l'accès aux droits des personnes. Plusieurs conducteurs ont ainsi évoqué des trajets réalisés dans le cadre de rendez-vous administratifs, de convocations judiciaires, mais également dans le cadre de droits de visite accordés à des parents auprès de leurs enfants.

Enfin, outre la recherche d'emploi ou l'accès aux droits, le transport solidaire peut être mobilisé par des profils diversifiés de bénéficiaires, et de manière ponctuelle : pour des familles dont le véhicule est en panne, en attendant une réparation, pour une personne qui ne serait plus en mesure de conduire en raison d'un handicap ponctuel (blessures aux bras, aux jambes, femmes enceintes, etc.) Si ces exemples sont plus anecdotiques, ils permettent d'envisager la manière dont le transport solidaire pourrait répondre à des besoins plus larges que ceux des personnes âgées.

Qualité de la couverture en transport en commun dans les Pays de Loire - Étude du Gérontopôle Pays de La Loire, Mars 2020



UN ACCOMPAGNEMENT QUI PARTICIPE AU MAINTIEN À DOMICILE



Le transport solidaire dépasse l'apport d'un service de transport classique. Au-delà de la réponse aux besoins de première nécessité des personnes (courses alimentaires et rendez vous médicaux), cette solution contribue fortement à l'amélioration de leur bien-être (sentiment de sécurité et lutte contre l'isolement) ainsi qu'à leur maintien à domicile (renforcement du suivi médico-social et accompagnement dans l'autonomie).

Une mobilisation des services de transport solidaire restreinte aux besoins primaires

Les bénévoles, les bénéficiaires et les structures du transport solidaire citent tous deux besoins primordiaux qui motivent le plus de déplacements : **les courses alimentaires et les visites chez le médecin.**

Plus rarement, **les personnes interrogées évoquent les loisirs, et pour les publics jeunes et actifs, des rendez-vous dans le cadre d'une recherche d'emploi.** Pour autant, le service offert par les structures de transport solidaire entend répondre à toutes les demandes des personnes.

Cette restriction dans la mobilisation du transport solidaire peut s'expliquer par différents facteurs :

- Une **sur-représentation des personnes âgées, pour qui les rendez-vous médicaux sont nombreux, et situés dans des lieux souvent éloignés.**

- Une situation de **précarité de la majorité des personnes, qui décident de limiter les coûts liés au transport et donc de manière générale, toute action de mobilité.**

- Un souci pour **les bénéficiaires interrogés de ne pas tirer profit du système et de la générosité des bénévoles impliqués.**



« *On ne veut pas embêter les gens trop souvent pour des choses inutiles.* »

Une bénéficiaire

Retrouver un sentiment de sérénité dans sa mobilité pour bouger plus souvent

Le transport solidaire contribue à rassurer les personnes âgées lorsqu'elles réalisent leurs déplacements, renforçant ainsi leur **sentiment de bien-être et leur capacité de mobilité** et contribuant à **soulager leurs proches aidants** dans l'accompagnement des bénéficiaires.

Un vieillissement qui entrave les capacités de mobilité

Avec l'avancée de l'âge, les difficultés de déplacement rencontrées par les personnes dans leurs déplacements quotidiens se cumulent. Elles sont de quatre ordres : physique, cognitif, sensoriel et psychologique. Sur le plan physique, le déplacement étant rendu plus compliqué, les personnes privilégient le plus court chemin pour se déplacer ou ne se déplacent plus du tout. À ces freins s'ajoutent des appréhensions de type psychologique, comme le stress. Ce stress peut être lié à la peur d'être bousculé, d'être agressé, de manquer de temps pour traverser, d'être confronté à des imprévus ou de se retrouver dans des espaces publics sales.

Cerema, Fiche n°3, La mise en accessibilité : un levier en faveur des personnes âgées, 2017, Réf F104017

La mobilité pour les personnes âgées est entravée par des freins physiques et cognitifs (voir encart). **Face à ces difficultés, l'inquiétude rencontrée par les personnes dans leurs déplacements se traduit de différentes manières.**

Elle renvoie d'une part à **l'appréhension des déplacements dans des environnements jugés complexes.** Cette situation est également partagée par les bénéficiaires encore en mesure de conduire, mais qui peuvent faire appel ponctuellement au transport solidaire pour les trajets les plus appréhendés. La perception de la complexité de ces environnements renvoie en réalité à plusieurs types de situation :

- **Des grands axes routiers, notamment en abord des grandes agglomérations ou métropoles,** qui renvoient à des **difficultés d'orientation et à un sentiment d'insécurité lié au trafic.**
- Des centres villes de ces mêmes agglomérations ou métropoles, avec des **difficultés d'ordre physiques pour se déplacer sur des longues distances et des difficultés cognitives liées à l'orientation dans l'espace.**
- **Des établissements ou infrastructures dans lesquels doivent se rendre les personnes interrogées,** dont l'organisation et la taille créent de l'appréhension chez les personnes.

Dans ce contexte, les établissements médicaux, et notamment les centres hospitaliers, semblent réunir l'ensemble des caractéristiques des typologies de situations redoutées. Ils sont d'une part situés dans les grands pôles urbains, ce qui implique à la fois qu'ils soient localisés dans des zones urbaines denses en matière de population et d'axes routiers, mais également qu'ils se situent à des distances importantes du domicile des personnes résidant en zone rurale. **D'autre part, les rendez-vous médicaux peuvent provoquer une situation d'anxiété pour les bénéficiaires de transport solidaire,** en raison de l'incertitude liée à leur état de santé et à son évolution, des traitements éventuels qui peuvent apparaître et de leurs conséquences sur la vie quotidienne.

Le transport solidaire contribue dans ce cadre à rassurer les personnes transportées. **La dimension d'accompagnement joue dans ce cadre un rôle clef pour**

les personnes. Outre la réalisation du trajet en soi, il s'agit de rassurer la personne et de réduire son anxiété. Dans le cadre des actes médicaux, de nombreux bénévoles et bénéficiaires ont évoqué l'accompagnement réalisé jusque dans la salle d'attente du médecin.



« Moi ça me rassure, quand je vais à l'hôpital je suis stressée. Là on parle, de la pluie du beau temps, on est plus détendu. C'est bien de tomber avec un bénévole qui est assez bavard ! » Une bénéficiaire



« Ça rassure, quand on va dans un grand établissement, s'y retrouver dans plein de couloirs, c'est bien de savoir qu'on est avec quelqu'un. » Une bénéficiaire



« Parfois avec les personnes âgées, ça m'est arrivé de les accompagner à faire les courses en magasin. Pour prendre dans les rayons. On propose aux personnes en tout cas. » Une bénévole

Si cet accompagnement contribue fortement à rassurer les personnes, **il en est de même pour leurs familles,** qui peuvent s'inquiéter de trajets en voiture trop longs ou de situations de difficultés dans lesquelles pourraient se retrouver leurs proches lors de leurs déplacements.

Le transport solidaire vient donc rassurer les personnes dans leur déplacement, **ainsi que leurs proches, dont ils peuvent être moins dépendants pour effectuer leurs trajets. Leurs proches sont ainsi rassurés sachant leurs parents accompagnés dans leurs déplacements, et évitant ainsi potentiellement des accidents ou situations de stress pouvant nuire à leur santé.** Il s'agit également de s'assurer que leurs proches peuvent répondre à tous leurs besoins, sans que les aidants habituels aient à se déplacer et à prendre le relais.



« J'ai un véhicule oui, mais je n'aime pas prendre de risque, conduire en ville, c'est compliqué. Le transport solidaire c'est une sécurité. Ça rassure ma fille aussi. »

Une bénéficiaire



« Je n'aime pas conduire à Nantes, pour aller à l'hôpital. Pour le reste je conduis et j'ai ma voiture. Ça me stresse, j'ai de la difficulté à conduire, à tourner la tête, je n'ai pas assez de réflexe. » Une bénéficiaire



« Sincèrement, si ça n'existait pas il faudrait l'inventer. Avant j'allais dans le centre-ville de Nantes mais mes enfants sont rassurés quand je prends ce service »

Une bénéficiaire

Le sentiment de sécurité dans le déplacement est une des conditions sine qua non de la mobilité. En rassurant les bénéficiaires et leurs familles, le transport solidaire renforce les capacités de mobilité des personnes ainsi que leur bien-être et celui de leur famille.

Lutter contre l'isolement social

L'objectif de bien-être des personnes, poursuivi par le transport solidaire, se traduit également par une forte volonté de lutter contre l'isolement et de renforcer le lien social pour ces personnes.

À ce jour, une étude réalisée par les Petits Frères des Pauvres montre que 24% des français sont considérés en situation d'isolement social. D'après la même étude, les aînés résidant dans les villes de 2.000 à 20.000 habitants expriment un sentiment de solitude plus fort (31% contre 27% des plus de 60 ans tous territoires confondus) (Petit Frère des Pauvres, rapport 2019). La lutte contre l'isolement est ainsi un enjeu fort pour le public usager du transport solidaire.

De nombreux bénévoles et structures rencontrés mettent l'accent sur le volet accompagnement du

transport solidaire et trouvent dans cette dimension de lien social, leur motivation et le sens de leur engagement. Parfois même, le motif du déplacement est cité comme une « excuse » pour permettre le lien avec la personne.

Cette nécessité de créer du lien correspond au profil des bénéficiaires accompagnés. Majoritairement âgés et résidant dans des territoires peu denses, ils sont exclus des zones de sociabilité traditionnelles à partir du moment où ils ne peuvent plus se déplacer : temps conviviaux organisés par les associations, rendez-vous familiaux ou amicaux, échanges avec des voisins ou des connaissances dans l'espace public.

Plusieurs bénéficiaires expriment également la sympathie qu'ils peuvent ressentir à l'égard de leurs conducteurs, et des liens qui peuvent se tisser entre eux. Cet aspect est également souligné par les bénévoles. Ainsi, maintenir ou rétablir une forme de lien social est un des objectifs et des apports principaux du transport solidaire, au-delà même de la réponse aux besoins matériels des personnes.



« Le transport solidaire, c'est familial, le lien social c'est ça ». Un bénévole



« On voulait du "déplacement accompagné" car il y a un gros volet social derrière le projet, que la mise à disposition d'un véhicule ne permet pas. Là, ce qui est porté par l'association, c'est la lutte contre l'isolement et l'éloignement social. »

Une bénévole



« On essaye d'être le plus sympa possible. J'ai transporté une dame à la pharmacie, je l'ai emmenée à la mer, on apporte de la convivialité, de la présence, quelqu'un qui les transporte. » Une Bénévole

Le transport solidaire, une solution qui favorise le maintien à domicile des personnes

Conjugué à d'autres solutions de solidarité et à des aides médicales et sociales ponctuelles, le transport solidaire **semble agir en faveur du maintien à domicile des personnes**. Par ailleurs, il offre **un accompagnement social supplémentaire qui renforce le suivi des personnes par les services de solidarité ou médicaux**.

Sur les 15 bénéficiaires interrogés, une seule personne, en situation de handicap, résidait en établissement médico-social. L'ensemble des autres bénéficiaires vivaient toujours à leur domicile, et pour trois d'entre eux, en couple.

Si la majorité de ces bénéficiaires présentent une santé fragile, **ils bénéficient tous d'un niveau d'autonomie relativement élevé**. Seules deux personnes nous ont indiqué être assistées en journée par des services médicaux ou d'aide à domicile⁷.

Les entretiens menés permettent de constater que le transport solidaire **prolonge la capacité des personnes à résider à leur domicile plutôt que d'être placé en établissement**. En effet, cette solution permet de **continuer à pouvoir accéder aux soins, ainsi qu'aux besoins alimentaires, et de renforcer le confort des personnes**. Par ailleurs, au regard de la situation de précarité rencontrée par les personnes, on peut penser **qu'elles ne seraient pas en mesure de financer une prise en charge en établissement médico-social**. Le transport solidaire permet donc d'apporter un service supplémentaire pour des personnes qui ne pourraient pas recevoir **une assistance de vie permanente**.



« Au début je ne pensais pas que c'était pour moi, je pensais que c'était pour les personnes trop âgées, ou plus handicapées que moi. J'ai 83 ans mais quand même je reste autonome. »

Une bénéficiaire



« Le transport solidaire c'est un soulagement dans la vie de tous les jours, c'est un confort. »

Un bénéficiaire



« Je fais appel au transport solidaire une fois par semaine, pour faire les courses. Ça vient en relais d'un transport de repas à domicile, mais qui ne vient qu'une fois par jour, donc ce n'est pas suffisant. »

Un bénéficiaire

Le transport solidaire, outil de lutte contre le non recours ?

On l'a vu, le transport solidaire est principalement mobilisé par les personnes dans le cadre des besoins alimentaires mais également des actes médicaux.

En ce sens, on peut penser que le transport solidaire agit en faveur de l'accès aux soins des personnes et permet de lutter contre le non-recours aux actes médicaux des personnes. En 2019, plus de la moitié des trajets réalisés par l'UDAMS 44 étaient motivés par l'accès aux soins, représentant plus de 11 000 déplacements. L'utilité sociale du transport solidaire sur ce plan est donc une réponse au renoncement aux soins, en partie lié à l'éloignement géographique des médecins, particulièrement prégnant en zone rurale. Le Rapport de la DREES, paru en juin 2020⁸ et qui porte sur le non recours aux prestations sociales, montre ainsi une corrélation entre l'allongement des distances entre les patients et les professionnels de santé et l'augmentation des taux de non-recours aux services de santé.

Par ailleurs, les personnes retraitées semblent plus concernées par le non-recours aux soins que le reste de la population. En 2019, l'Observatoire du Non-Recours⁹ indiquait que 13 % des personnes renonçant à des actes de santé étaient des retraités, soit la deuxième catégorie après les employés (35%) et devant les ouvriers (6 %).

On peut donc penser que le transport solidaire permet de limiter le report des soins et l'aggravation de l'état de santé des personnes. Outre l'amélioration du bien-être des personnes, on peut formuler l'hypothèse que le transport solidaire permet de réduire les dépenses publiques liées à la prise en charge de soins plus intenses et, in fine, plus coûteux.

Synthèse descriptive des données du baromètre du renoncement aux soins (brs), Odenore, février 2019.

Le non-recours aux prestations sociales, Les dossiers de la DREES n° 57, Juin 2020.

7. Ce résultat peut néanmoins être relativisé, dans la mesure où on peut penser que la capacité des personnes à mener un entretien téléphonique implique un biais dans la méthode de collecte des données : les personnes en bonne santé physique sont plus aptes à participer activement à ce type d'entretiens.

8. Le non-recours aux prestations sociales, Les dossiers de la DREES n° 57, Juin 2020

9. Synthèse descriptive des données du baromètre du renoncement aux soins (brs), Odenore, février 2019

Par ailleurs, le transport solidaire est mobilisé par les bénéficiaires **en complément de solutions de solidarité familiales et amicales, qui permettent d'assurer un niveau minimal de mobilité**. Ces solutions renvoient à des trajets ponctuels effectués par des voisins ou de la famille, mais auxquels les personnes ne peuvent pas faire appel de manière récurrente. Les voisins, enfants ou petits-enfants ne sont pas forcément disponibles en semaine pour effectuer les rendez-vous, notamment médicaux. **Plusieurs bénéficiaires interrogés ont également exprimé la volonté de ne pas sur-mobiliser leur entourage.**

“

« Au départ mon petit-fils m'a amené à Cholet, mais lui il travaille aussi donc il n'est pas dispo. Le taxi est très cher sinon »

Une bénéficiaire

“

« J'ai ma fille, mais elle travaille tous les jours sauf le dimanche et le lundi. Sinon dans mon bourg j'ai mes voisins, mais eux aussi travaillent, donc je ne peux pas les déranger tout le temps non plus. »

Une bénéficiaire

Cet accompagnement représente une plus-value pour les bénéficiaires également au niveau de leur **sui-
vi social et médical**. Comme vu précédemment, les structures de transport solidaire sont étroitement liées aux prescripteurs sociaux et travaillent en lien avec d'autres associations. **Plusieurs bénévoles évoquent ainsi les signalements réalisés par la structure auprès des services sociaux après avoir constaté des difficultés particulières rencontrées par les bénéficiaires.**

Concernant **les rendez-vous médicaux, les bénévoles sont nombreux à témoigner qu'ils ont déjà accompagné la personne lors d'un rendez-vous médical**. Ils peuvent alors noter les informations transmises par le médecin au bénéficiaire, et les retransmettre à leurs proches.

“

« Les bénévoles nous signalent aussi les situations des personnes : que la situation s'est dégradée ou quoi, qu'il faut agir ».

Un responsable de la structure solidaire

“

« L'accompagnement solidaire se limite normalement à la salle d'attente, mais parfois on accompagne jusqu'au médecin pour noter et pour transmettre l'information. Mais normalement ce n'est pas notre rôle, mais si la personne demande, le docteur voit bien que la personne a besoin d'accompagnement ». Une bénévole

Transport Solidaire et COVID - 19

Pendant le premier confinement en mars 2020, cinq structures interrogées sur douze ont déclaré avoir maintenu une forme minimale de services, pour livrer leurs courses aux bénéficiaires, les conduire à des rendez-vous médicaux qui ne pouvaient être reportés ou d'autres cas exceptionnels. Pour de nombreux bénévoles interrogés, il s'agissait notamment de maintenir un lien social. Ainsi, des contacts téléphoniques ont pu être établis pour prendre des nouvelles des bénéficiaires, notamment ceux les plus âgés. Deux structures de transport solidaire nous ont également indiqué être en lien avec l'ARS de leur département pour accompagner les personnes âgées lors de la campagne de vaccination contre la COVID - 19.



Un bénévolat qui répond aux attentes des jeunes retraités sur le territoire

Les entretiens réalisés avec les structures et les bénévoles permettent de constater que l'organisation du transport solidaire est très largement portée par des jeunes retraités, impliqués dans des réseaux de solidarité et intégrés à leurs territoires. Leur implication a avant tout pour effet de renforcer leurs liens sociaux et de contribuer à construire un territoire inclusif pour le futur.



DES JEUNES RETRAITÉS PLEINEMENT INTÉGRÉS DANS LEUR TERRITOIRE



Des bénévoles majoritairement retraités et intégrés socialement dans le territoire

Sur les 14 bénévoles interrogés, tous étaient retraités. On compte une majorité d'hommes, avec un âge moyen de 73 ans. Là aussi, si nous avons encouragé la mise en relation avec des bénévoles aux profils plus variés, le profil de personnes retraitées constitue la grande majorité des chauffeurs de transport solidaire, selon les différentes structures que nous avons pu interroger et les différents rapports établis sur le transport solidaire.

Les bénévoles sont majoritairement originaires du territoire dans lequel ils résident et où ils proposent leurs services, ou y sont installés de longue date. Aucune des personnes interrogées ne semblent être en situation d'isolement. La majorité vit en couple et se sent appartenir au territoire. Pleinement intégrés, ils ont pour beaucoup connu l'association de transport solidaire par le bouche à oreilles.

Par ailleurs, de nombreux bénévoles interrogés sont investis dans d'autres associations de solidarité, ce qui témoigne d'une envie de s'engager sur les problématiques d'inclusion de manière plus générale. Leur investissement dans le transport solidaire s'inscrit donc dans un engagement civique et local plus large.

En conséquence, les canaux de recrutements des bénévoles s'effectuent par liens interpersonnels et cooptation, par la mobilisation des autres associations du territoire, ainsi que par les vecteurs traditionnels de communication, comme le journal local.

“

« Je me suis lancée dans le bénévolat il y a 14 ans, au moment de la retraite : j'ai fait la Croix-Rouge, je me suis occupée de personnes isolées, j'ai été à Pharmacien Sans Frontière, j'ai fait des missions au Bénin. » Une bénévole

“

« À la retraite j'étais au Secours Catholique. J'ai connu ça par un ami et collègue du Secours Catholique qui avait été sollicité par le CCAS pour monter l'association du transport solidaire. » Une bénévole

“

« On recrute les bénévoles via la presse, le journal de ville, bouche à oreille. Ce sont surtout des retraités qui font déjà partie d'autres organisations caritatives. On a eu un bon noyau dès le départ, et il y a eu des arrivées. » Un responsable de structure de transport solidaire

Un engagement qui correspond au mode de vie et aux aspirations des personnes retraitées

Le format proposé par le transport solidaire semble par ailleurs convenir aux personnes retraitées en raison des temporalités sur lesquelles les personnes sont mobilisées et en raison du format proposé.

L'ensemble des bénévoles interrogés souligne le caractère peu contraignant du transport solidaire. En effet, ils sont pour la plupart mobilisés quelques fois dans le mois, et plus rarement, plusieurs fois par semaine, en journée. Par ailleurs, ils sont contactés par un référent lorsqu'une demande de transport est émise, et ne

sont pas obligés de la réaliser si leurs disponibilités ne le permettent pas.

Par ailleurs, les référents font en sorte de contacter les conducteurs les plus proches des bénéficiaires à transporter, ce qui permet de limiter le temps passé pour accompagner les personnes. Le transport solidaire constitue donc un cadre idéal pour les retraités souhaitant s'investir. Aucune des structures interrogées n'a par ailleurs déclaré de difficultés pour recruter de nouveaux conducteurs, même si la COVID-19 a freiné l'investissement de nombreuses personnes.

La majorité des transports effectués sont réalisés en semaine et en pleine journée. La temporalité des rendez-vous fixés explique fortement le profil des bénévoles, puisque cela implique d'être disponible et en capacité de conduire sur les heures de travail ou de gestion des enfants, même si les structures citent, à la marge et de manière exceptionnelle, l'implication de personnes plus jeunes ou de demandeurs d'emplois.

POUR LES BÉNÉVOLES, UNE FAÇON DE TROUVER SA PLACE DANS LA SOCIÉTÉ ET DE CONTRIBUER À RENDRE SON PROPRE LIEU DE VIE PLUS INCLUSIF



Trouver sa place dans la société

Pour les bénévoles interrogés, l'investissement dans le transport solidaire et, a fortiori, l'engagement bénévole, est régulièrement cité par les personnes comme un moyen de se rendre utile, et de trouver sa place dans la société quand on ne s'y inscrit plus en tant qu'actif.

Cette situation correspond au paysage français du bénévolat, où 31% des plus de 65 ans sont impliqués dans des associations¹⁰. Le bénévolat permet d'occuper le temps libre, de rester actif et de trouver une fonction sociétale différente de celle assignée par sa profession durant la période active.



« Ça occupe notre temps de retraite, on peut rendre service, on rencontre des gens sympathiques ». Un bénévole



« Moi c'est dans mon état d'esprit de pouvoir aider les gens. De rencontrer des personnes que je n'aurais pu rencontrer autrement. Parce qu'ils sont dans d'autres villages, ou des personnes qui se déplacent peu. »
Une bénévole



« On a l'impression de servir à quelque chose même en étant à la retraite, on a un sentiment d'utilité. » Un bénévole

10. IIFOP pour France Bénévolat, L'évolution de l'engagement bénévole associatif en France, de 2010 à 2019, 2019.

Tisser de nouvelles formes de liens sociaux et rendre le territoire plus inclusif

Les bénéfices du transport solidaire portent également sur le lien social tissé au travers des trajets et des accompagnements. À l'instar des bénéficiaires, les bénévoles citent également régulièrement le fait de pouvoir rencontrer des nouvelles personnes, d'établir des liens avec des personnes isolées, issus de leur territoire et qu'ils n'auraient pas pu rencontrer autrement. Cette volonté de renforcer le lien social se traduit également par un renforcement de la dynamique intergénérationnelle sur le territoire.



« Il y a cinquante ans, il y avait des liens entre les gens, ça se faisait naturellement. Aujourd'hui on est dans une ère plus égoïste. »
Un bénévole



« C'est des rencontres, c'est enrichissant, actuellement surtout. Dans notre milieu on se connaît. Je suis natif de Plessé, donc je connais 80 % des gens ici. » Un bénévole

Au-delà de l'aspect individuel de l'apport de lien social, le transport solidaire contribue, pour les bénévoles, **au dynamisme de leur territoire et à leur caractère inclusif**, aspects auxquels ils sont attachés.

Le fait de contribuer à rendre un territoire inclusif a également **pour objectif de développer des solutions qui pourront un jour, leur être utiles, s'ils rencontrent des difficultés de mobilité à leur tour**. Les bénévoles anticipent donc la mise en place d'un système dont ils pourront eux-mêmes bénéficier dans quelques années.

Gérer la relation psychologique avec les bénéficiaires

De nombreux bénévoles citent comme enjeu le fait de trouver le bon niveau de relation avec les personnes accompagnées. Parfois, il peut être difficile de poser les limites psychologiques pour ne pas se faire déborder par les demandes des bénéficiaires et rester dans le cadre fixé par l'association. Plusieurs structures proposent, en ce sens, différentes formations auprès des bénévoles. L'UDAMS 44 a notamment mis en place une formation en lien avec la caisse locale MSA Loire Atlantique Vendée pour les former à la psychologie de l'accueil. Le Service de Mobilité du Pays de Chantonnay forme également ses conducteurs pour adopter la bonne posture d'accompagnement. Les Servolants du vignoble proposent des temps d'échanges avec des psychologues pour comprendre la relation d'aide aux personnes.



« C'est essentiel d'être proche sans l'être trop. Ne pas faire de transfert d'un côté comme de l'autre. C'est le risque, que rapidement on se sente trop lié. On peut vite glisser. Une fois elle voulait que je cherche son fils, soi-disant à l'article de la mort, mais moi je ne suis pas une ambulance. »
Une bénévole



CONCLUSION

Les solutions de transport solidaire constituent d'importants vecteurs d'inclusion sociale, et démontrent que la mobilité solidaire répond à des enjeux qui dépassent les simples problématiques de déplacement. Le transport solidaire, principalement mobilisé par les personnes âgées, constitue avant tout un levier fondamental d'intégration sociale. Pour ce public, il permet aussi d'accompagner le maintien à domicile et peut contribuer à l'amélioration de l'accès aux soins.

Enfin, il permet de rassurer les personnes dans leurs déplacements quotidiens, réduisant les appréhensions éventuelles et leur permettant in fine d'accroître leur mobilité.

Au-delà de ces apports, le transport solidaire doit aujourd'hui répondre à d'importants enjeux afin d'augmenter son impact :

- L'appropriation du transport solidaire par tous les publics éligibles, et qui ne disposent pas d'autres solutions de mobilité. Le transport solidaire peut, sous certaines conditions, répondre aux besoins de jeunes en recherche d'emploi, de familles précaires, de personnes isolées. Cela implique notamment que le transport solidaire soit plus visible et mieux intégré dans l'écosystème global.
- La prise en compte des enjeux environnementaux dans l'organisation du transport solidaire, afin d'imaginer de nouveaux formats d'accompagnement dépassant l'usage des véhicules thermiques, quand bien même cette solution reste appropriée pour répondre aux besoins des territoires les plus ruraux.
- Enfin, l'intégration du transport solidaire comme un outil à part entière des politiques publiques, à la fois celles relatives à la mobilité (coordination avec les autres solutions de mobilité existantes) mais également les politiques sectorielles : de l'emploi, de l'accompagnement des personnes âgées ou handicapées, des politiques de transition écologique, etc.

La réflexion autour de ces différents positionnements invite à repenser l'organisation du transport solidaire, de sa gouvernance à son modèle économique, afin de renforcer sa contribution à l'intérêt général.



BIBLIOGRAPHIE

Cerema, Fiche n°3, *La mise en accessibilité : un levier en faveur des personnes âgées*, 2017, Réf FIO4017

DREAL Pays de La Loire, *Étude sur l'approche sociale de la mobilité*, publiée en 2016, <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/approche-sociale-de-la-mobilite-a3882.html>

Gérontopôle Pays de La Loire, *Accompagner les personnes âgées dans leur mobilité*, novembre 2020.

IFOP pour France Bénévolat, *L'évolution de l'engagement bénévole associatif en France de 2010 à 2019*, 2019

IGAS, *Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural*, 2009

INSEE, *Espérance de Vie – Mortalité, 2020* <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4277640?sommaire=4318291>

Lionel Kieffer, *L'organisation de la mobilité quotidienne : une question de genre ? Women's issues in transportation*, Apr 2014, Paris, France. halshs-01149353

Petits Frères des Pauvres, *Solitude et isolement des personnes âgées en France. Quels liens avec les territoires ?* 2019

Les dossiers de la DREES n° 57, *Le non-recours aux prestations sociales*, Juin 2020

Odenore, *Synthèse descriptive des données du baromètre du renoncement aux soins (brs)*, février 2019

Rapport de préconisations pour maximiser l'impact du transport solidaire



La première partie de ce rapport a porté sur **l'étude de l'utilité sociale du Transport Solidaire**. Elle a permis de montrer **les apports de cette solution auprès des bénéficiaires**, pour qui elle constitue avant tout **un instrument d'accompagnement social**.

Le transport solidaire permet de **renforcer le lien social, d'améliorer le bien-être des personnes et contribue au maintien de leur autonomie, en leur permettant d'accéder aux besoins de première nécessité**. Du côté des bénévoles, sur qui repose en grande majorité le fonctionnement de cette solution, le transport solidaire permet de renforcer leur intégration sociale. En effet, cet engagement permet à des personnes majoritairement retraitées de trouver **un sentiment d'utilité sociale important**.

Pour autant, la conduite de cette étude a permis d'identifier plusieurs pistes de consolidation du transport solidaire et d'évolution de ses objectifs et de son mode de fonctionnement, afin d'assurer la pérennité de cette solution, de maximiser son impact social et de mieux répondre aux enjeux sociétaux de demain. Concrètement, celle implique de diversifier le public bénéficiaire et bénévole du transport solidaire, la prise en compte des enjeux environnementaux, et l'inscription du transport solidaire comme un outil transversal des politiques publiques.

Pour mener ce travail, la **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)**, le **CEREMA** et la **MSA Loire Atlantique-Vendée** ont organisé une série d'ateliers en ligne avec les parties prenantes du transport solidaire et de la mobilité sur le territoire. Via ces temps d'échange, **des conditions de réussite ont été identifiées** pour atteindre les objectifs stratégiques mentionnés ci-dessus. **Le travail réalisé lors des ateliers a constitué la matière première afin de formaliser les préconisations de repositionnement du transport solidaire**.

I. Diversifier le profil des publics qui bénéficient de la solution de transport solidaire

Même si le transport solidaire est une solution mobilisable par toutes les personnes à partir du moment où elles se retrouvent sans autres moyens de transport, ce levier est mobilisé majoritairement par les personnes les plus âgées. Plusieurs facteurs contribuent à ce phénomène : sur-représentation des personnes âgées dans les zones rurales et peu denses dans lesquelles les transports en commun sont peu développés, difficultés physiques et/ou cognitives pour se déplacer seul dans l'espace, appréhension des déplacements, etc.

L'organisation du transport solidaire a été construite pour répondre aux besoins sociaux de ces populations, impliquant en majorité des déplacements ponctuels pour se rendre aux rendez-vous médicaux, faire ses courses, ou visiter de la famille et des amis.

Par conséquent, les ressources nécessaires au déploiement du transport solidaire ont été structurées autour de déplacements ponctuels et en journée, et l'écosystème d'acteurs s'est constitué autour des parties prenantes intervenant sur l'accompagnement des personnes âgées : personnels médicaux et d'aides à domicile, acteurs de l'action sociale, services des collectivités, etc.

La sur-représentation des personnes âgées au sein du public bénéficiaires du transport solidaire provoque donc un effet d'entraînement : plus ce public constitue le profil majoritaire du transport solidaire, plus le transport solidaire est associé à ses besoins, plus les parties prenantes du territoire orientent majoritairement les personnes âgées vers cette solution en dépit des besoins d'autres cibles, plus le transport solidaire s'organise pour répondre à ce type de besoin social, etc.

Pour autant, l'étude menée a permis de démontrer que le transport solidaire pourrait bénéficier à d'autres types de publics, comme les personnes en recherche d'emploi ou de formation, les personnes porteuses d'un handicap physique ou cognitif, ou même les personnes rencontrant des problématiques de mobilité ponctuelles.

Pour relever ces défis, les conditions de réussite suivantes ont été identifiées :



Le transport solidaire étant davantage calibré pour des besoins ponctuels, il peut être pertinent d'orienter les bénéficiaires ayant des besoins de mobilité multiples et réguliers vers des solutions plus adaptées, comme le co-voiturage, l'auto-partage, ou vers des acteurs spécialisés comme les plateformes de mobilité. Cette action d'orientation des publics implique néanmoins que les associations de transport solidaire et leurs bénévoles soient en mesure d'identifier et de diagnostiquer les besoins des personnes, de connaître les solutions alternatives et de rediriger les personnes vers elles. Concrètement, il conviendrait d'organiser davantage d'échanges avec les différentes structures et opérateurs proposant des solutions adaptées, en créant un cadre partenarial où la coordination qui favoriserait l'interconnaissance et le renforcement de la confiance entre les acteurs.



Repenser le développement et la mobilisation des ressources nécessaires au déploiement du transport solidaire. Étendre le transport solidaire à de nouveaux publics peut avoir pour conséquence une augmentation du nombre de personnes prises en charge, mais également sur des plages horaires et des natures de déplacements différents (par exemple, se rendre à un entretien d'embauche, emmener des enfants à l'école). Par conséquent, cela implique de mobiliser davantage de bénévoles pour répondre à la demande, et des bénévoles au profil potentiellement différent. Enfin, l'utilisation du transport solidaire de manière régulière peut représenter un coût important pour les usagers, même si ce service est proposé à un tarif social, impliquant la mobilisation de nouvelles subventions pour financer un usage plus fréquent.



Adapter la communication du transport solidaire pour changer le regard des acteurs sur cette solution. On l'a vu, le transport solidaire est majoritairement identifié et rattaché à une solution de mobilité pour



les publics âgés. Cela a pour conséquence que les autres publics qui pourraient mobiliser le transport solidaire ne le font pas, et qu'ils ne sont pas orientés par les acteurs vers ce type de solution. En conséquence, **il apparaît nécessaire de réorienter la communication du transport solidaire sur le fond (présenter les avantages de cette solution pour les publics en insertion par exemple) comme sur la forme (adapter les médias qui diffusent l'information autour du transport solidaire, en mobilisant davantage une communication sur les réseaux sociaux ou auprès des prescripteurs sociaux)**. Outre l'adaptation des stratégies de communication, le changement d'image du transport solidaire peut s'opérer par la diversification des profils des bénévoles, en mobilisant des publics plus jeunes, ainsi que par la diversification des solutions matérielles proposées (des véhicules plus modernes ou plus «verts»).



Renforcer la formation des bénévoles pour favoriser la capacité de prise en charge d'un profil plus large de bénéficiaires. L'engagement des bénévoles implique une posture d'empathie et d'écoute auprès des bénéficiaires, tout en étant capable de poser des limites dans la relation sociale établie. **La diversification du profil des bénéficiaires peut amener les bénévoles à faire face à de nouveaux types de situations ou problématiques éventuelles.** Pour faire face à ce changement, et puisque la diversification des publics implique de mobiliser davantage de bénévoles, **ces derniers doivent donc être accompagnés par des actions de retours d'expériences ou de formations.** Certains profils de bénéficiaires peuvent néanmoins poser des problèmes structurels, comme pour le transport de mineur (soulevant des enjeux de confiance et de responsabilité juridique des chauffeurs), ainsi que le transport de personnes à mobilité réduite qui implique une posture physique et sociale adaptée, ainsi que la nécessité de posséder un véhicule adéquat.

II. Adapter le transport solidaire à la prise en compte des enjeux environnementaux.

La solution du transport solidaire s'est développée pour **répondre au besoin social de personnes ne pouvant pas se déplacer, faute d'être véhiculées, dans des territoires structurellement dépendants à la voiture, notamment les zones péri-urbaines et rurales.** En effet, s'il existe quelques initiatives déclinant le principe du transport solidaire avec d'autres outils de mobilité (triporteur, marche à pied dans les transports en commun), **le transport solidaire s'est constitué de manière structurelle autour de l'utilisation d'un véhicule motorisé, adapté aux territoires dans lesquels il se développe.**

Par ailleurs, l'organisation actuelle repose sur **la prise de rendez-vous individuelle des usagers auprès de l'association,** qui assure la mise en relation avec un chauffeur bénévole résidant à proximité et disponible. **Le trajet réalisé par le chauffeur a pour seul objectif de conduire la personne sur son lieu d'intérêt, puis de le ramener à son domicile,** ce qui peut conduire à la démultiplication des trajets dans des véhicules peu remplis. Actuellement, **il existe peu de solutions de transports solidaires groupés des bénéficiaires vers des lieux communs,** mêmes si certaines initiatives telles que des navettes sont mises en place, notamment par les collectivités, pour amener les populations vers des marchés ou des lieux de grande distribution.

Par conséquent, **le transport solidaire n'intègre qu'à la marge les enjeux environnementaux, son objectif étant avant tout de répondre à un enjeu social et de lutte contre l'exclusion.** La prise en compte de cet enjeu implique des mesures de réorganisation profondes du transport solidaire. Dans le cadre des ateliers menés, les conditions de réussite suivantes ont été identifiées :

De manière transversale, ces chantiers soulèvent plusieurs questions, qui renvoient à des problématiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme



Changer les représentations et les postures des parties prenantes du transport solidaire sur les enjeux environnementaux. Le transport solidaire étant né du souci de répondre à un besoin social, les

associations portant cette solution invoquent une difficulté structurelle de pouvoir y intégrer les enjeux environnementaux. Il est donc important de pouvoir les accompagner et les outiller dans ce changement, **en déployant des actions de sensibilisation, de formation à l'éco-conduite, mais également en travaillant à la diversification des outils de mobilité permettant le transport solidaire** : la marche, le vélo ou les transports en commun pouvant être intégrés dans une nouvelle offre de services des organisations de transport solidaire, si adaptées au territoire.



Repenser l'organisation du territoire pour limiter les besoins de mobilité et revoir l'offre de services des solutions de mobilité. La dépendance des personnes bénéficiaires au transport solidaire résulte à la fois de la perte d'attractivité des zones rurales, avec des services de première nécessité déplacés à des distances plus lointaines, et à la fois de la hausse du coût de l'immobilier, favorisant l'étalement urbain. Ces évolutions ont pour conséquence de faire peser sur les populations une obligation de mobilité beaucoup plus forte. Face à ce constat, il peut être nécessaire de repenser l'offre de services des solutions de mobilité, **en développant notamment les services de mobilité inversés**, qui s'appuient sur la logique d'itinérance et d'aller vers les publics, peuvent permettre de limiter les difficultés de mobilité. Il est également pertinent de **mieux anticiper les besoins de mobilité des bénéficiaires, afin d'anticiper les demandes de mobilité et organiser les solutions de transport solidaire en fonction**, afin d'agir sur le taux de remplissage des véhicules et le maximiser. De manière générale, **cela implique de renforcer le maillage entre les acteurs du transport solidaire** et ceux porteurs d'autres solutions de mobilité, afin de coordonner les solutions et les optimiser.



Identifier et mobiliser des nouveaux types de ressources pour financer le renouvellement des équipements des associations de transport solidaires et leur permettre de proposer des trajets avec des véhicules propres à même de prendre en compte les enjeux environnementaux. Plusieurs leviers ont été identifiés, tels que la mobilisation de subventions pour **permettre aux associations d'acquérir un parc de véhicules propres**, utilisés en substitution des véhicules personnels des chauffeurs, ou **la mutualisation d'équipements de transports existants** (véhicules non utilisés par les propriétaires sur les territoires, flottes de véhicules professionnels sous utilisés, véhicules à disposition des collectivités).

III. Intégrer le Transport solidaire comme un outil à part entière des politiques publiques

Le transport solidaire a montré son impact pour offrir une solution de mobilité satisfaisante et pour répondre notamment aux besoins des publics les plus âgés. Il contribue donc de manière vertueuse, au-delà des possibilités de mobilité, à d'autres enjeux sociétaux :

- **Le maintien à domicile**, en permettant aux personnes d'accéder à différents services et de conserver leur autonomie, et ainsi d'apporter une solution alternative au placement en établissement.
- **L'accès aux soins et la lutte contre le non recours**, en apportant une solution de mobilité favorisant la réalisation du suivi médical et donc l'amélioration de l'état de santé général des personnes.
- **L'insertion professionnelle**. Même si le transport solidaire est mobilisé de manière plus marginale pour répondre aux enjeux d'accès à l'emploi, elle peut permettre de répondre à des problématiques ponctuelles, notamment dans les parcours d'insertion (se rendre à un entretien d'embauche ou sur son lieu de travail dans le cadre d'un contrat de courte durée).

Si le transport solidaire est un outil transversal mobilisé ponctuellement pour répondre à ces enjeux, il n'est pas forcément identifié comme tel et n'est pas pleinement intégré aux politiques publiques qui y sont rattachées. Le transport solidaire s'inscrit par ailleurs dans un panel de solutions de mobilité solidaires offrant une opportunité de déplacement pour les personnes sans autre solution. Les besoins en mobilité et les problématiques qui peuvent en découler impliquent d'aller au-delà de l'apport d'une solution de mobilité, mais bien d'offrir un panel de solutions mobilisables en fonction des profils des personnes, de leurs situations et de leurs besoins. Ces réflexions invitent à adopter une lecture globale de la mobilité et à penser le transport solidaire comme une solution pleinement intégrée aux écosystèmes de solution de mobilité, afin de constituer un canevas d'outils, mis au service des politiques publiques de mobilité. Cette intégration implique alors de renforcer l'interconnaissance et la confiance entre les acteurs de terrain, pour favoriser l'approche transversale du transport solidaire.

Pour répondre à ces différents enjeux, les solutions suivantes ont été identifiées :



Opérer un changement de regard sur le transport solidaire et ses apports auprès des acteurs des politiques publiques afin de renforcer la transversalité de cette solution, **en mettant en œuvre un travail de plaidoyer pour faire prendre conscience de l'utilité sociale du transport solidaire et de la variété de ses usages.** Ce changement de regard doit également s'opérer par **le déploiement d'une communication stratégique, orientée vers des nouvelles parties prenantes en fonction des secteurs de politiques publiques adressés** : acteurs de l'insertion professionnelle (Pôle Emploi, PLIE, Missions locales, SIAE etc) ; du maintien à domicile (entreprises, collectivités) ou de la santé. Enfin, cette transversalité peut s'opérationnaliser en inscrivant **dans le transport solidaire comme solution opérationnelle dans les documents cadres des politiques publiques sectorielles.**



Inscrire le transport solidaire dans les gouvernances territoriales de mobilité. Cet objectif passe dans un premier temps par **la construction de diagnostics territoriaux partagés des besoins et solutions en mobilité existants,** permettant d'identifier les complémentarités entre les solutions de mobilité et leurs degrés de pertinence en fonction des publics et de leurs problématiques. Cette mesure pourrait alors se poursuivre par **la mise en place de systèmes de dialogue entre les acteurs porteurs des solutions et les prescripteurs, pour encourager l'interconnaissance et la coopération.**

IV. Les préconisations transversales

Les éléments de synthèse des ateliers permettent de dégager 4 préconisations transversales pour améliorer l'utilité sociale du transport solidaire. C'est sur ces éléments que le groupe de travail sera amené à travailler afin de les transformer en orientations en déclinant pour chacune une feuille de route.

01

Renforcer le positionnement des bénévoles au sein du dispositif du transport solidaire

- › Offrir les ressources aux associations de transport solidaire pour mobiliser davantage de bénévoles, coordonner leurs actions, et diversifier les profils des bénévoles.
- › Renforcer la formation des bénévoles pour permettre la capacité de prise en charge d'un profil plus large de bénéficiaires, prendre en compte les enjeux environnementaux et être en mesure d'orienter les bénéficiaires vers des solutions de mobilité correspondant à leurs besoins.

02 Développer de nouvelles gouvernances territoriales et inscrire le transport solidaire comme outil transversal des politiques publiques

- › Favoriser la constitution d'une gouvernance territoriale des solutions de mobilité : identifier les complémentarités entre les solutions de mobilité existantes, établir un système de dialogue entre les acteurs porteurs des solutions et les prescripteurs, et favoriser le diagnostic des besoins sociaux sur un territoire.
- › Promouvoir la solution de transport solidaire dans ces instances et de manière plus générale auprès des acteurs des politiques publiques afin d'inscrire le transport solidaire dans les cadres d'action publique.

03 Changer les représentations des collectivités, opérateurs de mobilité et bénéficiaires autour du transport solidaire

- › Renforcer la communication du transport solidaire auprès d'acteurs sectoriels ciblés : Collectivités territoriales, acteurs de la santé, de l'aide à domicile, acteurs associatifs, etc.
- › Valoriser le transport solidaire et communiquer fortement auprès des bénéficiaires hors du cœur de cible actuel afin d'élargir les utilisateurs potentiels.

04 Mobiliser de nouvelles formes de ressources pour faciliter le changement de positionnement du transport solidaire

- › Identifier et mobiliser des nouveaux types de ressources pour permettre la transition du transport solidaire : mutualisation et modernisation des équipements de transport, élargissement du recrutement des chauffeurs.
- › Inscrire le transport solidaire dans des documents cadres des politiques publiques afin de mobiliser des ressources financières nouvelles.

Expérimenter pour renforcer l'utilité sociale du transport solidaire et le développer : Plan d'actions 2022-2023 du transport solidaire

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 pourvoir 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 réunis 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 portaient 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 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 co-pilote mobilisé sur des critères de pertinence au regard de la thématique traitée et de sa volonté à s'engager dans cette démarche. 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 adressée 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 formation 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

Outils des associations de transport solidaire

- Pour faciliter l'outillage et la montée en compétences des différentes associations de 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

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 d'adresser 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 du transport solidaire, et s'inscrit dans les mêmes logiques de solution de mobilité solidaires 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 pourraient 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 motorisées.



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 appel d'offre sera lancé par la DREAL 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 (validation du budget alloué par la DGITM, mobilisation de ressources supplémentaires, 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 l'utilité et 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

ÉTUDE - DÉCEMBRE 2021

L'UTILITÉ SOCIALE DU TRANSPORT SOLIDAIRE

EN PAYS DE LA LOIRE

Conception : Ellyx (Clara Bourgeois et Alice Le Dret)

Mise en page : Ellyx (Laura Vidoni)