

## **Transport d'utilité sociale : du collaboratif enfin (très) encadré !**



## **Transport d'utilité sociale : du collaboratif enfin (très) encadré !**

Au Palais du Luxembourg, siège du Sénat, se poursuit le débat sur le projet de loi d'orientation des mobilités dite « LOM ». Dans ce cadre, la Sénatrice « Agir » du Val-de-Marne, Mme Colette MÉLOT, a attiré l'attention du Secrétaire d'État chargé des transports sur les retards pris dans l'application des modalités du Transport d'utilité sociale (TUS).

En substance, la sénatrice de la région parisienne, estime lésées ces populations pour lesquelles « *la voiture représente, pour beaucoup, la seule alternative possible pour se déplacer* ».

Dans sa réponse publiée au JO le 24 octobre dernier, le Secrétaire d'État Jean-Baptiste DJEBBARI évoque, entre autres, la possibilité pour les collectivités locales de proposer des alternatives à la mobilité individuelle en apportant, par exemple, une aide financière aux associations œuvrant pour cette cause. Dans la même veine, il estime que le transport d'utilité sociale constitue une solution pertinente. Il termine en indiquant que « *Le déploiement de ces nouveaux services sur l'ensemble du territoire doit dans ces conditions être encouragé.* »

Les organisations professionnelles, ont manifesté leurs craintes que ces nouveaux services représentent une concurrence déloyale à l'encontre des transporteurs professionnels. Elles ont ainsi demandé notamment à ce que les conditions de mise en œuvre de ces services soient strictement contrôlées. Cette phase de concertation a permis d'aboutir à une rédaction équilibrée qui permet, dans le respect du cadre législatif actuel, de répondre aux besoins de déplacement des publics fragiles en ciblant les personnes qui résident dans un secteur peu dense ou disposent de faibles ressources.

Le concept de transport d'utilité sociale provient des dispositions de l'article 7 de la loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 dite « *GRANDGUILLAUME* » en précisant que cette nouvelle catégorie de services de transport doit faire l'objet d'un décret.

Aux termes de l'article L. 3133-1 du code des transports issu de cette loi, sa finalité est de permettre aux associations d'organiser « *des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique* ». Bien que ces services soient en principe gratuits, les associations sont autorisées à demander une participation aux bénéficiaires.

Il a fallu attendre près de trois ans pour que son décret d'application voie enfin le jour. (D. no 2019-850, 20 août 2019, JO 22) et crée dans le code des transports les articles R. 3133-1 à 5.

Les dispositions de ces articles encadrent strictement les conditions d'utilisation et de mise en place de ces TUS.

Il y a notamment deux conditions alternatives requises pour bénéficier de ces services. La première est relative au lieu de résidence (communes rurales ou unités urbaines de moins de 12 000 habitants). La seconde concerne les ressources. Il faut être attributaire de la couverture maladie universelle complémentaire ou d'une allocation spécifique (liste exhaustive) dont l'octroi nécessite d'avoir des revenus situés en-deçà d'un certain seuil.

Ensuite, le périmètre de réalisation des services proposés est délimité à un maximum de 100 kilomètres.

Enfin, ces dispositions réglementaires instituent un plafond applicable à la contribution des usagers et réglementent les caractéristiques et l'origine des véhicules utilisés.

L'arrêté du 17 octobre 2019 (JO du 24) précise concrètement ce dispositif en limitant la participation que l'association peut demander au bénéficiaire à hauteur de 0,32 euros par kilomètre parcouru.

Le gouvernement qui ne cesse de répéter à l'occasion de débat sur la LOM qu'il a pour objectif, « *d'apporter des réponses fortes et concrètes à l'inégalité actuelle des Français devant l'accès à la mobilité, en particulier dans les territoires enclavés* » et sans doute un objectif louable de solidarité à l'heure où, dans d'autres domaines, elle est n'est pas franchement mise en avant et peu populaire dans la société française... Mais cette solidarité au travers des initiatives collaboratives ne peut s'exprimer au détriment de celles et ceux dont c'est la profession.

Félicitons-nous donc de cet encadrement strict, légal et réglementaire, que complète l'Arrêté du 17 octobre dernier. Mais restons vigilants à ce que sous couvert de solidarité envers les plus démunis de nos concitoyens certains profitent de la faiblesse des uns pour mieux dépouiller les autres... N'est pas Robin des Bois qui veut !

**Philippe BONNEAU**

**OTRE**

Faisons route ensemble

<https://www.otre.org>

---