



RAPPORT 2020

PREMIÈRES ASSISES DU TRANSPORT SOLIDAIRE

C'est à Nantes, le 12 février 2020, que se sont tenues les Premières Assises du Transport Solidaire, soit une journée purement dédiée à cette forme de mobilité.

Ce premier rendez-vous était organisé à l'Espace Titan par Ecov, entreprise de l'Economie Sociale et Solidaire à l'origine de la plate-forme www.transport-solidaire.fr

Un mercredi de février marqué par les échanges et les débats mais surtout par une force sous-jacente puissante : la dimension humaine d'une formule devenue essentielle sur bon nombre de territoires.

Une initiative de :



Avec le soutien de :



De quoi parle-t-on exactement ?

Loin de se limiter à acheminer une personne d'un point A à un point B, le transport solidaire ce sont aussi des sourires, des confidences, des cafés, des démarches partagées par deux personnes: un chauffeur bénévole et un utilisateur, qui peut compter sur **la souplesse d'un mode de transport nouveau**. Ni taxi ni ambulance, ni bus, ni train.

De la «dentelle relationnelle», ajustée aux réalités géographiques et aux besoins de déplacement exprimés sur chaque territoire.

Une dynamique qui permet l'échange, le contact avec l'extérieur. Le lien, le liant vers l'autre, vers un lieu médical ou un moment de loisirs, pour une démarche spécifique ou pour un geste de la vie quotidienne.

Une solution pour lutter contre l'isolement.

Un **service public citoyen**, dans lequel chaque mot compte.

Du transport ?

Oui

Solidaire d'abord

D'accompagnement donc ?

Peut-être oui, avant tout !

PORTRAIT

ANDRÉ GILLET

Un « pionnier » en Loire-Atlantique : André Gillet, président de l'Union Départementale d'Accompagnement à la Mobilité Solidaire, l'UDAMS.

Il a l'œil rieur et le sens de la formule. La bonté évidente et l'engagement complet pour **ce transport solidaire auquel il croit plus que tout**. Au point d'aller partout où le besoin se fait sentir pour épauler, conseiller, convaincre et rassurer.

En Loire-Atlantique, André Gillet fait figure de pionnier. Emmener des seniors profiter d'activités proposées en journée par les maisons de retraite, accompagner des gens à la messe ou chez le médecin : c'est avec quelques bénévoles qu'il fait ses premiers pas, dès 2005, dans ce qui deviendra l'association « Transport Solidaire ». De façon pragmatique, comme une réponse nécessaire à des besoins de mobilité non couverts par des solutions existantes.

En quelques années, tout le pays d'Ancenis est couvert.

Face à l'**ampleur des besoins**, la duplication et l'utilité publique de cette alternative nouvelle, les associations ressentent vite le besoin de se regrouper.

Fortes de cette **énergie collective**, elle donnent naissance à l'UDAMS (Union Départementale d'Accompagnement à la Mobilité Solidaire – voir « ci-contre ») dans le but de négocier le coût de l'assurance pour les chauffeurs bénévoles.

Aujourd'hui, l'UDAMS va plus loin, de l'accompagnement à la mise en place pour les associations qui se créent, à la formation aux premiers secours, à la sécurité routière pour les bénévoles.

Plus que jamais, André Gillet croit en cette force collégiale aux pouvoirs croissants, qui décuple sa motivation :

« Il faut que tous les territoires soient couverts » !

ZOOM SUR :

L'UDAMS, EN QUELQUES CHIFFRES

2017

Année de création

1131
bénévoles

+ 28%
de bénévoles
entre 2018 et 2019

21000
trajets en 2019,
soit 40% de plus
qu'en 2018

4011
bénéficiaires

5 déplacements
par bénéficiaire
en moyenne par an

Plus de
573 000 km
effectués

4 formations
prévues par mois
pour les mois à venir

230 formations
financées par certains
organismes (Crédit Mutuel,
Harmonie Mutuelle)
pour les conducteurs
bénévoles: premiers
secours, remise à niveau du
permis de conduire...

Plus de
120 communes
couvertes par l'Union
en Loire-Atlantique

“
On espère créer une dynamique collective pour l'essor du transport solidaire en France...”

Thomas Matagne,
Président fondateur d'Ecov

“
Dans le contexte des finances publiques, en prenant en compte que l'offre de transports en commun classiques n'est pas adaptée, on est vraiment sur un service performant... et souple !
Qui peut-être largement complémentaire à d'autres solutions

Eric Rossi,
Conseiller Europe et Territoire à
la Fédération Nationale de Familles Rurales
(30 000 bénévoles, 17 000 salariés)

”
La réussite est à la croisée de l'accompagnement et de la complémentarité

Bruno Caillabet,
Directeur des Déplacements au Conseil
Départemental de Loire-Atlantique (financeur
des assurances via la MMA, à hauteur de 6000 €)

“
La mobilité est un important facteur d'exclusion sociale

Annaïg Cotonnec,
Vice-Présidente au Vieillessement et aux Personnes âgées – Conseil Départemental de Loire-Atlantique

“
Les communautés de communes devraient s'emparer du sujet du transport solidaire afin de conserver le caractère souple, peu coûteux et très adaptable, en évitant les risques de formatage et de standardisation

Pierre-Yves Appert,
Sous-Directeur adjoint à la Direction Générale des infrastructures, des Transports et de la Mer

ZOOM SUR :

LA LOI LOM : « LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS »

Publiée au Journal Officiel le 26 décembre 2019, la LOM ambitionne « **d'améliorer concrètement les déplacements au quotidien**, pour tous les déplacements et dans tous les territoires grâce à des transports plus faciles, moins coûteux et plus propres ».

Elle rappelle la volonté de faire **confiance aux acteurs locaux** et de responsabiliser les réseaux intercommunaux, avec l'ambition de couvrir ainsi l'ensemble du territoire français. L'intercommunalité apparaît comme l'autorité compétente, à la croisée des sphères du transport et du monde social.

L'outil concret prévu par la loi est un plan d'action commun, à l'échelle des bassins de communauté (périmètres décidés par les régions). Un plan qui

associerait tous les acteurs publics et privés, mais aussi ceux de l'emploi ou de l'insertion.

Objectif : définir le cadre et les « critères » permettant aux personnes de bénéficier de cet accompagnement solidaire.

Pour l'État, le transport solidaire constitue un inversement des tendances : **quelque chose de nouveau par rapport aux transports traditionnels**, organisés par les collectivités. Assez novateur et utile pour justifier de l'adaptation sur le plan réglementaire.



Christian Van Wynsberghe, LES RETZ CHAUFFEURS

Une association née en 2014 sur le territoire de **Pornic agglomération Pays de Retz** à partir de plusieurs structures conscientes du problème posé par le manque de mobilité. Les premiers transports s'effectuent en mai 2015 ; on en compte 5000 en 2019.

En 2020, les questions se posent autour de la mobilisation des bénévoles, sujet qui reste complexe face au phénomène naturel d'usure dans le temps. Mais aussi de la part des taxis, qui ne comprennent pas toujours le principe du transport solidaire, voyant, à tort, ce dernier comme un concurrent.

André Bonnet ASSOCIATION SOLIDARITÉ TRANSPORT

À l'origine de l'association, on retrouve des problématiques de déplacement dans les **Vosges**. Inspiré par une expérience vendéenne réussie, relatée par des amis, André Bonnet déploie le concept sur son territoire : l'association est créée en 2018 et connaît un impact très rapide.

À ce jour, **une vingtaine de chauffeurs accompagnent une centaine de bénéficiaires**. Et la séduction opère encore plus largement : des sociétés d'assurance s'intéressent de près à cette alternative, pour des personnes âgées moins aptes à conduire mais très attachées à leur liberté de mouvement.

**Thierry Roger, Thomas Gaborit
& Franck Lebarbanchon**
ASSOCIATION SOLIDEP

C'est à **Nozay** que 3 énergies se sont combinées pour donner naissance à SOLIDEP (comme SOLIdarité DEPlacements). Celles de Thierry Roger, Vice-Président de la Communauté de Communes, Thomas Gaborit, Responsable environnement – développement durable, et Franck Lebarbanchon, premier président de l'association SOLIDEP.

Grâce à l'accompagnement de la MSA – Mutualité Sociale Agricole et à une méthodologie sérieuse, de la concertation et des points réguliers, l'association a été rapidement structurée, sur des bases solides.

Gilbert Muller
DÉPLACEMENTS SOLIDAIRES TALMONDAIS

Dès 2014, face à la volonté de mettre en place un service de transport solidaire, **la Mairie de Talmont S' Hilaire** accepte le projet. Un règlement intérieur est défini dès le départ. La Communauté de Communes Vendée Grand Littoral demande à monter un plan de pilotage, dans le but d'étendre le service à l'ensemble des communes. Une véritable déclinaison, accompagnée pour mieux la pérenniser.

Florian Sicard
CHEF DU SERVICE CONTRATS RELATIONS AUX
TERRITOIRES DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA VENDÉE

Un travail d'analyse du fonctionnement de 8 structures vendéennes a permis au **Conseil Départemental de la Vendée** d'identifier de grandes tendances, toutes observées au sein des associations de transport solidaire :

- **L'hétérogénéité des communes** et donc des situations initiales
- **La diversité** des modes de gestion et des pratiques dans les territoires
- **Le déficit des moyens de locomotion « classiques »** pour les personnes en besoin
- Des convergences sur **l'encadrement** (chartes, règlements...)
- Des recherches en terme de partenariat et de communication pour aller **chercher les bénévoles** et les **mobiliser durablement**
- Le risque de déficit d'animation du réseau, et donc le **risque d'essoufflement du bénévolat**
- L'importance des **référénts** qui permettent de faire vivre cette initiative

EN BREF

LA QUESTION DE L'ASSURANCE

**Conseils d'Éric Brouillon,
Cabinet Brouillon & Bonnet :**

*«Faire le choix d'une assurance adaptée spécifiquement au transport solidaire, c'est rassurer tous les acteurs du système. Une couverture large permet de se prémunir dans toutes les situations, de gérer les sinistres, d'aider aux constats amiables, mais aussi **d'assurer l'accompagnement des personnes accompagnées, jusqu'à leur destination.***

De l'indispensable responsabilité civile, à l'assurance des véhicules des bénévoles, en passant par la garantie de remise en cause directe du dirigeant pour une faute personnelle, tout est envisagé.»

Éric Brouillon a rappelé l'intérêt d'une négociation collective pour des conditions optimales.

SE FORMER
À LA DÉLICATE MISSION DE BÉNÉVOLE

Même doté de la meilleure des « bonnes volontés », même animé par l'envie de rendre service, personne n'est préparé à une confiance douloureuse au milieu d'un trajet, à l'annonce d'un diagnostic délicat lors de l'accompagnement d'une personne à son rendez-vous médical ou à l'impérieuse mais difficile nécessité de savoir dire « non », parfois.

Les bénévoles en général, du transport solidaire en particulier, s'exposent de fait au risque de confusion entre le rôle assumé et une posture de professionnel.

Annie Dussuet, Maître de Conférence à l'Université de Nantes, a analysé la place et le rôle des bénévoles dans le cadre de ses travaux.

Bénévoles qui jouent un rôle central dans le repérage des besoins, le développement opérationnel mais aussi l'organisation des services. Au risque, parfois, de ne pas mettre de limites :

«Il y a des risques de «trop de liens» et d'engagement avec les personnes accompagnées. Ce qui peut mener à des conflits avec ces mêmes personnes.

*Mais aussi le **risque de confondre le service solidaire avec un service marchand** pour lequel les attentes pourraient être plus strictes ».*

Face à ce constat partagé, la MSA Loire-Atlantique Vendée a sollicité deux psychologues, Emilie Durand et Marine Langevin, pour **créer un module innovant de formation** spécifique aux bénévoles du transport solidaire.

À leurs côtés, les bénévoles partagent leurs expériences, travaillent **le savoir-faire**, mais surtout **le savoir-être**, en décortiquant ensemble a priori et représentations.

Collectivement, cette formation permet de sécuriser une mission ô combien humaine, donc délicate :

*«Parfois les gens ont des problématiques bien plus larges que le seul besoin de transport éphémère. Il faut alors savoir comment alerter, qui alerter si besoin : **les bénévoles ont un rôle de veille sociale**».*



Le décret qui fâche...



Il tient en 3 lettres, a été pensé à l'origine pour réglementer le transport solidaire dans l'intérêt des associations, mais la peur de la concurrence exprimée par les taxis semble avoir entériné un texte mal adapté, voire incompatible avec l'existence même des associations de transport solidaire : c'est le décret « Transport d'Utilité Sociale » qui a suscité le plus de débats.

« Ce décret complique les choses », « On a l'impression qu'il est écrit par des personnes qui n'ont pas connaissance de l'activité de bénévole ni de référent », « Un décret dénaturé », « Nous ne nous sentons pas concernés »...

Face à une assemblée particulièrement dubitative, voici les commentaires et réponses apportées par les acteurs :

Florence Brodin, chargée d'études mobilité solidaire et accessibilité à la DGITM, a rappelé les critères alternatifs du décret TUS et leurs évolutions possibles : www.legifrance.gouv.fr

- Cibler les villes de moins de 12000 habitants
- Des plafonds de ressources revus (Complémentaire santé solidaire: 1005€)
- La possibilité de demander une participation aux frais des personnes transportées (0,32 € /km parcouru)
- Demande aux associations de remonter toutes les informations à la préfecture pour intégrer des éléments sur le TUS

Jean-Baptiste Baud, responsable des relations publiques Familles Rurales France, est revenu sur l'origine du décret :

“ Il s'agissait d'une demande émanant de Familles Rurales pour encadrer et sécuriser un service qui ne l'était pas ”.

Sauf que pour Jean-Baptiste Baud, il va « à l'encontre de tous les discours qui ont été tenus par le gouvernement en handicapant au final le transport solidaire. Toute cette bataille pour arriver à quelque chose d'inapplicable, c'est dommage ».

Bruno Isaia, Vice-président de l'UDAMS et Président des Retz Chauffeurs, s'est interrogé sur fond d'indignation :

« Comment peut-on réglementer la solidarité et la fraternité ? : 1/4 des personnes sont en isolement social, 27 % souffrent de solitude, on crée à travers ce décret une inégalité selon le lieu de résidence de chacun. Des seuils définis aux critères géographiques, comment fait-on pour poursuivre notre action ? Nous assurons 4585 déplacements sur le territoire de PORNIC AGGLO par an, des déplacements principalement à motif médical, comment faire pour déposer les personnes accompagnées à l'hôpital de Nantes ? Pourquoi un maximum de 100 km par trajet ? »

Antoine Chauvin, agent de développement social local à la MSA – Mutualité Sociale Agricole 44/85, a de son côté ouvert une perspective :

« La notion d'accompagnement mérite vraiment d'être mise en avant, parce que c'est ce qui reflète le mieux le travail effectué par les bénévoles. C'est un système d'entraide local qui agit pleinement en matière de promotion de la santé mentale. Les gens hiérarchisent leurs besoins, l'alimentaire et la santé passent avant tout. Mais le reste, le plaisir et la qualité des relations sont aussi très importants pour lutter contre l'isolement ».

L'ensemble des acteurs présents ont en tout cas bien rappelé leur intention de travailler collectivement pour imaginer des évolutions à ce décret !

“

Le décret a été fait dans le cadre de la loi, les seuils eux dépendent du Ministre et du Gouvernement. Le problème n'est pas forcément celui des seuils, mais dans la dimension d'accompagnement et du transport. Le cadre législatif ne traite pas de cet esprit là. La loi parle seulement de la géographie et du revenu, mais pas de l'accompagnement.

”

Le problème avec les décrets c'est qu'il faut toujours rentrer dans des cases. Et la réalité c'est qu'il y a des freins psycho-sociaux qui n'ont pas été pris en compte. Des personnes qui ont peur de prendre le taxi ou le bus par exemple.

“

“

Il y a un vrai besoin si l'on veut faire en sorte que le transport solidaire soit développé : il est nécessaire que le cadre soit bien posé et qu'il y ait une réglementation qui protège les bénévoles pour sécuriser tout le monde. Cela ne doit pas entrer en concurrence avec les transports traditionnels car il y a un peu d'argent qui circule quand même.

”

“

Il faudrait que les associations se concertent pour demander de manière commune la modification de ce décret. L'opportunité c'est de réfléchir à comment on pourrait adapter ce cadre pour qu'il convienne à ce type de dispositif.

”

Et demain ?

Demain, les chantiers sont vastes pour un service devenu indispensable aux territoires et à leurs habitants. Quelques pistes évoquées en fin de journée :



LE REGROUPEMENT D'ASSOCIATIONS,
pour créer des forces collectives



LA MISE EN RÉSEAU & LA COMPLÉMENTARITÉ
entre les acteurs



UN NOUVEAU DÉCRET
rédigé à partir d'une réflexion commune



DU LIEN
avec l'autopartage ou le covoiturage



CULTIVER LE BIEN-VIVRE ENSEMBLE,
pour que les choses avancent mieux grâce à la discussion



“Ensemble on est plus forts”

André Gillet,
Président de l'UDAMS

Création : Caroline Bontemps - Crédit images : Freepik.

Réinventer la route pour une mobilité durable.

Ecov est une entreprise de l'économie sociale et solidaire créée en 2014 pour répondre à l'enjeu suivant : la dépendance à la voiture individuelle dans les territoires périurbains et ruraux.

Contact : Antoine Pretzlaf, Chef de projets - antoine.pretzlaf@ecov.fr

