

La mobilité solidaire à l'œuvre dans les territoires

Synthèse de l'appel à projets porté par la Fondation
Macif et le Cerema

Avril 2023

RAPPORT D'ÉTUDE

Le Cerema est un établissement public sous la tutelle des ministères en charge de la transition écologique, des territoires, des transports, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport. Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : www.cerema.fr

Créée en 1993, la Fondation d'entreprise Macif soutient et accompagne des projets opérationnels relevant de l'innovation sociale, développés dans les domaines de la mobilité, l'habitat, la santé et la finance solidaire auprès de publics fragiles. Pour la période 2019-2021, son Conseil d'Administration a choisi de donner plus de force, de cohérence et de visibilité à son action en mobilisant 50% de ses ressources sur 1 thématique majeure : « La mobilité et l'accès aux services essentiels ». En s'impliquant aux côtés des porteurs de projets de mobilités solidaires, la Fondation soutient des solutions concrètes, durables, inclusives et essaimables, portées par des structures issues de l'économie sociale et solidaire engagées dans une dynamique multi-partenaire, intégrant les acteurs locaux, publics ou privés. Elle s'engage ainsi pour améliorer les mobilités du quotidien de tous, et plus particulièrement des plus fragiles, à tous les âges de la vie et dans tous les territoires. C'est dans ce cadre, en complément du soutien direct aux projets déployés dans les territoires tout au long de l'année, que la Fondation Macif a initié ce partenariat avec le CEREMA dont est issu le présent Rapport d'étude.

Site web : www.fondation-macif.org

La mobilité solidaire à l'œuvre dans les territoires

Avril 2023

Commanditaire : Fondation Macif et Cerema

Auteurs :Honoré Rouland et Estelle Rychen

Responsable du rapport :

Gérôme CHARRIER – Département Mobilités, Espace Public, Sécurité – Chef du groupe politiques et services de mobilité

Tél. : +33(0)4 72 74 58 20

Courrier : gerome.charrier@cerema.fr

Direction Technique Territoires et Villes – 2 rue Antoine Charial, 69003 Lyon

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V0	25/10/22	
VF	27/03/23	

Références

Partenariat Cerema / Fondation Macif

Appel à projet « Mobilité solidaire » lancé à l'automne 2020

Nom	Service	Rôle	Date
Honoré Rouland	DTecTV	Auteur principal	31/08/22
Estelle Rychen	DTecTV	Auteur principal	31/08/22
Mathieu Bossard	DTerO	Relecteur	18/11/22
Noémie Koch	DTerE	Relecteur	18/11/22
Marc Lanfranchi	DTerCE	Relecteur	18/11/22
Julien Philippot	DTerOcc	Relecteur	18/11/22
Nathalie Pitaval	DTerHdf	Relecteur	18/11/22
Véronique Samuel	DTerNC	Relecteur	18/11/22
Christophe Simonet	DTerSO	Relecteur	18/11/22
Mathieu Marechal	DTerOcc	Relecteur	18/11/22
Pierre Soulié	DGITM	Relecteur	18/11/22
Charlotte Tollis	Fondation Macif	Relecteur	28/03/23

La mobilité solidaire à l'œuvre dans les territoires

Synthèse de l'appel à projets porté par la Fondation Macif et le Cerema

Avril 2023

3/108

5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Mobilité solidaire	Recommandations
Transport d'utilité sociale	Réglementation
Appel à projets	Service de mobilité
Retours d'expériences	Politique de mobilité

Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- ☐ Accès libre : document accessible au public sur internet
- ☐ Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- ☐ Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

Contexte et objet de l'étude

La mobilité du quotidien, pour des personnes isolées géographiquement et socialement, ou disposant de trop faibles ressources, est au cœur des préoccupations des citoyens, des collectivités et de l'État. La loi n° 2019 1428 d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, a pour ambition d'améliorer les déplacements du quotidien pour tous les citoyens dans tous les territoires. Elle reconnaît la qualité d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) aux intercommunalités, à certains groupements de collectivités (syndicats mixtes, PETR), ainsi qu'aux régions, et à ce titre, leur compétence pour agir dans le domaine de la mobilité solidaire.

Pour concourir à cet objectif de développement de la mobilité solidaire, le décret n° 2019-850 du 20 août 2019 publié en application de la loi n° 2016-1920 *relative à la régulation, la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes* (dite loi « Grandguillaume ») définit les modalités de mise en œuvre des services de transport d'utilité sociale (TUS). Ce décret, qui émane de la demande des associations soucieuses de sécuriser leurs pratiques, offre ainsi un cadre juridique clair à ces dernières en matière d'accompagnement dans les déplacements des publics fragiles.

Au regard de ce contexte particulièrement favorable, la Fondation Macif et le Cerema ont décidé de lancer à l'automne 2020 un appel à projets de mobilité solidaire. Les projets retenus ont bénéficié à la fois d'une subvention de la Fondation Macif et d'un accompagnement en ingénierie du Cerema. Le présent rapport a pour objet de présenter les principaux enseignements issus de l'accompagnement des lauréats à travers des thématiques choisies selon leurs besoins, leurs difficultés et leurs questionnements. L'objectif est de fournir à des futurs porteurs de projets des éléments permettant de mettre en œuvre ce type de projets.

SOMMAIRE

1 IDENTIFIER LES BESOINS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE SUR UN TERRITOIRE, DÉFINIR UNE STRATÉGIE D'ACTION.....	14
1.1 La mobilité solidaire : une réponse intégrée aux solutions de mobilité sur un territoire.....	14
1.1.1 L'organisation de la mobilité sur les territoires.....	14
1.1.2 L'organisation des services de mobilité solidaire sur les territoires.....	15
1.2 Exemples de diagnostics et stratégies d'actions territoriales en faveur de la mobilité solidaire.....	15
1.2.1 Enquête auprès des habitants.....	15
1.2.2 Partir de l'existant pour définir une stratégie et des solutions.....	16
2 ÉLABORER UN BUDGET POUR UN SERVICE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE.....	18
2.1 Les postes de coûts.....	18
2.1.1 La communication.....	18
2.1.2 Les assurances des véhicules.....	18
2.1.3 Les formations pour les bénévoles.....	18
2.1.4 La rémunération du personnel.....	18
2.1.5 Le défraiement des bénévoles.....	20
2.1.6 Les charges diverses.....	20
2.2 Les sources de financement.....	20
2.2.1 Les financements publics.....	20
2.2.2 Les financements privés.....	21
3 LES QUESTIONS ASSURANTIELLES POUR UN TRANSPORT D'UTILITÉ SOCIALE.....	23
3.1 Les risques à couvrir.....	23
3.2 Les différentes options pour couvrir les risques.....	24
4 COMMUNIQUER EFFICACEMENT POUR PROMOUVOIR UN SERVICE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE.....	26
4.1 La définition des objectifs et des cibles de la communication.....	26
4.1.1 Les bénéficiaires du service de mobilité solidaire.....	26
4.1.2 Les conducteurs bénévoles.....	27
4.1.3 Les services de taxis.....	27
4.1.4 Les collectivités locales et les AOM locales.....	27
4.2 Choisir les canaux de communication et le contenu du message à transmettre.....	28
5 LE FONCTIONNEMENT D'UN TRANSPORT D'UTILITÉ SOCIALE.....	32
5.1 Les variantes de service de TUS.....	32

5.1.1	Quels critères pour être bénéficiaire et comment réserver un trajet ?.....	32
5.1.2	Quels véhicules utiliser pour un service de TUS ?.....	34
5.1.3	Quelle typologie de trajets réalisables ?.....	35
5.1.4	Le profil et les conditions de l'engagement des bénévoles.....	35
5.1.5	Le rôle du référent.....	36
5.1.6	Le défraiement du service.....	38
5.2	La rédaction du règlement du service et de chartes.....	40
5.2.1	Les objectifs du règlement et des chartes.....	40
5.2.2	Composition du règlement et des chartes.....	40
6	PÉRENNISER LE VIVIER DE CONDUCTEURS BÉNÉVOLES.....	42
6.1	Recruter régulièrement des bénévoles.....	42
6.2	Créer des liens sociaux.....	42
6.3	Assurer la protection des conducteurs bénévoles.....	43
6.4	Valoriser l'engagement des conducteurs bénévoles.....	44
7	L'ÉVALUATION QUANTITATIVE ET QUALITATIVE D'UN SERVICE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE.....	45
7.1	L'utilisation des données récoltées.....	45
7.1.1	Mettre en lumière les caractéristiques clés du service afin de l'adapter.....	45
7.1.2	Démontrer la nécessité du service et pérenniser les financements.....	45
7.2	Les différents indicateurs de suivi.....	46
7.2.1	Les indicateurs quantitatifs.....	46
7.2.2	Les indicateurs qualitatifs.....	47
7.2.3	Les différents canaux d'évaluation.....	47
	CONCLUSION.....	48
	ANNEXES.....	49
	Fiche récapitulative et schéma : « Mobilité solidaire Association Familles Rurales de Monclar-de-Quercy ».....	49
	Fiche récapitulative et schéma : Générations mobilité du Pays Villeneuvois.....	54
	Fiche récapitulative et schéma : Mobirural solidaire (Syndicat mixte du Pays de la Châtre Berry).....	59
	Fiche récapitulative et schéma : La navette de Cornouailles.....	65
	Fiche récapitulative et schéma MobiSanté.....	70
	Fiche récapitulative et schéma : Renforcement du panel de services de mobilité solidaire (Transport d'utilité sociale).....	74
	Fiche récapitulative et schéma : Mobilité Solidaire en Pays de Lumbres.....	78
	Fiche récapitulative et schéma : Vélo Ethiloc.....	82

Fiche récapitulative et schéma : Transport Solidaire Diois (TSD).....	87
Fiche récapitulative et schéma : « Mobilités Solidaires en Barronies ».....	93
Fiche récapitulative et schéma : Mobilité des 4 Rives.....	100

Table des illustrations

Illustration 1: Diagramme représentant le statut des onze lauréats de l'appel à projets "Mobilité Solidaire".....	9
Illustration 2: Diagramme représentant les différents types de projets déployés par les onze lauréats de l'appel à projets "Mobilité Solidaire".....	9
Illustration 3: Carte représentant la localisation des onze lauréats de l'appel à projets "Mobilité Solidaire".....	10
Illustration 4: Graphique représentant la densité des territoires concernés par les projets des onze lauréats.....	11
Illustration 5: questionnaire Parlons Mobilité émis par le Secours Catholique.....	14
Illustration 6: Diagramme représentant les besoins en termes de déplacements des habitants ayant répondu au questionnaire "Parlons Mobilité".....	14
Illustration 7: Calendrier prévisionnel mis en avant par l'association ADRETS.....	16
Illustration 8: Flyer de communication créée par le Centre Social Intercommunal François Maillard.....	26
Illustration 9: Diagramme représentant la répartition des déplacements du TUS porté par le CDHN de janvier à mars 2022.....	29
Illustration 10: Fiche de transport utilisée par le Centre Social Intercommunal François Maillard	33
Illustration 11: Schéma représentant le fonctionnement général du Transport d'Utilité Sociale....	34
Illustration 12: Fiche de transport élaborée par la Mission Locale du Pays Villeneuvois.....	42

Introduction

Dans les territoires où l'accès aux transports publics collectifs ou particulier est limité, les personnes qui n'ont pas de voiture peuvent se retrouver rapidement isolées. Pour des personnes vulnérables, les services solidaires de déplacements accompagnés, notamment ceux reposant sur le bénévolat, représentent alors une solution essentielle. Afin de favoriser l'émergence et le développement de projets de mobilité solidaire dans les territoires et en particulier des services de Transport d'Utilité Sociale (TUS), le Cerema et la Fondation Macif ont lancé un appel à projets à l'automne 2020. Celui-ci visait à améliorer la mobilité du quotidien des personnes vulnérables qui rencontrent des difficultés pour accéder à l'emploi, aux services, aux biens et aux loisirs disponibles à proximité. Pour être éligibles, les projets devaient respecter les conditions suivantes :

- Être portés par une association définie par l'article L.3133-1¹ du code des transports ou une collectivité locale, un EPCI, un PETR ou un syndicat mixte ;
- Être à destination des personnes vulnérables (isolées géographiquement et/ou aux faibles ressources financières) ;
- S'inscrire dans un territoire défini en France Métropolitaine, en partenariat avec les acteurs locaux ;
- Viser prioritairement à mettre en œuvre à court terme une offre de mobilité solidaire ;
- Avoir pour ambition d'intégrer à court ou moyen terme un bouquet de solutions.

En avril 2021, 11 projets lauréats répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain ont été sélectionnés parmi 119 candidatures. Ils ont bénéficié d'un soutien financier de la Fondation Macif, à hauteur de 70 % des dépenses éligibles, respectant un plafond de 15 000 €, et un accompagnement technique du Cerema d'approximativement sur deux ans dans les différentes phases du projet.

Les 11 projets lauréats sont les suivants:

- **Espace social et culturel du Diois (Région Auvergne-Rhône-Alpes / Drôme)** : Mise à disposition d'un service de navette équipée PMR (personnes à mobilité réduite) avec le soutien de bénévoles, pour les personnes en difficulté relevant du centre social afin qu'elles puissent rejoindre la ville, et des collégiens en internat pour rejoindre leur famille le mercredi.
- **Centre social Carrefour des habitants du Nyonsais (Région Auvergne-Rhône-Alpes / Drôme)** : Mise en place d'une activité de transport d'utilité sociale, puis d'un atelier de réparation de vélo, d'un service d'auto-partage et d'un garage solidaire.
- **Mobil'Emploi (Région Bretagne / Finistère)** : Mise en place d'un service de transport solidaire par le biais d'une entreprise d'insertion et avec des véhicules électriques. Ce service est proposé à des salariés pour des trajets pendulaires mais aussi aux personnes modestes, âgées ou handicapées pour un accès aux services du quotidien.
- **Syndicat mixte du Pays de la Châtre en Berry (Région Centre-Val de Loire / Indre)** : Cette structure de coopération intercommunale déploie, en lien avec une association, un service de transport d'utilité sociale pour les personnes dépourvues de solutions de mobilité : personnes âgées, sans voiture ou isolées.

1 « Associations loi 1901 »

- **Emmaüs Ethiloc (Région Grand Est / Bas-Rhin)** : Mise à disposition d'une offre de location de vélos à tarifs solidaires à disposition de personnes en situation de vulnérabilité économique ou d'insertion et formation des personnels d'Emmaüs sur la filière vélo.
- **Familles rurales de Surques (Région Hauts-de-France / Pas-de-Calais)** : Mise en place d'un service de transport d'utilité sociale pour les personnes en incapacité de conduire, le tout au sein d'un bouquet de solutions : stations de mobilité, véhicules d'auto-partage, etc.
- **Centre social intercommunal François Maillard (Région Hauts-de-France / Oise)** : Création d'une plateforme de mobilité mixant micro-transports collectifs déjà existants, développement du covoiturage et de l'autopartage et de modes de transports doux.
- **L'Atelier (Région Normandie / Seine-Maritime)** : Mise en place d'un service de transport solidaire à la demande aux personnes fragiles économiquement et sans solution de mobilité alternative pour accéder aux services de santé notamment.
- **Mission locale du Pays Villeneuvois (Région Nouvelle Aquitaine / Lot-et-Garonne)** : Mise en place du covoiturage inclusif et intergénérationnel pour favoriser l'insertion des jeunes rencontrant des problématiques de mobilité. Les trajets concernés visent l'insertion et l'emploi (RDV pôle emploi et entretiens d'embauche) mais aussi les rendez-vous de la vie quotidienne (santé, services publics, etc.).
- **Centre social Familles rurales de Monclar-de-Quercy (Région Occitanie / Tarn-et-Garonne)** : Pour rompre l'isolement géographique et social des personnes vulnérables du secteur, l'association envisage de mobiliser différentes actions : covoiturage avec son propre véhicule ou bien mobilisation du véhicule de l'association et ce, pour des trajets locaux permettant de renouer avec les activités du quotidien : commerces, santé, emploi, culture.
- **Centre communal d'action sociale de Château-Arnoux-Saint-Auban (Région Provence-Alpes-Côte d'Azur / Alpes de Haute-Provence)** : Situé en territoire rural avec des temps de déplacement élevés, le projet de ce centre communal consiste à explorer toutes les pistes de solutions de mobilité possibles non couvertes par l'existant. Ce projet constitue un pilote sur le territoire en vue d'un essaimage plus large sur l'agglomération.

Une présentation plus complète des projets des lauréats est disponible en annexe.

Les 11 projets lauréats présentent des spécificités organisationnelles, territoriales et démographiques. La diversité des modalités de pilotages des projets, des cibles visées par les services mis en place et des modalités organisationnelles témoignent de l'importance d'adapter chaque solution au territoire considéré, aux besoins de mobilité des habitants et aux offres de mobilité déjà existantes.

Les organismes lauréats de l'appel à projets se répartissent en neuf associations « loi 1901 », un syndicat mixte et un centre communal d'action sociale (CCAS) au statut d'établissement public administratif. Aucun des lauréats n'est une autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Les projets déployés par les lauréats visent un objectif commun : offrir une solution de mobilité et rompre l'isolement des personnes vulnérables ou précaires dans des territoires ruraux. Toutefois, les solutions proposées par les lauréats pour atteindre cet objectif sont très diversifiées. Les projets lauréats peuvent être regroupés dans quatre types de solution :

- le déploiement d'un service de Transport d'Utilité Sociale (TUS) ;

- le déploiement d'un service de transport solidaire privé ;
- le déploiement d'un service de location de vélos à tarifs solidaires ;
- la production d'un diagnostic des solutions de mobilité.

Typologie des projets lauréats

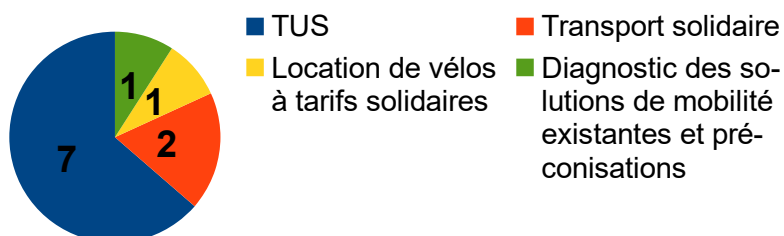


Illustration 1: Graphique représentant la répartition des types des projets lauréats

Les 11 projets sont répartis sur neuf régions du territoire métropolitain, comme l'illustre la carte ci-dessous.

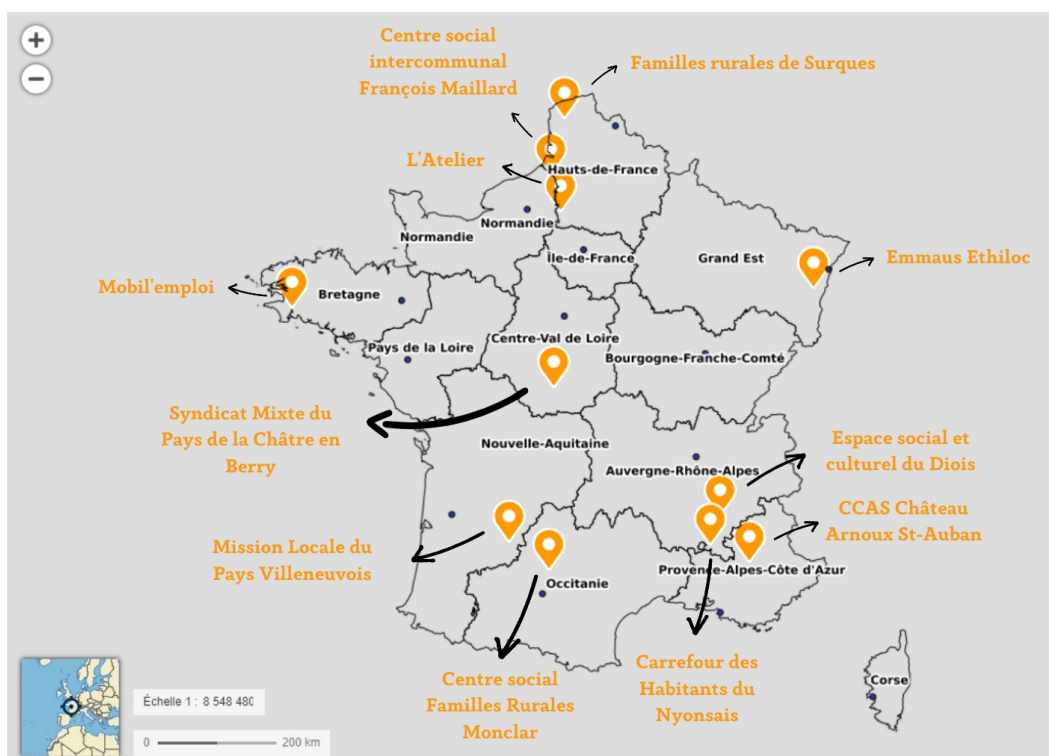


Illustration 2: Carte représentant la localisation des onze projets lauréats

Les projets de mobilité solidaire trouvent toute leur pertinence dans les territoires peu denses. En effet, dans ces territoires, l'offre de mobilité est souvent faible voire inexistante, ce qui conduit à une dépendance forte à la voiture individuelle, y compris pour accéder aux services essentiels. Les personnes non motorisées ou qui n'ont plus les capacités d'utiliser leur véhicule peuvent se

retrouver ainsi isolées et dépendantes du seul fait d'un manque d'accès à la mobilité. Les territoires sur lesquels les projets lauréats sont mis en œuvre sont des territoires vastes et peu denses. Les caractéristiques démographiques sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

Organisme porteur du projet	Nombre de communes concernées par le projet	Superficie*	Nombre d'habitants*	Densité*
Espace Social et Culturel Du Diois	50	1 224,50 km ²	11 668	9,5 habitants/km ²
Carrefour Des Habitants du Nyon-sais	67	1 082,90 km ²	21 127	20 habitants / km ²
Mobil'emploi	67	1 642,6 km ²	268 457	161 habitants/ km ²
Le syndicat mixte du Pays de la Châtre en Berry	51	1 204,2 km ²	28 024	22 habitants/ km ²
Emmaus Ethiloc	52	565,5 km ²	77 355	130 habitants/ km ²
Familles Rurales de Surques	36	296,30 km ²	24 170	90 habitants/ km ²
Centre social intercommunal François Maillard	23	244,80 km ²	18 302	75 habitants/ km ²
L'Atelier	44	464,30 km ²	21 523	46 habitants/ km ²
La Mission Locale du Pays Villeu-nevois	92	1 559,7 km ²	89 093	57 habitants/ km ²
Le centre social Familles Rurales de Monclar-de-Quecy	13	337 km ²	22 227	66 habitants/ km ²
Le Centre Communal d'Action Sociale Château-Arnoux-Saint-Auban	8	201,08 km ²	17 054	87 habitants/ km ²

*Source : Insee 2018

Illustration 3: Tableau de présentation de la démographie des territoires lauréats

Les retours d'expériences de ces lauréats ont permis de mettre en lumière sept problématiques communes aux projets de mobilité solidaire dans les territoires peu denses : l'identification des besoins de mobilité solidaire, l'élaboration d'un budget, les questions assurantielles, la communication, le fonctionnement d'un service de TUS, la pérennisation d'un vivier de bénévoles, et l'évaluation d'un service. Compte tenu de la prépondérance des projets de TUS dans les projets lauréats, ce rapport contient plusieurs parties portant exclusivement sur les services de TUS.

1 IDENTIFIER LES BESOINS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE SUR UN TERRITOIRE, DÉFINIR UNE STRATÉGIE D'ACTION

En territoire peu dense, les personnes les plus vulnérables sont les premières à subir le manque d'offre de mobilité, car elles peuvent se retrouver isolées, dépendantes ou exclues socialement. Paradoxalement, il est difficile de connaître les besoins de mobilité de ces personnes qui ne disposent pas d'un accès aisé aux technologies de l'information et de la communication. L'identification des besoins de mobilité solidaire est donc une priorité, mais elle est rendue délicate par la spécificité du public visé.

1.1 La mobilité solidaire : une réponse intégrée aux solutions de mobilité sur un territoire

1.1.1 L'organisation de la mobilité sur les territoires

La mobilité solidaire s'inscrit dans un objectif de politique publique réaffirmé par la loi d'orientation des mobilités (LOM), le **droit à la mobilité**². Il s'agit de garantir une mobilité partout et pour tous, en répondant aux enjeux de mobilité des publics en situation de vulnérabilité notamment économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

La LOM attribue la gouvernance de la mobilité locale sur les territoires aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM). L'objectif visé est la **couverture de l'ensemble du territoire par une AOM locale**. Pour cela, elle a donné la possibilité aux communautés de communes de délibérer pour se doter de la compétence mobilité au niveau local, à défaut cette compétence est revenue aux régions. Le rôle d'AOM peut ainsi être endossé par une métropole, une communauté urbaine, une communauté d'agglomération, une communauté de communes (ou une région) ou un groupement de collectivités.

Depuis la publication de la LOM, la région est également devenue cheffe de file de la mobilité. Ainsi, les régions sont chargées de **délimiter des bassins de mobilité** sur leur territoire au sein desquels s'organisent les mobilités du quotidien. La délimitation des bassins doit être concertée entre les AOM, les départements, les syndicats mixtes de transport SRU et les EPCI. La loi prévoit qu'à l'échelle de chaque bassin de mobilité un contrat opérationnel de mobilité (COM) soit conclu et qu'un **plan d'action commun en matière de mobilité solidaire** (PAMS) soit élaboré par la région et les départements concernés. L'objectif est d'inciter les acteurs du territoire (organismes sociaux, d'emploi et d'insertion et les AOM) à se concerter et à élaborer ensemble des solutions cohérentes avec les besoins de mobilité des publics concernés. En 2022, la définition de ces outils sont toujours en cours par les régions.

La LOM a prévu qu'un document de planification de la mobilité soit élaboré par les AOM locales. Ainsi, elles rédigent soit un plan de mobilité (PDM) soit un plan de mobilité simplifié (PDMS)³ dans les villes moyennes et les territoires ruraux. Ce document définit la politique de la

² Articles L. 1111-1 et L. 1111-2 du code des transports

³ Les AOM qui sont dans l'obligation d'élaborer un PDM sont celles qui se situent dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, à l'exception des CC ou des régions en tant qu'AOM locales.

mobilité à l'échelle territoriale à travers **un diagnostic du territoire, une stratégie de mobilité et des plans d'actions**. Dans de nombreux cas, les PDM et les PDMS relèvent de l'initiative propre de chaque territoire et résultent de leur besoin et volonté de se doter d'une stratégie territoriale en faveur des mobilités, mais dans les plus grosses agglomérations, il s'agit d'un document rendu obligatoire par la loi. Les collectivités locales peuvent s'appuyer sur l'outil **Capamob**⁴ pour identifier les difficultés du territoire et trouver des pistes d'amélioration. Il s'agit d'un outil numérique élaboré par le Cerema proposant un accompagnement dans la réalisation d'un diagnostic des mobilités dans un territoire rural ou périurbain. Il distingue trois volets : la détermination du potentiel du territoire, l'évaluation de la pertinence des services de mobilité et l'anticipation de l'évolution des besoins.

La LOM prévoit également que l'AOM locale soit à l'origine de **la création d'un comité des partenaires** garant de la mise en place d'un dialogue entre l'AOM, les associations d'usagers, les employeurs et les habitants.

1.1.2 L'organisation des services de mobilité solidaire sur les territoires

Les services mobilité solidaire s'inscrivent dans un **bouquet de solutions de mobilités** existantes sur le territoire (modes actifs, transport à la demande, covoiturage, autopartage, etc.). Ils apportent des solutions aux personnes vulnérables économiquement, physiquement ou géographiquement.

L'article L. 1231-1-1 du code des transports donne aux AOM un **pouvoir d'action dans le domaine de la mobilité solidaire**. Elles peuvent notamment faire évoluer l'offre existante de transport et de mobilité pour la rendre plus inclusive et accessible, organiser un service de transport solidaire (transport à la demande, transport pour les personnes à mobilité réduite, etc.) ou soutenir l'organisme qui le met en place, financièrement ou matériellement. Dans le cas où la communauté de communes n'a pas pris la compétence d'AOM locale, elle peut demander à la région AOM locale une **délégation** afin de pouvoir mettre en place ou soutenir un service de mobilité solidaire.

Une AOM ne peut pas organiser directement un service de TUS, toutefois elle peut soutenir une association qui mettrait en place un tel service.

1.2 Exemples de diagnostics et stratégies d'actions territoriales en faveur de la mobilité solidaire

1.2.1 Enquête auprès des habitants

Le projet lauréat du Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de Château-Arnoux-Saint-Auban est d'identifier les besoins de mobilité qui ne sont pas couverts sur un périmètre bien déterminé. En amont du projet du CCAS, un **questionnaire** distribué par le Secours Catholique avait mis en évidence une **carence en matière de mobilité** sur le territoire et a favorisé une prise de conscience de la difficulté de se déplacer pour les publics vulnérables. Ce questionnaire interrogeait les habitants sur :

⁴ <https://capamob.cerema.fr/>

- leurs motifs de déplacement (santé, course, accompagnement des enfants, démarches administratives, travail, visite de la famille ou des amis) ;
- leur usage du bus ainsi que les éventuels freins à son utilisation ;
- leurs besoins de mobilité (origines/destinations et fréquence) ;
- leur intérêt pour un nouveau service de mobilité ;
- leurs éventuelles idées de solutions de mobilité ;
- et leur souhait de participer au montage d'un projet.

La diffusion aux habitants s'est faite au moyen de 300 questionnaires papiers diffusés pendant 1 mois dans 10 communes. Ils ont été déposés aux endroits où les habitants se rendent régulièrement en particulier les CCAS, les associations caritatives et les commerces. Le taux de réponse était particulièrement élevé dans les pharmacies. Sur 300 questionnaires diffusés, il y a eu 51 retours. Plus de 70 % des répondants se sont proposés volontaires pour aider à mettre en place une solution de mobilité, d'où l'importance d'associer les habitants à la mise en place de services de mobilité.

La **synthèse du questionnaire a été présentée aux partenaires** associatifs, à un partenaire ecclésial et à des partenaires institutionnels dont l'AOM locale, la commune de Château-Arnoux-Saint-Auban et les CCAS des communes aux alentours. C'est par la suite que 8 communes⁵ ont décidé d'agir pour couvrir les besoins en mobilité de leur territoire et désigné le CCAS de Château-Arnoux-Saint-Auban pour porter le projet.

1.2.2 Partir de l'existant pour définir une stratégie et des solutions

Différents acteurs interviennent dans le projet porté le CCAS. Un comité de pilotage a ainsi été constitué en vue d'impulser, d'orienter et de suivre l'avancement du projet. Il est composé :

- de la directrice du CCAS de Château-Arnoux-Saint-Auban ;
- de la DGS de la Commune de Château-Arnoux-Saint-Auban
- d'un élu et d'une chargée de mission de l'AOM ;
- de bénévoles du Secours Catholique ;
- des maires des communes concernées par le projet ;
- et d'un chargé d'études du Cerema.

En premier lieu, ce comité a pris la décision de **confier le diagnostic du territoire à un prestataire** privé. Quelques réunions ont été nécessaires afin d'établir les objectifs du projet et de définir un cahier des charges qui contient le règlement de la consultation du cahier, les clauses administratives, notamment les délais et les calendriers, et les clauses techniques. Cette phase de réflexion et d'élaboration du cahier des charges a duré **environ 10 mois**.

L'association ADRETS qui développe les services publics dans les territoires ruraux et alpins a été retenue comme prestataire. Elle a la charge d'établir dans une première phase un **état des lieux des dispositifs de mobilité solidaire** et, dans une seconde phase, de **proposer des scénarios de solutions**. La durée totale prévisionnelle de l'étude est de **7 mois**. Un **comité technique** composé du prestataire, de membres de l'AOM locale, du Secours Catholique, de

⁵ Château-Arnoux-Saint-Auban, L'Escalé, Malijai, les Mées, Peyrius, Volonne, Monfort et Ganagobie

deux maires, de membres du CCAS de Château-Arnoux-Saint-Auban et d'un chargé d'études du Cerema a été mis en place afin d'aiguiller et aider opérationnellement le prestataire

Durant la première phase d'état des lieux, l'association a choisi d'élaborer une grille d'entretien afin de récolter l'avis de différents acteurs notamment les habitants, les partenaires sociaux et le département. Les habitants ont été soumis à une **nouvelle enquête** et invités à participer à des réunions collaboratives pour élaborer des solutions. L'enquête vise à mettre en lumière les solutions manquantes en termes de mobilité. La conception de l'enquête a duré deux mois et a ensuite été diffusée pendant un mois. Durant la diffusion de l'enquête, une campagne de communication a été effectuée afin de **mobiliser les habitants dans des « focus groupes »**. Les **partenaires sociaux** (Pôle emploi, Mission Locale, Aide à Domicile en Milieu Rural) ont été soumis à des entretiens pour comprendre les enjeux du territoire et de leurs adhérents. En effet ces organismes travaillent avec le public vulnérable du territoire et connaissent les difficultés de mobilité de leurs adhérents. **Trois mois** ont été nécessaires afin d'élaborer la grille d'entretien, prendre des rendez-vous et les réaliser. Un **travail collaboratif** est de mise entre les communes concernées par le diagnostic et l'ADRETS. D'une part, les élus s'occupent de la logistique et de la communication des différentes réunions organisées (comité technique, comité de pilotage, « groupes focus », réunions avec les partenaires sociaux). D'autre part, l'ADRETS se charge de transmettre des outils de communication et les informations, anime les rencontres et élabore des comptes rendus.

La seconde phase est une phase d'élaboration de scénarios et de fiches actions. Suite à la récolte de données faite lors de la première phase, l'association ADRETS accompagnée du comité technique et suivie par le comité de pilotage, élabore des pistes d'action. Le cahier des charges prévoit une tranche optionnelle afin de pouvoir **décliner de façon opérationnelle la mise en œuvre des solutions retenues** dans le cadre de l'étude préalable.

Désormais inscrite dans la loi, la mobilité solidaire a toute sa place dans la planification de la mobilité sur les territoires. Ainsi, les AOM locales et les différents acteurs notamment sociaux sont désormais amenés à collaborer afin de trouver des solutions de déplacements pour les publics vulnérables et précaires. Pour autant, les besoins en mobilité solidaire sont encore assez mal connus. Leur identification repose sur des actions de terrains très localisées (rencontres, enquêtes, etc.) parfois coûteuses et longues à mettre en place. Pour autant, l'étape d'identification reste un préalable important et certains projets issus de l'appel à projet n'ont pas eu le succès attendu faute de répondre à un besoin clairement identifié préalablement.

2 ÉLABORER UN BUDGET POUR UN SERVICE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Pour mettre en place un service de mobilité solidaire, l'organisme porteur du projet doit réaliser en amont un **budget prévisionnel dédié à ce service**. L'élaboration d'un budget spécifique à un projet de mobilité solidaire peut être demandée lors d'une candidature à un appel à projets. C'était notamment le cas pour l'appel à projets de la Fondation Macif et du Cerema. Cette partie recense de façon non exhaustive les différents **postes de coûts** et les **sources de financements** observés dans le cadre de l'appel à projets.

La **plateforme Aides-territoires**⁶ recense de façon très complète les sources de financements et les aides possibles pour accompagner des projets sur de nombreuses thématiques, et en particulier la mobilité solidaire.

2.1 Les postes de coûts

2.1.1 La communication

Le budget alloué à la communication dépend sensiblement des canaux choisis et les budgets des lauréats sont très variables. La fourchette varie entre **200 € et 5 000 €** par an. Des actions de communication peu onéreuses sont possibles. À titre d'exemple, la présence de bénévoles sur un stand lors de marchés ou lors de forums d'association est une méthode qui s'est avérée efficace et qui coûte assez peu cher à la structure.

2.1.2 Les assurances des véhicules

Pour les services de TUS ou de transport solidaire privé, il est nécessaire de prévoir un budget spécifique aux assurances des véhicules et aux franchises en cas d'accidents. En effet, qu'il s'agisse des véhicules appartenant à l'organisme ou des véhicules appartenant aux bénévoles, il est conseillé que les structures couvrent les risques des déplacements de transport solidaire.

2.1.3 Les formations pour les bénévoles

Les formations à destination des bénévoles et des référents sont des actions utiles pour rassurer et fidéliser les conducteurs. En prenant l'exemple des lauréats, la fourchette des budgets annuels réservés pour les formations est de **300 à 5 000 €**.

2.1.4 La rémunération du personnel

Pour faire fonctionner le service, il peut être nécessaire de compter sur l'appui de salariés de l'organisme porteur du service. Avec le retour d'expérience des lauréats, il est conseillé de dédier **au minimum 50 % d'un équivalent temps plein (ETP)** à la mission de référent. Les organismes peuvent également embaucher des salariés en contrat d'insertion ou des volontaires en service civique. À titre d'exemple, Emmaus Ethiloc a embauché un mécanicien en contrat à durée

⁶ <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>

déterminée d'insertion. Familles Rurales de Surques a pu compter sur l'aide d'un volontaire en service civique qui s'est ensuite transformé en contrat à durée indéterminée.

2.1.5 Le défraiement des bénévoles

Le défraiement des bénévoles est un poste de coût spécifique aux services de TUS. Le plafond de la somme perçue par les bénévoles est fixé réglementairement à 0,32€/km. Le montant du défraiement peut être versé soit par le bénéficiaire, soit par l'association, ou être partagé entre le bénéficiaire et l'association. A titre d'exemple, une association qui choisirait de payer l'intégralité des défraiements à ses conducteurs bénévoles qui réaliseraient en moyenne 10 trajets de 25 kilomètres par semaine devrait verser 4 160 € par an pour défrayer les conducteurs bénévoles.

2.1.6 Les charges diverses

Plusieurs postes de coûts, pas nécessairement spécifiques aux services de mobilité solidaire peuvent venir s'ajouter à ceux précédemment évoqués :

- les locaux, lorsqu'ils ne sont pas fournis par la collectivité ;
- l'organisation des réunions comme les assemblées générales, essentielles pour maintenir une implication des bénévoles, un esprit d'équipe, pour motiver leur action et les fidéliser ;
- la papeterie ;
- les abonnements téléphoniques, dans la mesure où le téléphone est essentiel notamment pour le travail des référents ;
- l'éventuelle gestion d'un site internet.

2.2 Les sources de financement

2.2.1 Les financements publics

Le Fonds Social Européen (FSE)

Le FSE est un fond structurel qui vise à promouvoir l'emploi et l'inclusion sociale. En France, le FSE permet de financer les acteurs publics et privés qui développent des projets au bénéfice des personnes vulnérables. Pour prétendre à ce fonds, l'organisme porteur du projet doit s'adresser aux DREETS (Directions Régionales de l'Économie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités) en répondant à un appel à projets. Les différents appels à projets sont disponibles sur le site du FSE⁷. La Mission Locale du Pays Villeneuvois, avec ses différents dispositifs en faveur de l'insertion professionnelle des jeunes, a reçu des subventions du FSE grâce à sa candidature à un appel à projets. D'autres financements européens peuvent être sollicités par les porteurs de projets de mobilité solidaire. Le fonds LEADER peut par exemple venir compléter le financement d'un emploi aidé avec l'Etat et le Département.

Le Fonds Départemental d'Insertion (FDI)

Le FDI est une aide de l'Etat qui s'adresse aux structures facilitant l'insertion des personnes dans la sphère économique. Il s'agit des entreprises d'insertion, des entreprises de travail temporaire d'insertion, des associations intermédiaires ou des ateliers et chantiers d'insertion. Pour obtenir cette enveloppe financière, la structure doit réaliser une demande auprès de la

⁷ <https://fse.gouv.fr/les-appels-a-projets>

DREETS. La demande est ensuite soumise à l'avis du conseil départemental de l'insertion par l'activité économique. Une convention doit être signée entre l'État et la structure bénéficiaire pour une durée maximale d'un an. Mobil'emploi avec son projet de navettes pour conduire les salariés de leur domicile à leur travail a obtenu 53 000 € du FDI. Cette somme a permis de couvrir des coûts d'investissement nécessaires au démarrage de l'activité.

Le Fonds de Développement de l'Inclusion (FDI)

Le Fonds de Développement de l'Inclusion (FDI) soutient les projets créateurs à court terme d'emplois inclusifs dans les structures de l'insertion par l'activité économique (SIAE). Le financeur est le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion. L'association Emmaus Ethiloc a bénéficié d'une subvention du FDI d'un montant de 31 537 € afin de créer un nouveau poste de mécanicien et cofinancer l'investissement lié au projet de mobilité solidaire.

Les autres aides de l'État et des collectivités locales

Des financements publics peuvent être attribués de manière directe ou indirecte. Les régions en tant que cheffes de file des mobilités et les conseils départementaux au titre de leurs compétences sociales sont concernés en premier lieu par la mobilité solidaire. Mobil'emploi a reçu par exemple 43 000 € de l'État pour financer une partie des salaires des chauffeurs de bus et 34 000 € de la région Bretagne afin d'acheter les navettes. Le Syndicat Mixte du Pays de la Châtre en Berry a reçu 8 000 € du Conseil Départemental de l'Indre qui ont été ensuite transférés à l'association porteuse du service de TUS.

L'Etat organise également, via la plateforme France Mobilités, des appels à manifestations d'intérêt tel que l'AMI Tenmod, et l'AMI Avenir Montagnes Mobilités auxquels sont éligibles les projets de mobilité solidaire.

Enfin, les communes concernées par les projets peuvent financer de façon plus pérenne les projets de mobilité solidaire. Six lauréats sur onze ont pu compter sur les aides financières des communes ou des EPCI, AOM locale ou non, concernés par les projets.

2.2.2 Les financements privés

Des financeurs privés comme des entreprises ou des banques du territoire peuvent s'investir financièrement dans des projets de mobilité solidaire. Le Crédit Agricole a accordé 2 000 € à Familles Rurales Monclar-de-Quercy pour la mise en place de son service de TUS. Les financements des entreprises partenaires du projet de Mobil'emploi représentent 50 % des sources de financements que l'association a reçus.

En répondant à l'appel à projet lancé conjointement par la Fondation Macif et le Cerema, les lauréats ont reçu un financement de la fondation Macif plafonné à 15 000 €. Ils ont également bénéficié d'un accompagnement technique du Cerema. De plus, certaines formations gratuites ont été proposées par la fondation Macif, notamment sur la sécurité routière. Il existe d'autres organismes, publics ou privés, susceptibles de financer des projets de mobilité solidaire. A titre d'exemple, Sanef Solidaire a lancé un appel à projets « Mobilité pour tous » au printemps 2022⁸. La Mutualité Sociale Agricole a également lancé un appel à projets en ce sens.

Enfin, la plupart des services de mobilité solidaires sont restreints aux adhérents de l'association, la mise en place d'un service peut donc induire des cotisations d'adhésion supplémentaires.

8 <https://www.groupe.sanef.com/fr/actualite/appele-projets-mobilite-pour-tous>

D'après le retour d'expérience des lauréats, on constate deux phénomènes qui complexifient le financement des projets de mobilité solidaire : d'une part le foisonnement des aides financières possibles implique une bonne connaissance des dispositifs existants et d'autre part la faible proportion des financements pérennes, notamment en provenance des collectivités, oblige les porteurs de projet à rechercher en permanence des nouveaux financements et à assurer une veille continue des appels à projets qui peuvent être proposés. Il est donc nécessaire que les porteurs de projets mettent en avant la nécessité de déployer des services de mobilité solidaire auprès des collectivités et en particulier des AOM locales, désormais compétentes en la matière.

3 LES QUESTIONS ASSURANTIELLES POUR UN TRANSPORT D'UTILITÉ SOCIALE

Le Transport d'Utilité Sociale (TUS) est un service de transport solidaire qui implique un déplacement en voiture. Selon les cas, le véhicule peut appartenir au conducteur bénévole, à un organisme prêteur ou être mis à disposition par l'association. Quel que soit le statut des véhicules, les déplacements doivent être couverts par une assurance. Plusieurs options d'assurance existent pour les porteurs de projets. Après avoir vu les risques à couvrir et les différentes options de couverture possibles nous verrons le type d'assurance le plus adapté au service de TUS.

3.1 Les risques à couvrir

Les risques concernant **les dommages causés aux tiers** doivent être **obligatoirement couverts** par les propriétaires d'un véhicule à moteur. La garantie responsabilité civile, appelée aussi assurance au tiers, couvre les dommages (dégâts matériels, blessures, décès, etc.) causés par le véhicule à autrui et sert à **indemniser les tiers**. La garantie couvre aussi les dommages causés aux tiers par une voiture sans l'intervention d'une personne. Par exemple, lorsque le frein à main n'est pas levé et que le véhicule se met en mouvement tout seul.

Au-delà des dommages causés aux tiers, les conducteurs d'un véhicule à moteur sont soumis à d'autres risques qui peuvent être couverts de façon facultative, au choix du souscripteur :

- **Les dommages subis par le véhicule et son contenu** : Une garantie peut-être souscrite afin d'être indemnisé pour tout ou partie des sinistres suivants : dommages liés à une collision, perte ou vol du véhicule, incendie, vandalisme, et événements climatiques. En outre, le contenu du véhicule peut également être assuré afin de couvrir les dégradations ou disparitions d'objets.
- **Les dommages corporels subis par le conducteur** : Une garantie peut être souscrite afin d'être indemnisé pour les dommages corporels subis par le conducteur indépendamment de sa responsabilité dans l'accident. L'assurance peut couvrir le conducteur seulement dans son véhicule ou être étendue à tout véhicule qu'il pourrait conduire. Elle couvre les frais médicaux, et la perte de revenus suite à une incapacité temporaire ou une invalidité.
- **Le risque juridique lié au véhicule** : Lors d'un sinistre, il peut arriver que l'assuré soit engagé dans une procédure judiciaire. Une garantie protection juridique donne le droit à l'assuré d'être représenté et défendu par la compagnie d'assurance en cas de procès. Dans ce cas, les frais d'honoraires, d'expertise et de procédure sont pris en charge.
- **L'assistance aux personnes transportées et au véhicule** : La garantie assistance permet aux personnes d'être rapatriées gratuitement en cas de panne ou d'accident. De plus, elle permet à la voiture d'être remorquée et dépannée. La compagnie d'assurance peut également prendre en charge la location d'un véhicule de remplacement.

Le transport de personnes **doit impérativement être déclaré à l'assureur** et peut entraîner un impact financier sur le contrat d'assurance. Le souscripteur de l'assurance doit veiller à ce que ce transport soit réalisé dans les règles (permis de conduire du conducteur, autorisation administrative, véhicule adapté).

L'assurance automobile couvre uniquement les dommages qui sont directement liés à l'utilisation d'un véhicule. En conséquence, les risques liés à l'accompagnement des bénéficiaires d'un service de mobilité solidaire au-delà du trajet en voiture ne sont pas couverts. Dans le cas d'un service de TUS, si un bénévole détériore un bien d'un bénéficiaire dans son domicile, l'assurance automobile ne permettra pas de bénéficier d'une indemnisation.

3.2 Les différentes options pour couvrir les risques

Par défaut, **les contrats individuels des conducteurs bénévoles ne couvrent pas le transport de personnes**. Une des options pour couvrir les risques liés aux déplacements réalisés dans le cadre d'un service de TUS est que chaque bénévole modifie son propre contrat d'assurance. Cette option présente de nombreux inconvénients et n'est pas adaptée au service de TUS. En effet, il faudrait que le porteur de projet sollicite chaque conducteur bénévole pour modifier son contrat sachant que cette modification peut engendrer des coûts supplémentaires et que l'assurance des bénévoles ne couvre pas nécessairement l'ensemble des risques. Il est donc conseillé à l'association porteuse du service de TUS **de souscrire elle-même un contrat d'assurance** pour couvrir les déplacements réalisés dans le cadre du service.

Il est possible de distinguer deux cas de figure selon le statut des véhicules.

Si **les véhicules sont la propriété de l'organisme porteur du projet de mobilité solidaire** ou en location longue durée (LLD) ou en location avec option d'achat (LOA), souscrire à une assurance est obligatoire. Deux types de contrats d'assurance sont possibles : un **contrat auto individuel** ou un **contrat flotte**. Un contrat auto individuel ne couvre qu'un seul véhicule, tandis qu'un contrat de flotte couvre l'ensemble des véhicules de l'organisme porteur du projet. Généralement, l'assureur impose un nombre de véhicules minimal pour pouvoir bénéficier du contrat flotte. Ces deux contrats permettent d'assurer les véhicules quel que soit le conducteur. Les principaux éléments influençant sur le coût de l'assurance sont le **type de véhicule, l'activité exercée, le kilométrage annuel, la zone géographique, les garanties choisies et les éventuels antécédents sinistres**.

Si les véhicules n'appartiennent pas à l'organisme porteur d'un projet, il peut souscrire un **contrat d'assurance auto-mission**. Ce type de contrat permet de couvrir tous les déplacements effectués dans le cadre d'un service de mobilité solidaire quel que soit le véhicule et quel que soit le conducteur. Les principaux éléments influençant la tarification sont **l'activité exercée, le kilométrage annuel lié au service, la zone géographique, les garanties et les éventuels antécédents sinistres**. Dans le cas d'un service de TUS, il remplace l'assurance personnelle du bénévole durant ses temps de trajets effectués dans le cadre du service. Le déplacement doit être réalisé à la demande du souscripteur du contrat. A titre d'exemple, si un conducteur bénévole réalise un trajet qui n'a pas été organisé par un référent, le trajet ne sera pas couvert par l'assurance. Généralement, ce contrat couvre l'ensemble des risques. Ce type de contrat est proposé par plusieurs assureurs (Macif, MAIF, Groupama, Axa, etc.).

Quel que soit le type de contrat choisi par l'organisme porteur du projet, il est indispensable de :

- vérifier la validité du permis de conduire des conducteurs lors du recrutement puis périodiquement ;
- vérifier le bon état d'usage du véhicule ;
- déclarer les sinistres en temps et en heure ;

- déclarer à l'assureur les évolutions significatives de l'activité de service de TUS.

En conclusion, il est fortement recommandé aux organismes porteurs de projet de mobilité solidaire et en particulier de service de TUS de souscrire à un contrat d'assurance adapté à son service selon le nombre de véhicules et leur propriétaire afin d'avoir une maîtrise totale du risque. En couvrant l'ensemble des risques, le porteur de projet est certain que les conducteurs ne seront pas moins bien couverts qu'avec leur propre assurance. Enfin, plusieurs organismes peuvent mutualiser leurs contrats d'assurance afin d'augmenter le volume de la flotte à assurer et ainsi réaliser des économies.

4 COMMUNIQUER EFFICACEMENT POUR PROMOUVOIR UN SERVICE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

La communication et la concertation autour d'un projet de service de mobilité solidaire est essentielle pour lancer, développer et pérenniser ce type de projet. Elle est nécessaire pour informer et mobiliser les habitants du territoire et les partenaires. Préalablement au lancement d'une action de communication le porteur de projet doit déterminer les objectifs, les cibles et le budget alloué à la communication puis, en fonction de ces éléments, déterminer les canaux et le contenu de la communication qui seront les plus adaptés.

4.1 La définition des objectifs et des cibles de la communication

Dès lors que le service de mobilité solidaire a été défini de manière suffisamment précise (fonctionnement, besoins, cibles, etc.), il est nécessaire d'identifier les principaux acteurs susceptibles de contribuer ou de faire obstacle à la mise en place du service. Ces acteurs sont en particulier des bénéficiaires du service de mobilité solidaire, des éventuels bénévoles mobilisés pour mettre en œuvre le service, des potentiels financeurs comme les collectivités territoriales, des prescripteurs sociaux, l'AOM locale, et des associations.

4.1.1 Les bénéficiaires du service de mobilité solidaire

Les projets de service de mobilité solidaire lauréats de l'appel à projets ont pour objectifs d'offrir une solution de mobilité et de créer du lien social, généralement pour les personnes isolées géographiquement ou en situation de précarité. Afin d'atteindre ces objectifs, il est indispensable d'**informer les potentiels bénéficiaires de l'existence du service de mobilité solidaire**.

Le profil des potentiels bénéficiaires varie selon le service qui est mis en place. Toutefois, pour les services de TUS on retrouve majoritairement des personnes âgées qui ne disposent pas toujours de moyens d'information numériques. Leur accès à la connaissance des initiatives de mobilité sur le territoire est donc particulièrement restreint et il est donc important de multiplier les canaux de communication. L'un des canaux de communication qui s'avère particulièrement efficace est **le bouche-à-oreille** : une fois informés, les bénéficiaires peuvent devenir **de véritables relais de communication en partageant l'existence du service à leurs proches et leurs connaissances**.

D'autres canaux de communication existent pour faire connaître un service. Les lauréats de l'appel à projets se sont appuyés sur les **organismes sociaux** comme relais de communication comme les missions locales, les centres médico-sociaux, Pôle emploi, les CCAS, la CAF et les espaces socio-culturels. Ces organismes sont en contact direct avec des personnes en situation de précarité et donc de potentiels bénéficiaires. Ils peuvent donc prévenir les usagers potentiels de l'existence d'un service de mobilité solidaire et leur fournir un contact. Ces organismes sociaux peuvent avoir un rôle essentiel dans le fonctionnement du service. À titre d'exemple, dans le cas du service de location de vélos à tarifs solidaires porté par Emmaus Ethiloc, seules les per-

sonnes orientées par les organismes sociaux (Pôle emploi, l'UTAMS⁹, la CEA¹⁰, ou la mission locale) vers le service de mobilité solidaire peuvent louer un vélo.

4.1.2 Les conducteurs bénévoles

La mise en place d'un service de transport d'utilité sociale repose toujours sur des conducteurs bénévoles. Un nombre insuffisant de conducteurs bénévoles peut conduire à refuser certains trajets faute d'adéquation entre la demande des bénéficiaires et les disponibilités des conducteurs, ou à solliciter trop régulièrement certains bénévoles. Pour le bon fonctionnement du service, il est préconisé d'avoir au moins **1 conducteur bénévole pour 3 bénéficiaires inscrits**.

Dans les projets de service de TUS lauréats de l'appel à projets, les conducteurs bénévoles sont majoritairement des **jeunes retraités**. Le recrutement des bénévoles doit se faire en amont du lancement du service afin d'obtenir un vivier suffisamment important puis en aval afin de compenser les éventuels départs ou de faire face à la demande croissante des bénéficiaires. Les moyens de communication mis en place par les lauréats pour recruter des conducteurs bénévoles sont les suivants : **forums d'associations, marchés, flyers, site internet, newsletter, articles dans la presse locale ou territoriale (journal municipal, intercommunal, etc.)**.

4.1.3 Les services de taxis

Les projets de mobilité solidaire et en particulier les projets de service de TUS peuvent être perçus comme un service concurrentiel aux services de taxis. Afin d'anticiper d'éventuels conflits, le porteur de projet doit donc **concerter de façon pro-active les services de taxis du territoire en amont du lancement du service de mobilité solidaire**. L'objectif est (i) de les informer du lancement du service de mobilité solidaire, (ii) de prendre connaissance de leurs éventuelles craintes, (iii) de rappeler que les services de mobilité solidaire sont complémentaires et non pas concurrents des services de taxis, et enfin, (iv) de rappeler l'existence d'un cadre réglementaire pour le service de TUS. Plusieurs lauréats de l'appel à projets ont ainsi organisé des réunions de concertation, soit avec la fédération nationale, soit avec la fédération locale des taxis.

4.1.4 Les collectivités locales et les AOM locales

Les organismes souhaitant mettre en place un projet de mobilité solidaire font régulièrement face à des besoins de financement. Une concertation peut être réalisée auprès des collectivités locales et intercommunalités ou de l'AOM locale pour **trouver des subventions ou bénéficier d'aides matérielles (mise à disposition de véhicules ou de locaux) ou de moyens humains**. À titre d'exemple, l'Espace Social et Culturel du Diois envisage d'organiser des réunions avec la région et les communes du territoire concernées par le projet afin d'obtenir des financements. Le directeur de la structure et le Cerema ont construit un argumentaire basé sur la pertinence du service et des **indicateurs de suivi** pour inciter les élus à financer une partie du service.

⁹ Unité Territoriale d'Action Médico-Sociale : elle est composée d'agents du département qui travaille à la mise en œuvre de la politique sanitaire et sociale.

¹⁰ La Collectivité Européenne d'Alsace est une collectivité territoriale datant du 1^{er} janvier 2021 qui réunit le Bas-Rhin et le Haut-Rhin.

4.2 Choisir les canaux de communication et le contenu du message à transmettre

Une fois que les cibles et les objectifs de la communication sont définis, le porteur de projet doit déterminer les canaux à utiliser et le contenu du message à transmettre. Les différents canaux utilisés par les lauréats de l'appel à projets sont les suivants :

La distribution de flyers

Différentes informations peuvent apparaître sur le flyer : le nom, le numéro de téléphone et l'adresse de l'organisme porteur du projet, le coût pour l'utilisateur, et les horaires. Enfin une présentation rapide du fonctionnement et des objectifs du service est nécessaire pour permettre une compréhension rapide des lecteurs.



Illustration 4: Flyer de communication créé par le Centre Social Intercommunal François Maillard



La communication numérique via des sites internet et des réseaux sociaux

Plusieurs lauréats de l'appel à projets ont mis en avant le service de mobilité solidaire qu'ils proposent sur leur site internet ou celui de collectivités. À titre d'exemple, le projet de service de TUS porté par le Carrefour des Habitants du Nyonsais est décrit sur :

- le site de la mairie de Nyons ;
- celui de la communauté de communes des Baronnies ;
- et Mobisol26, une plateforme de mise en relation créée en partenariat avec Mobicoop.

Cette plateforme permet aux utilisateurs de devenir des conducteurs bénévoles en s'inscrivant directement en ligne. De plus, elle permet à des potentiels usagers de réaliser une demande de trajet en renseignant des lieux de départ et d'arrivée et des informations personnelles. L'association du Carrefour des Habitants du Nyonsais a également créé un site internet¹¹, où chaque habitant est libre de publier une annonce. L'association utilise en particulier ce site pour faire des appels à bénévoles et pour décrire le service de TUS.

Les réunions avec les services techniques ou les élus des collectivités locales

Afin de convaincre une collectivité de s'engager financièrement dans un projet de mobilité solidaire, il peut être utile de réaliser une présentation générale du fonctionnement et des objectifs du service et de communiquer des données quantitatives sur son utilisation. Pour un service de TUS, il peut être intéressant de mettre en valeur :

- le nombre de kilomètres parcourus,
- le nombre de conducteurs bénévoles,

¹¹ <https://ensembleici.fr/>

- le nombre de bénéficiaires et les motifs de déplacements
- et d'expliquer la cohérence du service avec les besoins des habitants précaires et isolés du territoire.

Pour un service de location de vélos à tarif solidaire, le nombre de vélos loués et les profils des bénéficiaires peuvent être également être communiqués.

Les stands sur les marchés et les forums

Dans le cadre du service de TUS, ce canal s'est avéré particulièrement efficace pour les lauréats notamment pour le recrutement de bénévoles. La cible étant de jeunes retraités, les forums et les marchés sont des lieux de rencontre adaptés à ce profil. Pour ce type d'action, un bénéficiaire et un bénévole peuvent être mobilisés en plus d'un membre de l'association afin de partager leur expérience respective avec les personnes intéressées.

Les reportages sur une chaîne locale ou nationale

Plusieurs lauréats de l'appel à projet ont eu l'occasion de présenter leur service de mobilité solidaire dans le cadre d'un reportage sur une chaîne nationale ou locale. Ces reportages prennent la forme d'une ou plusieurs interviews avec un bénéficiaire, un bénévole ou le porteur de projet. À titre d'exemple, le projet du Carrefour des Habitants du Nyonsais a fait l'objet d'un reportage sur France 3 Auvergne Rhône-Alpes¹² et l'Espace Social et Culturel du Diois a fait l'objet d'un reportage sur France 2¹³. Ces reportages permettent aux projets de mobilité solidaire d'acquiescer une certaine notoriété au sein du territoire.

Les articles dans la presse locale

Le centre social François Maillard a bénéficié d'un article dans le courrier Picard¹⁴. Mobilité, projet porté par l'Atelier, a fait l'objet d'un article dans un journal local : l'Eclaireur¹⁵. Générations mobilité porté par la mission locale du Pays Villeneuvois a pu compter sur le journal Sudouest¹⁶ qui a écrit un article sur le service de transport solidaire.

La réalisation d'une vidéo promotionnelle

La Mission Locale du pays Villeneuvois a réalisé une vidéo d'interview d'un conducteur bénévole qui a été diffusée aux jeunes adhérents de la Mission Locale pour leur présenter le service de mobilité solidaire. Ce format ne s'est toutefois pas avéré efficace pour inviter les jeunes adhérents à utiliser le service de TUS.

Organisation de moments conviviaux

Le centre social Familles Rurales Monclar-de-Quercy organise des cafés conviviaux avec les adhérents du centre social. C'est une occasion pour présenter les différents services du

¹² <https://www.youtube.com/watch?v=t1hq3OXpcE0>

¹³ https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/covoiturage/drome-du-covoiturage-solidaire-pour-aider-a-la-mobilite-des-plus-ages_4757735.html

¹⁴ <https://www.courrier-picard.fr/id277797/article/2022-02-10/dans-le-pays-de-bray-le-centre-social-rural-roule-pour-ceux-qui-ne-conduisent>

¹⁵ https://actu.fr/normandie/blangy-sur-bresle_76101/lassociation-latelier-lance-un-service-de-transport-a-la-demande_5614049.html

¹⁶ <https://www.sudouest.fr/lot-et-garonne/marmande/lot-et-garonne-des-chauffeurs-solidaires-pour-rendre-mobiles-les-jeunes-1165376.php>

centre et en particulier celui du service de TUS en expliquant le fonctionnement du service (horaires, tarification, caractéristiques des utilisateurs, formalités administratives, etc).

Les bénéficiaires des services de mobilités solidaires sont des personnes précaires ou isolées qui ne sont pas toujours familiers des outils numériques. C'est pourquoi il est très important de miser sur une communication multicanale qui n'exclut aucun bénéficiaire. Certains canaux s'avèrent plus efficaces que d'autres et il est difficile de mesurer précisément l'impact de chaque canal de communication. Afin d'obtenir des informations sur ce sujet, il peut être intéressant pour l'association de demander à chaque bénéficiaire, lors de leur inscription au service, le canal par lequel il a connu le service.

5 LE FONCTIONNEMENT D'UN TRANSPORT D'UTILITÉ SOCIALE

Le Transport d'Utilité Sociale (TUS) est un service de transport et d'accompagnement **organisé exclusivement par des associations** et proposé à des personnes **précaires ou dont l'accès aux transports collectifs ou particulier est limité**. Il permet aux bénéficiaires du service de se déplacer notamment pour aller à un rendez-vous médical ou administratif, effectuer une activité culturelle, se rendre chez un proche ou aller faire ses courses. En plus du déplacement, les bénéficiaires peuvent être aidés dans certains cas sur leur lieu de destination ou à leur domicile par exemple pour transporter leurs courses ou pour réaliser une démarche administrative. Généralement, les conducteurs sont des bénévoles et la mise en relation du bénéficiaire avec le conducteur se fait par l'intermédiaire d'un référent au sein de l'association. L'association produit un règlement qui décrit le fonctionnement du service. Si ce type de service est réglementé¹⁷, on observe des fonctionnements très hétérogènes au sein des lauréats de l'appel à projets.

5.1 Les variantes de service de TUS

5.1.1 Quels critères pour être bénéficiaire et comment réserver un trajet ?

L'article R. 3133-1 du code des transports définit **deux critères non cumulatifs** pour cibler les bénéficiaires d'un service de TUS. Le premier critère est **géographique**, il concerne les personnes résidant dans une unité urbaine de moins de 12 000 habitants. Le second critère est **social**, il cible :

- les personnes bénéficiant d'une complémentaire santé solidaire ;
- ou les personnes justifiant de revenus inférieurs au plafond de ressources de la complémentaire santé solidaire ;
- ou les personnes bénéficiant d'une prestation sociale comme le revenu de solidarité active (RSA) ou l'allocation aux adultes handicapés (AAH).

Lorsque le bénéficiaire répond au seul critère d'isolement géographique, ce dernier doit être déposé à un pôle d'échange multimodal s'il se rend dans le périmètre d'une unité urbaine¹⁸ de plus de 12 000 habitants.

¹⁷ Articles L. 3133-1 et R.3133-1 à 5 du code des transports et arrêté du 17 octobre 2019.

¹⁸ La notion d'unité urbaine est définie par l'INSEE et repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants.

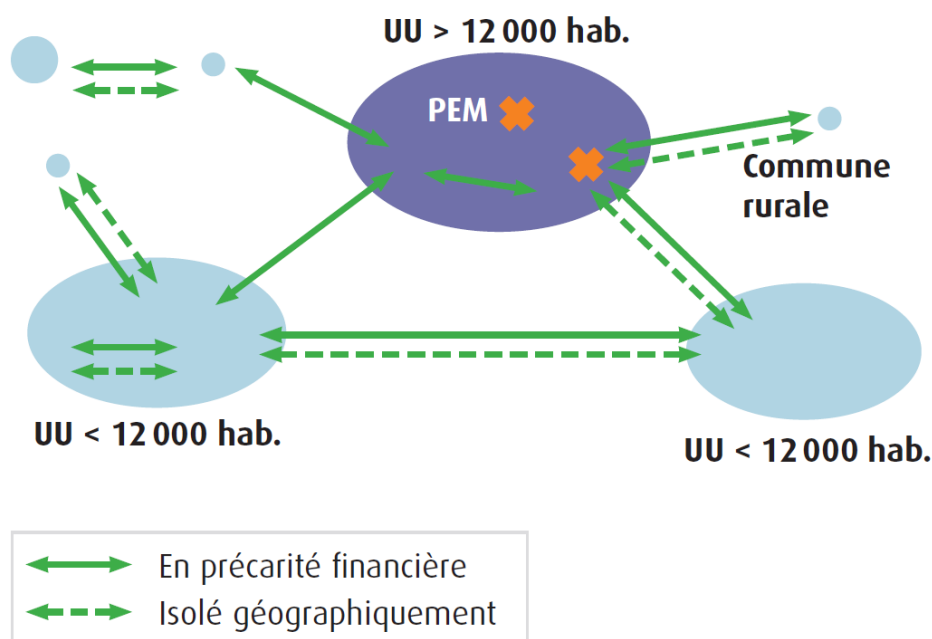


Illustration 5: Graphique représentant les trajets réalisables selon le profil du bénéficiaire

Réglementairement, il suffit de répondre à l'une des conditions précédentes pour pouvoir bénéficier du service de TUS. En plus de ces critères, les associations peuvent **faire le choix de restreindre l'utilisation du service de TUS** à certaines catégories de personnes. Les lauréats de l'appel à projets ayant mis en place un service de TUS sont tous situés en zones peu denses, dans des unités urbaines de moins de 12 000 habitants. Les habitants du territoire satisfont tous le critère d'isolement géographique mais certaines associations ont mis en place d'autres critères plus restrictifs pour des raisons de gestion des demandes de transport souvent trop nombreuses.

Lauréat	Critères retenus pour les bénéficiaires
Espace Social et Culturel du Diois	Adhérer à l'association
Carrefour des Habitants du Nyonsais	Adhérer à l'association Habiter dans les Baronnie
Familles Rurales de Surques	Adhérer à l'association Être en difficulté financière
Centre social Intercommunal François Maillard	Adhérer à l'association
Familles Rurales Monclar-de-Quercy	Habiter une des trois communes suivantes : Monclar-de-Quercy, Montdurausse ou Saint-Urcisse Adhérer à l'association Ne pas pouvoir conduire ou ne pas disposer de moyens de déplacement
Mission Locale du Pays Villeneuvois	Adhérer à la Mission Locale (jeunes de 16-25 ans) ou être en passe de le faire

Syndicat Mixte du Pays de la Châtre en Berry	Résider dans le Pays de la Châtre en Berry Avoir plus de 16 ans
--	--

Pour s'inscrire au service, plusieurs documents peuvent être demandés aux bénéficiaires notamment leur avis d'imposition, leur attestation mensuelle de prestations sociales, ou leur attestation pôle emploi. De plus, une **fiche d'inscription** est remplie par le bénéficiaire avec ses informations personnelles. Le **transport des mineurs de plus de 16 ans peut être autorisé** à condition de disposer d'une attestation parentale.

Une fois inscrit, le bénéficiaire peut utiliser le service. Pour réaliser une demande de déplacement, les bénéficiaires doivent **prendre contact avec un référent** chargé d'organiser le trajet. Lors de sa demande, le bénéficiaire doit fournir son nom, son prénom, le motif du déplacement, le type d'accompagnement attendu, la date, l'horaire, la durée approximative du trajet, le lieu de départ et celui d'arrivée et d'éventuelles précisions sur ses bagages ou ses animaux. Cette demande peut être faite sur le lieu de l'association, par mail, par appel téléphonique ou par l'intermédiaire d'une plateforme numérique. Selon les services, elle doit être **réalisée 48 h ou 72 h avant le déplacement attendu**. Les deux lauréats d'Auvergne Rhône-Alpes permettent aux bénéficiaires d'utiliser la plateforme Mobisol26.fr pour réserver un trajet ou s'inscrire en tant que bénévole. Les demandes les plus fréquentes restent celles faites directement dans les locaux de l'association ou par téléphone.

5.1.2 Quels véhicules utiliser pour un service de TUS ?

Il existe différentes possibilités pour l'association concernant la gestion de la flotte de véhicules utilisée pour le service de TUS. Trois situations sont observées :

- **Les véhicules appartiennent aux conducteurs bénévoles** : le conducteur bénévole se déplace avec son propre véhicule de son domicile au domicile du bénéficiaire, et effectue ensuite l'accompagnement demandé.
- **Les véhicules appartiennent à l'association ou sont mis à disposition par un tiers** : le bénévole vient chercher un véhicule de l'association par ses propres moyens puis se rend au domicile du bénéficiaire pour réaliser l'accompagnement.
- **Les véhicules appartiennent à l'association ou au bénévole** : ce dernier cas donne le choix au conducteur bénévole entre l'utilisation de son véhicule personnel ou celui mis à disposition par l'association.

La majorité des lauréats laisse le choix aux bénévoles d'utiliser leur propre véhicule ou ceux de l'association lorsqu'elle en a. Cette flexibilité peut être un atout dans le recrutement et la fidélisation des bénévoles. En effet, lorsque les conducteurs utilisent leur propre véhicule, ils peuvent directement se rendre au domicile du bénéficiaire tandis que l'utilisation du véhicule de l'association peut contraindre les bénévoles à **effectuer un détour** pour se rendre dans les locaux de l'association et donc engendrer des frais supplémentaires. Par ailleurs, certains conducteurs peuvent ressentir de **l'appréhension à conduire un nouveau véhicule**. Néanmoins, la possibilité d'utiliser un véhicule de l'association permet aux personnes ne disposant pas d'un véhicule personnel de devenir bénévole lorsqu'elles habitent à proximité des locaux de l'association. Lorsque les véhicules de l'association sont les seuls à pouvoir être utilisés, il est conseillé de prendre un ou plusieurs **véhicules de petites tailles** afin qu'ils puissent être conduits sans difficulté par le plus grand nombre.

5.1.3 Quelle typologie de trajets réalisables ?

Les services de TUS permettent de transporter les bénéficiaires vers des destinations diverses selon leurs besoins. Les principaux motifs de déplacement sont **l'accès aux soins, les courses, l'accès à la culture, l'accès aux démarches administratives ou à un autre service de mobilité (train, bus, etc.)**. D'autres motifs plus rares existent, ainsi, il est déjà arrivé que certains trajets soient réalisés pour rejoindre le domicile d'un proche ou assister à une cérémonie (mariage, enterrement). En revanche, certains motifs peuvent être refusés par l'association, comme se balader. À titre d'exemple, 123 déplacements ont été réalisés entre janvier et fin mai 2022 grâce au service de TUS porté par le Carrefour des Habitants du Nyonsais dont 64 % pour des motifs de santé.

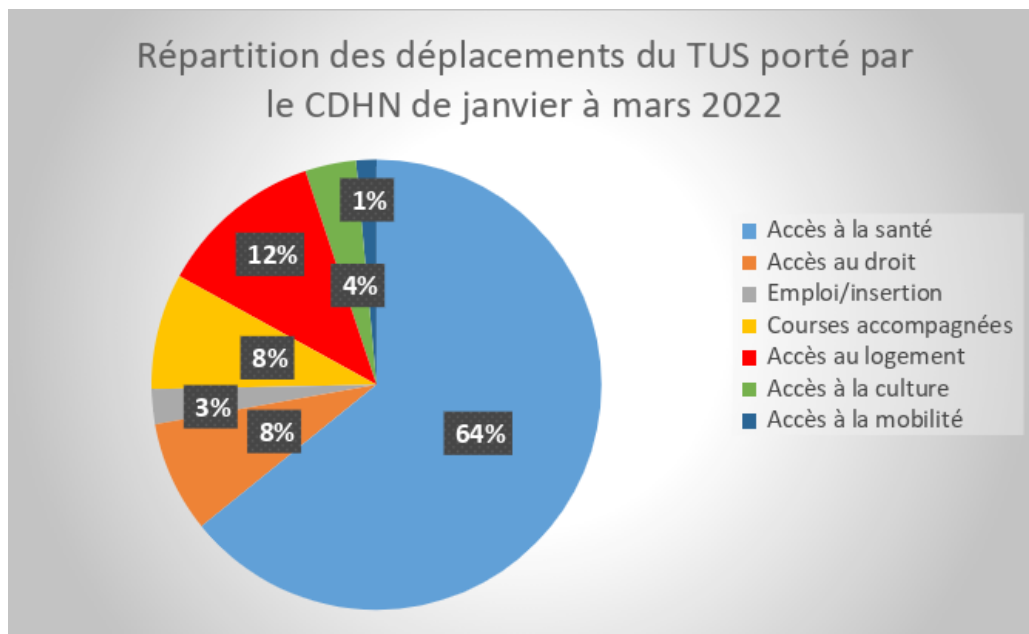


Illustration 6: Diagramme représentant la répartition des déplacements du TUS porté par le CDHN de janvier à mai 2022

La **distance maximale d'un trajet autorisée pour un service de TUS est de 100 km**. Cependant, certaines associations font le choix de réduire cette distance dans leur règlement. À titre d'exemple, pour le service porté par Familles Rurales 36 en lien avec le syndicat mixte de la Châtre en Berry, les déplacements peuvent s'effectuer uniquement dans un périmètre de 60 km autour de la Châtre. Pour celui porté par le centre social François Maillard, les déplacements sont possibles jusqu'à 30 km autour du Coudray-Saint-Germer.

Les distances moyennes réalisées dans le cadre des services de TUS des lauréats de l'appel à projets sont très variables également. À titre d'exemple, celui porté par le Carrefour des Habitants du Nyonsais connaît une **distance moyenne de 40 km aller/retour**.

Certaines associations imposent des **horaires** bien précis au service de TUS. À titre d'exemple, le service de TUS mis en place par Familles Rurales de Surques est disponible du lundi au vendredi de 8h à 19h.

5.1.4 Le profil et les conditions de l'engagement des bénévoles

Les bénévoles qui souhaitent devenir conducteurs doivent rencontrer préalablement le référent. Durant ce **rendez-vous de présentation**, le futur conducteur doit présenter son permis de

conduire valide, l'attestation d'assurance et le certificat d'immatriculation du véhicule qu'il souhaite utiliser. Cette rencontre est également l'occasion pour le référent d'expliquer le fonctionnement du service au futur conducteur.

Une fois inscrit, le référent peut contacter un bénévole pour réaliser un trajet demandé par un bénéficiaire. Il lui précise l'identité du bénéficiaire, le motif de déplacement, les horaires, le lieu de départ et le lieu d'arrivée et des éventuelles informations complémentaires sur le trajet (besoins spécifiques, bagages, animaux, etc.). Le bénévole reste libre d'accepter ou de refuser le trajet demandé.

Certaines associations demandent aux bénévoles de remplir une « **fiche transport** » avec leurs coordonnées, celles du bénéficiaire, le nombre de kilomètres réalisés ou encore le motif du déplacement. Le remplissage de cette fiche permet à l'association de recenser les trajets réalisés, de verser les indemnités aux conducteurs correspondant au kilométrage effectué. Par ailleurs, les données récoltées par le biais de ces fiches permettent d'évaluer a posteriori le service.

 FICHE DE TRANSPORT 			
Véhicule :			
☐ Gratuit (☐ 1, ☐ 2, ☐ 3)		☐ 2€ ☐ carte transport ☐ 5€ cotisation	
☐ Tepee 5 cv : 0,548€		☐ Dacia 5 cv : 0,548€	
		☐ 9 Places 7 cv : 0,601€	
		☐ Agence Postale ☐ ALSH ☐ Déplacement personnel ☐ Jeunesse ☐ Navette Conférence ☐ Transport solidaire ☐ Transport avec accompagnement - Monalisa ☐ Visite de convivialité - Monalisa ☐ Autre :	
Emprunteur :		Date de l'emprunt :	
Nom Prénom:			
TRAJET(S)			
Heure départ du CSR :		Heure retour au CSR :	
Kms prévisionnels:	Kms départ:	Kms retour:	Kms total :
Nom usager:		Adresse:	
Téléphone:			
Lieux destinations / Motifs :		Horaire du RDV:	
Au moment du départ			
Signature Emprunteur	Signature du Bénéficiaire ou du responsable légal		Signature du Centre Social
Au moment du retour			
Signature Emprunteur	Signature du Bénéficiaire ou du responsable légal		Signature du Centre Social

Illustration 7: Fiche de transport utilisée par le Centre Social Intercommunal François Maillard

5.1.5 Le rôle du référent

Les services de TUS reposent sur un ou plusieurs référents. Dans la majorité des cas, le référent est un **salarié de l'association porteuse du service**, soit à temps partiel, soit polyvalent. Les porteurs de projets peuvent également bénéficier d'un mécénat de compétence¹⁹. Parfois, comme pour le service porté par le Carrefour des Habitants du Nyonsais, il n'y a pas de référent attitré et les différents salariés de l'association tiennent à tour de rôle un standard télépho-

¹⁹ Mise à disposition par une entreprise d'un ou plusieurs salariés à un organisme d'intérêt général.

nique afin de réceptionner les demandes et de contacter les bénévoles. Lorsque le choix de l'association s'est porté vers un référent unique, il est conseillé de dédier au moins 50 % d'un équivalent temps plein (ETP) au bénéfice du service de TUS. Le retour d'expérience de l'appel à projets illustre **plusieurs situations de recrutement de référents**. L'ESCDD a une référente à 23 % d'ETP. Familles Rurales de Surques a une salariée dont 50 % de son ETP est consacré au poste de référent. L'animateur du centre social Familles Rurales Monclar-de-Quercy assure le rôle de référent à temps plein.

Les principales missions du référent sont les suivantes :

- Procéder à l'**inscription des bénéficiaires et des bénévoles** au service. À cette occasion, le référent leur communique le règlement et la charte du service ;
- **S'assurer que chaque trajet ne peut être effectué par un moyen de transport existant** comme un véhicule sanitaire léger (VSL)²⁰ ou un transport en commun ;
- **Faire correspondre les demandes des bénéficiaires et la disponibilité des bénévoles** et les mettre en relation ;
- **Récupérer les fiches transports** afin de recenser les trajets effectués et éventuellement défrayer les conducteurs. Il est conseillé au référent de conserver ces données dans un tableur qui permettront ensuite d'alimenter l'évaluation du service ;
- **Animer le réseau des bénévoles** ;

Le référent a également un rôle social et peut être amené à échanger longuement avec certains bénéficiaires qui ont besoin d'être rassurés ou souhaitent simplement converser. Le référent est aussi parfois mobilisé pour recruter des bénévoles, communiquer sur le service, le promouvoir auprès des élus, assurer la maintenance des véhicules.

Des **partenariats peuvent être établis entre différentes associations** du même territoire qui organisent un service de TUS. À titre d'exemple, si aucun bénévole n'est disponible pour réaliser un trajet, le Carrefour des Habitants du Nyonsais peut solliciter l'association familiale des Baronies située à une trentaine de kilomètres de Nyons, à Buis-les-Baronies, afin qu'un de leurs conducteurs bénévoles réalise le trajet. Cette sollicitation peut être réciproque si l'association familiale des Baronies en a besoin.

²⁰ <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F22121>

5.1.6 Le défraiement du service

Les dépenses des bénévoles occasionnées par les trajets réalisés avec leur véhicule personnel dans le cadre du service de TUS peuvent être **compensées par une indemnité financière** versée par le bénéficiaire ou directement par l'association pour ne pas exclure du service les personnes les plus précaires financièrement. Le **montant maximum qui peut être demandé au bénéficiaire pour défrayer le conducteur est fixé réglementairement à hauteur de 0,32 €/km**. Ce montant est généralement retenu par les associations même si elles sont en droit d'établir un montant inférieur. Certaines associations imposent un **forfait fixe** minimum pour les trajets très courts. Les frais de péage ou de stationnement sont généralement à la charge du bénéficiaire. Dans un contexte de hausse du prix des carburants, ce plafond peut s'avérer problématique car insuffisant au regard des frais engagés par les bénévoles. Même si la motivation des bénévoles ne repose pas sur le gain financier, il importe de faire en sorte qu'ils ne se sentent pas économiquement lésés. Les modalités de défraiement proposés par les sept lauréats de l'Appel à Projets Mobilité Solidaire portant un service de TUS sont détaillées ci-dessous :

L'Espace Social et Culturel Du Diois	Le système de défraiement est partagé entre les bénéficiaires et l'association. Ainsi, pour les kilomètres réalisés sur le territoire de la Communauté des Communes du Diois (CC) et de quelques communes attenantes, le bénéficiaire, peu importe le nombre de kilomètres réalisés, verse au conducteur 2€ pour un aller simple et 4€ pour un aller-retour. Pour les kilomètres réalisés en dehors du territoire de la CC du Diois et de quelques communes attenantes, le bénéficiaire verse 0,32 €/km directement au conducteur. Les habitants de Die payent un demi-tarif, car la commune de Die prend à sa charge 50% du coût du transport. À la fin du mois, l'association recense le nombre de kilomètres effectués par chaque conducteur et complète la somme qu'il a reçu par les bénéficiaires pour qu'ils reçoivent l'équivalent de 0,32 €/km.
Le Carrefour des Habitants du Nyonsais	Le bénéficiaire verse 0,20 €/km au conducteur.
Le Centre Social Intercommunal François Maillard	Le bénéficiaire verse 3 € l'aller-retour au conducteur quel que soit le nombre de kilomètres réalisés.
Familles Rurales de Surques	Le bénéficiaire verse 0,30 €/km au conducteur.
Familles Rurales Monclar-de-Quercy	Le bénéficiaire verse au conducteur 3 € pour les trajets inférieurs à 8 km et 0,23 €/km pour chaque kilomètre supplémentaire.
Mission Locale du Pays Villeneuvois	La Mission Locale verse directement 0,32 €/km au conducteur. Le service est ainsi gratuit pour les adhérents de la Mission Locale.
Le Syndicat Mixte du Pays de la Châtre en Berry	Le bénéficiaire verse 0,32 €/km au conducteur.

Pour le calcul de l'indemnisation, il existe plusieurs manières pour l'association de comptabiliser le nombre de kilomètres parcourus. Certaines associations considèrent que le trajet commence à partir du domicile du conducteur bénévole, d'autres choisissent de comptabiliser les kilomètres à partir du domicile du bénéficiaire.

5.2 La rédaction du règlement du service et de chartes

5.2.1 Les objectifs du règlement et des chartes

Il est conseillé pour les associations qui portent un service de TUS de **rédiger un règlement de leur service**. D'une part, il permet de sécuriser le service en indiquant son fonctionnement précis et éviter ainsi d'éventuelles dérives. D'autre part, il permet de montrer le caractère organisé du service notamment lorsqu'il est présenté à de potentiels financeurs. Le règlement est en général écrit par le référent du service. Il existe des cas où les conducteurs bénévoles sont conviés à l'écriture de celui-ci. À titre d'exemple, à l'Espace Social et Culturel du Diois, les bénévoles ont participé à l'élaboration du règlement.

De plus, certaines associations choisissent de compléter le règlement par l'**élaboration de chartes**. En général, il en existe une pour les conducteurs bénévoles et une pour les bénéficiaires. Elles permettent de mettre en avant des règles de bonne conduite, parfois directement intégrées dans le règlement, que le conducteur et le bénéficiaire s'engagent à respecter.

5.2.2 Composition du règlement et des chartes

Le règlement

Il contient les **informations relatives au fonctionnement** et les objectifs du service de TUS et en particulier :

- Les critères retenus pour être bénéficiaire du service et la procédure d'inscription ;
- Les motifs de déplacements acceptés ;
- La zone géographique concernée ;
- La procédure d'inscription des bénévoles ;
- L'organisation du service avec le délai accepté pour les demandes, le barème du défraiement, les jours de fonctionnements ou encore les possibilités d'accompagnement ;
- Les modalités d'assurance ;

Cette liste n'est pas exhaustive et est adaptable selon les services de TUS déployés.

Les chartes

En complément du règlement, une charte signée par les bénévoles et les bénéficiaires peut être rédigée afin de rappeler les missions générales de l'association et **les règles de bonne conduite à respecter lors d'un trajet** et engager chacun à respecter le règlement du service. Dans sa charte de bénévolat, Familles Rurales Monclar-de-Quercy rappelle que le bénévole se doit de se conformer à l'éthique et aux objectifs poursuivies par l'association. Il doit collaborer avec les autres acteurs de l'association et toujours mettre le bénéficiaire au centre de toute activité. De plus, il peut être demandé aux bénévoles de suivre les formations proposées. Elle se clôture par une convention d'engagement réciproque signée par l'association et par le bénévole.

Le retour d'expérience des lauréats de l'Appel à Projets Mobilité Solidaire montre la diversité de fonctionnement des services de TUS possible. En dépit d'un fonctionnement général avec un triptyque d'acteurs composé d'un référent, de bénévoles et de bénéficiaires, les caractéristiques du service peuvent sensiblement varier d'un projet à l'autre.

6 PÉRENNISER LE VIVIER DE CONDUCTEURS BÉNÉVOLES

Le fonctionnement d'un service de TUS repose en grande partie sur un vivier de conducteurs bénévoles. Pour le bon fonctionnement du service, il est préconisé d'**avoir au moins un bénévole actif pour 3 bénéficiaires inscrits**. Un nombre insuffisant de bénévoles peut conduire à refuser certaines demandes de trajets faute d'adéquation avec leurs disponibilités, ou à solliciter trop régulièrement certains bénévoles. Il est également important de veiller à la **répartition géographique des domiciles des conducteurs bénévoles**. En effet, cette couverture géographique du territoire pertinente permet de réduire les distances entre les domiciles des bénéficiaires et ceux des conducteurs et ainsi limiter des frais et des déplacements inutiles pour les bénévoles. En outre, il faut veiller à maintenir un vivier de bénévoles en adéquation avec le potentiel de demandes de trajet. Des bénévoles qui ne sont pas sollicités durant une période relativement longue peuvent se détacher du dispositif voire se sentir exclus.

Afin d'avoir un nombre suffisant de bénévoles répartis pertinemment sur le territoire, il est important que l'organisme porteur du service **recrute régulièrement des bénévoles et veille à les garder actifs**. Les retours d'expériences des lauréats de l'appel à projets mettent en évidence quatre points essentiels à la pérennisation du vivier de bénévoles : **le recrutement régulier, la création de liens sociaux, la protection des conducteurs et leur valorisation**.

6.1 Recruter régulièrement des bénévoles

Étape clé dans la mise en œuvre et la pérennisation d'un service de TUS, **le recrutement des bénévoles s'effectue notamment grâce à une forte communication**. Celle-ci peut être facilitée par les acteurs du territoire et notamment les élus locaux à même de contacter leurs réseaux pour participer au recrutement d'un vivier de bénévoles, et le pérenniser.

A titre d'exemple, les associations réalisent des campagnes de recrutement dans les forums d'association et dans les marchés. Ces lieux sont à privilégier pour y recruter des bénévoles. La tenue d'un stand sur cinq marchés par le Syndicat Mixte du Pays de la Châtre en Berry a permis de recruter 15 bénévoles.

L'Espace Social et Culturel du Diois a rencontré des difficultés pour trouver des bénévoles bien répartis sur l'ensemble du territoire où le service est déployé. En effet, le service de TUS est proposé pour les 50 communes du territoire de la communauté de communes du Diois et les distances entre les communes centres et les communes périphériques peuvent être supérieures à 30 km. Les 27 bénévoles aux disponibilités hétérogènes, regroupés dans les pôles urbains du territoire, ne peuvent répondre à toutes les demandes en particulier celles de bénéficiaires isolés géographiquement.

6.2 Créer des liens sociaux

Une fois les bénévoles recrutés, l'objectif est de les **garder actifs** le plus longtemps possible. Les bénévoles s'engagent généralement dans cette démarche pour se socialiser ou essentiellement dans le but d'aider. Au-delà des liens tissés entre un bénéficiaire et un bénévole lors d'un trajet, il peut être intéressant pour les organismes porteurs d'un service de TUS de favoriser la création de liens entre tous les bénévoles, les bénéficiaires, et le référent et de les fédérer au-

tour du projet. Au fil du déploiement du service de TUS, certains « **binômes bénévoles-bénéficiaires** » peuvent se former, soit par affinité soit en raison d'une proximité entre leurs domiciles, pour ensuite effectuer ensemble les trajets.

Au-delà du temps de trajet partagé, d'autres **moments conviviaux entre les bénévoles et les bénéficiaires** peuvent être organisés. L'Espace Social et Culturel du Diois a par exemple organisé un repas de fin d'année avec tous les acteurs du service. D'autres associations proposent aux bénévoles et aux bénéficiaires de participer à des activités conviviales. Le Centre Social François Maillard organise tous les deux mois un « café des bénévoles ». Si des liens forts sont créés, les conducteurs seront motivés pour continuer à s'investir et à réaliser des trajets. De plus, ces moments de convivialité réduisent la crainte des bénéficiaires et des bénévoles de prendre la voiture avec des inconnus.

Enfin, pour fédérer les conducteurs bénévoles autour d'un service de TUS, des **réunions d'échanges sur la mise en œuvre du projet** avec tous les bénévoles peuvent être organisés. L'Espace Social et Culturel du Diois en anime une tous les mois. Les conducteurs sont invités à communiquer sur leurs difficultés et leurs craintes et peuvent être amenés à élaborer ensemble le règlement du service de TUS. L'association Familles Rurales de Surques a créé un groupe sur une messagerie instantanée réunissant tous les bénévoles et le référent. C'est un lieu de discussion informel qui permet d'échanger librement. Des entretiens individuels réguliers entre les conducteurs et le référent peuvent être également organisés. Il importe que le référent reste en contact avec les bénévoles notamment s'ils n'ont pas été sollicités depuis un certain temps. Ces temps de rencontre sont l'occasion de présenter le bilan de l'activité et, le cas échéant, de faire participer les protagonistes à l'amélioration du dispositif.

6.3 Assurer la protection des conducteurs bénévoles

Afin d'impliquer et de rassurer les bénévoles, des **formations** peuvent leur être proposées. Elles peuvent être assurées par des intervenants internes ou externes à l'association. Plusieurs thèmes de formation en lien avec le service peuvent être proposés : **l'accompagnement de personnes fragiles, les gestes de premiers secours, l'éco-conduite, etc.** À titre d'exemple, le Carrefour des Habitants du Nyonsais a choisi trois thèmes de formation : la sécurité routière, l'accompagnement des personnes âgées et apprendre à s'affirmer face aux bénéficiaires.

Pour assurer le fonctionnement optimal du service, il est **important que les bénéficiaires n'aient pas directement accès au numéro de téléphone des conducteurs**. En effet, il n'est pas simple pour un bénévole de refuser un trajet à une personne précaire. De plus, le référent doit garder sa place d'intermédiaire entre le bénéficiaire et le bénévole, en particulier pour la couverture des risques. En ce sens, il reste le garant de la gestion des sollicitations, ce qui ainsi permet d'éviter d'éventuelles dérives. Il importe également que le référent s'assure du « bon » déroulement du trajet en vérifiant systématiquement les informations auprès de chacune des parties concernées, bénévoles et bénéficiaires.

Il appartient à l'association de prendre en charge les questions assurantielles afin de sécuriser les déplacements de service de TUS et d'éviter une charge aux conducteurs bénévoles.

6.4 Valoriser l'engagement des conducteurs bénévoles

Malgré si leur engagement est nécessairement altruiste, il est toujours appréciable pour un bénévole de **voir son activité reconnue** par l'organisme porteur du projet. Le Carrefour Des Habitants du Nyonsais affiche des portraits valorisant l'engagement des conducteurs dans les locaux de l'association. L'engagement des bénévoles peut également aller au-delà des accompagnements de bénéficiaires. Les conducteurs bénévoles de l'ESCDD ont par exemple présenté le service de TUS lors de forums d'associations et de conseils municipaux. Les bénévoles de la mission locale du Pays Villeneuvois sont régulièrement conviés à des ateliers d'insertion ou des forums employeurs organisés par la mission locale afin de témoigner de leur expérience de bénévole et contribuer ainsi à la promotion du dispositif de covoiturage intergénérationnel.

Les initiatives en faveur de la pérennisation des bénévoles sont importantes pour pérenniser le service lui-même. Plus le nombre de bénévoles est important, moins les conducteurs sont sollicités, et donc, en mesure de se lasser ou de refuser des trajets. Un recrutement régulier accompagné d'un suivi de l'association pour rassurer et valoriser les conducteurs est la clé pour fidéliser les bénévoles. La mise en place de moments conviviaux entre bénévoles et bénéficiaires permet de créer une cohésion autour du projet indispensable pour la pérennisation du projet.

7 L'ÉVALUATION QUANTITATIVE ET QUALITATIVE D'UN SERVICE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Après avoir mis en place un service de mobilité solidaire, il est intéressant pour l'organisme porteur du projet de **réaliser un état des lieux**. Ce bilan est bénéfique d'une part pour **identifier des pistes d'amélioration** du service et d'autre part pour **présenter le service aux partenaires institutionnels** en vue d'obtenir un financement pérenne. De plus, les associations mettant en place un service de TUS ont l'obligation de transmettre annuellement les informations relatives à cette activité au préfet du département²¹. Ainsi différents **indicateurs de suivi** peuvent être récoltés et partagés par la structure à l'origine du service.

7.1 L'utilisation des données récoltées

La récolte des données doit permettre à l'organisme porteur du projet d'identifier **les caractéristiques clés du service** et les éventuels freins à son développement ou sa pérennisation. De plus, ces données constituent un support qui pourra être présenté aux partenaires financiers afin de pérenniser des financements.

7.1.1 Mettre en lumière les caractéristiques clés du service afin de l'adapter

Les indicateurs ont pour objectif de **faire un suivi des trajets réalisés**. En s'appuyant sur un service de TUS, selon les données récoltées, il est possible d'identifier des périodes où le service est largement sollicité (semaine ou week-end, matin ou après-midi) et les origines-destination les plus fréquentes. De plus, elles mettent en avant les principaux motifs de déplacements utilisés par les bénéficiaires. Ces données croisées peuvent permettre au référent d'optimiser le service, par exemple en mutualisant certains trajets et d'améliorer le service rendu aux bénéficiaires.

La connaissance du profil (âge, profession, commune de résidence, handicap, etc.) des bénéficiaires et des bénévoles permet aussi d'adapter la communication et le service proposé.

L'association a la possibilité de **cartographier les domiciles des bénéficiaires et des conducteurs bénévoles** afin d'identifier d'éventuelles zones où il y a peu de conducteurs bénévoles comparé au nombre de bénéficiaires. L'organisme pourra ainsi accentuer les campagnes de recrutement aux endroits où il manque des bénévoles.

7.1.2 Démontrer la nécessité du service et pérenniser les financements

Les données d'usage d'un service de mobilité solidaire peuvent permettre de montrer la **complémentarité spatiale ou temporelle du service avec d'autres services existants**, en particulier les transports collectifs. À titre d'exemple, certains bénéficiaires utilisent le service de TUS pour aller à un rendez-vous médical lorsque les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés.

L'évaluation du service de mobilité solidaire est une tâche à part entière pour l'organisme porteur du projet. Elle est importante et permet à la structure et aux acteurs du territoire de mesu-

²¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039264355>

rer la pertinence du service. Les différents indicateurs de suivi sont des données précieuses à la fois pour adapter le fonctionnement du service mais également pour présenter le service et son évolution au cours du temps aux partenaires institutionnels. Même s'il n'y a pas d'obligation à le faire, il peut être également intéressant de **communiquer ces informations à l'AOM locale** où se trouve l'association pour la tenir informée de l'offre de mobilité présente et des besoins des habitants de son territoire

7.2 Les différents indicateurs de suivi

7.2.1 Les indicateurs quantitatifs

Pour un service de TUS, plusieurs indicateurs de suivi sont intéressants. Il peut être pertinent de dresser des profils types de bénéficiaires du service. Certaines caractéristiques comme l'âge, le sexe, la commune de résidence, un handicap, le statut social, ou la possession d'un véhicule sont utiles pour dresser des profils types de bénéficiaires. La même démarche peut être réalisée pour les conducteurs bénévoles dans le cadre du service de TUS.

Dans le cas d'un service de TUS, les indicateurs sur l'usage du service sont indispensables pour mesurer le volume de l'activité et en particulier :

- le nombre de bénéficiaires et le nombre de bénévoles actifs ;
- le nombre de trajets réalisés selon le motif (courses, santé, démarches administratives, etc.) ;
- **la fréquence** à laquelle chaque bénéficiaire utilise le service ;
- **le nombre de kilomètres effectués** (par an, par mois, et par semaine) ;
- le nombre moyen de kilomètres parcourus par bénévole ;
- **la distance moyenne d'un trajet** ;
- **le nombre de refus de trajet** selon le motif (indisponibilité des bénévoles, demande de déplacement hors critères mis en avant dans le règlement, etc.).

Pour un service de location de vélos à tarifs solidaires, les données qui peuvent être collectées sont :

- **le nombre de locations mensuelles et annuelles de vélos**. Il peut être intéressant de classer **ces données par type de vélos (VAE, vélos standards)** ;
- la durée de location moyenne ;
- **le nombre de dépannages et de réparations** effectués sur les vélos ;
- le nombre de cautions retenues ;
- **le nombre de bénéficiaires sur liste d'attente**.

7.2.2 Les indicateurs qualitatifs

Les bénéficiaires peuvent être interrogés sur leur appréciation du service. Des retours sur **l'efficacité du mode de réservation, les horaires d'ouverture du service, la qualité du service et la tarification** sont précieux pour la structure organisatrice. Il peut également être intéressant **de connaître la manière dont les bénéficiaires ont connu l'existence du service**.

7.2.3 Les différents canaux d'évaluation

Afin de récupérer les différentes données, plusieurs options s'offrent aux organismes porteurs de services de mobilité solidaire. Pour les services de TUS, il est conseillé de demander aux conducteurs bénévoles de remplir une fiche transport à chaque fin de trajet. Cette fiche peut par exemple contenir **les identités du conducteur et du bénéficiaire, le motif de déplacement, l'information s'il s'agit d'un aller simple ou d'un aller/retour, le nombre de kilomètres parcourus et le montant dû par le bénéficiaire**. C'est un canal idéal pour recenser des données quantitatives et dresser des bilans annuels voire mensuels sur l'utilisation du service.

Pour les services de location vélo longue durée à tarifs solidaires, les bénéficiaires peuvent être interrogés sur leur appréciation du service. Un questionnaire « satisfaction » peut être fourni en fin de location au retour du vélo. Des retours sur l'efficacité du mode de réservation, les horaires d'ouverture du service, la qualité du service et la tarification sont précieux pour améliorer et faire évoluer le dispositif.

Des entretiens en bilatéral peuvent être réalisés avec différents acteurs afin de recenser des données qualitatives. Les bénévoles, les bénéficiaires et les structures sociales partenaires peuvent être soumis à ces entretiens. Si l'entretien s'adresse aux partenaires sociaux, il peut être intéressant de connaître **les différents moyens de communication utilisés** pour faire connaître le service aux adhérents et **leur efficacité**.

Des questionnaires peuvent également être distribués aux bénéficiaires pour récolter leur avis. À titre d'exemple, l'Atelier a élaboré **un questionnaire** qui a été distribué aux utilisateurs du service et a obtenu une vingtaine de réponses. L'association a questionné les bénéficiaires sur **le tarif mis en place, le mode de réservation, le confort du véhicule ou encore l'étendue des horaires d'ouvertures du service**.

CONCLUSION

Les services de mobilité solidaire en zones peu denses ont pour objectifs d'offrir une solution de mobilité et de créer des liens sociaux avec les personnes précaires ou isolées. Ils redonnent de l'autonomie à chacun, en permettant à tous d'avoir accès aux soins, aux emplois, à la culture, aux loisirs, aux amis, à la famille, et aux démarches administratives. Ces enjeux sont amenés à devenir encore plus importants avec des fractures sociales et territoriales de plus en plus fortes et le vieillissement de la population.

La mise en place de type de service peut être souple, mais pour favoriser sa réussite, trois principales bonnes pratiques ressortent de cet appel à projets : la connaissance du territoire, de ses habitants et de leurs besoins, la constitution d'un réseau au sein de l'écosystème de la mobilité solidaire et un engagement humain, matériel et financier conséquent sont les clés de la réussite d'un projet de mobilité solidaire. La détermination d'objectifs précis, d'un périmètre et d'un public cible est en effet un pré-requis indispensable au lancement d'un service de mobilité solidaire. Tous les acteurs de la mobilité solidaire au sein d'un territoire ont un rôle à jouer dans le développement d'un service. Associations, collectivités, AOM, Etat, opérateurs de services de mobilité, établissements d'insertion et d'action sociale, habitants, acteurs privés sont les principaux acteurs identifiés dans le cadre de l'appel à projets. Ils doivent être mobilisés, consultés voire associés aux différentes phases du projet. Il convient enfin de bien évaluer l'investissement financier et surtout humain nécessaire à la réussite du projet. La charge de travail peut-être conséquente pour identifier les besoins du territoire, communiquer sur le service, élaborer un budget et trouver des financements, assurer les déplacements, choisir un mode de fonctionnement, pérenniser un éventuel vivier de bénévoles et évaluer le service.

Ce type de service a maintenant fait ses preuves : il répond à des besoins de mobilité bien spécifiques mais en pleine croissance, et il est relativement peu coûteux et simple à mettre en place comparé à d'autres services de transport. Il convient désormais de mobiliser les associations, les collectivités, les élus et les habitants pour un passage à l'échelle.

ANNEXES

Fiche récapitulative et schéma : « Mobilité solidaire Association Familles Rurales de Monclar-de-Quercy »

Organisme porteur du projet	Le projet est porté par le centre social familles rurales Monclar-de-Quercy. C'est une association qui a pour objectif de créer du lien social sur son territoire. Pour ce faire, elle organise différents services notamment un accueil régulier ou occasionnel pour les enfants en crèche ou encore un accueil pour les adolescents durant les vacances scolaires et tous les vendredis soir de 18 h à 22 h. Elle propose également une navette conduite par un salarié de l'association qui conduit les personnes à Montauban tous les jeudis. Elle agit sur le périmètre de la communauté de communes Quercy Vert Aveyron. Elle est composée de 13 communes (22 468 habitants). Pour mettre fin à l'isolement géographique et social de la population sur le territoire de la communauté de communes Quercy Vert Aveyron, le CSFRM a répondu à l'appel à projet mobilités solidaires en proposant un projet de mobilité solidaire.
Fonctionnement du service proposé	Face au manque de transport en commun sur le territoire, le centre social familles rurales Monclar-de-Quercy souhaite développer le transport d'utilité sociale existant afin d'offrir une solution de mobilité aux habitants isolés. Une flotte de véhicules est mis à disposition par l'association. Elle est propriétaire de deux véhicules utilitaires : un trafic et un scénic 7 places. Les véhicules sont assurés par Familles Rurales. La priorité des trajets concernera les destinations locales (services ou commerces). Plusieurs motifs sont acceptés : visites médicales, démarches administratives, visites familiales, commerces de proximité, enterrement, cimetière ou encore prendre une correspondance avec un autre moyen de transport. Les grands trajets portent essentiellement sur l'aire urbaine de Montauban et de Gaillac pour des motifs administratifs et médicaux. L'association a pour projet d'étendre son offre de transport pour assurer des trajets vers Toulouse. Acteurs du service : Le référent : Le rôle du référent est assuré par l'animateur du centre social. Il est passé à temps plein depuis avril 2021. Il met en relation les conducteurs bénévoles et les bénéficiaires pour que le trajet demandé soit réalisé. Il reçoit les demandes de trajet sur le site du centre social, par téléphone ou par mail. Une fois la demande reçue, le référent donne les coordonnées du bénévole après avoir expliqué les modalités d'organisation du service proposé et recueilli les documents exigés par la procédure en place (charte du bon conducteur, signature du règlement intérieur et charte du bénévole).

	Les bénéficiaires : Pour bénéficier du service de TUS, il faut d'abord être un habitant d'une des trois communes : Monclar-de-Quercy, Montdurausse ou Saint Urcisse. Enfin, ce service est adressé à des personnes qui ne peuvent pas conduire ou qui ne disposent pas de moyens de déplacements. La personne transportée ne doit pas relever d'un état de santé qui nécessiterait une surveillance spéciale de la part du conducteur. Pour accéder au service, le bénéficiaire doit suivre la procédure suivante : s'inscrire auprès du référent du centre social familles rurales, remplir un dossier d'inscription et justifier d'une assurance de responsabilité civile, signer la charte et le règlement et enfin s'acquitter de la cotisation au centre social. Une fois cette démarche réalisée, il peut contacter le référent et réaliser une demande de déplacement. Elle doit être faite 3 jours avant le déplacement. Si la demande est acceptée, le bénéficiaire reçoit les coordonnées d'un conducteur bénévole et il peut le contacter. A partir de la deuxième demande, les personnes qui souhaitent être transportées contactent directement le bénévole. Si le bénéficiaire le demande, un accompagnement en plus du déplacement peut lui être fourni. Pour les mineurs, une décharge parentale doit être écrite. Une fois le trajet réalisé, les bénéficiaires payent directement le conducteur bénévole. Le forfait minimum est de 3 € et à partir de 8 km parcourus (aller-retour), 0,23 € sont ajoutés par kilomètres supplémentaires. Le début du kilométrage commence à partir du domicile du bénévole. Ce tarif est légèrement au-dessus du plafond indiqué par le décret (0,32 ct/km) lorsque les trajets sont inférieurs ou égaux à 8 km. Le Cerema propose que la tarification soit de 3 € pour les 10 premiers km puis 0,32 ct/km pour les suivants. Lorsque plusieurs personnes sont transportées en même temps, les frais sont partagés entre elles. Pour un aller simple, le retour est dû. Le bénéficiaire doit faire en sorte que le temps d'attente du bénévole entre l'aller et le retour du déplacement n'excède pas une heure. Si c'est le cas, le conducteur peut retourner chez lui et revenir ensuite le chercher. Le bénéficiaire devra doubler le défraiement prévu initialement qu'il donnera au conducteur. L'argent est donné par le bénéficiaire au conducteur bénévole en échange d'un bon papier qui indique le tarif dû. Au mois de mai 2022, l'association compte une dizaine de bénéficiaires. Les conducteurs bénévoles : Actuellement, le conducteur principal est l'animateur du centre social (double casquette : référent et conducteur). En mai 2022, l'association compte 3 chauffeurs bénévoles en plus de l'animateur. L'objectif de l'association est d'atteindre le nombre de 6 chauffeurs bénévoles dont 2 réguliers. Pour devenir conducteur, ils doivent s'inscrire auprès du référent du centre social, remplir un dossier avec en pièces jointes : le permis de conduire et l'attestation d'assurance du véhicule, signer la charte du bon conducteur et le règlement. Ils s'engagent à garder confidentielles les informations échangées pendant le trajet. Ils réalisent le déplacement de-
--	--

	mandé en utilisant les véhicules qui sont mis à disposition par l'association. Si aucun véhicule n'est disponible, ils utilisent leur propre véhicule. Chaque chauffeur bénévole est assuré par l'association. A chaque fin de mois, le bénévole remet un état récapitulatif des déplacements effectués au centre social. 3 cas possibles de défraiement : 1^{ère} situation : le déplacement est réalisé par l'animateur du centre social. Dans ce cas, l'argent est versé par le bénéficiaire directement à l'animateur qui lui indique le montant du trajet. 2^{ème} situation : le déplacement est réalisé par un conducteur bénévole avec son propre véhicule. Dans cette situation, à la fin du trajet, le conducteur remet au bénéficiaire un bon avec le montant du trajet. Ce bon est transmis préalablement au conducteur par le référent. Le bénéficiaire paye donc la somme due au conducteur en échange de ce bon. 3^{ème} situation : le déplacement est réalisé par un conducteur bénévole avec un véhicule mis à disposition par l'association. Dans cette situation, l'agent donné par le bénéficiaire à la fin du déplacement en échange du bon est reversé à l'association. En effet, le véhicule n'étant pas sous la propriété du conducteur bénévole, le défraiement est dû à l'association. Pour les trajets qui sont à destination d'une aire urbaine de plus de 12 000 habitants, le service de TUS ne peut pas être déployé pour les personnes qui ne sont pas en situation de précarité. C'est pourquoi, il est conseillé à l'association de combler les impossibilités du service de TUS par l'existence d'un covoiturage. Ainsi concrètement les trajets doivent être décomposés en 2 parties : 1) Monclar-de-Quercy → Frontière de Montauban : utilisation autorisée du service de TUS 2) Frontière Montauban → lieu précis dans Montauban = utilisation du covoiturage				
Postes de coûts et sources de financement	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="488 1541 946 1585">Coûts d'exploitation :</th> <th data-bbox="946 1541 1401 1585">Financements :</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="488 1585 946 2000"> - Achats divers (carburant, matériels, etc) : 800 € - Assurances : 500 € - Autres services extérieurs ((location de véhicules, défraiement aux conducteurs bénévoles, téléphone, publicité, frais de formation) : 7 300 € - Impôts, taxes et verse- </td> <td data-bbox="946 1585 1401 2000"> - Prestations de service (participations, prestations CAF) : 2 200 € - Subventions d'exploitation : - Mairie de Monclar-de-Quercy : 400 € - MSA : 1 000 € - Crédit agricole : 2 000 € </td> </tr> </tbody> </table>	Coûts d'exploitation :	Financements :	- Achats divers (carburant, matériels, etc) : 800 € - Assurances : 500 € - Autres services extérieurs ((location de véhicules, défraiement aux conducteurs bénévoles, téléphone, publicité, frais de formation) : 7 300 € - Impôts, taxes et verse-	- Prestations de service (participations, prestations CAF) : 2 200 € - Subventions d'exploitation : - Mairie de Monclar-de-Quercy : 400 € - MSA : 1 000 € - Crédit agricole : 2 000 €
Coûts d'exploitation :	Financements :				
- Achats divers (carburant, matériels, etc) : 800 € - Assurances : 500 € - Autres services extérieurs ((location de véhicules, défraiement aux conducteurs bénévoles, téléphone, publicité, frais de formation) : 7 300 € - Impôts, taxes et verse-	- Prestations de service (participations, prestations CAF) : 2 200 € - Subventions d'exploitation : - Mairie de Monclar-de-Quercy : 400 € - MSA : 1 000 € - Crédit agricole : 2 000 €				

	ments assimilés : 500 € - Charges de personnels : 6 500 € - Mise à disposition mairie com-com : 1 300 €	- Macif suite à l'appel à projets « Mobilités Solidaires » : 10 000 € Mise à disposition mairie com-com : 1 300 €
Parties prenantes (autres que les financeurs)	Plusieurs parties prenantes autres que les financeurs interviennent dans le projet : Le réseau Familles rurales par le biais de la Fédération Départementale de l'Aveyron apporte une aide pour les questions juridiques et permet une mise en relation avec d'autres expériences similaires. La MSA, au-delà de son apport financier, accompagne l'élaboration du projet en partageant son réseau et les retours d'expériences similaires qui ont été réalisées. Le département, via son volet social, oriente les personnes dans le besoin vers le service de TUS. Le PETR du Pays Midi-Quercy par le biais du PLIE Midi-Quercy met en lumière les personnes en recherche d'emploi qui ont besoin d'un transport. La mairie de Montclar de Quercy, au-delà de ses subventions, met à disposition des locaux et deux véhicules.	
Communication	Le projet est communiqué de plusieurs façons : Article dans la presse locale « LADEPECHE » Des cafés sont organisés dans le centre social. Durant ces moments conviviaux, les services du centre social notamment le service de TUS sont présentés aux adhérents. Au regard du faible nombre de chauffeurs bénévoles, l'association communique peu sur ce service par peur de devoir exprimer trop de refus.	
Problématiques rencontrées	Comment sécurise-t-on un trajet qui comprend une partie dans une aire urbaine de plus de 12 000 habitants ? Comment réagir face à l'augmentation forte du carburant Comment pérenniser le service proposé et ainsi accroître la demande ? Comment agrandir le vivier de bénévoles ? Comment sécuriser les trajets des mineurs ?	

Mobilité solidaire Centre social Familles Rurales Monclar

Via des articles dans la presse ou au centre social lorsque des cafés sont organisés.

communiqué

**Centre social
Familles Rurales
Monclar**

met en place

**La Fondation
MACIF**

Apportent une
subvention financière

La MSA

Subventionne une partie
du projet et met à
disposition des véhicules
et des locaux

**La mairie de
Monclar de
Quercy**

**Le
département
et le PETR du
Pays Midi-
Quercy**

Identifient les
potentiels
bénéficiaires

Un Transport d'Utilité Sociale

**Un référent
animateur du
centre social**

Vérifie la validité du
permis de conduire
du conducteur
bénévole

S'inscrit, paye la cotisation
d'adhérent et remplit un dossier

(Reverse le défraiement à
l'association si le véhicule
appartient à l'association)

Remet un récapitulatif des
déplacements à chaque fin de
mois

**Un
conducteur
bénévole**

Contacte le conducteur
bénévole pour lui soumettre
sa demande et paye le
défraiement au conducteur

donne les
coordonnées du
conducteur
bénévole le plus
cohérent avec la
demande

**Un bénéficiaire
habitant à Monclar,
Montdurausse ou
St Urcisse**

réalise le déplacement et l'accompagnement avec
un des véhicules mis à disposition

Fiche récapitulative et schéma : Générations mobilité du Pays Villeneuvois

Organisme porteur du projet	La mission locale du pays Villeneuvois est un organisme qui exerce une mission de service public centrée vers les jeunes de son territoire. Elle accompagne les jeunes de 16 à 25 ans dans plusieurs domaines. Elle les aide dans leur recherche d'emploi, dans l'accès à la formation, à la santé, au logement, aux droits et à la citoyenneté. Durant l'année 2021, elle a accompagné 1 668 jeunes. La Mission Locale du Pays Villeneuvois couvre l'arrondissement de Villeneuve-sur-Lot et la zone autour de Laroque-Timbaut : Communauté de Communes Fumel Vallée du Lot, Communauté de communes Bastides en Haut Agenais Périgord, Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois, communes de Monclar d'Agenais, Le Temple sur Lot, Montastruc, Pinel Hauterive, Saint Pastour, Sembras, Tombeboeuf, Tourtrès, Villebramar Le territoire d'intervention de la Mission Locale couvre 98 communes dont la quasi-totalité sont rurales. Elle développe des partenariats avec différents acteurs du territoire comme les entreprises, les collectivités, les associations ou encore les organismes de formation. Son action est encadrée au niveau national par le Conseil National des Missions Locales. Les Missions Locales donnent à certains jeunes des subventions appelées « Garanties jeunes » qui leur permettent de financer leurs permis de conduire par exemple. Ce programme est remplacé depuis le 1^{er} mars 2022 par le contrat d'engagement jeune (CEJ). C'est un dispositif d'accompagnement de la Mission Locale. Il y a 3 missions locales sur le département de Lot-et-Garonne dont celle du Pays Villeneuvois. Afin de lever le frein de la mobilité pour les jeunes de son territoire, la mission locale a lancé un transport d'utilité sociale pour les jeunes. C'est dans ce contexte qu'elle a candidaté à l'appel à projet « Mobilités Solidaires ».
Fonctionnement du service proposé	En s'inspirant de l'expérience « Générations Mobilité » de la Mission Locale de la Moyenne Garonne, la Mission Locale du Villeneuvois souhaite mettre en place un covoiturage intergénérationnel entre des conducteurs bénévoles seniors et des jeunes sans solution de mobilité. Ce projet entend répondre à plusieurs objectifs notamment constituer un réseau de bénévoles, communiquer auprès des jeunes de la Mission locale qui sont la cible du projet, les mettre en relation avec les conducteurs bénévoles et réaliser des covoiturages entre les jeunes et les bénévoles. Les jeunes bénéficiaires n'ont rien à payer. C'est la mission locale qui se charge du défraiement qui est versé au conducteur bénévole.

	En 2021, 22 trajets ont été réalisés avec 15 jeunes bénéficiaires. Peu de demandes sont recensées due à l'appréhension et à la réticence des jeunes. Les trajets ont une distance moyenne de 80 km. Les acteurs du service : Le référent : Un référent est mis en place pour faire le lien entre le jeune et le conducteur bénévole. Il réalise dans un premier temps un entretien avec le jeune. Il est en relation constante avec ses collègues conseillers qui lui orientent les jeunes susceptibles de recourir à ce covoiturage. Ensuite, après avoir analysé son besoin de déplacement, il contacte un conducteur bénévole pour lui faire part de la demande (appel + formulaire envoyé par mail). Un conseiller en insertion sociale et professionnelle était déjà en place lors de la candidature à l'appel à projets et prenait le rôle de référent. Il s'agissait d'un salarié de la mission locale. Il donnait 25 % de son temps à ce projet. Il a effectué différentes missions comme l'identification de conducteurs bénévoles et l'élaboration des documents d'engagement. Le référent a quitté son poste en février 2022 et a été remplacé par une conseillère en charge du logement. Le conducteur bénévole : Les conducteurs bénévoles du dispositif « Générations Mobilité », sont à ce jour des retraités.es prêts.es à se rendre disponible pour véhiculer et accompagner des jeunes. L'objectif de ce covoiturage est de tisser des liens intergénérationnels entre les conducteurs bénévoles retraités et des jeunes qui sont dans le besoin. En décembre 2021, 7 accompagnateurs constituent le réseau. Il s'agit de bénévoles dont la majorité sont déjà investis à la Mission Locale notamment à travers du parrainage. Vu les réticences des bénéficiaires, il n'est pas paru pertinent d'agrandir pour le moment le réseau de bénévoles. Le réseau de conducteurs est suffisant. Une convention de bénévolat est signée par le conducteur et il lui est demandé de présenter son permis de conduire. Une fiche navette remplie lui est transmise avec toutes les informations sur le déplacement à effectuer. De plus à chaque fin de trajet, une feuille de concrétisation du transport avec différentes informations (nom du bénéficiaire, du bénévole, km parcourus, signatures bénévole et bénéficiaire) doit être remplie et signée par le bénévole et le bénéficiaire. Les conducteurs bénévoles réalisent les déplacements avec leur propre véhicule. Ainsi, ils sont assurés par leur propre assurance. La Mission Locale paye également une assurance complémentaire AXA qui couvre les risques non couverts par celles des conducteurs bénévoles. Le jeune bénéficiaire : Les bénéficiaires sont des jeunes inscrits à la Mission Locale (16 à 25 ans), ou en passe de l'être, résidant en général hors de l'agglomération et qui n'ont pas de solution de déplacement. Tous les jeunes sortis du système scolaire et ayant entre 16 et 25 ans peuvent être accompagnés en Mission Locale.. Pour être bénéficiaire, il faut que le jeune signe la convention d'utilisation. Pour les jeunes de moins de 18 ans, il faut qu'ils fournissent une autorisa-
--	---

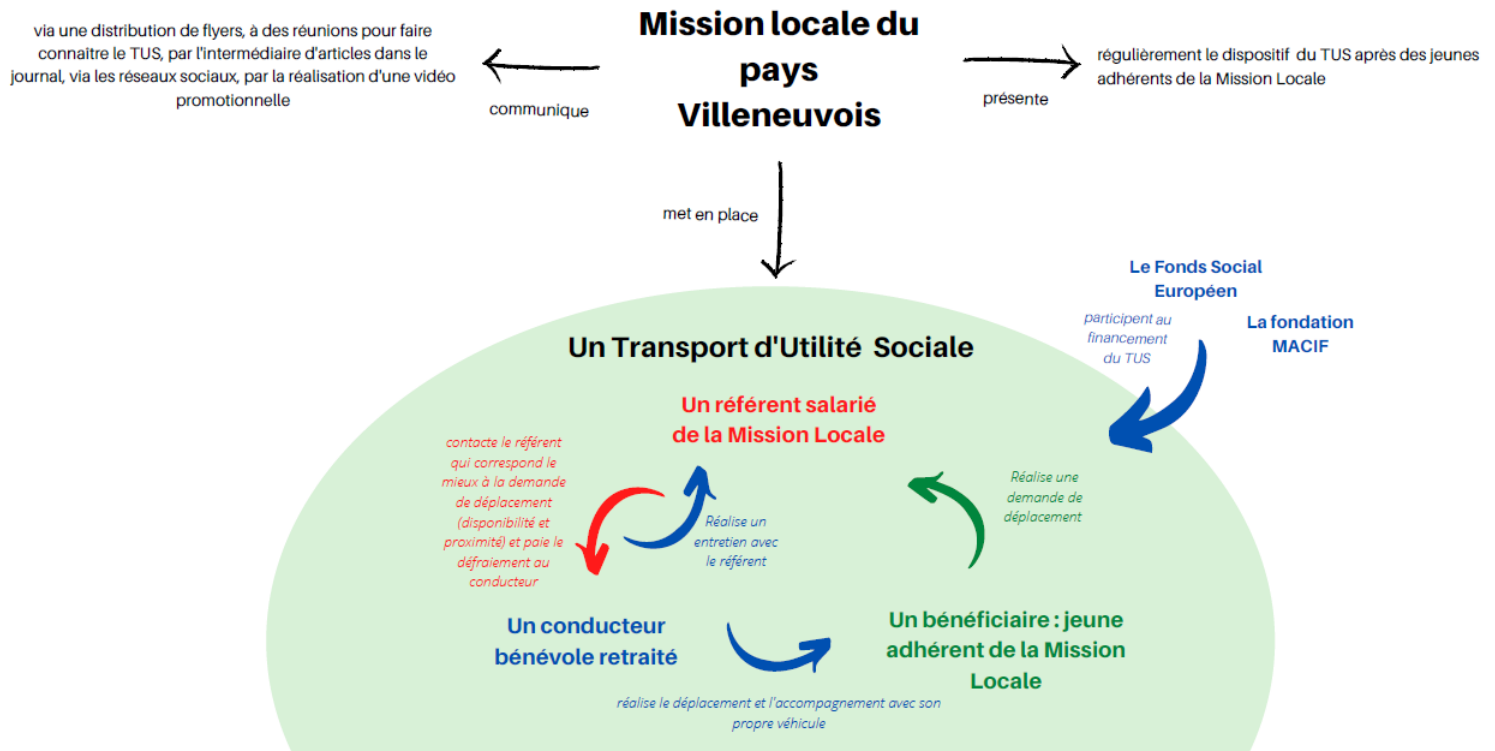
	tion du représentant légal. Avant le trajet, une fiche de formalisation du transport est transmise par mail au bénéficiaire sur laquelle il retrouve le lieu de rdv, l'heure et la raison du déplacement. Elle vaut confirmation de son engagement à effectuer le déplacement. Pour le moment (mars 2022), seulement 15 à 20 jeunes utilisent le service. Les jeunes du territoire de Villeneuve-sur-Lot éprouvent une crainte de l'inconnu et ne sont pas très impliqués dans les missions de la Mission Locale. Exemples de motif de déplacements : se rendre à la mission locale pour un entretien avec un conseiller insertion ou pour participer à des ateliers, aller aux séances de code de la route, aller à un entretien d'embauche, aller à un rendez-vous médical, etc. Le trajet doit rester ponctuel. Il est indiqué dans la convention que le bénéficiaire ne peut pas effectuer plus de 4 trajets par mois avec ce service. Pour faire croître la sollicitation des jeunes, il est prévu d'organiser au sein de la mission locale des moments de convivialité entre bénévoles et bénéficiaires, et de réaliser une cartographie des conducteurs bénévoles. L'objectif étant de lever les freins liés à la méfiance ressentie par les bénéficiaires vis-à-vis des bénévoles	
Postes de coûts et sources de financement	Coûts d'exploitation : - Charges de personnel : 19 802,75 € - Défraiement des bénévoles : 1 595 € - Charges indirectes : 2 970,41 €	Financements : - La subvention de la Macif suite à l'appel à projets « Mobilités Solidaires » : 15 000 € - Les aides financières du FSE : 1 797 € - Autofinancement : 7 570 €
Parties prenantes (autres que les financeurs)	Tous les conseillers de la Mission Locale prennent du temps pour présenter le dispositif à tous les jeunes afin de repérer ceux qui seraient intéressés. La référente régionale Nouvelle Aquitaine de la fondation Macif (Béatrice Lavit) participe aux réunions de pilotage ; afin de favoriser l'essor de ce dispositif, elle s'est proposée pour promouvoir le dispositif de covoiturage intergénérationnel lors des chantiers jeunes dont elle a le pilotage. Malgré de nombreuses rencontres avec les partenaires, aucun acteur social ou médical du territoire ne se montre participatif au projet.	
Communication	La communication de ce projet est multicanale. Son enjeu est de faire connaître le projet aux potentiels conducteurs bénévoles, aux habitants élus, et également aux potentiels financeurs du projet. Les cibles étant différentes, il est nécessaire d'employer différents moyens de communication. Plusieurs actions ont été mises en place par l'association :	

	• Réalisation d'une vidéo promotionnelle par la chargée de communication de la Mission Locale avec le concours de 3 bénévoles. Cette vidéo a été réalisée en intérieur avec un seul témoignage de jeune à visage couvert. Elle n'a pas eu l'effet attendu. • Communication via la rubrique « Mobilité » du site internet de la Mission Locale • Communication sur les réseaux sociaux (Facebook, instagram, snapchat) • Participation au carrefour des mobilités²² à Monflanquin. Un stand a été tenu par les missions Locales de Villeneuve-sur-Lot et de Marmande. Ils ont pu ainsi présenter le service « Générations Mobilité » à un public divers. • Distribution de flyers aux jeunes de la Mission Locale • Distribution de flyers spécifiques distribués aux employeurs du Pays Villenevois • Présentation du dispositif à la commission mobilité du café des partenaires²³, aux structures sociales et aux structures professionnelles • Articles écrits dans la presse et reportage à la radio (Radio-4). • Information diffusée à l'intérieur de la Mission Locale sur un écran dans le hall d'attente • Présentation du dispositif lors des ateliers mensuels « Mobilité » de la Mission Locale. • Présentation du dispositif lors d'une matinée interne
Problématiques rencontrées	• Comment impliquer les jeunes de la Mission Locale qui ne se sentent pas concernés par le dispositif ? • Comment fédérer les jeunes et les conducteurs bénévoles ? • Comment lever les freins mis en avant par les jeunes (frein générationnel, sentiment d'insécurité, crainte de l'inconnu) ? • Comment permettre l'implication des prescripteurs et acteurs sociaux du territoire ?

²² Le carrefour des mobilités organisé en Lot-et-Garonne et animé par le Cerema. Son objectif est de rassembler les acteurs de la mobilité du territoire pour qu'ils trouvent ensemble des solutions de mobilités inclusives, durables et solidaires.

²³ Le café des partenaires est organisé et animé par la coordinatrice d'action sociale du conseil départemental. Il permet aux élus, acteurs sociaux, culturels et associatifs de se réunir pour discuter autour de thématiques économiques et sociales. Les mobilités et les déplacements sont deux sujets qui ont déjà été traités lors de ces cafés.

Générations mobilité du pays Villeneuvois



Fiche récapitulative et schéma : Mobirural solidaire (Syndicat mixte du Pays de la Châtre Berry)

Organisme porteur du projet	Lors de la candidature à l'appel à projet, l'association porteuse du projet de transport solidaire n'était pas définie. Une première étape de concertation était prévue afin de présenter le projet à différentes associations et de déterminer laquelle serait la plus cohérente pour le porter. En attendant de choisir une association, l'organisme porteur est le syndicat mixte du Pays de la Châtre en Berry. C'est un établissement public de coopération locale. C'est l'organe qui représente les élus locaux au sein du Pays de la Châtre en Berry. Ce territoire couvre trois communautés de communes (Comcom de la Marche Berrichonne, Comcom de la Châtre et Sainte-Sévère et Comcom du Val de Bouzanne) dont 51 communes. Il compte 28 831 habitants. Il coordonne les projets du territoire et mène des actions qui répondent à l'intérêt général. Suite à la réussite d'un appel à projet TENMOD, Le Pays de la Châtre en Berry a pu recruter un chargé de mission, qui a pu suivre le diagnostic de mobilité sur son territoire en 2019, réalisé dans le cadre d'une étude pilotée par DREAL Centre-Val de Loire (Étude sur les besoins de mobilité durable dans les zones rurales de la région Centre-Val de Loire et propositions d'outils de promotion)²⁴ C'est à l'issue de cette étude que le Pays de la Châtre en Berry a souhaité mener une réflexion sur la mise en place du transport solidaire. En effet, le territoire est enclavé et se trouve à l'écart des infrastructures structurantes de transport. Par ailleurs, une part de la population est dépourvue de moyens de transports et ne peut pas se déplacer. C'est pourquoi, pour réduire la vulnérabilité des habitants face à la mobilité et d'améliorer les conditions de déplacements pour toute la population, de nouvelles solutions de mobilités ont été réfléchies. C'est dans ce contexte que le syndicat mixte du Pays de la Châtre en Berry a candidaté à l'appel à projets Mobilités Solidaires. L'objectif est de développer un transport solidaire sur le territoire. Pour ce faire, trois étapes sont prévues : 1ère étape : Une concertation préalable Cette étape a pour but de discuter avec les potentielles associations intéressées par le projet pour définir laquelle portera le transport solidaire. Au-delà d'une discussion avec les associations, les futurs usagers seront également concertés. Des enquêtes auprès des habitants isolés aboutiront sur une meilleure adaptation du projet à leurs besoins. C'est une phase de ciblage des acteurs intervenant dans le projet
------------------------------------	---

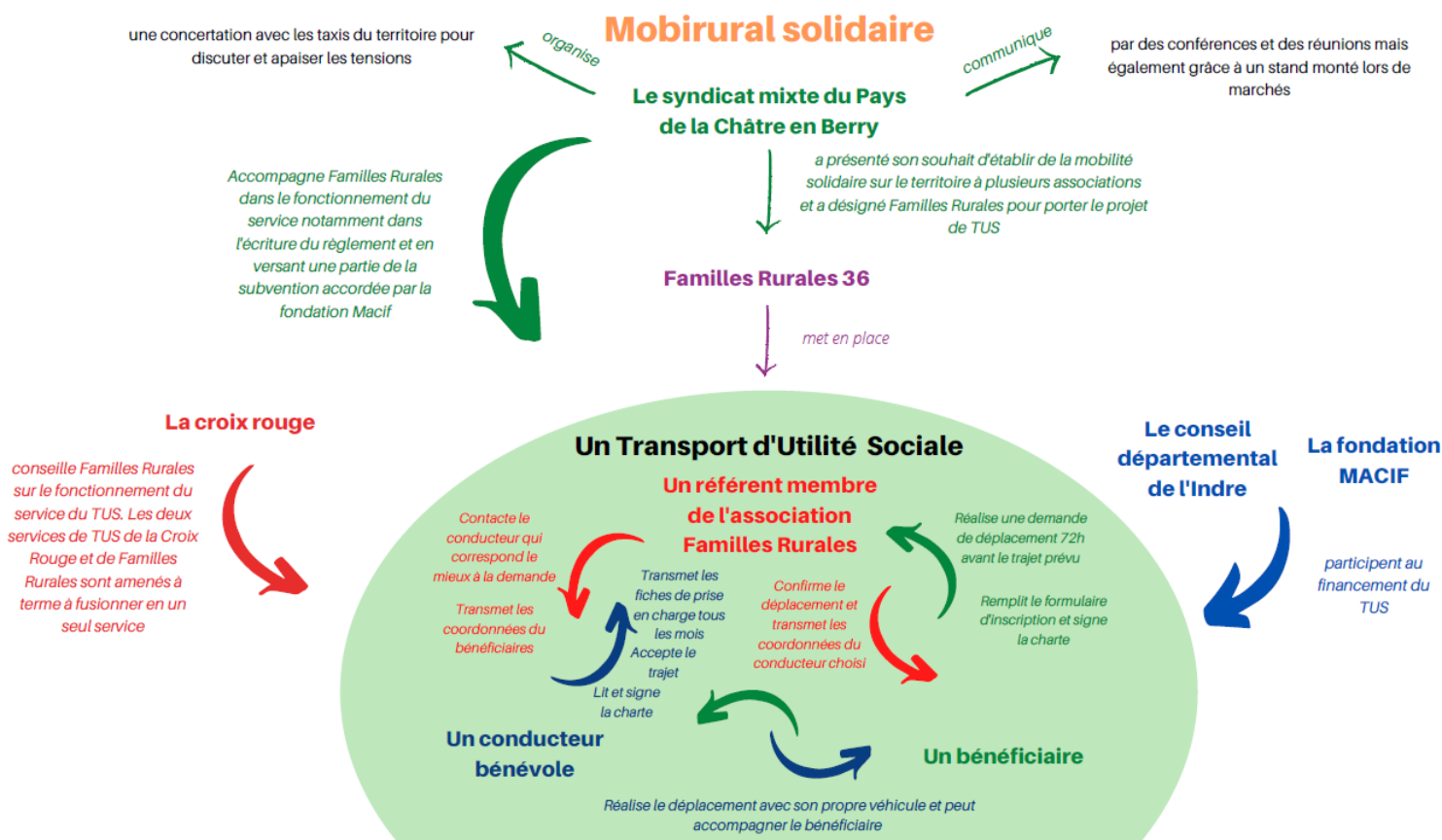
24 <https://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/presentation-de-la-demarche-r1428.html>

	Une conférence des maires avec une présentation aux 51 communes du territoire ont été faites. 2^e étape : La mise en place du transport solidaire Suite aux échanges de la phase 1, la solution la plus adaptée sera déployée. Elle sera évaluée au bout de quelques mois afin de lui permettre une bonne pérennisation. Après plusieurs réflexions, le choix se porte sur un transport d'utilité sociale, porté par Familles Rurales 36. La Croix Rouge a déjà mis en place un service de TUS auparavant sur quelques communes du territoire. Ainsi, une coopération entre Familles Rurales 36 et la Croix Rouge est envisageable dans le but de simplifier le service pour l'utilisateur. 3^e étape : Évaluation et mise en place d'une solution pérenne L'objectif est d'adapter le mieux possible, l'offre de transport solidaire afin qu'elle réponde le plus précisément possible aux besoins des usagers. L'enjeu de ce projet est de faciliter l'accès à la mobilité sur le Pays de la Châtre en Berry pour l'ensemble des habitants.
Fonctionnement du service proposé	Le transport solidaire choisi est le Transport d'Utilité Sociale. Il fait intervenir plusieurs acteurs. Acteurs du service : Le référent : Dans un premier temps, le référent sera un membre de familles rurales. Il interceptera les demandes de trajet des bénéficiaires. Les demandes peuvent se faire par mail ou par téléphone du lundi au vendredi de 9h à 12h. Lors de l'appel, le référent note les coordonnées du bénéficiaire, l'heure et le lieu de rendez-vous et le temps prévisionnel sur place. Il vérifie que la destination demandée respecte le périmètre du service. Il est délimité par un rayon de 60 km autour de la Châtre. Le trajet peut donc s'effectuer vers les communes suivantes : Saint-Amand-Montrond, Montluçon, Guéret, Châteauroux et Argenton sur Creuse. Le référent appelle ensuite un conducteur bénévole disponible ce jour-là et lui fait réserver le voyage. Il le choisit en priorité selon le critère de proximité entre l'habitation du bénévole et du bénéficiaire. Le référent transmet ensuite les coordonnées du bénévole au bénéficiaire et vice-versa. Le référent envoie un sms ou un mail au bénéficiaire avec la confirmation de son trajet. Chaque mois, Familles Rurales 36 réalise un suivi du nombre de trajets effectués. Ainsi le référent s'assure que le bénévole n'effectue pas trop de trajets. Le conducteur bénévole : Pour devenir conducteur il faut être un habitant du Pays de la Châtre

	en Berry. Avant le premier trajet, il doit rencontrer l'animateur de la fédération départementale. Il s'engage à ne pas divulguer les informations qui pourront être confiées par le bénéficiaire. Il doit être en possession de la carte d'adhésion Familles Rurales ou adhérer à la croix-rouge. Il doit être titulaire d'un permis de conduire valide, d'une attestation d'assurance spécifiant la couverture des personnes transportées bénévolement, le contrôle technique et une attestation d'assurance du véhicule. Avant d'effectuer son premier trajet, le chauffeur bénévole doit prendre connaissance et signer la charte du conducteur. Il doit également communiquer ses disponibilités pour les trajets par l'intermédiaire d'un questionnaire. Le conducteur recevra un kit comprenant un carnet tri copiant, un constat, un règlement intérieur, une vignette « mobilité solidaire ». Des formations lui seront proposées. Le chauffeur est en droit de refuser des animaux, de porter des charges lourdes ou de transporter toute personne avec un comportement incorrect. Le trajet peut également être annulé en cas d'intempérie ou de danger immédiat. Les bénévoles de Familles Rurales utilisent leurs propres véhicules pour les trajets. En revanche les bénévoles de la Croix Rouge utilisent le véhicule de l'association. Il va chercher le bénéficiaire à son domicile jusqu'à l'adresse prévue et le ramène chez lui . À l'issue du déplacement, il remplit une fiche de prise en charge qui sera signée par les deux acteurs. Cette fiche est en trois exemplaires : une pour le conducteur, une pour le bénéficiaire et une pour l'association familles rurales. Avant chaque 10 du mois, le chauffeur bénévole transmet ses fiches de prise en charge à l'association. Il y a 15 bénévoles actuellement. le bénéficiaire : Pour bénéficier du service de TUS, il faut d'une part résider dans le pays de la Châtre en Berry et d'autre part répondre aux critères mis en place dans le décret 2019-850. Les mineurs en dessous de 16 ans sont exclus du service s'ils ne sont pas accompagnés. Pour les mineurs dont l'âge est compris entre 16 et 18 ans, ils peuvent utiliser le service s'ils possèdent une autorisation parentale. Voici les différentes étapes à suivre par le bénéficiaire préalablement à l'accès au service de TUS : – Remplir le formulaire d'inscription – Transmettre les justificatifs nécessaires (avis d'imposition, attestation mensuelle des prestations sociales, attestation pôle emploi) – Signer la charte du bénéficiaire
--	--

	Les différents documents doivent être transmis à l'association par mail, sms ou déposé au siège de la fédération départementale de Famille Rurales. La demande de trajet doit être réalisée 72 heures avant le déplacement souhaité. Le référent pourra accepter certaines exceptions selon l'urgence. Les motifs de déplacements acceptés sont : Les rendez-vous médicaux pour les personnes qui ne bénéficient pas de transports sanitaires, les visites à un malade, les démarches administratives, les correspondances avec un autre moyen de transport, les activités culturelles ou sportives, les déplacements sur les communes du territoire, les déplacements au cimetière, les démarches liées à l'insertion professionnelle, les autres déplacements occasionnels s'ils sont approuvés par l'organisme de mobilité solidaire. Le bénéficiaire doit faire en sorte que l'attente du conducteur bénévole n'excède pas 1h30. Si cela arrive, le chauffeur peut retourner chez lui et revenir ensuite. Les frais kilométriques seront à la charge du bénéficiaire. Le service de TUS doit être un moyen de déplacement complémentaire. Ainsi, tous les trajets qui peuvent être effectués par un transport en commun ou pris en charge par les caisses d'assurance maladie doivent être réalisés de cette manière. Le bénéficiaire au début du trajet indemnise les frais kilométriques au conducteur bénévole. Ils sont calculés au départ et à l'arrivée du domicile du bénéficiaire. Ils sont fixés à 0,32 ct/km par le décret 2019-850. Les frais de stationnement sont ajoutés aux frais kilométriques. Le passager peut payer en chèque ou en espèce. Aucun délai de paiement n'est accepté. S'ils sont plusieurs dans la voiture le montant sera partagé.	
Postes de coûts et sources de financement	Coûts d'exploitation : Achats : • Matériel informatique : 1 000 € • Fournitures de bureau : 300 € Services : • Déplacements réunions : 450 € • Assurance véhicules : 1 100 € • Formation bénévole : 300 € • Frais postaux : 200 € • Forfait téléphonique+internet : 300 €	Financements : • Subvention du Pays de la Châtre (subvention de la fondation Macif : appel à projets « Mobilités Solidaires ») : 11 000 € • Conseil départemental de l'Indre : 8 000 €

	Charges de personnel : • animateur référent 0,5 ETP : 12 700 € • Autres charges (TR, Mutuelle...) : 950 € Frais de gestion : 1 700 €	
Parties prenantes	Le syndicat mixte de la Châtre en Berry accompagne le projet en aidant Familles Rurales dans le fonctionnement du service (exemple : en apportant son aide dans la rédaction du règlement et en reversant une partie de la subvention de l'AAP TUS). La Croix Rouge, s'occupant déjà d'un service de Transport d'Utilité Sociale, conseille Familles Rurales. Les deux associations vont s'associer à l'avenir. Une convention a été signée le 18 mai 2022. Cela permettra d'avoir un guichet unique pour les deux services de TUS. Cela simplifie la situation pour les bénéficiaires.	
Communication	Le projet a été communiqué à toutes les communes du Pays de la Châtre en Berry par des conférences et des réunions. Une concertation avec les taxis du territoire a permis un apaisement des tensions. Ils reprochaient à l'association de mettre en place une concurrence déloyale. Des stands ont été montés lors de marché en avril 2022 pour recruter des bénévoles.	
Problématiques rencontrées	• Comment apaiser les services de taxi qui considèrent le service de TUS comme une concurrence ? • Comment bien défrayer les conducteurs bénévoles avec la hausse du carburant ?	



Fiche récapitulative et schéma : La navette de Cornouailles

Organisme porteur du projet	Mobil'Emploi est une association d'intérêt général qui œuvre pour la mobilité, l'insertion et l'emploi. Avec ses différentes actions, elle recouvre la presque totalité du Sud Finistère et une partie du Centre Ouest Bretagne pour une surface d'environ 3 500 km². On compte 12 communautés de communes et d'agglomération soit 127 communes au total. Concrètement, Mobil'Emploi agit en tant que structure d'aide à la mobilité. Elle vise à renforcer l'offre de transport de proximité afin de favoriser l'accès à l'emploi de publics en difficulté d'insertion et dépourvus de moyen de locomotion. Elle organise donc : • Un service de transport à destination de salariés • Des locations solidaires de véhicules Par ailleurs, elle porte un chantier d'insertion et accompagne individuellement ses bénéficiaires dans leur insertion socio-professionnelle. Elle emploie actuellement 20 conducteurs en parcours d'insertion.
Fonctionnement du service proposé	Le projet mis en avant par Mobil'Emploi consiste à utiliser des navettes électriques afin de véhiculer les salariés vers les entreprises partenaires du projet situées au Sud Finistère. Il a pour objectif de lever le frein que constitue le manque de mobilité pour l'accès à l'emploi. En effet, un grand nombre de salariés ayant des ressources financières limitées ne peuvent pas avoir un mode de transport individuel. De plus, l'offre de transports collectifs ne couvre pas l'étendue des habitations et des sites de productions industriels. Les dirigeants d'entreprise sont parfois obligés de ne pas embaucher un salarié s'il n'a pas de transport pour se rendre sur le lieu de travail. C'est pourquoi ce projet de mise en place de navettes « domicile-travail » assurera la possibilité pour tous les salariés de venir travailler et d'être ponctuels. Mobil'emploi prévoit d'utiliser 2 navettes pour ce service. Ces deux navettes ont été financées par différents partenaires. Une étude de faisabilité a été réalisée préalablement au projet. Elle a conduit à la rencontre de Mobil'Emploi avec les entreprises du territoire qui seraient intéressées par le projet. De plus, une entreprise d'insertion²⁵ va être créée spécialement pour la mise en œuvre de ce service. Ayant un caractère commercial, la structure porteuse ne peut pas être la même que celle de l'activité « Chantier »²⁶ porté par Mobil'Emploi. Cette entreprise d'insertion permet d'embaucher des personnes en insertion

²⁵ Une Entreprise d'Insertion a pour finalité de proposer à des personnes précaires un emploi ainsi que différentes prestations définies afin de les accompagner dans leur parcours de réinsertion professionnelle. Elle doit signer une convention avec l'État d'une durée maximale de 3 ans. L'État accorde une aide financière aux Entreprises d'Insertion par l'intermédiaire de l'Agence de Services et de Paiement.

²⁶ L'association Mobil'emploi par le biais de son activité « Chantier d'insertion » accueille en moyenne 50 salariés par an et leur apporte un accompagnement dans la construction de leurs parcours professionnels.

professionnelle pour conduire les navettes. Une salariée a suivi la formation nécessaire à l'obtention de la capacité de transport pour pouvoir exercer. Fin mai 2022, il ne manque plus que la validation officielle de la DREAL Bretagne (autorisation d'exercer) pour démarrer l'activité.

En plus de véhiculer des salariés, ces navettes électriques permettront de réaliser du transport d'utilité sociale lorsqu'il restera des places ou en heures creuses. Le service de TUS concernera 7 EPCI représentant 70 communes. Les EPCI sont les suivantes :

- CC Cap Sizun - Pointe du Raz,
- Douarnenez Communauté,
- CA Quimper Bretagne Occidentale,
- Concarneau Cornouaille Agglomération,
- CC du Haut Pays Bigouden,
- CC du Pays fouesnantais,
- CC du Pays Bigouden Sud.

Avant sa mise en place, une rencontre avec chaque EPCI est importante afin de faire connaître le service du TUS. Ces rencontres sont prévues durant les mois de mai et de juin 2022. Des référents mobilité en charge du service de TUS vont être recrutés dans chaque EPCI. La stratégie du porteur de projet consiste à se concentrer premièrement sur les deux communautés de communes suivantes : Haut Pays Bigouden et Pays Fouesnantais et ensuite de décliner le service au 5 autres EPCI concernés.

Le Transport d'Utilité Sociale sera assuré par les navettes mises à disposition par l'association. Tous les véhicules de l'association disposent d'une assurance de la MAIF.

Acteurs du service :

Les conducteurs des navettes : Les navettes sont conduites par des chauffeurs embauchés par l'entreprise d'insertion.

Les usagers de la navette :

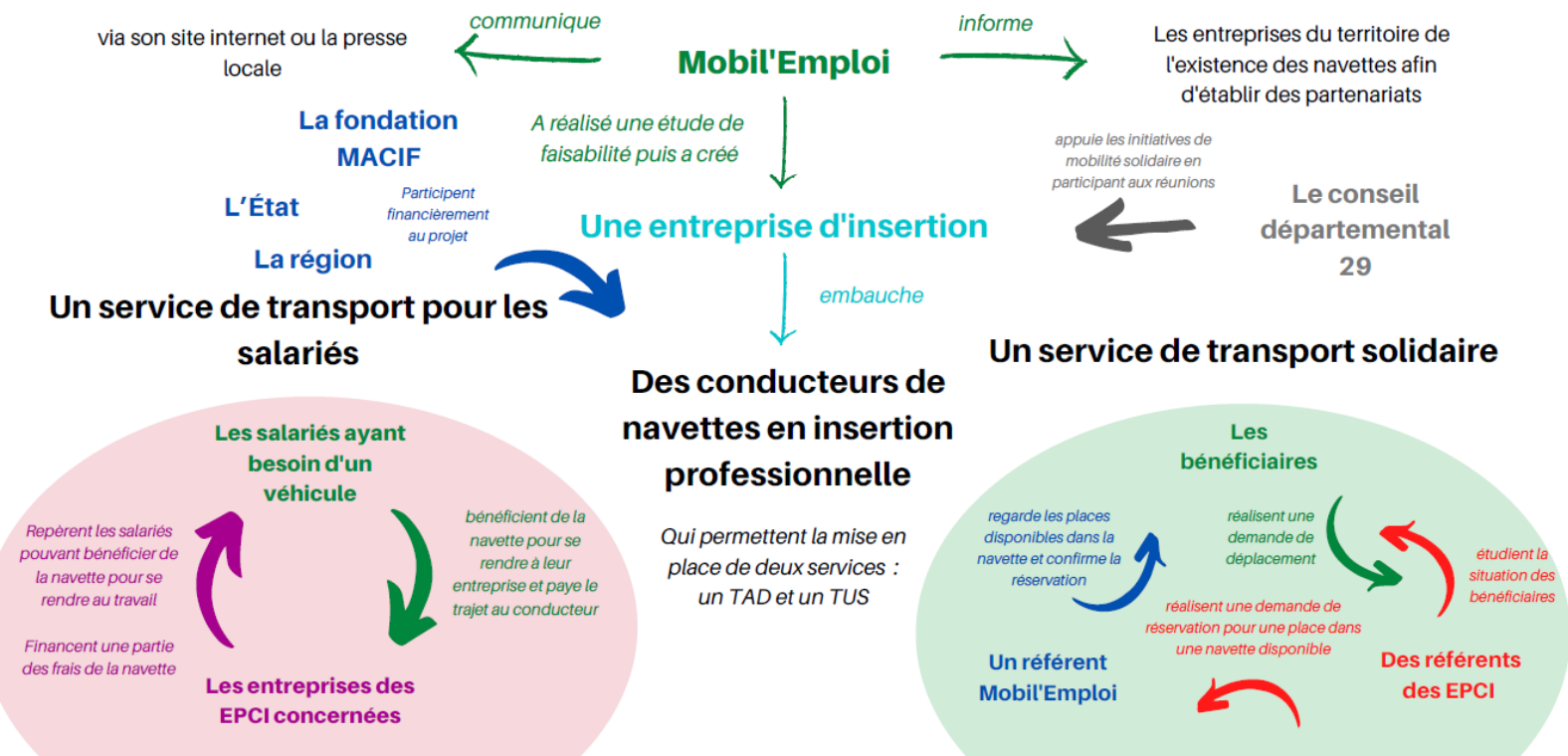
- **Dans le cadre de leurs déplacements domicile/travail :** Les bénéficiaires sont des salariés repérés par les entreprises.
- **Dans le cadre du transport solidaire:** Les bénéficiaires sont des personnes en précarité financière et/ou isolées géographiquement.

Les référents mobilités pour l'utilisation du transport solidaire :

	Des personnes pourraient être sollicitées dans les organismes communaux pour être en charge de la réception des demandes de déplacements. Elles devront vérifier que la demande entre bien dans le cadre du décret 2019-850 relatif aux services de TUS (conditions des bénéficiaires, distance du trajet, etc.). Elles auront également pour rôle de réserver une place pour le bénéficiaire dans une navette disponible en contactant l'association La Navette de Cornouaille.	
Postes de coûts et sources de financement	Coûts d'exploitation prévisionnels : • 4 postes conducteurs : 90 000 € • Encadrement technique, administratif, commercial : 60 000 € • Fonctionnement véhicules : 37 000 € • Locations immobilières : 4 500 € • Maintenance : 5 000 € • Frais divers : 5 500 €	Financements : • Facturations salariés : 40 000 • Facturations entreprises : 150 000 • État (Aide au poste) : 43 000 €
	Coûts d'investissement : • Étude de faisabilité : 15 000 € • Travaux immobiliers : 5 000 € • Achat de deux fourgons 9 places électriques : 74 000 € • Achat d'équipement bureau : 8 000 €	Financements : • Financement Etat FDI : 53 000 € • Subvention Macif suite à l'appel à projet « Mobilités solidaires » : 15 000 € • Participation de la région pour le financement des véhicules : 34 000 €
Parties prenantes (autres que les financeurs)	Le Conseil Départemental 29 appuie la mobilité solidaire sur le département. Ainsi, il participe aux réunions concernant le projet avec les EPCI.	
Communication	Les cibles de la communication du projet sont dans un premier temps les entreprises qui sont peuvent devenir partenaires. Ainsi par le biais de différents canaux de communication, les porteurs de projets ont présenté le projet à ces entreprises : Réunions en physique, en visio conférence ou par téléphone pour présenter le projet Des articles sont publiés dans la presse locale Dans un second temps, les salariés du territoire du Sud Finistère doivent être au courant du fonctionnement de cette navette, pour cela ils pourront se rendre sur le site internet (en cours de construction) qui fournira des informations précises sur les navettes domicile/travail (les profils des bénéficiaires, le	

	périmètre concerné, les tarifications).
Problématiques rencontrées	• Comment pérenniser les financements ? • Quel est le statut juridique à pourvoir à l'entreprise d'insertion créée pour le service ?

La Navette de Cornouaille



Fiche récapitulative et schéma MobiSanté

Organisme porteur du projet	Le porteur de projet est l'Atelier. C'est une association qui a deux activités principales : 1) Une épicerie solidaire : elle permet aux familles rurales ayant un reste à vivre de moins de 6,5 € par jour et par personne d'accéder aux deux épiceries solidaires (une fixe et une itinérante) pour se nourrir à moindre coût. Les familles qui bénéficient de ce service peuvent compter sur un accompagnement personnel de l'association. 2) Un centre social : il est ouvert à tout public. Il propose des activités, des conférences, des ateliers autour du lien social et de la prévention santé. Les deux objectifs de ce centre sont d'animer la vie sociale du territoire et d'être un lieu de rencontre pour la population. L'association a un périmètre d'intervention qui correspond à la communauté de communes interrégionale Aumale/Blangy-sur-Bresle. Cette communauté de communes regroupe 44 communes. Sa population est de 22 082 habitants. L'association a également mis en place du transport solidaire. En effet un minibus de 9 places Mobisanté était déjà en service avant l'appel à projet lancé par la fondation Macif et le Cerema. C'est pourquoi la candidature à cet appel à projet a pour objectif de pérenniser le service.
Fonctionnement du service proposé	L'association propose un transport à destination des personnes isolées et non mobiles. On appelle ce service Mobisanté. Il offre la possibilité aux personnes isolées de rester autonomes grâce à cette navette qui leur permet d'accéder aux services médicaux, administratifs et de garder une vie sociale : Le premier motif de déplacement concernait des rendez-vous médicaux ou paramédicaux (44 %), viennent ensuite les trajets pour faire des courses (23,5 %), le maintien du lien social (11,5 %), le transport pour accéder spécifiquement à l'épicerie solidaire (11 %) et enfin les démarches administratives (4 %). L'objectif est de lutter contre les pathologies psychiques et physiques liées à l'isolement. Ce service n'est pas un transport sanitaire. Ainsi, il a été créé pour être en complément des services existants. Il est accessible uniquement si le domicile du bénéficiaire se situe dans un rayon de 15 km autour de Blangy-sur-Bresle. De plus, la destination doit se trouver dans un rayon de 30 km maximum autour de Blangy. En 2021, suite à la crise sanitaire, le centre social a utilisé cette navette pour transporter des personnes gratuitement afin qu'elles se rendent à un centre de vaccination (33 personnes soit 6% des bénéficiaires). Ces trajets sortaient du cadre initial prévu par la navette, d'autant plus que certains trajets ont excédé les 30 km. Acteurs du service : L'animateur de l'action/ chauffeur du minibus : Il se charge de réceptionner les rendez-vous et de prendre les appels des bénéficiaires.

Il réalise les trajets. Il s'agit d'un salarié du centre social. Il travaille le lundi matin et le mardi, mercredi et jeudi toute la journée. Il a réalisé une formation à Rouen pour obtenir son certificat d'auxiliaire ambulancier. Il réalise également le suivi des statistiques. Il travaille 3 jours et demi par semaine (26h hebdomadaire). Lorsqu'il met sa casquette de chauffeur, il va chercher les bénéficiaires à leur domicile ou à un lieu de rendez-vous. Une fois qu'il a déposé le bénéficiaire, il l'attend et le ramène ensuite à son domicile. Lorsqu'il est en congés, c'est un autre salarié du centre social qui le remplace.

Le directeur du centre social : C'est lui qui pilote l'action. Il se charge de proposer le budget, de tisser des relations avec les partenaires, d'effectuer des propositions opérationnelles pour le service et d'établir les bilans annuels. Fin 2021, la direction a changé et le projet social de l'association s'est réorienté. Elle souhaite pérenniser le service. Elle cherche ainsi de nouveaux financeurs.

L'agent d'accueil : Il réceptionne les messages et enregistre les adhésions au centre social. En cas d'absence de l'animateur, il prend son rôle. Il se charge également de la communication du projet.

Les bénéficiaires : Ce sont des personnes qui sont sans solution de mobilité alternative. Ce sont des usagers plus ou moins autonomes. Pour pouvoir bénéficier de ce transport, il faut adhérer à l'association (15 /an). Les usagers peuvent prétendre à des tarifs plus avantageux s'ils sont suivis par l'association par le biais d'un accompagnement. La tarification est la suivante :

– 2 € si le trajet est inférieur à 10 km

– 4 € si le trajet est compris entre 10 et 20 km

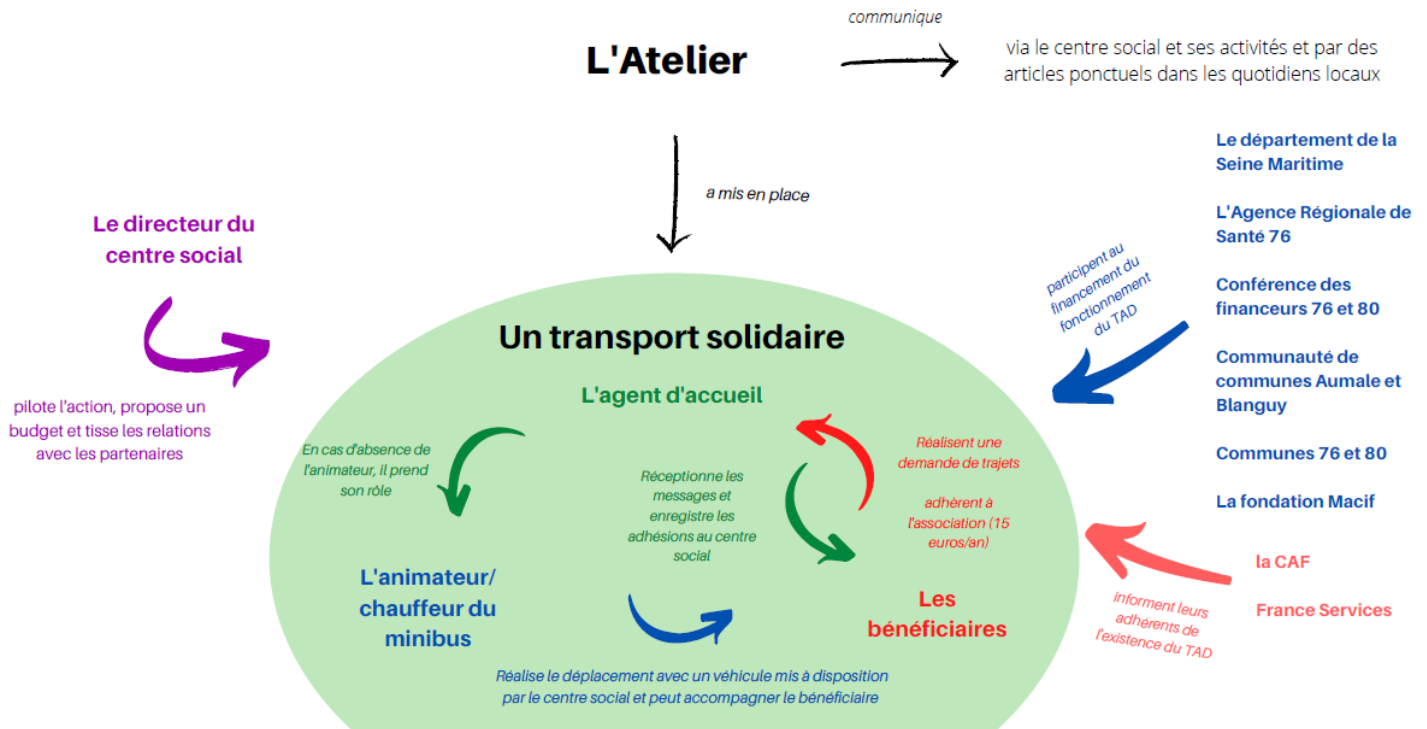
– 5 € si le trajet dépasse les 20 km

En 2021, 93 personnes différentes ont été transportées et 596 trajets ont été réalisés.

Parmi les bénéficiaires 68 % ont plus de 55 ans (310 conduites), 569 étaient des femmes, 122 des hommes et 27 des mineurs (accompagnés).

Postes de coûts et sources de financement				
	CHARGES D'EXPLOITATION		PRODUITS D'EXPLOITATION	
	Achats non stockés de matière et fournitures	-3 030	Produits d'exploitation : prestations, participations et produits annexes	5 600
	Carburant	-2 100		
	Fournitures (entretien, équipement, bureau, autres)	-930	Subventions d'exploitation	32 400
			Agence Régionale de Santé 76	1 600
	Services extérieurs	-5 900	Conférences des financeurs 76 et 80	12 500
	Locations (loyers et autres immo.)	-3 100	Département 80	2 500
	Entretien et réparations	-1 000	ComCom Aumale Blangy	1 500
	Assurance véhicule	-1 300	Communes 76 et 80	2 300
	Autres assurances	-500	Autres privé	5 000
			MACIF CEREMA	7 000
	Autres services extérieurs	-3 300		
	Honoraires	-1 200	Autres produits de gestion courante	520
	Déplacements, missions et réceptions	-200		
	Frais postaux, télécommunications, banque	-200	Produits financiers et exceptionnels	950
	Cotisations et frais de formation	-1 700		
			Transferts de charges (formation et service civique)	1 180
	Participation à la formation professionnelle	-600		
	Charges de personnel	-26 650		
	Rémunérations du personnel	-21 000		
	Charges sociales	-5 000		
	Médecine du travail et autres charges de personnel	-650		
	65. Autres charges de gestion courante	-50		
	68. Dotations aux amortissements et aux provisions	-1 120		
	Total	-40 650	Total	40 650
	RESULTAT FINAL	0		
Parties prenantes	Le service de TAD est soutenu financièrement par le département de Seine Maritime, par l'Agence Régionale de Santé 76, par la mission pass permanent aux soins de santé et par la Mutuelle Sociale Agricole. D'autres services comme la CAF ou France Services sont des relais de communication. Ils informent leurs adhérents de l'existence de ce Transport A la Demande.			
Communication	La communication est faite via le centre social et ses activités. Les clients de l'épicerie solidaire sont également invités à utiliser le service. On relève aussi des articles ponctuels dans des quotidiens locaux (voir bilan 2021). Renforcer la communication est l'une des perspectives envisagées pour 2022.			
Problématiques rencontrées	Comment faire face au coût du chauffeur élevé ? Comment permettre que les bénévoles soient à l'équilibre malgré la hausse du carburant ?			

MobiSanté



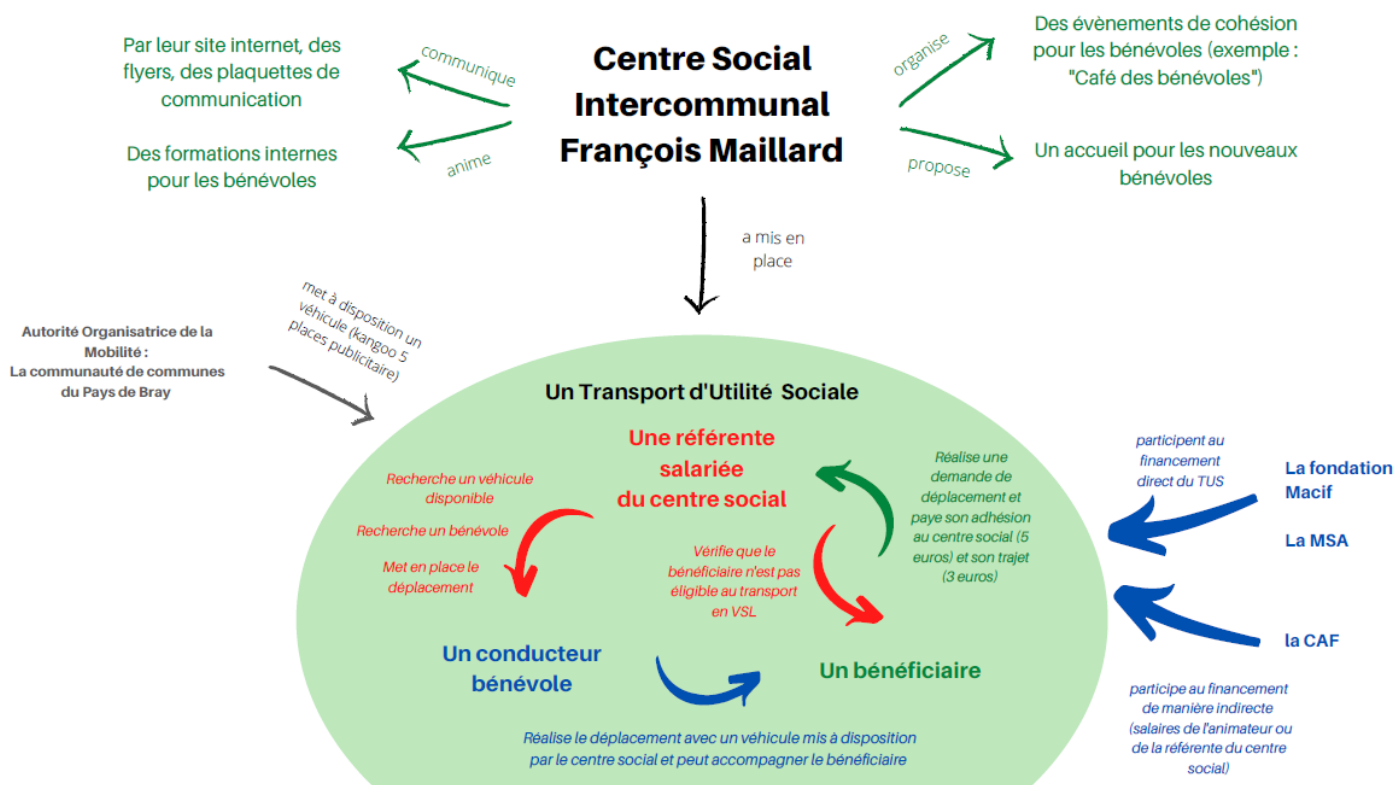
Fiche récapitulative et schéma : Renforcement du panel de services de mobilité solidaire (Centre social intercommunal François Maillard)

Organisme porteur du projet	Le projet « Transport d'utilité sociale » est porté par le centre social intercommunal François Maillard, qui a un statut juridique d'association. Ce centre gère diverses activités qui apportent des services aux personnes sur le territoire de la communauté de communes du Pays de Bray. Ainsi, il intervient dans plusieurs domaines : • L'animation globale : destinée aux enfants (accueil de loisirs), aux jeunes en leur proposant de participer à des actions citoyennes et solidaires ou encore aux familles et aux seniors (l'organisation d'ateliers ou de sorties). • Des actions de prévention de la perte d'autonomie, des visites de convivialité destinés aux seniors • La culture, avec une médiathèque dans ses locaux, et l'accès au numérique (ateliers collectifs et individuels) • L'accès aux droits : le centre social propose une maison France services, et gère une agence postale dans ses murs, et propose des permanences dans les communes • Le transport : gestion d'un transport solidaire, d'un transport collectif, et dans le cadre du dispositif Monalisa des visites de convivialité sont réalisées au domicile des personnes • L'animation globale : destinée aux enfants (accueil de loisirs), aux jeunes en leur proposant de participer à des actions citoyennes et solidaires ou encore aux familles (organisation d'ateliers ou de sorties). C'est au titre du volet d'intervention « le transport » que le centre social intercommunal FM a candidaté à l'appel à projet « Mobilités solidaires ».
Fonctionnement du service proposé	Le projet porté par l'association se présente comme un renforcement des dispositifs de mobilité solidaire sur le territoire de la communauté de communes du Pays de Bray. Il permet un meilleur accès aux services de proximité aux personnes isolées et/ou précaires. Ce renforcement du panel de services de transport proposés se traduit par la mise en place d'un Transport d'Utilité Sociale. Le projet fonctionne bien depuis son démarrage mis en place en 2019. Acteurs du service : Le référent : La personne qui est engagée pour la gestion des services du centre social prend le rôle de référent. Elle réceptionne les demandes de déplacement des bénéficiaires. Avant d'accepter la demande de déplacement, elle vérifie que la personne demandeuse ne soit pas éligible à un transport en VSL (Véhicule Sanitaire Léger) et qu'il n'existe pas d'autre mode de transport pour ce dé-

	placement. Une fois ces informations vérifiées, elle contacte un conducteur bénévole disponible. Le conducteur bénévole : Les conducteurs bénévoles sont des membres adhérents du centre social. Afin de devenir conducteur, ils doivent signer une attestation d'engagement à la bonne conduite du véhicule et doivent signer les règles du bon conducteur. Si la demande de déplacement proposée par le référent convient au conducteur, il vient récupérer un véhicule mis à disposition par le centre social et réalise le déplacement et l'accompagnement du bénéficiaire. Plusieurs types d'accompagnement peuvent être proposés. Une fiche transport remplie à chaque trajet permet de recenser les déplacements réalisés. Le bénéficiaire : Pour être bénéficiaire, une personne doit payer une adhésion annuelle (valable pour toute la famille) au centre social de 5. Elle doit réaliser une demande de déplacement par téléphone au centre social. Pour que cette demande soit acceptée, il faut que la personne soit isolée et/ou précaire (voir décret 2019-850). De plus, il ne faut pas qu'elle bénéficie du service des VSL. Si c'est le cas, cela signifie qu'elle utiliserait le service de TUS à la place d'une autre personne alors qu'elle a un autre moyen de déplacement possible. Chaque trajet est facturé 3 € peu importe le nombre de kilomètres. Une réflexion est menée sur la tarification pour la rendre un peu plus proportionnelle au nombre de kilomètres pour les années futures. Le bénéficiaire paye son trajet au centre social. Évènements mis en place pour la pérennisation du service Plusieurs évènements sont mis en place par l'association pour fidéliser les bénévoles et établir une relation de confiance entre bénévoles et bénéficiaires : Organisation par l'association de « cafés des bénévoles » : premier « café des bénévoles » tenu le 27 octobre 2021. Il a été l'occasion aux bénévoles de discuter et d'échanger sur leurs expériences autour d'un café et de viennoiseries. Cet évènement a été une réussite. Le centre social souhaite pérenniser cette action en renouvelant l'expérience tous les deux mois. Un accueil de chaque nouveau bénévole est assuré par l'équipe du centre social (par la directrice et l'animatrice seniors). Formations internes (adaptation aux nouveaux véhicules : conduite du véhicule électrique) Volonté de mettre en place des formations pour crédibiliser le service de TUS et pour rassurer les conducteurs bénévoles (formation sur la sécurité routière).	
Postes de coûts et sources de financement	Coûts d'exploitation : Achats (carburant et ali-	Produits d'exploitation : Vente de produits (participa-

	mentation/boissons) : 3 680 € • Services extérieurs (location assurance et entretien véhicules) : 7 210 € • Impôts et taxes (formation continue) : 161 € • Salaires et charges : 8 290 € • Charges exceptionnelles (provisions retraites) : 124 € • Dotations aux amortissements (charges de logistiques) : 2684 €	tion usagers, mise à disposition de matériels) : 7 649 € • Subvention d'exploitation : 14 000 €(7 000 : MSA et 7 000 Fondation Macif) • Cotisations : 500 €
Parties prenantes (autres que les financeurs)	La communauté de communes a mis à disposition pour le transport solidaire un véhicule de 5 places. Les établissements sociaux du territoire comme le Centre Communal d'Action Sociale, les associations, Pôle emploi, les soignants et les services d'aide sont d'une aide précieuse pour identifier les personnes isolées et précaires.	
Communication	La communication réalisée est multicanale. Elle est destinée principalement aux potentiels bénévoles et aux bénéficiaires : • Le centre social dispose d'un onglet mobilité sur son site internet pour permettre de faire connaître les services • Une plaquette de communication • Un article dans la presse locale est paru faisant la promotion des services • Une distribution de flyers	
Problématiques rencontrées	• Comment éviter l'utilisation « trop régulière » du service ? • Comment obtenir des financements pérennes pour assurer la poursuite des services de mobilité solidaire ? • Comment mobiliser les bénévoles de manière pérenne ?	

Renforcement du panel de services de mobilité solidaire



Fiche récapitulative et schéma : Mobilité Solidaire en Pays de Lumbres

Organisme porteur du projet	Le projet est porté par l'association Familles Rurales de Surques. C'est une branche de l'association nationale « Familles Rurales ». C'est une association reconnue d'utilité publique qui agit en faveur des familles sur le territoire de Surques en milieu rural et périurbain. Elle intervient sur le périmètre de la communauté de communes du Pays de Lumbres composée de 36 communes et de 24 000 habitants. Elle organise différentes activités comme de l'accueil de mineurs pendant les vacances scolaires, de l'animation à la médiathèque intercommunale ou encore de l'organisation de randonnées. C'est dans une optique d'entraide et de solidarité que l'association Familles Rurales de Surques a souhaité implanter un projet de Transport d'Utilité Sociale afin de développer la mobilité solidaire sur son territoire.
Fonctionnement du service proposé	Le projet vise à offrir un moyen de déplacement et un accompagnement des personnes isolées en incapacité de se déplacer. Le moyen choisi est la mise en place d'un transport d'utilité sociale. L'objectif est de permettre aux bénéficiaires de se rendre à des rendez-vous médicaux, d'aller à un entretien d'embauche, dans les commerces, dans les banques alimentaires ou dans des lieux de loisirs. Le rôle du conducteur bénévole ne s'arrête pas à la conduite du bénéficiaire au lieu prévu. C'est un réel accompagnement. Ainsi, le bénévole peut être amené à aider le passager à monter ou descendre du véhicule mais également à pousser le caddie pendant les courses si besoin. Les déplacements pourront varier entre 0 et 40 km. Acteurs du service : Le référent : Dans cette association, une personne est engagée par l'association pour réaliser ce rôle de référent. Elle a commencé en tant que service civique et l'association a prolongé son contrat en contrat de travail à temps plein. 50 % de son ETP est consacré au service de TUS. Son rôle consiste à réceptionner les demandes des bénéficiaires et vérifier qu'il n'existe pas d'autres moyens de transport qui pourraient réaliser ce trajet. Elle rencontre les demandeurs avant qu'ils ne deviennent bénéficiaires. Elle leur présente une charte qu'ils doivent signer. Une fois ces démarches administratives faites, elle contacte un conducteur bénévole disponible (critère de disponibilité et de proximité) pour qu'il puisse réaliser le déplacement et l'accompagnement. Le conducteur bénévole : Les conducteurs sont des bénévoles de l'association Familles Rurales de Surques. Une fois contacté par le référent, ils peuvent accepter ou refuser le déplacement et l'accompagnement. S'ils acceptent, ils le réalisent avec leur propre véhicule ou avec un véhicule en auto-partage mis à disposition par la communauté de communes du Pays de Lumbres ou par l'asso-

ciation. En février 2022, le projet de service de TUS reposait sur 11 bénévoles dont 7 très actifs. La majorité des bénévoles sont des retraités. Après chaque trajet, le conducteur bénévole doit remplir une fiche transport avec différentes informations (identité du bénéficiaire, km parcourus, trajet effectué).

Le bénéficiaire : pour profiter du service de TUS, il faut être adhérent à Familles Rurales de Surques. Ce service s'adresse majoritairement aux retraités isolés, aux bénéficiaires du RSA, aux étudiants ou à toute personne qui ne peut pas se déplacer par manque de transport ou pour cause de difficulté financière. Après avoir rencontré la référente de l'association et signé la charte de l'adhérent, le bénéficiaire réalise une demande de déplacement. À la fin de chaque déplacement « accompagné », le bénéficiaire doit payer le défraiement au conducteur bénévole. Ce défraiement est proportionnel au nombre de kilomètres parcourus (environ 30ct/km). En février 2022, 64 bénéficiaires ont utilisé le service de TUS depuis sa mise en place.

Ce projet de transport solidaire fait partie intégrante d'un projet global d'un mix mobilité déployé sur le territoire. Ainsi, 7 stations de mobilité vont être réparties sur le territoire (auto-partage, flotte de vélos électriques, ...).

Actuellement, le réseau du Transport d'Utilité Sociale est bien mis en place. Il est opérationnel depuis le mois de mai 2021 et compte plus de 500 trajets. Depuis son lancement, 17 464 km ont été réalisés (février 2022).

Une réflexion est lancée sur le covoiturage solidaire. Ce mode de déplacements permettrait de mettre en place un réseau de covoiturs bénévoles qui ne feraient pas payer de frais aux bénéficiaires.

L'association souhaite acheter une Citroën AMI (sans permis) pour permettre aux bénéficiaires de s'en servir.

Évènements mis en place pour la pérennisation du service

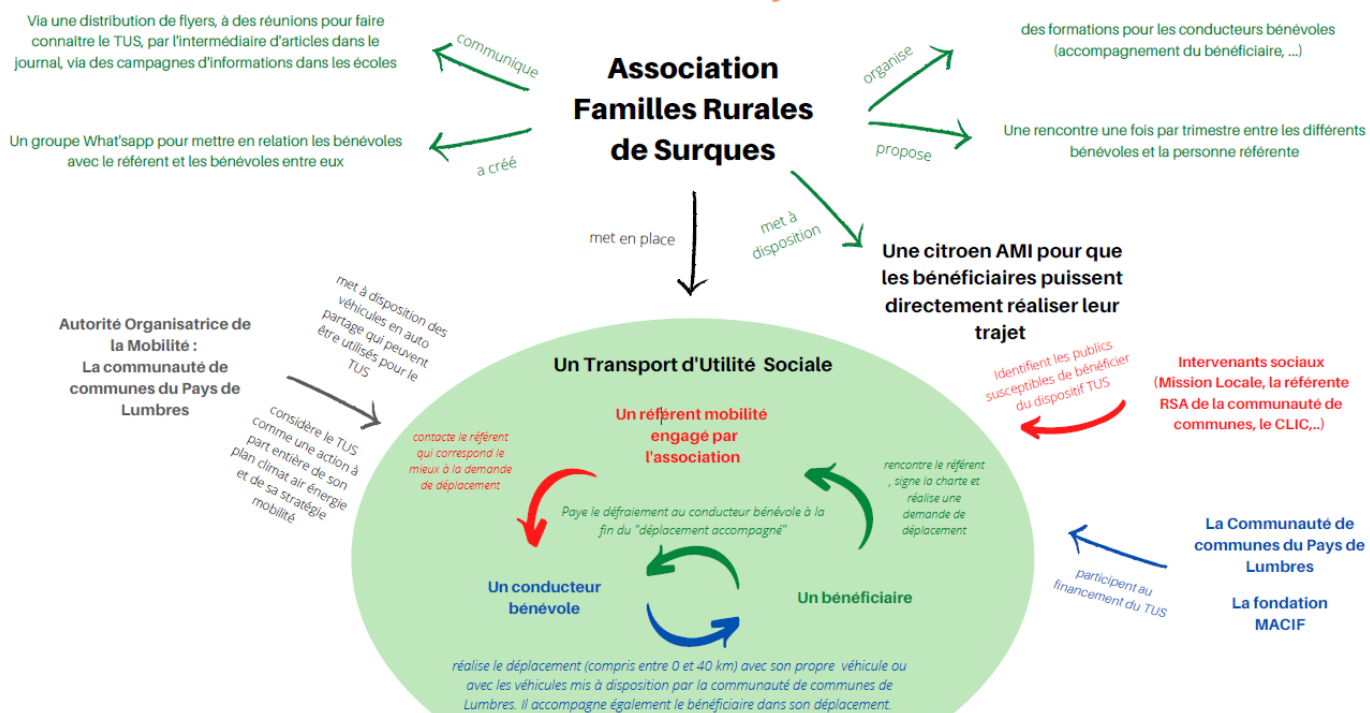
Plusieurs évènements sont mis en place par l'association pour fidéliser les bénévoles :

- **Formations proposés aux conducteurs bénévoles :** une formation a été réalisée par une infirmière sur l'accompagnement des bénéficiaires (entrée et sortie du véhicule), formation sur la sécurité routière, formation sur l'éco conduite.
- **Création d'un groupe What's app entre les bénévoles et le référent**
- **Rencontre une fois par trimestre avec les bénévoles et le référent.**
- Plusieurs **actions d'optimisation du service** se mettent en place notamment une meilleure organisation du planning.

	Plusieurs bénéficiaires ayant des rendez-vous médicaux récurrents programmés à l'avance au même endroit pourraient utiliser le même trajet avec le même conducteur bénévole.
Postes de coûts et sources de financement	Coûts d'exploitation : • Téléphone fixe : 100 € • Téléphone portable : 100 € • Logiciel de gestion : 1 000 € • Matériel informatique : 1 500 € Coûts d'investissement : – Fournitures de bureau : 1 000 € – Abonnement téléphonique et internet : 1 800 € – Communication : 5 000 € – Assurances : 3 600 € – Service Civique : 360 € – Formation des bénévoles : 5 000 € – Indemnisation des chauffeurs : 15 000 € – Adhésions 6 480 € – Temps bénévole : 9 000 € Financements globaux : – Participation de la communauté de communes du Pays de Lumbres (AOM) : 15 000 € – Subvention Macif appel à projet « Mobilités Solidaires » : 15 000 € – Fondations-appels à projet : 4 460 € – Adhésions : 6 480 € – Temps bénévole : 9 000 €
Parties prenantes (autres que les financeurs)	Au-delà de son apport financier, la CC du Pays de Lumbres met à disposition des véhicules en auto partage pour le service de TUS. Les établissements sociaux de la CC du Pays de Lumbres (exemples : Les Centres Locaux d'Information et de Coordination, la CAF, la Mission Locale...) permettent d'identifier les publics susceptibles de bénéficier du dispositif.
Communication	La communication de ce projet est multicanale. Son enjeu est de faire connaître le projet aux potentiels conducteurs bénévoles, aux habitants et également aux potentiels financeurs du projet. Les cibles étant différentes, il est nécessaire d'employer différents moyens de communication. Plusieurs actions ont été mises en place par l'association : • Article dans la presse locale : « Voix du Nord » • Interviews de bénévoles et de la vice-présidente de

	l'association Familles Rurales de Surques et environs diffusés afin de faire connaître le service du TUS. • Création et distribution de flyers pour différents destinataires (potentiels bénévoles, écoles, agences Macif). • Organisation de réunions avec les élus locaux pour faire connaître le service de TUS • Communication du projet dans les écoles La communication est essentiellement réalisée en format papier, car la plupart des bénéficiaires n'ont pas d'adresse mail et/ou de téléphone portable
problématiques rencontrées	• Exclusion de bénéficiaires, car ils ont manqué de respect aux conducteurs bénévoles • Comment pérenniser les conducteurs bénévoles ? • Quels sont les moyens pour atteindre une pérennisation financière ?

Mobilité Solidaire en Pays de Lumbres



Fiche récapitulative et schéma : Vélo Ethiloc

Organisme porteur du projet	Emmaüs Ethiloc est un atelier et chantier d'insertion créé en janvier 2020. C'est une association loi 1908 rattachée à la Communauté Emmaüs de Scherwiller. L'activité du chantier d'insertion Emmaüs Ethiloc est principalement basée sur une offre de service de location (mobilier, gros ménage, vaisselle, vélos, etc.), de prestation de lavage (gobelets réutilisables, vaisselle), de maintenance et révision (vélos, électroménager) et de livraison. L'objectif pour Emmaüs Ethiloc est de s'inscrire dans un modèle d'économie circulaire. L'association Intervient sur toute la région Alsace et parfois au-delà. Dans le cadre de son Projet de Mobilité Solidaire, le périmètre concerné est celui du PETR d'Alsace Centrale²⁷. Si l'association louait déjà des vélos reconditionnés, l'ambition était d'offrir une solution de mobilité aux personnes les plus en difficulté grâce à un service de location de vélos à assistance électrique à tarifs solidaires. C'est dans ce contexte qu'Emmaüs Ethiloc a candidaté à l'appel à projet « Mobilités Solidaires » afin d'acquérir des VAE neufs.
Fonctionnement du service proposé	Le projet est de mettre en location un parc de vélos à assistance électrique pour des publics qui sont en insertion professionnelle ou à faibles ressources. L'objectif est de leur proposer une réelle solution de mobilité pour leurs déplacements quotidiens. La location sera faite à des tarifs solidaires. Le principal objectif est de rompre les différents freins à la mobilité que peuvent vivre les personnes en situation d'insertion professionnelle Suite à la subvention de l'appel à projets, versée par la fondation Macif, l'association a pu acquérir 13 vélos à assistance électrique d'occasion (très peu utilisés) chez un revendeur local. En complément, l'association équipe des vélos d'occasions de kits d'électrification permettant de les transformer en VAE. Ces vélos seront également mis en location aux personnes ayant droits. Au mois de mai 2022, l'association dispose de 13 VAE neufs et de 12 vélos électrifiés. Son objectif est d'atteindre une flotte de 40 à 50 vélos. Il est possible de louer le vélo pour une durée d'une semaine, d'un mois, d'un trimestre ou d'un semestre. Tout renouvellement est possible, pour une durée maximale de 2 ans.

²⁷ Le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural d'Alsace centrale couvre 4 communautés de communes du Bas-Rhin (Vallée de Villé, Val d'Argent, Sélestat et Marckolsheim), soit 52 communes. La surface est de 566km².

La tarification de la location est la suivante :

	1 semaine	1 mois	1 trimestre	1 semestre
VAE	30	45	75	100
Vélo électri- fié	20	30	45	75
VTT-VTC – Vélo de ville – vélo pliable	12	17	25,5	38,25

La valeur du dépôt de garantie dépend également du type de vélo loué. On distingue plusieurs prix de dépôt :

- 300 pour un VAE ou vélo électrifié
- 80 pour un VTT-VTC, vélo de ville, vélo pliable

Acteurs du service :

Les gérants du service : Ce sont les salariés d'Emmaüs Ethiloc qui gèrent le service de location, sans pour autant qu'il y ait une personne proprement attitrée. En attendant le développement d'un logiciel de location, la réservation se fait pour le moment via le formulaire de demande en ligne. Les associations partenaires du projet (Centre d'Action Médico-Social, Centres Communaux d'Action Sociale, Ateliers et Chantiers d'Insertion du secteur), par le biais de prescripteurs, sont chargés de l'évaluation sociale de l'utilisateur et de vérifier le besoin de mobilité.

Le mécanicien : Dans le cadre de son CDDI (Contrat à Durée Déterminée d'Insertion), un salarié a pu bénéficier d'une formation de 6 mois qualifiante, et a validé le Titre Professionnel de Mécanicien cycle pour devenir mécanicien à Emmaüs Ethiloc. Il va travailler ensuite un an à l'association. Les contrats ayant une durée de 2 ans maximum, l'association doit veiller à former tous les ans un nouveau futur mécanicien, condition sine qua non pour le maintien du service de location.

Les locataires : La location de vélo à assistance électrique est destinée pour les personnes habitants dans le PETR d'Alsace Centrale en démarche d'insertion professionnelle, qui ont de faibles ressources et qui sont suivis par un prescripteur. Ce sont les établisse-

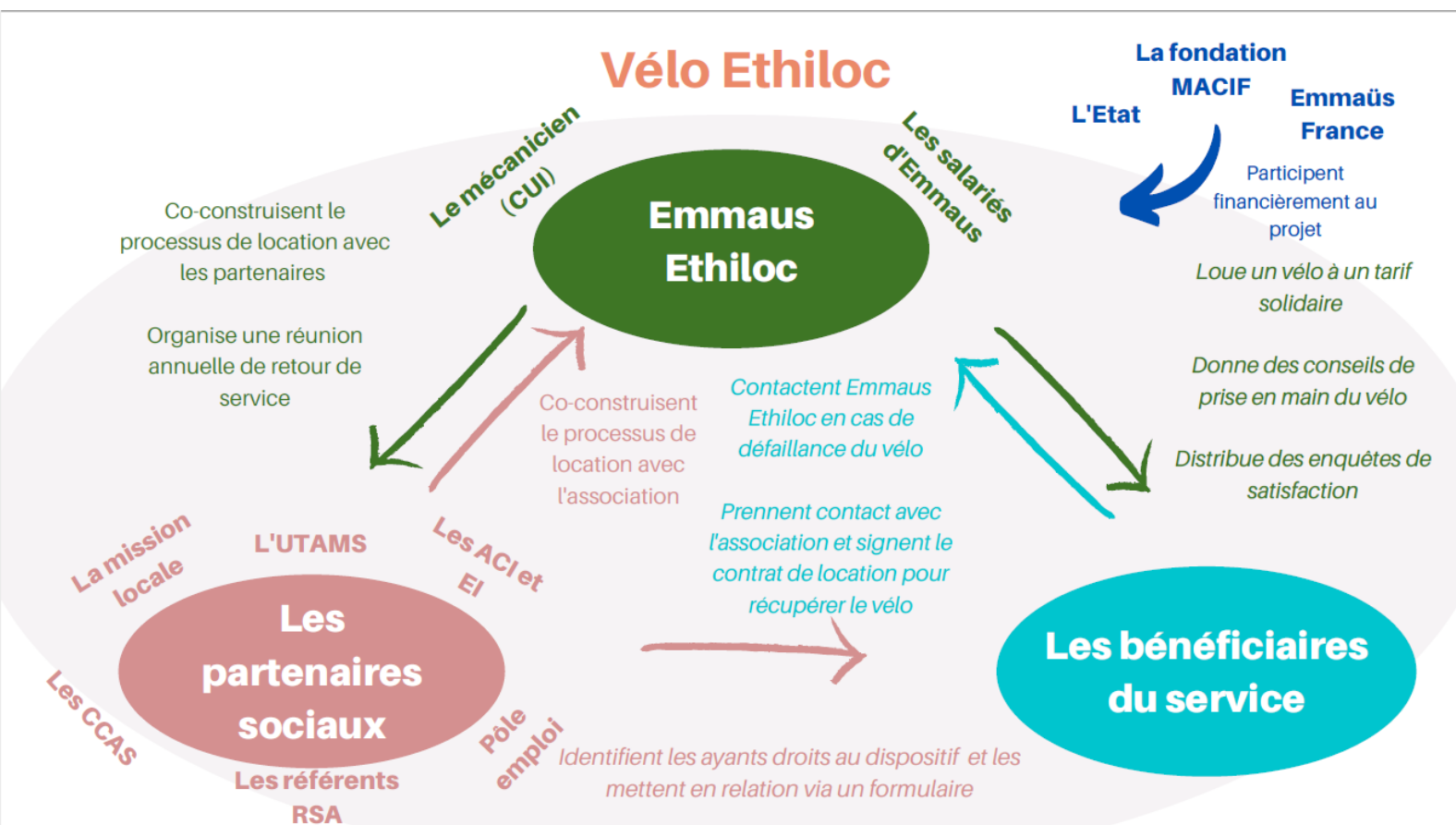
	ments sociaux qui sont l'intermédiaire entre les bénéficiaires et Emmaüs Ethiloc. Seules les personnes qui viennent de la part des partenaires sociaux peuvent prétendre à ce service de location de vélos. Les publics des partenaires sociaux sont : • Les bénéficiaires du RSA adressés par le référent social • Les jeunes en insertions accompagnées par la Mission Locale • Les jeunes en apprentissage ou stagiaires de la formation professionnelle continue • Les adultes bénéficiaires des minima sociaux • Les chercheurs d'emploi accompagnés par des professionnels de l'insertion • Les travailleurs précaires des Structures d'Insertion par l'Activité Économique • Les saisonniers Pour louer un vélo, les bénéficiaires doivent remplir un formulaire de demande de location où ils indiquent leur situation, le type de véhicule souhaité, la date de début de location, sa durée, le motif. De plus, ils doivent indiquer s'ils disposent d'un local sécurisé pour stocker le vélo. Cette fiche précise également par qui seront pris en charge les frais de location et le dépôt de garantie. Pour les bénéficiaires du RSA, l'Aide Départementale à l'Emploi peut prendre en charge le coût de la location durant les deux premiers mois aux frais réels. Le règlement de la location peut se faire par chèque, par carte bancaire ou par prélèvement bancaire. Une fois le formulaire rempli, il est envoyé par mail à l'association. Seul le critère de résidence et l'attestation sur l'honneur stipulant que l'utilisateur dispose d'une assurance en responsabilité civile sont nécessaires pour la demande. Le contrat de location délivré n'est pas transmissible, il est personnel. Pour récupérer le vélo, le bénéficiaire doit venir avec sa pièce d'identité, une attestation de responsabilité civile de moins de 3 mois, un moyen de paiement et un chèque en dépôt de garantie. En cas de panne, le bénéficiaire doit contacter Emmaüs. Si l'entretien relève de l'usure normale du vélo, c'est l'association qui sera en charge des frais. Cependant, si la panne est due au mauvais usage du locataire, c'est lui qui supportera les frais de la réparation. Dans un esprit de partage, de dialogue et d'amélioration du dispositif, Emmaüs Ethiloc proposera une réunion annuelle. Elle aura pour but de récolter des retours d'expériences, de faire évoluer le processus ou de communiquer une nouvelle fois sur le service.
--	--

	En parallèle, les locataires recevront une enquête de satisfaction, permettant ainsi d'améliorer la location.	
Postes de coûts et sources de financement	Coûts d'exploitation • Logiciel de location qui ne concerne pas uniquement le vélo : 60 000 € • Codage des vélos • Assurances Les coûts non inscrits ne sont pas connus Coûts d'investissements : • Équipement de l'Atelier vélo, achat de fournitures, cadenas : 6 900 € • Achat de 10 Vélos à Assistance Électrique neufs : 23 500 € • Achat de 30 kits d'électrification de vélos d'occasion : 16 380 € • Achat de racks de stockage vélos : 10 560 €	Financements : • Subvention de l'État : 31 537 € • Participation de la fondation Macif « APP Mobilités Solidaires » : 15 000 € • Participation d'Emmaüs France : 4 000 € • Autofinancement : 6 803 €
Parties prenantes (autres que les financeurs)	Les partenaires sociaux notamment la Mission Locale, la CEA²⁸ (intervention par sa compétence sociale), Pôle Emploi, l'UTAMS²⁹ sont des parties prenantes essentielles au projet. Ce sont eux qui dirigent leurs adhérents vers Emmaüs Ethiloc pour qu'ils puissent bénéficier au service de location de vélos. Ce sont donc les partenaires sociaux qui identifient les futurs bénéficiaires du dispositif de location solidaire de vélo mis en place par Emmaüs Ethiloc. La CEA accorde une participation et une protection envers Emmaüs avec une enveloppe financière destinée à couvrir les risques que pourraient subir les vélos. Des ateliers sont organisés par la Mission Locale et le Centre Médico-Social sur l'apprentissage du code de la route ou l'apprentissage du vélo.	

²⁸ Depuis le 1^{er} janvier 2021, les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin sont regroupés au sein de la Collectivité Européenne d'Alsace. Elle est dotée des compétences données aux départements et de compétences spécifiques aux particularités de l'Alsace notamment celle de la coopération transfrontalière (avec l'Allemagne et la Suisse).

²⁹ L'Unité Territoriale d'Action Médico-Sociale regroupe des agents du département. Elle contribue à la mise en œuvre de la politique sanitaire et sociale sur son territoire.

Communication	La communication est principalement à destination des différents partenaires sociaux. Ainsi, Emmaüs Ethiloc a mis en place des réunions pour présenter le programme à ces différents partenaires sociaux pour vérifier les besoins et coconstruire le processus d'admission au service.
• Problématiques rencontrées	• Pour les bénéficiaires qui ne seraient pas en mesure de payer le dépôt de garantie des vélos électriques : comment protéger juridiquement et financièrement l'association de vols ou dégradations de vélos tout en permettant aux plus démunis de profiter d'un tel service ? • L'assurance de VAE pour une association est peu répandue. Quelles sont les alternatives possibles, sans surcoût trop important ? • Comment intégrer tous les services liés au vélo (sécurité routière, équipements, cadenas) lorsqu'on développe un tel dispositif ?



Fiche récapitulative et schéma : Transport Solidaire Diois (TSD)

Organisme porteur du projet	L'Espace Social et Culturel du Diois un centre social et socio-culturel situé dans la ville de Die. Son statut juridique est une association selon la loi de 1901. C'est un centre orienté sur les initiatives prises par les habitants et appuyées par des professionnels. Ces initiatives doivent permettre de mettre en œuvre des projets de développement social sur le territoire. Par exemple, on retrouve des ateliers pour les parents sur différents thèmes, des activités sportives pour tous les âges, la mise en place d'un centre de loisirs pour enfants ou encore l'organisation de chantiers éducatifs pour les 16-21 ans. L'association a un domaine de compétences qui se concentre sur la communauté des communes du Diois. L'espace social et culturel du Diois proposent des solutions de mobilité pour les personnes isolées vieillissantes et/ou en situation de précarité. C'est dans ce contexte qu'il est devenu lauréat pour l'appel à projet mobilités solidaires.
Fonctionnement du service proposé	Présentation du service : Le projet proposé par le centre est un déploiement de plusieurs services de transport solidaire. 1^{er} service : un transport solidaire pour les habitants isolés Une navette de transport solidaire se déplaçait dans le haut Diois notamment pour accéder aux centres de vaccination pendant le COVID. Une convention de partenariat a été signée entre l'ESCDD et les communes concernées par la ligne de la navette (Luc-en-Diois, Châtillon et autres). Cependant depuis la fin de la période de vaccination, ce service s'essouffle un petit peu. Acteurs du service : • Le chauffeur de la navette et référent : Suite à un mécénat de compétences³⁰, la Poste a mis à disposition un de ses salariés à l'espace social pour qu'il devienne référent mobilité à mi-temps. Ses missions sont nombreuses, il fait notamment du repérage de lignes de transport existantes et des horaires de passage qui leur sont attribuées. De plus, il gère les réservations du service de TUS. Il crée des circuits de navettes en fonction des réservations. Il recherche un bénévole adhérent de l'ESCDD disponible pour conduire le véhicule. Il conduit lui-même régulièrement la navette. Il s'occupe de la logistique des véhicules de l'ESCDD mais également de la comptabilité du service de TUS. C'est lui qui a expérimenté le service de TUS pendant le COVID. Son mécénat de compétences a pris fin en avril 2022. Depuis, une élue de la ville de Die a été engagée en tant que référente mobilité. Elle est arrivée en mai 2022. Son contrat est de 8h/semaine. Elle accomplit donc moins de tâches que le précédent référent mobilité.

³⁰ Un mécénat de compétences est un don d'une entreprise en nature d'un salarié. Ses compétences et sa force de travail sont confiés à un organisme agissant pour l'intérêt général. Son salaire continue d'être versé par l'entreprise donatrice. Le mécénat de compétences ne peut pas excéder trois ans. Il permet un avantage fiscal à l'entreprise donatrice (réduction d'impôts de 60 % du montant du salaire du salarié mis à disposition).

- **Les bénéficiaires** : Afin de bénéficier du service, les demandeurs doivent être adhérents de l'espace social (cotisation annuelle de 10 €). Pour les kilomètres réalisés sur le territoire de la Communauté des Communes du Diois et de quelques communes attenantes, le bénéficiaire, peu importe le nombre de kilomètres réalisés, verse au conducteur 2 € pour un aller simple et 4 € pour un aller-retour. Les habitants de Die ont un demi-tarif, car la commune de Die prend à sa charge 50 % du coût du transport. À la fin du mois, l'association recense le nombre de kilomètres effectués par chaque conducteur bénévole et complète la somme qu'il a reçu par les bénéficiaires pour qu'ils reçoivent l'équivalent de 0,32 €/km. Il s'agit d'un système de défraiement partagé entre les bénéficiaires et l'association. Pour les kilomètres réalisés en dehors du territoire de la Communauté des Communes du Diois et de quelques communes attenantes, le bénéficiaire verse 0,32 €/km directement au conducteur.

2e service : Une navette de transport privé scolaire et solidaire vers la Cité Scolaire de Die

Suite à une demande de l'espace de vie sociale «le TIS» basé à St Nazaire le Désert, l'ESCDD a mis en place une navette scolaire pour les collégiens. Elle concerne les collégiens internes de la Cité scolaire de Die. C'est un moyen écologique et économique qui permet aux collégiens de rejoindre leurs familles le mardi soir et de retourner au collège le mercredi après-midi. Cela leur permet de voir leurs familles en milieu de semaine et de ne pas attendre le week-end. Cette navette découle d'une convention signée avec l'espace de vie social de la vallée de la Roanne, l'ESCDD et les 13 communes alentours (Gumiane, Rimon et Savel, Bette, Volvent, Chalençon, Roche Fourchat, St Nazaire le désert, Auce, Pennes le sec, Pradelle, Saint Benoit en Diois, Espenel et Rottier). Le véhicule utilisé est un véhicule mis à disposition par l'ESCDD.

Acteurs du service :

- **Chauffeur de la navette** : des conducteurs bénévoles de l'espace de Vie Social de la Vallée de la Roanne. Ils partent de St-Nazaire et viennent chercher le véhicule à l'ESCDD. Leur trajet (Saint Nazaire-Die) est défrayé par l'ESCDD. Ensuite, ils récupèrent les élèves à la cité scolaire de Die et les ramènent à leur domicile.
- **Bénéficiaires** : Les collégiens internes adhérents à l'ESCDD (10 de cotisation annuelle) et vivant dans une des 13 communes signataires de la convention. À l'heure actuelle, 4 à 7 collégiens sont transportés chaque semaine. Certaines personnes autres que les élèves peuvent profiter du déplacement réalisé par la navette. Chaque trajet aller-retour leur coûte 4 €. Cet argent est reversé à l'ESCDD.

3e service : Un service de transport d'utilité sociale individuel

En conséquence d'une forte demande de transport individuel qui ne correspondait pas aux lignes du transport à la demande, l'ESCDD a mis en place un réseau de transport d'utilité sociale. En effet, les besoins des bénéficiaires (destinations, jours, horaires) n'étaient pas compatibles avec les navettes proposées. C'est pourquoi avec le ser-

vice de TUS, des conducteurs bénévoles effectuent des déplacements pour des bénéficiaires isolés et/ou en situation de précarité. Ces déplacements ont principalement pour destination les établissements médicaux ou les supermarchés. Pour participer au service de TUS, les bénéficiaires doivent adresser une demande au référent mobilité de l'ESCDD qui est chargé de contacter le conducteur bénévole le plus approprié (critère de proximité et de disponibilité). Une fois le trajet réalisé, le bénéficiaire paye son trajet au conducteur bénévole. L'ESCDD à la fin du mois, paye 0,32 ct/km au conducteur en soustrayant l'argent versé préalablement (4 aller-retour par trajet) par les bénéficiaires. Actuellement, le service comptabilise 8 à 13 trajets par semaine.

Acteurs du service :

- **Référent mobilité** : Ici, il s'agit désormais de l'élue de Die qui a été engagée par l'association. Son rôle est de réceptionner les demandes de déplacements et de contacter les conducteurs bénévoles disponibles pour réaliser le trajet demandé. C'est l'intermédiaire entre les bénévoles et les bénéficiaires.
- **Les conducteurs bénévoles** : Les bénévoles de l'ESCDD représentent le 1^{er} vivier de conducteurs du service de TUS. Pour les autres, ils sont recrutés par l'association suite à un rendez-vous sur place, à un appel ou suite à un échange lors d'un forum. La plateforme Mobisol est également en place. C'est une plateforme en ligne qui permet aux personnes intéressées par le bénévolat de faire leur demande pour devenir conducteur directement en ligne. Elle permet également aux bénéficiaires de réaliser une demande de trajets. Elle n'est pas très utilisée par les bénévoles ou les bénéficiaires.
Une fois contacté par le référent, le conducteur peut accepter ou refuser le déplacement. S'il l'accepte, il réalisera le trajet convenu avec son propre véhicule. Il est également possible pour le bénévole de passer à l'association pour récupérer un véhicule mis à disposition. Cependant dans ce cas-là, les kilomètres parcourus sont plus importants et le défraiement sera plus onéreux.
En janvier 2022, le service de TUS comptabilisait un réseau de 27 bénévoles.
- **Les bénéficiaires** : Les personnes qui effectuent les demandes sont des personnes isolées et/ou précaires qui doivent se déplacer pour diverses raisons. L'ordre des motifs d'usage du service de TUS est le suivant : d'abord aller à un rendez-vous médical, ensuite faire ses courses et enfin pour faire des visites ou se rendre à un lieu de loisirs. Ces personnes sont identifiées notamment par les établissements sociaux comme le CCAS, Pôle Emploi, les missions locales ou encore les organismes de santé. Une fois le trajet réalisé, ils payent 4 aller-retour au conducteur bénévole. Actuellement, il y a une trentaine de bénéficiaires.

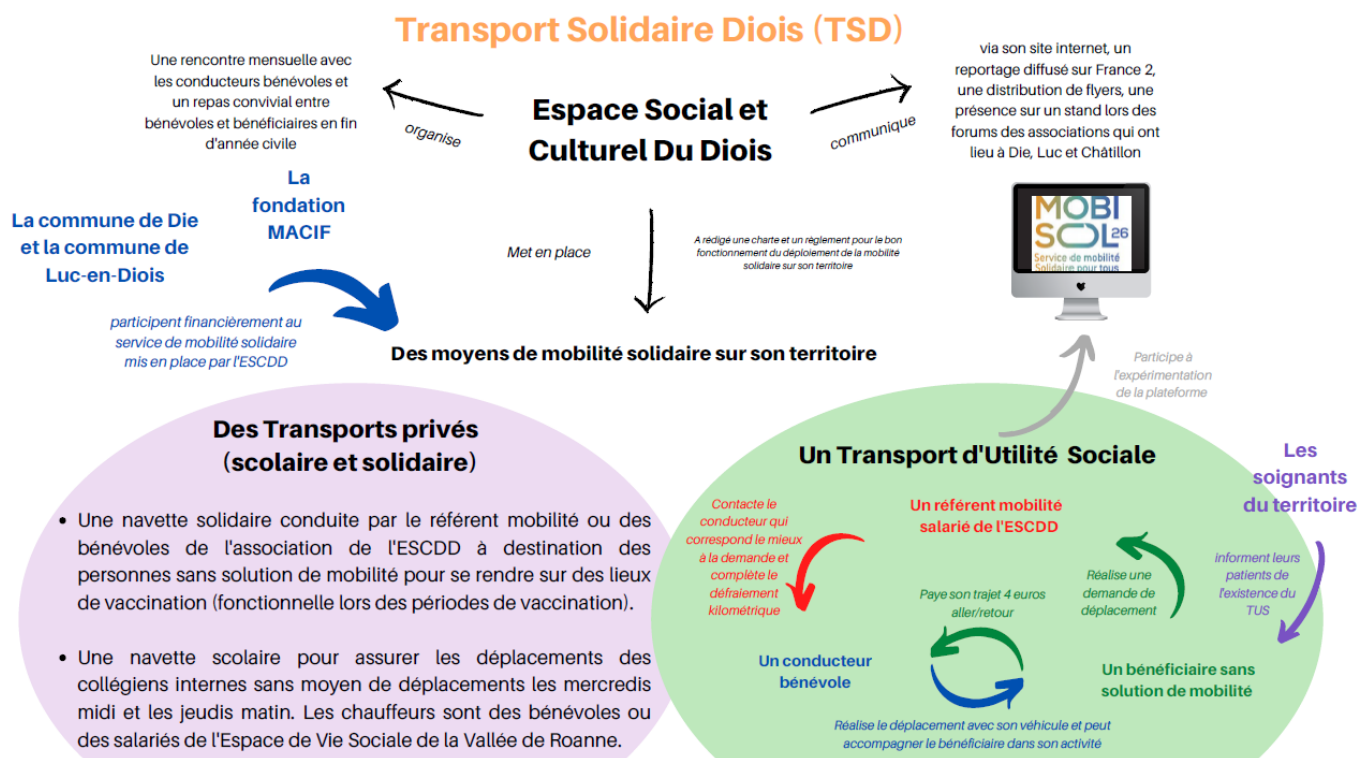
Événements mis en place pour la pérennisation du service

Plusieurs événements sont mis en place par l'association pour fidéliser les bénévoles et établir une relation de confiance entre bénévoles

	et bénéficiaires : • Réunions mensuelles avec les bénévoles • Implication des bénévoles dans la présentation du service de TUS ou dans son fonctionnement • Un repas convivial va être organisé en fin d'année entre les conducteurs bénévoles et les bénéficiaires	
Parties prenantes (autres que les financeurs)	Hormis, l'espace social et culturel du Diois, plusieurs acteurs interviennent dans ce projet : • La mairie de Luc-en-Diois et de Die participent au financement d'une partie du prix des trajets de ses habitants qui utilisent la navette. • Les médecins du territoire sont des relais de communication. Ils orientent leurs patients vers le service de TUS.	
Postes de coûts et sources de financement	Coûts d'exploitation : • Achats divers : 980 € • Locations immobilières et mobilières : 12 600 € • Assurance : 750 € • Publicité : 350 € • Rémunération des personnels : 1 700 € • Charges de fonctionnement : 2 640 €	Financements : • Vente de marchandises, produits finis, prestations de service : 3 200 € • Participation Mairie Luc en Diois : 1 600 € • Participation des autres communes : 1 600 € • Participation de la CAF : subvention aller vers les publics les plus éloignés ou les plus en difficulté³¹ : 2 500 € • Subventions de l'intercommunalité : 1 500 € • Subvention Macif : 10 000 € • Cotisations, dons manuels ou legs : 840 €
	Emploi des contributions volontaires en nature :	Contributions volontaires en

³¹ Cette subvention est allouée aux centres sociaux et espace de vie sociale agréés par la CAF. Elle est dégressive sur trois années maximum et peut être reconduite. Il s'agit d'une subvention, versée pour de nouveaux projets qui prennent en compte les publics les plus éloignés ou les plus en difficulté

	Personnel bénévole : 5 000 € Mise à disposition gratuite de biens et prestations : 17 000 €	nature : Bénévolat : 5 000 € Prestations en nature : 17 000 €
Communication	La communication de ce projet est multicanale. Son enjeu est de faire connaître le projet aux potentiels conducteurs bénévoles, aux habitants et également aux potentiels financeurs du projet. Les cibles étant différentes, il est nécessaire d'employer différents moyens de communication. Plusieurs actions ont été mises en place par l'espace social : • Une distribution massive de flyers à la population pour faire connaître le service ; • Une communication numérique par le biais de leur site internet et des réseaux sociaux (Facebook) ; • Des réunions organisées avec les élus locaux et l'intercommunalité pour qu'ils aient connaissance du service ; • Une présence de l'espace social et culturel du Diois lors des forums ou des marchés. Elle est indispensable pour le recrutement de nouveaux conducteurs bénévoles et pour faire connaître le service aux habitants ; • Le bouche-à-oreille est un des principaux vecteurs de communication du service de TUS. • Un reportage a également été réalisé sur France 2 pour présenter le service.	
• Problématiques rencontrées	• Comment pérenniser les financements (poste de référent et coût des trajets) ? • Comment sécuriser / fidéliser les bénévoles et leur faire franchir le pas d'un 1er trajet ? • Comment faire face à la flambée du prix de l'essence ? • Comment optimiser les assurances ? • Comment évaluer le service ?	



Fiche récapitulative et schéma : « Mobilités Solidaires en Baronnies »

Organisme porteur du projet	Le Centre social Carrefour des habitants du nyonsais est une association située à Nyons. Elle agit en faveur de l'épanouissement des personnes dans leur vie privée, familiale et sociale. Elle vise à tisser des liens sociaux, interculturels et intergénérationnels entre les habitants. Il compte 500 adhérents. Il recouvre une partie du périmètre de la communauté de communes des Baronnies. La plupart des activités proposées sont concentrées sur les deux bourgs : Nyons et Buis les Baronnies. Tous les habitants sont invités à proposer des ateliers et à y participer. Diverses activités sont proposées par les habitants comme des balades à vélo, des visites de fermes, des ateliers couture ou encore la mise en place d'un jardin partagé. C'est dans cette optique de solidarité et de cohésion que le centre social a candidaté à l'appel à projets « Mobilités solidaires » en proposant une solution de mobilité pour les plus isolés et précaires de son territoire.
Fonctionnement du service proposé	Le projet « Mobilités Solidaires en Baronnies » se dessine en deux temps pour l'association : 1^{er} temps : mettre en place un Transport d'Utilité Sociale. L'objectif est de lutter contre l'isolement et l'exclusion des habitants tout en créant des liens sociaux de proximité au sein de la population. Ainsi, le service de TUS permettra la réalisation d'un déplacement effectué par un conducteur bénévole pour un bénéficiaire. Fonctionnement : Les motifs de déplacements peuvent être : des rendez-vous médicaux, paramédicaux ou en pharmacie, des visites, des démarches administratives, un accès à des commerces de proximité (situés sur les communes du territoire des Baronnies), des loisirs, une correspondance avec un autre moyen de transport, des démarches concernant la recherche d'un emploi ou d'un stage ou des déplacements occasionnels impérieux. Les créneaux des trajets sont choisis selon la disponibilité des bénévoles. Toute demande doit être réalisée 3 jours avant. Elle peut se faire par différents moyens : mail, téléphone, via le site Mobisol26.fr, à l'accueil du CDHN. 98 % des demandes de déplacements se font en direct sur le lieu du centre social ou par téléphone. Seulement 2 % des demandes sont faites en ligne. La demande doit renseigner le nom et prénom du bénéficiaire, son contact, le motif et le type d'accompagnement nécessaire, la date et l'horaire, le lieu de départ et d'arrivée et des précisions sur les bagages ou les animaux éventuels. La demande de déplacement du bénéficiaire est réceptionnée par un membre du centre social. Ensuite, celui-ci contacte un conducteur disponible et à proximité du lieu de vie du bénéficiaire. Le conducteur, s'il accepte la demande, réalise le déplacement et l'accompagnement convenu. Le centre social privilégie vraiment la proximité entre le conducteur béné-

	vole et le bénéficiaire. Le défraiement est payé par le bénéficiaire au conducteur. Actuellement, le service de TUS compte une dizaine de trajets hebdomadaires. Depuis son démarrage en automne 2021, 200 trajets ont été réalisés. Acteurs du service : • Référent : Il n'y a pas de référent attribué dans ce projet. Ainsi, ce sont les membres du centre social qui prennent ce rôle. Ils réceptionnent les demandes de déplacement et contactent les conducteurs bénévoles disponibles pour réaliser le trajet demandé. Ce sont les intermédiaires entre les bénévoles et les bénéficiaires. • Les conducteurs bénévoles : Les bénévoles du CDHN représentent le 1^{er} vivier de conducteurs du service de TUS. Pour les autres, ils sont recrutés par l'association suite à un rendez-vous sur place, à un appel ou suite à un échange lors d'un forum. Seules les personnes habitant dans les Baronnies peuvent être chauffeurs bénévoles. Le conducteur bénévole doit signer la charte. Il assure ainsi sur l'honneur d'avoir un permis valide depuis au moins 3 ans et d'avoir fait les démarches nécessaires pour être en règle. Chaque année, une copie de son permis de conduire, de l'attestation d'assurance et de la carte grise lui sont demandées. La plateforme Mobisol est également en place. C'est une plateforme en ligne qui permet aux personnes intéressées par le bénévolat de faire leur demande pour devenir conducteur directement en ligne. Une fois contacté par le référent, le conducteur bénévole peut accepter ou refuser le déplacement. S'il l'accepte, il pourra utiliser le véhicule du bénéficiaire (dans ce cas-là, pas de défraiement de la part du bénéficiaire), son propre véhicule ou le véhicule mis à disposition par l'association. Actuellement, le centre social dispose d'un réseau de 60 conducteurs bénévoles mais 25 % sont réellement actifs. La majorité des bénévoles sont des jeunes retraités. • Les bénéficiaires : Le dispositif concerne : – Les personnes dont les ressources sont inférieures au seuil de pauvreté tel que défini par l'INSEE, soit 1 063 € en 2017 pour une personne seule (cela inclut donc les personnes aux minimas sociaux : étudiants, demandeurs d'emploi, minimum vieillesse, RSA, AAH). Pour les couples, il faut multiplier par deux ce seuil de ressources si les deux personnes sollicitent le service. – Les personnes en situation d'isolement social, de fragilité ou avec des freins à la mobilité. – Les personnes orientées par des partenaires : ANCRE (SIAE), mission locale, CCAS, ANAIS (CHRS), la Croix Rouge, Pôle Emploi, CMS (pôle social du département), associations de solidarité, FJT, CAP Emploi, SSIAD, SAVS, L'Oasis/ GEM, et par les bénévoles eux-mêmes puisqu'ils connaissent les conditions d'accès à Mobisol en Baronnies. – Avoir droit à la CMUC ou à l'une des 10 prestations mentionnées dans le décret.
--	--

Seules les personnes habitant dans les Baronnie peuvent être bénéficiaires. Ces personnes sont identifiées notamment par les établissements sociaux comme le CCAS, Pôle Emploi, les missions locales ou encore les organismes de santé (95 % des demandes de déplacement sont passées directement par ces établissements sociaux au référent). Si le bénéficiaire réalise une demande par l'intermédiaire d'un prescripteur social, elle est acceptée directement. En revanche, si la demande émane directement de l'utilisateur, le membre de l'association choisira d'accepter ou non selon le motif du déplacement. Depuis le début du service, seulement 6 trajets ont été refusés (distance trop longue, motif non valable : aller se balader). Les principaux motifs de déplacement du Transport d'Utilité Sociale sont les suivants :

- Rendez-vous médicaux : 70 %
- Accès au logement : 15 %
- Accès aux courses : 6 %
- Accès à la culture : 5 %
- Accès aux droits : 2 %
- Accès à la mobilité (garage, trains, bus) : 2 %

Une fois le trajet réalisé, le défraiement est payé par le bénéficiaire au conducteur. Voici la tarification du service de TUS :

Nombre de kilomètres parcourus	Coût du trajet
0 - 10 km	2 €
11 - 30 km	6 €
31 - 50 km	10 €
51 - 75 km	15 €
76 - 100 km	20 €
101 - 125 km (ex : Nyons Montélimar AR)*	25 €
126 - 150 km (ex: Nyons Avignon AR)	30 €

A ce coût doivent s'ajouter les parkings et les péages qui sont au frais du bénéficiaire.

Actuellement, il y a 88 bénéficiaires du service de TUS dont 70 % sont des seniors de plus de 60 ans.

Bénévoles comme bénéficiaires s'engagent à ne pas être sous l'effet de l'alcool ou de stupéfiants. De plus, ils doivent respecter les horaires prévus et prévenir tout changement en cas d'imprévu le plus rapidement possible.

L'attente du conducteur ne doit pas excéder 2 h30. Si c'est le cas, il est autorisé à rentrer chez lui et à revenir chercher le bénéficiaire. L'indemnité kilométrique sera par conséquent doublée.

Une feuille de route distribuée à chaque partie donne les informations du trajet (contacts bénévoles/bénéficiaires, horaires, lieu).

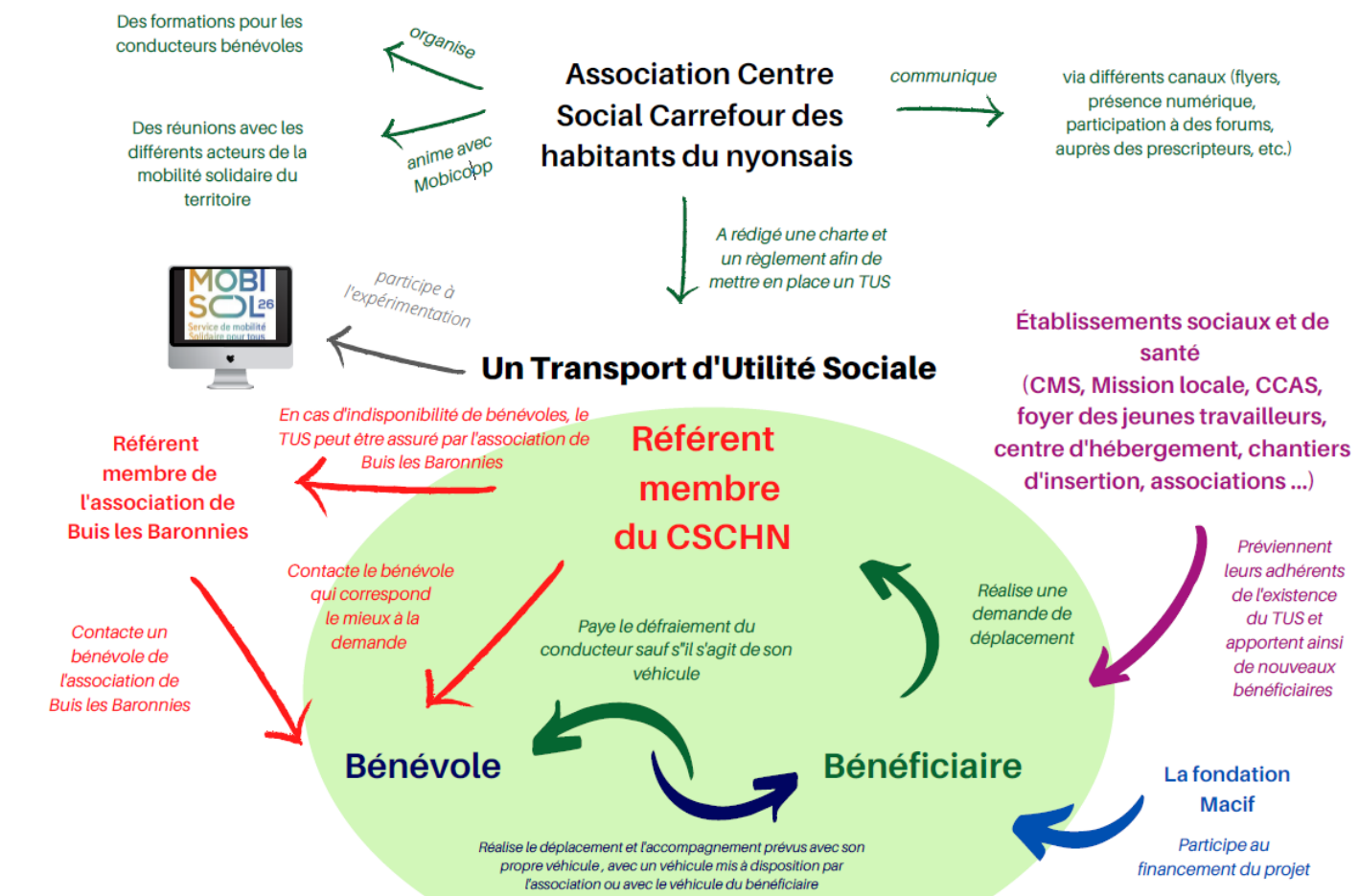
Le CDHN effectue un travail de « fourmi » pour rencontrer et sensibiliser un grand nombre d'acteurs locaux non seulement pour faire connaître le

	service de TUS, mais aussi pour sensibiliser aux besoins matériels et financiers du service. Évènements mis en place pour la pérennisation du service Plusieurs évènements sont mis en place par l'association pour fidéliser les bénévoles et établir une relation de confiance entre bénévoles et bénéficiaires : • Mise en place de formations pour les bénévoles : elles permettent de sécuriser les bénéficiaires et les inciter à franchir le pas d'un 1^{er} trajet. Plusieurs thèmes sont traités : – La sécurité routière – L'accompagnement aux personnes âgées – Apprendre à dire non aux bénéficiaires pour éviter toutes sortes d'abus (exemple : demande de déplacement supplémentaire ou différente de celle prévue initialement) 2e temps : de nouveaux services de mobilité solidaire seront mis en place notamment un garage solidaire. En janvier 2022, une étude de faisabilité réalisée par une chargée d'étude a été lancée sur la mise en place d'un garage solidaire. Le centre social participe pleinement à cette étude.	
Postes de coûts et sources de financement	Coûts d'exploitation : • Frais pour les salaires de la ou du chargé·e de mission mobilités solidaires et pour la ou le chargé·e d'étude faisabilité CDHN « garage solidaire » : 16 000 € • Les assurances : 2 500 € • Frais de missions CDHN : 800 € • Frais de la structure (téléphone, internet, ...) : 3 500 € • Frais de communication : 1 500 € • Frais des formations dispensées aux bénévoles : 800 € • Achats : 600 €	Financement : • Subvention fondation Macif 12 000 • Autofinancement : 5 000 € • Collectivités locales : 5 000 € • CAF et MSA : 3 700 €
	Coûts d'investissement : • Achat d'un minibus 9 places : 18 500 € • Achat de 5 vélos électriques : 10 000 €	Financement pour les investissements : • Soutien de la fondation RTE : 8 500 € • Soutien de la CAF 26

	• Achat d'une caravane équipée : 4 000 €	15 000 € • Soutien de la fondation Monoprix : 1 500 € • Subvention de la fondation Macif : 3 000 € • Subvention des collectivités locales et autofinancement : 4 500 €
Parties prenantes	Beaucoup d'acteurs entrent en jeu dans ce projet de mobilités solidaires. Les partenaires sociaux comme dit précédemment orientent les bénéficiaires vers le service. Il y a notamment les centres médicaux sociaux, la mission locale, le CCAS de Nyons, Anais (un centre d'hébergement social), le foyer des jeunes travailleurs ou des chantiers d'insertion. De plus, les acteurs locaux sur chaque commune de la communauté de communes des Baronnies sont de véritables ambassadeurs qui permettent de faire connaître le service de TUS et d'accroître le réseau de bénévoles (associations, collectifs d'habitants). On retrouve en particulier les deux associations suivantes : Aventic et Asoft. L'expérimentation Mobisol 26 établit un partenariat de l'association avec Mobicoop. Joannie Engrand, chargée de mission chez Mobicoop a beaucoup aidé le porteur du projet dans la mise en place du Transport d'Utilité Sociale. En effet, elle a accompagné le porteur de projet sur les marchés pour communiquer sur le service de TUS et recruter de nouveaux bénévoles. De plus, elle a animé des réunions avec le CDHN auprès des prescripteurs sociaux du territoire pour qu'ils aient connaissance du service. Mobicoop en lien avec la Macif couvre également les participants du dispositif par une assurance. Pour qu'elle soit valide la vérification du permis de conduire et celle que le véhicule soit bien assuré sont indispensables.	
Communication	La communication de ce projet est multicanale. Son enjeu est de faire connaître le projet aux potentiels conducteurs bénévoles, aux habitants et également aux potentiels financeurs du projet. Les cibles étant différentes, il est nécessaire d'employer différents moyens de communication. Plusieurs actions ont été mises en place par l'espace social : • Une distribution massive de flyers à la population pour faire connaître le service ; • Une communication numérique par le biais de leur site internet et des réseaux sociaux (Facebook) ; Des articles publiés dans les annonces locales des journaux ; • Des réunions organisées avec les élus locaux et l'intercommunalité pour qu'ils aient connaissance du service ; • Une présence du Centre social Carrefour des habitants du nyonsais lors des forums ou des marchés. Elle est indispensable pour	

	le recrutement de nouveaux conducteurs bénévoles et pour faire connaître le service aux habitants ; • Un reportage a également été réalisé sur une chaîne locale pour présenter le service. Le bouche-à-oreille est un des principaux vecteurs de communication du service de TUS. Le site ensembleici.fr permet de recenser toutes les initiatives et les projets du territoire. Le service de TUS proposé par le CDHN est donc mis en avant sur ce site. Une campagne de communication a été lancée dans les résidences autonomes pour les seniors.
Problématiques rencontrées	• Comment transférer le coût des déplacements du bénéficiaire ou du CDHN vers un partenaire financier (communes, comcom, département, région) ? • Comment fidéliser les bénévoles ? • Quelle assurance est la plus soutenable pour l'association afin d'assurer les conducteurs bénévoles ? • Comment favoriser l'implication des collectivités locales dans le projet ?

Mobilités Solidaires en Baronnie



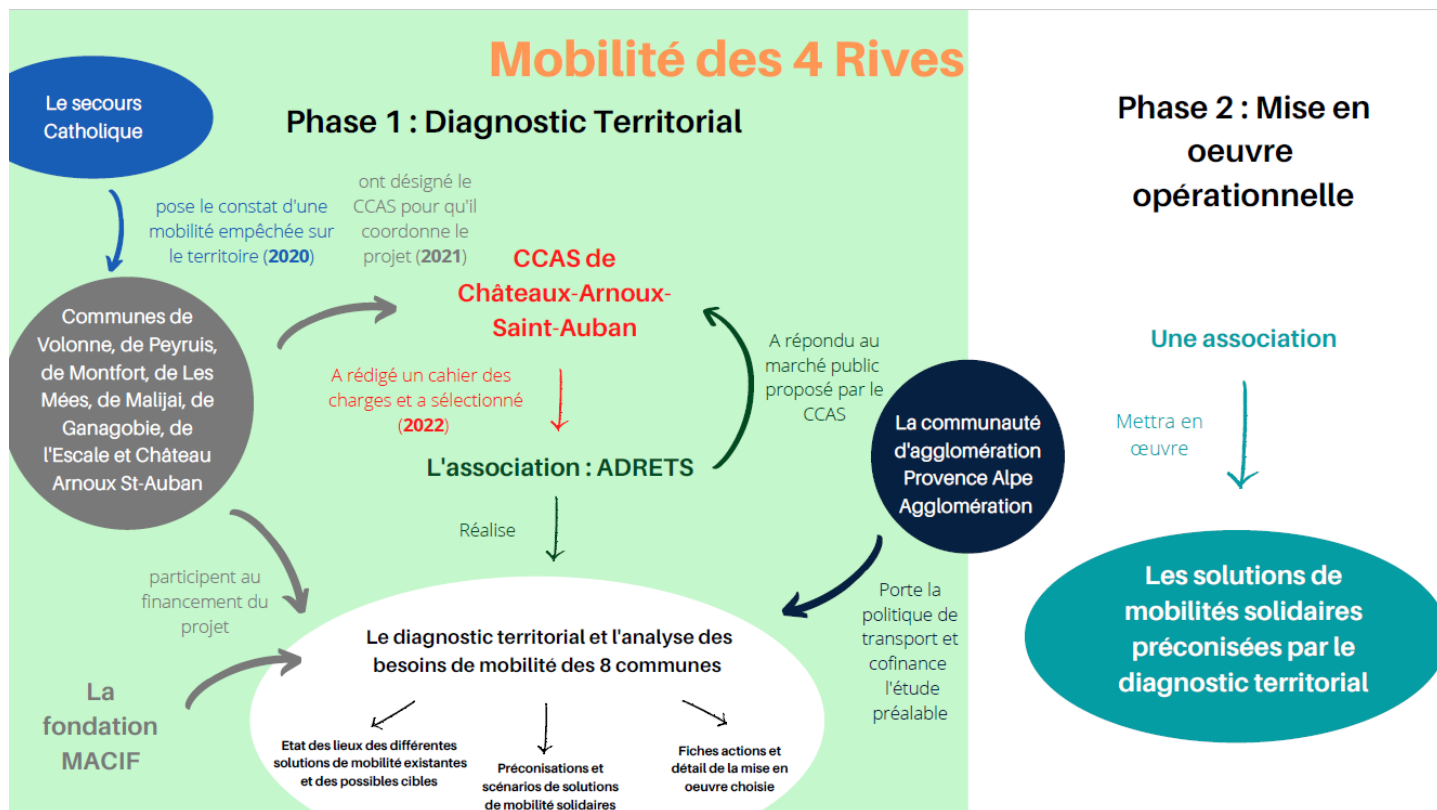
Fiche récapitulative et schéma : Mobilité des 4 Rives

Organisme porteur du projet	Le projet est porté institutionnellement par le Centre Communal d'Action Sociale Château-Arnoux-Saint-Auban. Le CCAS est un établissement public³² (personne morale de droit public) qui est en charge de mettre en œuvre la politique sociale de la commune sur son territoire. Le CCAS est un interlocuteur de proximité en matière d'action sociale et intervient en complémentarité des services de l'État et des services départementaux. Ce n'est pas une association. Il agit par le biais de différentes actions : • Informe sur les différentes aides • Accompagne les usagers dans leurs ouvertures de droits : constitution de dossier • Œuvre en partenariat avec les différentes structures d'action sociale sur son territoire, il assure une coordination • Dans le cadre des aides facultatives, apporte une aide d'urgence aux administrés si besoin (prestations financières ou en nature) ; • Participe à la lutte contre l'exclusion et la pauvreté sur son territoire. Le périmètre concerné par ce projet sont les 8 communes : Château-Arnoux-Saint-Auban, L'Escale, Malijai, Les Mées, Peyrius et Volonne, Montfort et Ganagobie. Le CCAS assure la coordination du projet. Cependant, après une première phase d'étude diagnostic, et après identification des solutions de mobilité à mettre en œuvre, la mise en œuvre opérationnelle pourrait être portée par une autre structure (associative). Le projet porté par le CCAS est né des observations du Secours Catholique. C'est une association nationale qui dispose de plusieurs antennes sur le territoire. Sa mission est de soutenir les plus fragiles en luttant contre les causes de pauvreté, d'inégalité et d'exclusion. Ainsi, elle met en place des actions d'aides en faveur notamment des sans-abris, des migrants, des réfugiés, des anciens détenus, des familles, des chercheurs d'emplois. Concernant le transport solidaire, c'est une association qui est à l'initiative de plusieurs services de TUS en France L'association a réalisé en 2019 un questionnaire intitulé « Parlons Mobilité » à destination des habitants . Ce questionnaire a fait ressortir des besoins de mobilité non couverts sur le territoire. Le Secours Catholique a porté ses conclusions devant les élus du terri-
------------------------------------	--

³² Il est géré par un Conseil d'Administration composé d'élus nommés par le conseil municipal et d'élus nommés par le maire. Le Conseil d'Administration est dirigé par le maire de la commune.

	toire de Moyenne Durance. Ces derniers ont souhaité s'engager dans une démarche volontariste afin de proposer des solutions de mobilités pour les besoins non couverts. Après plusieurs réunions, le CCAS de Château-Arnoux-Saint-Auban a été désigné pour candidater, au nom des 8 communes,	
Fonctionnement du service proposé	L'objectif du projet est de répondre aux besoins de mobilité qui ne sont pas couverts sur le territoire étudié. Il se déploie en deux phases : Phase 1 : diagnostic et analyse des besoins de mobilités du territoire. Cette première étape sera réalisée par un bureau d'études choisi grâce à un appel d'offres réalisé par le porteur du projet. L'objectif est de rassembler les initiatives de transport qui existent sur le territoire, d'identifier les publics concernés par les problématiques de mobilité, et d'étudier les possibilités de coordination et de mutualisation des offres. Après une phase de diagnostic, l'étude intégrera des propositions de solutions de mobilité, en prenant en compte les aspects juridiques, réglementaires et administratifs incontournables pour la mise en œuvre. Phase 2 : mise en œuvre opérationnelle d'une réponse aux besoins de mobilités. En fonction des solutions retenues, la mise en œuvre opérationnelle pourrait être portée par une autre structure que le CCAS. Une structure associative telle que le Secours Catholique, à l'origine du projet, pourrait permettre une mise en œuvre facilitée. En mai 2022, le projet se situe encore en phase 1. L'association ADRETS a été retenue pour réaliser le diagnostic territorial. Il s'agit d'une association composée de trois spécialistes dans le développement de l'accès aux services aux publics dans les territoires ruraux des alpes. Elle doit d'abord restituer un état des lieux des différentes solutions de mobilités présentes sur le territoire. Ensuite, elle doit établir des préconisations et des scénarii de solutions de mobilité solidaire. Pour ce faire, l'association souhaite coconstruire le projet avec les habitants pour que les préconisations soient en cohérence avec les besoins. Des enquêtes vont être soumises aux habitants. Selon le calendrier prévisionnel, ces questionnaires vont être émis en septembre 2022. Enfin, le prestataire doit rédiger des fiches actions et le détail de mise en œuvre de la solution choisie. La phase d'étude doit durer 7 mois.	
Postes de coûts et sources de financement	Coûts d'exploitation Étude préalable : 22 000 €	Financements Subvention de la fondation Macif : 14 980 €

	• Coordination : 6 000 € • Participation de Provence Alpes Agglomération : 3 935 € • Participation des communes concernées par le projet (Château-Arnoux-Saint-Auban, L'Escale, Malijai, Les Mées, Peyrius et Volonne.) : 9 085 €
Parties prenantes (autres que les financeurs)	• L'association ADRETS qui réalise le diagnostic territorial. • La communauté d'agglomération PAA est Autorité Organisatrice de Mobilité depuis 2017. Elle porte la politique de transport à l'échelle des 46 communes de la communauté d'agglomération dont 7 des 8 communes du territoire d'étude • Le Secours Catholique, à l'origine du projet, est étroitement associé à toutes les étapes de suivi et d'avancement • Les 8 communes concernées (Château-Arnoux-Saint-Auban, L'Escale, Malijai, Les Mées, Peyrius et Volonne, Montfort et Ganagobie) réfléchiront et construiront ensemble les solutions en matière de mobilité. • Le CCAS de Château Arnoux, instance de coordination du projet.
Communication	ADRETS rencontre les différents élus afin de leur faire part de la stratégie du diagnostic territorial. Par le biais d'enquêtes, ADRETS collectera l'avis des habitants et ainsi déploiera des solutions de mobilités adaptées. Les élus ont un rôle fondamental dans la communication du projet, ce sont eux qui ont un contact direct avec les habitants et qui peuvent présenter les solutions de mobilité aux habitants les plus vulnérables. Les canaux classiques de communication seront utilisés à tous les stades du projet : sites internet des communes, bulletins municipaux, pages FB et réseaux sociaux des collectivités. Un relais de communication sera effectué via les réseaux partenariaux.
Problématiques rencontrées	• Quels sont les potentiels financeurs ? (difficulté à recenser tous les financements possibles). • Articulation du projet avec la politique mobilité menée par l'AOM PAA : L'ajustement juridique PAA - AOM / projet local à définir, entraînant une nécessaire phase de réflexion, non prévue dans le projet initial. • Le manque de recul sur la LOM et la compétence mobilité, flou de la LOM sur certains aspects



BIBLIOGRAPHIE

- Laboratoire de la Mobilité inclusive. Quelle place pour le transport solidaire ? – Interview d'André Gillet; URL : <https://www.mobiliteinclusive.com/quelle-place-pour-le-transport-solidaire%E2%80%89interview-dandre-gillet/> [consulté en juillet 2022]
- Isabelle Mesnard et Jean Robert (Cerema) Le transport d'Utilité sociale : accompagner les personnes isolées. URL : <https://doc.cerema.fr/> [consulté en mai 2022]
- Florence Girault, Marc Lanfranchi, Jean-Robert. Fiche « La boîte à outils mobilité en zones peu denses/ Le transport d'utilité sociale s'appuyant sur les véhicules de bénévoles ». URL: https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/03/fiche_tus_vf.pdf [consulté en mai 2022]
- Oeuvre collective du Cerema. Loi d'Orientation des mobilités, organisation et planification de la mobilité : deux fiches pratiques du Cerema pour les collectivités. URL: <https://www.cerema.fr/fr/actualites/loi-orientation-mobilites-organisation-planification> [consultée en août 2022]
- Transport Solidaire la Plateforme. Foire aux questions. URL : <https://transport-solidaire.fr/foire-aux-questions/> [consulté en juillet 2022]
- Œuvre collective France Mobilités. 5 piliers sur lesquels repose la loi Mobilités. URL : <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites> [consulté en juillet 2022]
- Oeuvre collective France Mobilités. Le cadre d'intervention de l'AOM et de l'AOM régionale. URL : <https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/gouvernance> [consulté en juillet 2022]
- Comité technique France Mobilités. Évaluations de services de transports s'appuyant sur des bénévoles décembre 2020. URL : <https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/inline-files/France%20Mobilit%C3%A9s%20-%20Evaluation%20services%20benevoles%20-%20VF.pdf> [consulté en juillet 2022]
- Oeuvre collective Association des Communautés de France et Transdev. Nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faibles densité : une priorité des prochains mandats locaux ». URL : <https://www.adcf.org/files/AdCF-Guide-transdev-18x24-v6-essai-225.pdf> [consulté en août 2022]
- Franck Rozé. Transport Solidaire, un décret qui fait fausse route; URL : [https://lebimsa.msa.fr/developpement-local/transport-solidaire-un-decret-qui-fait-fausse-route/#:~:text=Le%20b%C3%A9n%C3%A9ficiaire%20doit%20r%C3%A9pondre%20%C3%A0,hui%20compl%C3%A9mentaire%20sant%C3%A9%20solidaire\)%20en](https://lebimsa.msa.fr/developpement-local/transport-solidaire-un-decret-qui-fait-fausse-route/#:~:text=Le%20b%C3%A9n%C3%A9ficiaire%20doit%20r%C3%A9pondre%20%C3%A0,hui%20compl%C3%A9mentaire%20sant%C3%A9%20solidaire)%20en) [consulté en juin 2022]

- Nabil, le lynx. Garanties d'assurance auto : sont-elles obligatoires ? Lesquelles souscrire ? <https://www.lelynx.fr/assurance-auto/couverture/formule/garantie/#:~:text=Plusieurs%20garanties%20sont%20obligatoirement%20incluses,catastrophes%20technologiques%2C%20temp%C3%AAtes%20et%20attentats>. [consultée en août 2022]



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN