



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 27423	De <b>Mme Sophie Errante</b> ( La République en Marche - Loire-Atlantique )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports	<b>Tête d'analyse</b> > Encadrement du transport d'utilité sociale et des services à la personne	<b>Analyse</b> > Encadrement du transport d'utilité sociale et des services à la personne.
Question publiée au JO le : <b>10/03/2020</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/03/2021</b> page : <b>2393</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de signalement : <b>12/05/2020</b>		

### Texte de la question

Mme Sophie Errante appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les dispositions envisagées afin de permettre aux associations proposant des services de transport d'utilité sociale dans les zones rurales de poursuivre leurs activités. Le décret n° 2019-850 du 20 août 2019, issu de la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016, fixe les conditions d'usage de ces services en retenant deux critères établis de manière à ne pas concurrencer les taxis. Le premier est que le bénéficiaire réside dans une unité urbaine inférieure à 12 000 personnes ; le second est qu'il bénéficie de l'un des minima sociaux parmi une liste non exhaustive, ou encore qu'il justifie de ressources mensuelles inférieures ou égales au plafond fixé en application de cet article, soit 746 euros pour une personne seule et 1 119 euros pour un couple. Si la nécessité de ne répondre qu'à un seul de ces critères pour bénéficier d'un service de transport d'utilité sociale se veut inclusive, elle en est pas moins insuffisante. Les montants retenus ne semblent pas conformes aux réalités vécues par les habitants des zones rurales et périurbaines qui utilisent ces services. Il est fait le constat que bon nombre des déplacements effectués par ces associations sont réalisés par des bénévoles et à un coût très réduit pour les bénéficiaires. Cela permet de faire face à un certain nombre de manques, tels que l'enclavement des zones rurales ou péri urbaines qui disposent d'assez peu de moyens de transports. Ces associations contribuent également à l'accompagnement des personnes fragiles. Aussi, la restriction du droit de circulation dans la seule unité urbaine du bénéficiaire ou jusqu'au plus proche pôle d'échange multimodal représente un frein pour ces prestataires de services utiles et sociaux, dont une part, équivalant presque à la moitié des déplacements sur l'année, accompagne les bénéficiaires dans des hôpitaux, y compris hors des secteurs immédiats de prise en charge. Elle souhaiterait en conséquence connaître les intentions du Gouvernement, afin de permettre aux associations de type loi 1901 de poursuivre leurs prestations de transport d'utilité sociale de façon pérenne.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement est conscient du rôle important joué par les associations auprès des personnes confrontées à des difficultés d'accès à la mobilité. Grâce à elles, ces publics, tout particulièrement les personnes âgées, peuvent réaliser leurs déplacements du quotidien et aussi rompre avec l'isolement. Les services de transport d'utilité sociale ont été définis par le législateur dans le cadre de la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016. La loi précise qu'il



s'agit de services réservés à des publics éloignés des autres solutions de mobilité, soit parce qu'ils résident en zone rurale, soit par ce qu'ils ont de faibles revenus. Le décret n° 2019-850 vient compléter ces dispositions en détaillant les deux critères alternatifs de détermination des bénéficiaires potentiels de ces services. Le premier critère cible les personnes résidant dans une zone à faible densité de population, c'est-à-dire dans une commune rurale ou une unité urbaine de moins de 12 000 habitants. Plus de 88 % des communes de France répondent à cette définition. Le second critère cible les personnes bénéficiaires d'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 complémentaire santé solidaire ou ont des revenus inférieurs au plafond donnant droit à cette complémentaire santé ont également droit au transport d'utilité sociale. La couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C), mentionnés dans le décret du 20 août 2019, a été remplacée en date du 1er novembre 2019 par la complémentaire santé solidaire. Ce sont donc les plafonds de revenus de cette complémentaire santé solidaire, supérieurs aux plafonds de revenus de la CMU-C, qui sont désormais applicables pour déterminer si la personne peut bénéficier du transport d'utilité sociale. Pour une personne seule, le plafond annuel de ressources pour bénéficier de la CMU-C était fixé à 8 951 euros (soit 745 euros/mois) alors que pour la complémentaire santé solidaire, il est de 12 084 euros (soit 1 007 euros/mois). Les associations peuvent véhiculer les personnes à faibles revenus vers un centre urbain sans aucune limitation d'accès, exception faite de la distance maximale du trajet parcouru qui ne doit pas dépasser 100 kilomètres. Les personnes ne répondant qu'au critère de localisation géographique peuvent également rejoindre un centre urbain à la condition que le trajet ait pour destination un pôle d'échanges multimodal.