

# FICHE OUTIL n°27

CHOIX DES MODES POUR UNE OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

## TRANSPORT PRIVÉ À BUT SOCIAL

### PORTÉE OPÉRATIONNELLE

Le principe est de proposer des services de transport ciblés sur les territoires ruraux afin de faire émerger des pratiques de mobilité innovantes et adaptées aux besoins des publics les plus fragiles (personnes âgées, jeunes, personnes en parcours d'insertion), en tirant profit de l'existant, sans créer un transport à la demande, et en développant le covoiturage en mutualisant les véhicules individuels et collectifs.

#### Echelles de territoire concerné

Les territoires peu denses qui se caractérisent par d'importantes distances à parcourir entre les principaux bourgs et où les problèmes de déplacements sont dus à une desserte insuffisante des communes, des horaires inadaptés ainsi qu'à une structure démographique particulière (proportion importante de personnes âgées, de retraités en situation précaire, de jeunes en situation de chômage de longue durée).

#### Type de projet

Des projets de territoire où existe la volonté de développer une politique d'aide à la mobilité répondant aux besoins de déplacements réguliers des personnes âgées ou dépendantes, de maintenir le lien social et/ou d'améliorer l'accès au soin, par une meilleure prise en charge du patient.

### DESCRIPTION

Le transport privé à but social peut prendre plusieurs formes : le recours à des artisans taxis qui acceptent de prendre en charge ce genre de déplacements financé par une institution (exemple : Conseil régional), en sus de leur activité régulière ; le soutien au covoiturage par des communautés de communes via une subvention et par des communes via la mise à disposition d'un espace ; etc.

Le choix de travailler à partir de l'existant en mobilisant des matériels roulants capables de servir à une autre activité permet de limiter les coûts d'investissement et de fonctionnement dans un contexte où le budget de fonctionnement ne permet pas de créer un service du fait du caractère ponctuel du ramassage et où les transporteurs locaux (artisans taxis et/ou établissements médicosociaux) disposent de véhicules susceptibles d'assurer les transports.

#### Conditions de faisabilité

La taille et l'intensité de vie locale sur le secteur à desservir sont à prendre en compte. L'échelle communale est a priori à écarter pour générer du partage de transport autre que le transport porte-à-porte.

La mise à disposition d'une ingénierie ou d'un bureau d'études ayant une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage peut donc s'avérer nécessaire (accompagnement méthodologique, capitalisation de la démarche en termes de méthodes, d'outils, de conditions de transférabilité, etc.).

#### Organisation

La persistance du soutien des élus locaux, des partenaires et des usagers vis-à-vis d'un service dont le coût global reste un sujet à discussion dans les finances publiques comme privées, est déterminante pour sa pérennité.

Des partenariats peuvent être noués avec des organismes intervenant dans le champ de l'aide à domicile ou à la personne (par exemple, établissements médicosociaux) et des groupements de communes compétents pour améliorer l'accessibilité au service et étendre son périmètre d'intervention.

Des conventions doivent être établies d'une part avec une structure de gestion (de statut associatif) pour fixer les conditions d'utilisation du service, le montant de l'aide et les modalités de remboursement des frais sur facture et d'autre part, entre la structure de gestion et la compagnie de taxis.

La communication sur la souplesse du service, sa constance et sur la possibilité de prise en charge pour un prix moindre qu'un véhicule individuel, doit être constante.

### PRÉCISIONS

#### Accessibilité

Les transports privés à but social reposent sur le principe d'un partenariat public-privé dont les termes doivent être définis dans le cadre d'un contrat. Il peut être limité à l'aire d'une communauté de communes pour des raisons concurrentielles.

#### Cibles utilisateurs

L'échelle d'intervention peut varier en fonction des partenariats établis avec les structures d'aide à la personne et/ou d'insertion sociale et professionnelle. Toutefois, ce service peut intéresser en priorité :

- les Régions qui interviennent dans les champs de l'accès aux soins et de l'accès aux services ;
- les Pays dont l'échelle de territoire est adaptée à un volume de marché et à une autorité dépassant les municipalités, facilitant les échanges et retours d'expérience entre acteurs communaux. Situés entre le niveau communal, départemental et régional, ils sont en mesure de solliciter ceux-ci pour des projets.

## TRANSPORT PRIVÉ À BUT SOCIAL

### ... PRÉCISIONS

#### Exemples d'application

##### Mutualité Sociale Agricole (MSA) Maine et Loire

La caisse centrale de la Mutualité sociale agricole (CCMSA) a lancé début 2006 un appel à projets national. Il s'agissait de s'interroger sur les solutions pouvant être mises en place en milieu rural pour favoriser les déplacements, notamment dans le cadre de l'accès à la santé, et d'identifier des expériences pouvant être modélisées et proposées à d'autres caisses.

Deux types de services ont été expérimentés la MSA Maine-et-Loire qui a répondu à l'appel à projets :

- un service de covoiturage sur deux territoires (déplacements libres et variables en fonction de l'offre et de la demande) ;
- un service de navettes collectives sur le territoire d'une communauté de communes : quatre navettes destinées aux personnes âgées (déplacements de loisir, marché, établissements de santé, piscine, conférences et la ville de Saumur) ; trois navettes destinées aux jeunes (activités de loisirs, sorties culturelles) et aux saisonniers agricoles.

Toutefois l'expérience a tourné court par manque de temps d'expérimentation. Depuis juin 2008, le service de covoiturage a été abandonné faute de concerner un secteur suffisant à la création d'une dynamique d'auto entretien de l'offre et de la demande.

À la demande de la communauté de communes concernée, le service de navette n'a pas été prolongé du fait de la trop forte variabilité du nombre de passagers.

[www.projetdeterritoire.com](http://www.projetdeterritoire.com)

##### AMAPH Dordogne

Le service proposé par l'APAMH, association créée à l'initiative de MSA (mutuelle sociale agricole), permet aux personnes dépendantes (personnes âgées ou en situation de handicap, bénéficiaires de minima sociaux, etc.) de se déplacer, en mettant à leur disposition un minibus adapté et trois véhicules légers dont elle est propriétaire et un personnel accompagnant, essentiellement les zones rurales du département de la Dordogne.

Pour les trajets effectués dans un rayon de 20 à 25 km autour de Périgueux (son siège), la prestation peut être assurée directement par l'association APAMH ; pour les trajets effectués sur des territoires plus éloignés, l'association passe des conventions avec des structures partenaires. Les tarifs sont fonction du temps de trajet et du kilométrage et s'adaptent aux ressources des bénéficiaires. La visibilité du service est assurée par une inscription sur des plates-formes de services.

[www.lamaisondelautonomie.com](http://www.lamaisondelautonomie.com)

##### Le Conseil Régional de Bourgogne

Le Conseil Régional de Bourgogne subventionne un service de transport pour personnes à mobilité réduite vers les centres de soins. La Région Bourgogne a initié la création d'un dispositif spécifique pour répondre aux besoins de transport non médicalisé vers les maisons de santé. Le service s'adresse aux personnes qui sont dans l'impossibilité de se rendre à une consultation dans une maison de santé ou dans un centre de santé (personnes âgées, en situation de handicap, personnes isolées ou personnes en difficulté). Une subvention de fonctionnement d'un montant de 10 000€ maximum par maison de santé et par an (reconductible) est allouée par la Région.

Par exemple, depuis 2007, le réseau des professionnels pour la conception et le fonctionnement de la maison de St Amand en Puisaye bénéficie de ce dispositif. Il permet de prendre en charge le transport non médicalisé des patients du canton ne pouvant se rendre par leurs propres moyens à une consultation dans les locaux de la Maison de santé Amandinoise.

Pour l'année 2011, 81 transports de patients (51 personnes concernées) ont été effectués vers la maison de santé. La moyenne d'âge des bénéficiaires est 70,6 ans. En 2011, la Région a versé une subvention d'un peu plus de 2000 euros. Une partie du coût du transport reste à la charge du patient.