



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMITE
SCIENTIFIQUE
FRANCE MOBILITES



Evaluations de services de transports
s'appuyant sur des bénévoles

DECEMBRE 2020



Sommaire

Synthèse et conclusions	6
TYPE DE SERVICES ETUDIES : SERVICES DE TRANSPORTS S'APPUYANT SUR DES BENEVOLES	6
FONCTIONNEMENT DES SERVICES : UN RESEAU DE BENEVOLES A ORGANISER	8
TYPE DE TERRITOIRES : DES DENSITES DE TYPE RURALES OU PERIURBAINES	10
CARACTERISTIQUES DE LA GOUVERNANCE : DES INITIATIVES CITOYENNES AVEC LE SOUTIEN NECESSAIRE DE LA COLLECTIVITE	11
CARACTERISTIQUES DES PROJETS ETUDIES : DES TAILLES DE SERVICE A ADAPTER AU NOMBRE DE BENEFICIAIRES	12
UN BILAN FINANCIER QUI VARIE FORTEMENT SUIVANT LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE	13
UN USAGE MESURE CE QUI EXPLIQUE L'ABSENCE D'OFFRE PUBLIQUE MAIS QUI REpond A UN REEL BESOIN	14
BILAN ENVIRONNEMENTAL : UN OBJECTIF PAS RECHERCHE PAR DES SERVICES QUI CREENT DU DEPLACEMENT	14
CONCLUSIONS	15
CONDITIONS DE REUSSITE POUR LE TUS	15
Plus d'informations	17



Synthèse et conclusions

SYNTHESE ET CONCLUSIONS

Dans le cadre du comité scientifique de France Mobilités, le besoin a été relevé d'évaluer certains types (ou familles) de projets afin de pouvoir capitaliser au niveau national les expériences référencées sur la plate-forme France Mobilités. L'objectif est de pouvoir dégager quelques grandes lignes qui pourraient permettre à des acteurs locaux de se lancer dans la mise en œuvre de nouveaux projets sur leur territoire. Ainsi, les grandes questions qui ont été posées aux porteurs des projets étudiés portent-elles sur les conditions d'émergence de ces projets, sur les modalités de mise en œuvre et particulièrement les forces et faiblesses relevées lors de la phase d'exploitation du service, sur les bilans économiques et environnementaux qui peuvent être dressés ou encore sur les conditions de passage à l'échelle et de répliquabilité de ces services sur d'autres territoires.

Auteurs du rapport

Jean Robert, Cerema

TYPE DE SERVICES ETUDIES : SERVICES DE TRANSPORTS S'APPUYANT SUR DES BENEVOLES

Pour lutter contre l'isolement des personnes qui n'ont pas accès aux transports collectifs et qui ne peuvent pas se déplacer d'elles-mêmes, des initiatives se sont développées dans les territoires périurbains et ruraux. Ces initiatives reposent parfois sur des conducteurs bénévoles, qui conduisent les bénéficiaires sur les lieux qu'ils souhaitent (santé, commerces, etc.). Il peut être demandé aux bénéficiaires une participation aux coûts du trajet, à hauteur de quelques dizaines de centimes par kilomètre parcouru ou du prix d'un ticket de transports publics.

En France, la plupart des services qui se sont montés avec cet objectif s'appuient sur des bénévoles qui utilisent leur véhicule afin d'aider au déplacement et d'accompagner des personnes isolées. Un cadre législatif et réglementaire a été créé dans la deuxième moitié des années 2010 afin de sécuriser juridiquement ces pratiques, notamment en ce qui concerne le risque de qualification en activité concurrentielle avec les taxis ou les ambulances. Cela a donné naissance au **Transport d'Utilité Sociale (TUS)**, qui doit être porté par une association loi 1901, dont les niveaux de défraiement maximum pour les bénévoles sont encadrés et dont les bénéficiaires doivent respecter certaines conditions de précarité financière ou d'isolement géographique.

Le Code des Transports ouvre une possibilité aux AOM de mettre en place un **transport à la demande de personne réalisé par des bénévoles membres d'une association**. En effet, l'article L3111-12 précise que « En cas de carence de l'offre de transport, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, il peut être fait appel à des particuliers ou à des associations inscrits, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, conformément aux dispositions de [l'article L. 3113-1](#), au registre des entreprises de transport public routier de personnes, pour exécuter au moyen de véhicules comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, des prestations de transports scolaires ou des prestations de

service à la demande. ». Concernant l'inscription au registre des transports, l'article R3113-10 stipule que « Les particuliers et les associations mentionnés à l'article [L. 3111-12](#) lorsqu'ils utilisent un seul véhicule n'excédant pas neuf places, conducteur compris » ne sont pas soumis à l'exigence de capacités financière et professionnelle. Cette possibilité reste aujourd'hui méconnue en France et aucun service de ce type n'est identifié sur la plate-forme France Mobilités.

Des pays européens, notamment les Pays Bas depuis 1977, ont ouvert de nouvelles possibilités aux associations d'habitants afin d'améliorer les dessertes des zones les moins denses du territoire. Il s'agit de services de transports réguliers dont les conducteurs sont des bénévoles, avec une fréquence d'une ou deux heures, réalisé au moyen de véhicules de moins de 9 places (ce qui dispense de l'obligation d'avoir un permis de conduire spécifique) affrétés par la collectivité et maintenus en état par l'opérateur de transport public. Le prix pour l'usager est celui d'un ticket de bus et la recette va à l'opérateur de transport public. Certaines de ces lignes peuvent ensuite être reprises à leur compte par les collectivités afin de mieux les intégrer à leur réseau. Il y a aujourd'hui près de 250 services de ce type au Pays Bas, connus sous le nom de « **Buurtbus** » que l'on peut traduire par « **bus du voisinage** ». Un cadre réglementaire peut être mis en place localement afin d'encadrer l'émergence de ce type de projet, notamment le versement des subventions¹. En Octobre 2020, la communauté d'agglomération de Libourne a choisi d'expérimenter un service de ce type en partenariat avec son opérateur de transport public et des associations locales.

Le code des transports prévoit l'existence de "**services privés**" qui ne sont pas soumis au même cadre réglementaire sous réserve de respecter certaines conditions (précisées aux article R 3131-1 à R 3131-5 du code des transports). Le transport privé de personnes est organisé pour répondre aux besoins habituels de fonctionnement d'une collectivité publique, d'une entreprise, d'une association. Les conducteurs ne sont pas forcément bénévoles.

En ce qui concerne les transports organisés par **des collectivités territoriales ou leurs groupements** il s'agira de services à destination de **catégories particulières d'administrés**, dans le cadre d'activités relevant de **leurs compétences propres** (par exemple la compétence sociale), à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique. En ce qui concerne les transports effectués par des **associations pour leurs membres**, sous réserve que les déplacements soient **en relation directe avec l'objet statutaire de l'association** et qu'il ne s'agisse pas d'une association dont l'objet principal est le transport de ses membres ou l'organisation de voyages touristiques. Le transport doit être exécuté à **titre gratuit pour les passagers**. Le véhicule doit appartenir à l'organisateur, être mis à sa disposition à titre non lucratif (ceci permet donc de défrayer les conducteurs sur présentation de justificatifs) ou encore pris en location sans conducteur par l'organisateur. Il peut aussi d'agir d'un véhicule avec conducteur mis à disposition de l'organisateur par des entreprises de transport public routier de personnes inscrites au registre.

¹ Exemple région d'Amsterdam :

https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Vervoerregio%20Amsterdam/407481/407481_1.html

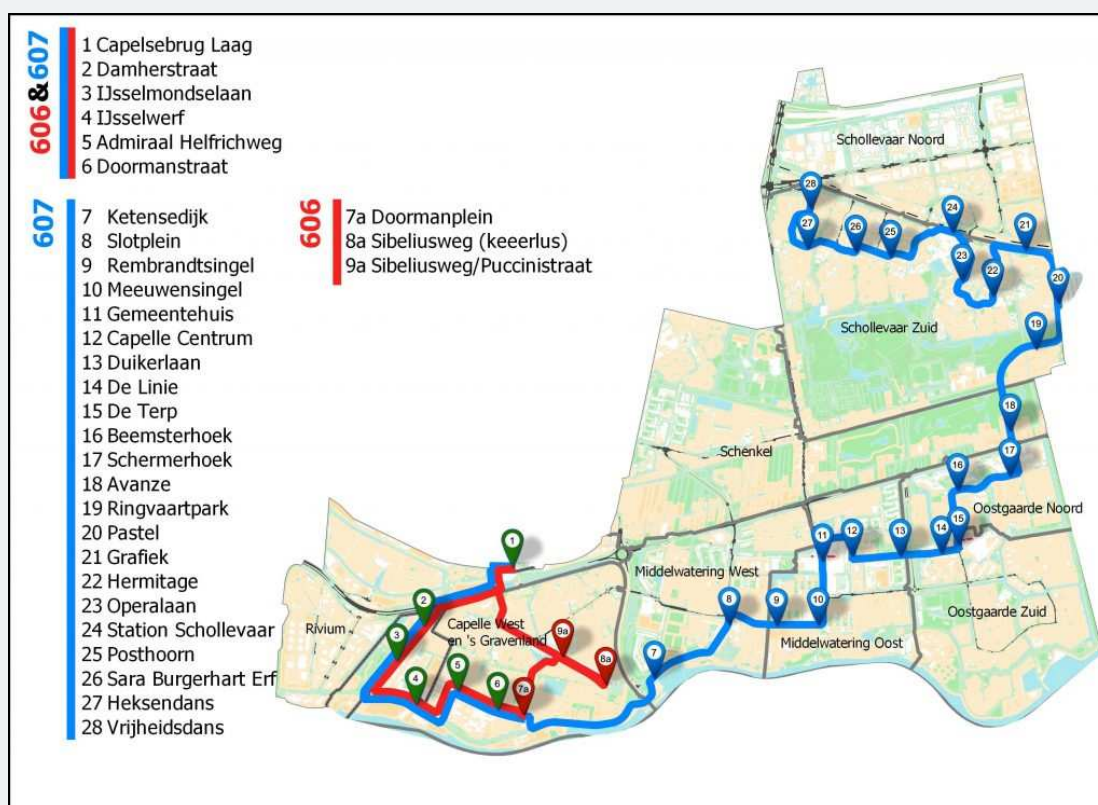
FONCTIONNEMENT DES SERVICES : UN RESEAU DE BENEVOLES A ORGANISER

Que ce soit pour les services de TUS ou les Buurtbus, la recherche de **bénévoles conducteurs** est cruciale. Cela montre l'importance de la communication dans ce type de service. Pour les deux types de services, le profil de ces bénévoles est souvent celui de jeunes retraités. Les évaluations concernant le TUS montre que la motivation principale provient de la volonté d'aider et d'accompagner d'autres personnes, davantage que le fait de se savoir défrayé. Dans le cadre des Buurtbus, les volontaires effectuent le plus souvent des services sur des plages de 3-4 heures, une à deux fois par semaine. En ce qui concerne le TUS, les bénévoles donnent à l'association leurs disponibilités et les mises en relation sont faites en fonction, généralement un ratio de 1 bénévole pour 3 bénéficiaires est recherché. Dans les deux cas, les associations doivent veiller à mobiliser les bénévoles pour conserver leur motivation mais également de ne pas les sur-solliciter afin de ne pas éroder leur envie.

Les **usagers et les bénéficiaires** dépendent fortement de la structuration et de l'objectif du service. Ainsi, pour les services de TUS qui sont davantage à but social, ce sont eux bien souvent des personnes âgées, isolées dans des zones peu ou pas desservies par les transports en commun. Des services de type TUS peuvent être montés à destination de précaires financiers, s'ils sont éligibles à un des minima sociaux identifiés par décret. Tout comme les bénévoles, dans le cas du TUS, il faut également souvent « recruter » les bénéficiaires en leur faisant connaître l'offre, que ce soit par le biais de communication officielle ou par des possibilités informelles liées aux réseaux de solidarités locaux. En ce qui concerne les Buurtbus, les usagers ne sont pas sélectionnés et il s'agit donc d'habitants des quartiers traversés.

Le service correspond donc à la mise à disposition d'un conducteur bénévole à un public d'usagers et de bénéficiaires pour les services de type « social » comme les TUS ou un usager pour des services de substitution aux TC réguliers exploités par des professionnels comme les Buurtbus. Il s'agit alors de **mettre en relation l'offre et la demande**, par le biais d'un « référent local » pour le TUS ou grâce à un horaire de ligne pour le Buurtbus. Cette mise en relation et toutes les démarches administratives qui peuvent exister (jugement sur le bien-fondé de la demande en déplacement du bénéficiaire vis-à-vis des règles de fonctionnement, vérification des documents réglementaires pour le conducteur, gestion du défraiement pour le TUS ou de la recette pour les Buurtbus, de l'inscription et de la gestion des bénévoles, assurances...) est prise en charge par l'association porteuse du projet. Le personnel dédié peut être bénévole (le plus souvent, notamment pour le Buurtbus) ou salarié.

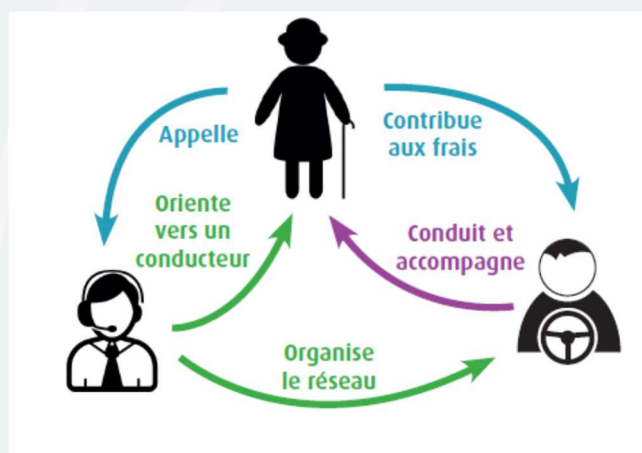
Le service de Buurtbus fonctionne exactement comme une ligne de bus régulière, avec des arrêts identifiés sur une ligne. Le passager utilise un ticket de bus ou son abonnement. Par contre, il n'est pas possible d'embarquer plus de 8 passagers dans les véhicules. Ainsi, si le bus est plein, la personne doit attendre le prochain. Il existe également des services à la demande, les Wensbus.



Véhicule et plan des lignes Buurtbus de Capelle-sur-IJssel au Pays-Bas (source : site internet dédié)

Pour le TUS, l'organisation du trajet se partage en deux parties : la mise en relation entre le bénéficiaire et le bénévole puis la réalisation du trajet. En amont du jour du trajet, le bénéficiaire appelle le référent qui recherche le bénévole le plus pertinent possible (disponible sur le créneau désiré, proche du domicile du bénéficiaire) et informe ce dernier de la demande

et du montant qui serait défrayé. S'il est d'accord, le conducteur appelle ensuite le bénéficiaire afin de fixer un rendez-vous et les modalités du voyage en particulier en cas d'accompagnement. Dans certains cas, les bénévoles peuvent attendre jusqu'à deux heures que le bénéficiaire est terminé la raison de son déplacement, voire l'aider dans les démarches comme les achats en grande surface. Le jour du déplacement, le bénévole va chercher le bénéficiaire, effectue les déplacements aller et retour. A la fin du déplacement, le règlement s'effectue de la main à la main et/ou par la remise d'un récépissé par le bénéficiaire. En effet, il peut arriver que le bénéficiaire verse l'argent à l'association qui le reverse alors au bénévole. Enfin, dans le cas où c'est l'association qui met à disposition le véhicule, si le bénéficiaire paie (ce qui n'est pas le cas avec la Croix-Rouge dont le service est gratuit) c'est l'association qui est défrayée.



L'organisation du service de TUS (source : fiche TUS du Cerema)

TYPE DE TERRITOIRES : DES DENSITES DE TYPE RURALES OU PERIURBAINES

Les services de TUS sont mis en œuvre dans des zones rurales peu denses (de 20 à 60 hab/km²) ou parfois en périphérie de petites villes de moins de 40 000 habitants. En cela, le critère géographique qui permet d'accéder au TUS (habiter une unité urbaine de moins de 12 000 habitants) est la plupart du temps facilement respecté. Le problème vient surtout de la destination des trajets recherchés, souvent vers des pôles urbains de plus de 12 000 habitants qui concentrent les services. C'est pour cette raison, qu'au-delà de l'aspect d'isolation géographique, un service de TUS qui entre dans le strict cadre de la loi s'adresse davantage aux personnes précaires financière au sens du décret n° 2019-850. Cet aspect est difficilement réalisable par les porteurs de projets enquêtés, qui, s'ils mettent parfois des limites de revenus pour l'accès au service, ont encore une vision légèrement plus large de la précarité financière que celle inscrite dans la loi et effectuent encore les déplacements jugés nécessaires vers des unités urbaines de plus de 12 000 habitants.

Les services de Buurtbus peuvent être mis en place dans des territoires ruraux ou dans des quartiers pas desservis de villes de taille moyenne (60 000 habitants par exemple à Capelle-sur-l'Yssel). L'offre de Buurtbus est souvent intégrée dans le réseau de transport en commun existant, notamment en rabattement.

CARACTERISTIQUES DE LA GOUVERNANCE : DES INITIATIVES CITOYENNES AVEC LE SOUTIEN NECESSAIRE DE LA COLLECTIVITE

Les projets de **transports solidaires**, qui sont donc à **but social** notamment du point de vue de l'objectif de droit à la mobilité, sont portés par des associations locales, qui peuvent faire partie de fédérations nationales (de type Familles Rurales) ou départementales (comme l'UDAMS441). Des associations nationales, comme la Croix Rouge, le Secours Catholique ou les Petits Frères des Pauvres initient également des projets, portés localement à partir de leurs réseaux de bénévoles.

Des projets équivalents sont également portés par des collectivités et des centres communaux ou intercommunaux d'action sociale (CCAS ou CIAS), qui s'appuient parfois sur des opérateurs privés (associatifs ou entreprises) pour l'animation et la mise en relation des bénévoles. Afin de respecter le cadre de la loi, ces initiatives vont certainement devoir évoluer vers de nouvelles formes.

Les partenaires techniques et financiers sont essentiellement des collectivités territoriales et des institutions publiques. Les collectivités (communes, EPCI, départements) apportent à la fois des soutiens financiers directs (achat fournitures, assurances, subventions...) mais aussi la mise à disposition de locaux ou de secrétaires de mairies qui peuvent tenir une position de référent local si nécessaire. Les collectivités sont également un vecteur de communication et de légitimation important du service qui permet d'augmenter sa visibilité auprès des bénéficiaires et des bénévoles.

L'unité locale de la Croix Rouge à Meulan-en-Yvelines : les bénévoles utilisent un véhicule affrété par l'association, en lien avec le CCAS local

Dans le cadre d'un partenariat entre le CCAS de Meulan-en-Yvelines et l'unité locale de la Croix Rouge française, cette nouvelle activité a pour objectif d'entretenir le lien social, de faciliter les démarches de la vie courante ou encore de favoriser le maintien à domicile. Cela se concrétise par des visites régulières au domicile des personnes âgées isolées pour leur consacrer un temps d'écoute et d'échanges et d'un service de transport à la demande (collectif ou individuel) de personnes dont la mobilité est réduite (sous conditions) pour faire ses courses, se rendre chez le médecin, en simple promenade ou au cimetière. Ce service n'est pas adapté aux personnes en fauteuil roulant, en déambulateur ou nécessitant une aide particulière pour se déplacer ou présentant des troubles cognitifs. Le service est assuré par des bénévoles de la Croix-Rouge grâce à un véhicule offert par la Fondation PSA. Les inscriptions se font exclusivement auprès du CCAS.

Source : Ville de Meulan-en-Yvelines

Les offres de **Buurtbuss**, destinées à compléter les réseaux TC dans des zones peu denses où il n'existe pas de modèle économique suffisant pour les offres régulières, sont portées par des associations d'habitants. Elles sollicitent la collectivité en charge des transports afin de se faire notamment financer le matériel roulant. Dans son contrat avec son opérateur de transports publics, la collectivité aura prévu la possibilité d'une aide à la maintenance des bus ainsi fournis et d'une intégration dans la grille horaire. Ces offres sont bien reconnues aux Pays Bas et ont

notamment connu un essor lors du début des années 2000, quand de nombreuses lignes de transports publics ont été fermées.

CARACTERISTIQUES DES PROJETS ETUDIES : DES TAILLES DE SERVICE A ADAPTER AU NOMBRE DE BENEFICIAIRES

UN NOMBRE DE BENEVOLES IMPORTANT, A RECRUTER ET A FAIRE VIVRE EN RESEAU

Les moyens humains dédiés au projet peuvent être importants en nombre de personnes à mobiliser car, s'agissant de bénévoles, aucune contrainte ne peut leur être imposée en termes de jours ou de créneau horaire de disponibilité. Il faut donc multiplier le nombre de bénévole pour créer une offre attractive. Ainsi pour les Buurtbus, Transdev prévoit-il un besoin de 50 bénévoles par ligne. Pour les TUS, il faudrait atteindre les 1 bénévole pour 3 bénéficiaires, et les services peuvent avoir entre 20 et 350 bénéficiaires. Les bénévoles sont donc souvent en sous-nombre (de 3 à 120 dans les projets observés) ce qui occasionnent parfois l'impossibilité de l'acceptation d'une demande de trajet.

Le recrutement des bénévoles se fait via une communication ouverte et pour laquelle l'investissement des porteurs de projets et élus locaux peut être important. Des supports doivent également être créés et diffusés, au frais de l'association en ce qui concerne le TUS. Afin de ne pas perdre trop vite les bénévoles dont la motivation pourrait se réduire, des animations sont montées fréquemment, parfois avec les bénéficiaires afin de renforcer le lien social, et des formations organisées. Ces dernières peuvent par exemple porter sur la sécurité routière, mais aussi la détection des situations de détresse sociale auxquelles peuvent être confrontés les bénévoles.

L'EMPLOI D'UN SALARIE : L'ASSURANCE D'AVOIR UNE CONTINUITE DANS LE SERVICE POUR UN COUT MAJEUR

Certaines associations de TUS font le choix de financer un salarié afin de lancer le projet, puis de le faire vivre (notamment en ayant la position de référent). Ceci permet d'assurer la continuité des échanges et l'animation des communautés, que ce soit avec les bénéficiaires mais aussi les bénévoles. Il s'agit alors du coût principal supporté par l'activité, de 11 000 € pour un emploi aidé à près de 30 000 € sur d'autres types de contrats. Parfois, l'activité du salarié peut être mutualisée entre différentes activités ou services, mais jamais à moins de 0,5 ETP pour le TUS.

LA TARIFICATION : FIXER LE JUSTE PRIX

La tarification des offres de Buurtbus est la plupart du temps celle du réseau de transports publics (fixe et/ou kilométrique) et les véhicules sont accessibles aux personnes avec abonnement. Une personne qui a droit à un abonnement à tarif réduit aura ainsi accès dans ce cadre au service de Buurtbus. La recette des titres vendus va à l'opérateur de transports publics local.

La tarification du TUS doit être acceptable pour le bénéficiaire et permettre un défraiement minimum pour le bénévole. Le cadre réglementaire fixe une limite maximum de 32 cts d'euros

par kilomètre. Ce chiffre est généralement retenu, même si certains sont encore aujourd'hui légèrement supérieurs et devront donc s'adapter au cadre légal par la suite. Par contre, certaines associations fixent un minimum en cas de trajets très courts. Les frais de stationnement, voire de repas sont également inclus en plus si nécessaire.

Au final, le prix du trajet aller-retour pour le bénéficiaire peut donc être assez important et pousser à la non réalisation du trajet. C'est pourquoi certains territoires ont choisi de participer au coût du voyage pour les bénéficiaires les plus précaires financièrement, même s'ils limitent également le nombre de recours possibles par mois au service. Cela ajoute une forte charge financière en fin d'année, de l'ordre de 17 000 euros dans certains cas.

UN BILAN FINANCIER QUI VARIE FORTEMENT SUIVANT LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Comme évoqué précédemment, deux dépenses peuvent impacter fortement le budget des services de TUS : les coûts salariaux et le subventionnement des trajets pour les personnes les plus précaires. Les autres coûts supportés par les structures sont relativement restreints et connus : frais internes (chiffres indicatifs Organisation AG et réunions : 600 €, Papeterie : 500 €, Téléphonie : 300 €, Site internet : 180 €) et les frais d'assurance qui peuvent être mutualisés entre plusieurs porteurs de projets. Il est d'ailleurs parfois préférable pour la structure d'assurer les bénévoles sur leurs véhicules personnels, afin de pouvoir prendre en charge les franchises et de ne pas imposer d'éventuels malus. Une association qui mettrait à disposition des véhicules devrait intégrer tout ou partie du coût de ces véhicules au budget du service.

Les recettes proviennent des cotisations d'adhésion, des subventions des collectivités et de structures privées de type fondations.

Coûts de fonctionnement 2019		
Frais de fonctionnement	les Retz'Chauffeurs	les Roues d'secours
Téléphone	600 €	700 - 800 €
Fournitures administration	700 €	1 000 - 1 500 €
Divers (frais de réception)	600 €	Non précisé
Salaire et traitements	12 459 €	/
Budget 2019	15 000 €	3 000 €

Coûts de fonctionnement de deux associations porteuses (source : Anne-Solène Caron, ENTPE)

Nota : dans le cas de Retz'Chauffeurs, 100 000 km ont été réalisés, ce qui fait un coût kilométrique de 0,15 € / dans le cas des Roues de Secours, 35 000 km ont été réalisés, ce qui fait un coût kilométrique de 0,08 €

Les principaux coûts supportés par les structures qui mettent en œuvre des services de Buurtbus sont ceux du carburant (pour rappel, ils représentent généralement 15 à 20% du coût d'une ligne de transport public régulière), les véhicules et leurs entretiens étant financés par la collectivité par ailleurs. Ils sont donc liés au nombre de kilomètres offerts par le service. Par

exemple, la moyenne kilométrique des lignes Buurtbus sur les réseaux opérés par Transdev est de 17,6 km (dont la plupart ont une longueur comprise entre 9 et 16 km). Le coût kilométrique observé est situé entre 0,7 et 0,8 €, contre près de 4 € pour des TC en zones rurales voire davantage selon la vitesse commerciale

Comme les recettes usagers sont destinées à l'opérateur de transport public, qui prend à sa charge l'entretien important sur les véhicules, les associations doivent recevoir des subventions de la part des collectivités. Les subventions maximales accordées à ces projets varient suivant les territoires, allant de 4 300 € à 10 000 € par an.

UN USAGE MESURE CE QUI EXPLIQUE L'ABSENCE D'OFFRE PUBLIQUE MAIS QUI REPOND A UN REEL BESOIN

Les services de TUS et de Buurtbus transportent assez peu de personnes et sont donc pertinents pour des zones à faible demande où le coût des offres classiques serait trop important. Ainsi, si certaines offres de TUS peuvent permettre jusqu'à 3 000 déplacements par an, les chiffres de fréquentation annuels des plus petits se comptent en dizaines. De même, le taux de remplissage moyen des véhicules des lignes Buurtbus est de 2 voyageurs : pour une ligne à 6 allers/retours par jour, cela ferait environ de 5 300 passagers par an (220 jours). Les fréquences pratiquées, d'une à deux heures, impliquent une fréquentation par des personnes sans doute captives de tout autre mode de déplacement.

L'efficacité de ces services est donc à trouver dans le droit à la mobilité qu'ils permettent, notamment pour des personnes précaires ou isolées et en particulier les personnes âgées. Les trajets réalisés en TUS n'auraient pas pu être fait si le service n'avait pas existé, ou ils auraient réclamé la solidarité du voisinage à laquelle les bénéficiaires n'osent pas toujours faire appel. Les motifs de déplacement pour le TUS sont principalement l'accès à un service médical, suivi par le motif achat. Les portées de déplacements sont limitées, ce qui montre également que les déplacements effectués s'inscrivent dans le bassin de vie des bénéficiaires.

L'aspect d'accompagnement et de rupture de l'isolation sociale est également inhérente au service de TUS. Cela pousserait à comparer les coûts de ces services à des coûts de mesures sociales et de transports.

BILAN ENVIRONNEMENTAL : UN OBJECTIF PAS RECHERCHE PAR DES SERVICES QUI CREENT DU DEPLACEMENT

Aucun bilan n'est fait sur le plan environnemental, qui n'est pas mis en avant par les porteurs de TUS. Les niveaux d'émissions de GES et de polluants locaux des véhicules des bénévoles ne font pas partie des éventuels critères de sélection.

En ce qui concerne les services de Buurtbus, les usagers sont peu connus de la part de l'opérateur ayant répondu à l'interview, il n'y a donc pas d'estimation de report modal possible ni, par conséquent, de gains environnementaux.

CONCLUSIONS

En permettant d'affranchir les structures porteuses de ces services des coûts afférents à la conduite, les services de transports s'appuyant sur des bénévoles apportent une possibilité de réponse à des besoins situés dans des territoires peu denses ou difficiles à desservir, grâce à des coûts jusqu'à 8 fois inférieurs à ceux des TC classiques. Ils sont surtout à destination de public n'ayant pas d'autres moyens de se déplacer. Ils remplissent ainsi un réel service de droit à la mobilité dans des territoires où une offre portée par les collectivités seraient souvent jugée trop onéreuse et peuvent aussi créer une dynamique d'entraide au sein des territoires et entre générations, les bénévoles étant très souvent des retraités.

En France, ils peuvent permettre l'exercice de la compétence mobilité dans des territoires qui ne pourraient mettre en œuvre un réseau de transport. En effet, la compétence mobilité comprend celle d'organisation de la mobilité solidaire. A ce titre, les AOM peuvent subventionner des associations porteuses de projet tels que le TUS ou de TAD qui s'approcherait des Buurtbus.

La crise sanitaire a fortement impacté ces services, et certains se sont adaptés pour faire de la livraison aux personnes qui ne pouvaient se déplacer. Cependant, dans le cas d'un contexte sanitaire plus simple, les porteurs de projets estiment que la réduction des pensions de retraites et plus largement les risques sociaux engendrés par la crise économique à suivre vont voir la demande pour leurs services se développer.

CONDITIONS DE REUSSITE POUR LE TUS

- Bien définir son projet en amont (le public ou le territoire cible, la gouvernance, la tarification, le budget prévisionnel...)
- Informer les élus locaux des possibilités de mise en œuvre, souvent méconnues. Les élus ont une bonne connaissance des besoins du territoire (personnes isolées) et particulièrement ceux des petites communes du territoire
- Communiquer de manière appuyée, au plus près du terrain et sans relâche pour recruter des conducteurs bénévoles et les former
- Alerter / protéger les bénévoles en indiquant bien la nécessité de toujours passer par l'animatrice du service
- Valoriser les bénévoles et préserver leur motivation (organisation d'événements conviviaux à destination des bénévoles associant les bénéficiaires et les porteurs du projet)
- Mener des réunions publiques sur le transport solidaire qui ont un bon écho sur le territoire.
- Donner de la flexibilité par une meilleure écoute, une meilleure prise en considération des besoins, et plus de spontanéité, plutôt que de développer une offre rigide, répondant à un motif de déplacement précis, à un public cible, et à un planning contraint

Tableau récapitulatif de solutions à disposition des territoires

Type de service	TUS	Buurtbus	TAD porté par des bénévoles (L3111-12 CdT)	Service privé réservé à une catégorie d'usagers
Objectif principal	Social / Droit à la mobilité	Desserte de zones peu denses	Desserte de zones peu dense	Social/ Droit à la mobilité
Gouvernance	Association	Association en lien avec AOM et exploitant TC	Association en lien avec AOM	Commune ou établissement public
Financements du service	Collectivités, adhésions...	Collectivités	Collectivités	Collectivité
Coût pour l'utilisateur	0,32 €/km maximum	Tarification réseau TC	Tarification réseau TC	Gratuit
Exploitation	Un conducteur bénévole accompagne avec son véhicule (ou un véhicule mis à disposition par l'association) un bénéficiaire faisant partie d'une des catégories listées par décret	Un conducteur bénévole conduit un bus mis à disposition par l'exploitant TC et prend en charge des usagers sur l'itinéraire retenu	Un conducteur bénévole conduit un véhicule de moins de 8 places mis à disposition par la collectivité ou l'association exploitante et prend en charge des usagers du territoire	Un conducteur conduit un véhicule mis à disposition par la collectivité et prend en charge des usagers issus d'une certaine catégorie d'administrés

Le bénévolat : le risque de requalification en contrat de travail

Les associations s'appuyant sur des bénévoles doivent porter une attention particulière à l'implication des personnes. En effet, il existe un risque, encadré par la jurisprudence, que les tâches effectuées par les bénévoles puissent être requalifiées en activité salariée. En cas de requalification, l'ensemble de la réglementation du travail et de la protection sociale s'applique à la relation entre le collaborateur et l'association (affiliation du collaborateur au régime général de sécurité sociale, paiement des cotisations dues au titre des rémunérations ou des avantages en nature, application des règles relatives aux accidents du travail...)

Afin de ne pas risquer cette requalification, le bénévolat se caractérise par **l'absence** des deux éléments suivants :

- Perception de somme excédant le strict remboursement de ses frais ;
- Lien de subordination entre le bénévole et l'association.

Dans le cas où ces deux éléments seraient **cumulativement** réunis, le bénévolat est susceptible d'être requalifié en salariat.

Plus d'informations



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)



CONTACT@FRENCHMOBILITY.FR

FACILITATEUR@FRENCHMOBILITY.FR

PLATEFORME@FRENCHMOBILITY.FR

INGENIERIE@FRANCEMOBILITES.FR

DOCUMENTS-MARCHES@FRANCEMOBILITES.FR



[HTTPS://TWITTER.COM/FRENCHMOBILITY](https://twitter.com/FRENCHMOBILITY)



[HTTPS://WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/FRENCH-MOBILITY](https://www.linkedin.com/company/french-mobility)



[HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/CHANNEL/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwZ5M5VG](https://www.youtube.com/channel/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwZ5M5VG)



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)