

15ème législature

Question N° : 25160	De M. Yves Daniel (La République en Marche - Loire-Atlantique)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports	Tête d'analyse > Décret n°2019-850 relatif aux services de transport d'utilité sociale (TUS)	Analyse > Décret n°2019-850 relatif aux services de transport d'utilité sociale (TUS).
Question publiée au JO le : 10/12/2019 Réponse publiée au JO le : 11/08/2020 page : 5502 Date de changement d'attribution : 07/07/2020		

Texte de la question

M. Yves Daniel interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les répercussions du décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale (TUS). Entré en vigueur le 23 août 2019, ce décret vient compléter la partie réglementaire du code des transports par 5 articles qui précisent les modalités de fonctionnement de ces services assurés par des associations. Il indique notamment les prestations sociales y ouvrant droit et fixe un cadre légal aux initiatives qui se sont multipliées dans les territoires, principalement ruraux, pour lutter contre l'isolement des personnes qui ne disposent pas d'un moyen de déplacement personnel. En conditionnant l'accès des personnes à ces services de transports, une grande partie d'entre eux s'en voit privée, contribuant ainsi à créer de nouvelles injustices. En effet, les nouvelles dispositions instaurent des conditions différentes pour l'accès à un service de transport solidaire selon son lieu de résidence et ses ressources, limitent les déplacements dans un périmètre n'excédant pas 12 000 habitants ou pour rejoindre un pôle d'échange multimodal d'une unité urbaine voisine de plus de 12 000 habitants. Selon l'association Retz/Chauffeurs qui propose un service de déplacements accompagnés solidaires, le motif médical représente près de 50 % des demandes. Dans les zones rurales, il est rare qu'un établissement médical se trouve au sein d'un périmètre de 12 000 habitants. Les personnes concernées doivent donc majoritairement rejoindre la métropole la plus proche où se trouvent tous les services de santé. En limitant le lieu de destination au pôle multimodal de ces grandes unités urbaines, il en résulte une totale abstraction de ces personnes qui souffrent d'une mobilité réduite et qui sont en incapacité de prendre les transports en commun seules. Par ailleurs, en instaurant un maximum de revenu inférieur ou égal à 746 euros pour une personne seule et 1 119 euros pour un couple, cela exclut *de facto* ceux qui perçoivent un revenu inférieur au seuil de pauvreté (1 026 euros) et qui sont confrontés chaque jour à des problèmes de mobilité, particulièrement en milieu rural. Il y a également le problème de la non prise en compte des inégalités urbaines des territoires ruraux intermétropolitains où la présence de pôle multimodal n'est pas systématique. Alors que la solidarité et la mobilité sont des causes nationales, ce décret va justement à l'encontre même de la volonté de transformer en profondeur la politique des mobilités. Il lui demande donc quelles actions seront mises en place par le Gouvernement pour remédier à ces situations.

Texte de la réponse

Le décret n° 2019-850 du 20 août 2019 fixe clairement les conditions d'usage du transport d'utilité sociale. Deux critères sont établis de manière à ne pas concurrencer les taxis, tout en bénéficiant le plus largement possible à une



population qui a besoin de ce mode de déplacement. Le premier critère est que le bénéficiaire réside dans une zone à faible densité de population, inférieure à 12000 habitants. Pour constituer une unité urbaine, il faut une succession de deux habitations sur moins de 200 m, ce qui couvre plus de 88 % des communes de France. Dans ce cas, le trajet doit se faire au sein de la zone sauf pour rejoindre un pôle d'échanges. La définition règlementaire d'un tel pôle est large et comprend le croisement de deux lignes de transport régulier. Un arrêt commun à deux lignes de bus correspond à cette définition. Le second critère est de bénéficier de l'un des minimas sociaux suivants : revenu de solidarité active, revenu de solidarité (outre-mer), allocation pour demandeur d'asile, garantie Jeunes, allocation de solidarité spécifique, allocation temporaire d'attente, assurance veuvage, allocation de solidarité aux personnes âgées, allocation supplémentaire d'invalidité, allocation aux adultes handicapés. Les personnes qui bénéficient de la CMU-C ou ont des revenus inférieurs au plafond donnant droit à la CMU-C ont également droit au transport d'utilité sociale. Le Gouvernement précise qu'il est nécessaire de bénéficier d'un seul de ces deux critères.