



15ème législature

Question N° : 1000	De M. Yves Daniel (La République en Marche - Loire-Atlantique)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports	Tête d'analyse > Répercussions du décret n° 2019-850 du 20 août 2019 - TUS	Analyse > Répercussions du décret n° 2019-850 du 20 août 2019 - TUS.
Question publiée au JO le : 17/03/2020 Question retirée le : 24/03/2020 ()		

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 cinq 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 conditionnent l'accès au service de transport solidaire selon son lieu de résidence et ses ressources. On peut citer la limitation des déplacements dans un périmètre inférieur à 12 000 habitants ; l'obligation de rejoindre un pôle d'échange multimodal pour une unité urbaine voisine de plus de 12 000 habitants ; les véhicules doivent appartenir à l'association organisatrice ou mis à sa disposition à titre non lucratif ; être bénéficiaire d'une couverture maladie universelle complémentaire ou au moins d'un autre minima social si la personne réside dans une unité territoriale de plus de 12 000 habitants ou encore l'instauration d'un minimum de revenu inférieur ou égal à 746 euros pour une personne seule et 1 119 euros pour un couple. Cependant, selon plusieurs associations (évoqué lors de leur congrès à Nantes en 2019), 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. 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. Par ailleurs, en instaurant un minimum 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 (1 041 euros) et qui sont confrontés chaque jour à des problèmes de mobilité, particulièrement en milieu rural. 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.