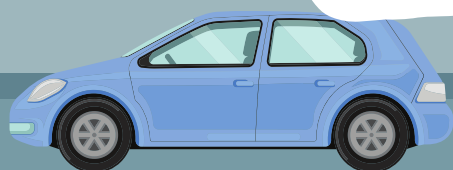




ENTRAIDE
ET SOLIDARITÉ
Vivre ensemble

le transport solidaire on vous guide !



Familiales
rurales
Vivre mieux !
MANCHE



Sommaire

Chapitre 1.

Le contexte

- 1.1 L'enjeu d'une mobilité pour tous et partout
- 1.2 La mobilité solidaire et inclusive

Chapitre 2.

Le cadre législatif

- 2.1 La loi d'orientation des mobilités (LOM)
- 2.2 Le décret du transport d'utilité sociale (TUS)

Chapitre 3.

La définition du transport solidaire

- 3.1 Les objectifs du transport solidaire
- 3.2 Le public visé

Chapitre 4.

Le fonctionnement du transport solidaire

- 4.1 5 fiches outils pour mettre en place un service de transport solidaire

Chapitre 5.

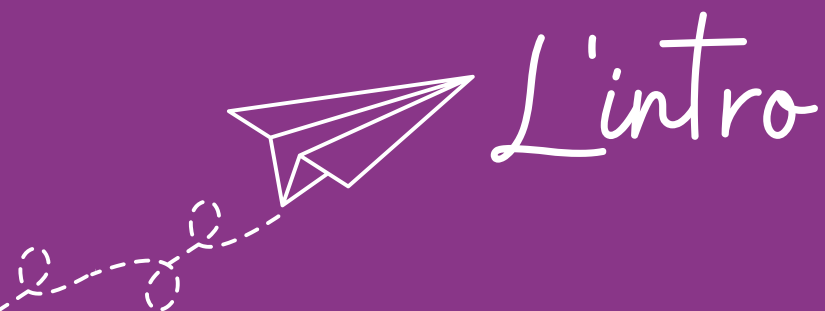
Le déploiement d'un projet

- 5.1 Les étapes d'un projet
- 5.2 Les partenaires

Le rôle de la coordination à grande échelle

Annexes

- Qui est Familles Rurales ?
- Qui est l'ANBDD ?
- Qui est le Réseau Rural ?



Pour réussir la transition écologique, repenser la mobilité en milieu rural est nécessaire, c'est s'interroger sur plusieurs enjeux : sécurité routière, changement climatique, préservation des ressources... pour innover et développer de nouvelles formes de mobilité.

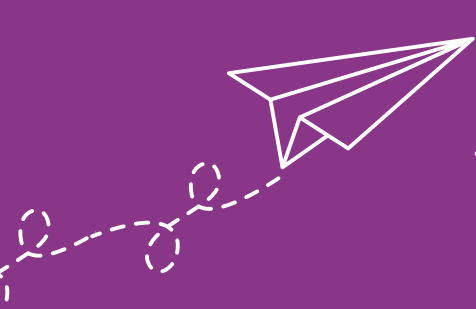
Suite à un appel à manifestation d'intérêt lancé par le Réseau Rural, un partenariat a vu le jour entre Familles Rurales et l'ANBDD (Agence Normande de la Biodiversité et du Développement Durable) autour d'un projet commun "Développement de la mobilité durable dans les territoires ruraux, un levier pour leur attractivité". La fédération Familles Rurales de la Manche apporte son expertise sur le volet transport solidaire. La situation sanitaire de 2020-2022 a amené les acteurs à s'interroger différemment sur les moyens de se déplacer.

L'objectif premier est d'accompagner les acteurs des territoires de la Région Normandie à mieux appréhender les difficultés de mobilité en milieu rural. Divers outils leur sont proposés, comme des fiches de retour d'expériences, des groupes de travail sur la mobilité, la mise en place d'un réseau d'ambassadeurs de l'écomobilité dans les zones rurales. Forte de ses 34 années d'expériences et de savoir-faire de transport d'utilité sociale, la fédération Familles Rurales apporte une réponse de mobilité.

Ainsi, les acteurs sont mieux outillés pour comprendre les enjeux de la mobilité en milieu rural et agir.

Familles Rurales et l'ANBDD

se sont réunis afin mettre en œuvre les attendus du projet commun. Ce livret de capitalisation fait donc partie d'un livrable.



Pourquoi le choix du transport solidaire ?

Familles Rurales a à cœur de répondre aux besoins des territoires ruraux. Ces besoins changent, les difficultés rencontrées sont en constante mouvance. L'évolution sociétale nous questionne sur les besoins des habitants et la capacité à s'adapter régulièrement. Dans ce contexte, il est important pour Familles Rurales de ne pas perdre de vue ses valeurs, son éthique, et principalement le bien vivre en milieu rural. L'association s'engage à valoriser le travail associatif sur chacun des territoires et à appuyer ces services pour leur construire une légitimité. L'action de mobilité étant l'un de ses champs d'action, l'association amène l'idée d'une mobilité durable reconnue sur le territoire.

Si vous êtes désireux de créer votre propre service de mobilité de transport solidaire, ce livret vous permet d'avoir des repères, des appuis, des outils pour la construction d'un service de mobilité solidaire.



Pour exemple, Familles Rurales de La Manche et du Calvados ont développé un service
Solidarité Transport



Le premier service s'est créé, en 1988, suite à un diagnostic en milieu rural, initié par la MSA (Mutualité Sociale Agricole). Il mettait en avant l'éloignement des services vers des pôles plus attractifs. Les habitants des milieux ruraux se sont trouvés pénalisés suite à des soucis d'éloignement et de déplacement. Malgré les années passées et des initiatives créées ici et là, nous nous apercevons que ce constat est toujours d'actualité. Il est toujours difficile pour des personnes isolées en milieu rural, de se déplacer pour aller vers les villes les plus proches. Pourtant, ce déplacement est nécessaire pour se soigner, effectuer des démarches administratives, faire ses courses, rendre visite à des proches. Les personnes sans moyen de locomotion se trouvent démunies et s'isolent davantage. Cette initiative s'est développée au fil des années.



36 secteurs concernés, soit 67% du département de la Manche couvert.
7 secteurs sur le Calvados (plus récent, 2018).



Chapitre 1.

Le contexte

- 1.1 L'enjeu d'une mobilité pour tous et partout
- 1.2 La mobilité solidaire et inclusive



L'enjeu d'une mobilité pour tous et partout

La mobilité est un fondement de notre société. C'est un droit que chacun possède, mais pourtant, il faut le confronter à la réalité, « 7 millions de Français font face à des difficultés en termes de mobilité » (source : Laboratoire de la Mobilité Inclusive). Cette inégalité d'accès touche un large nombre de citoyens, notamment les plus fragiles. Ce souci nous interroge sur la capacité qu'ont certains territoires sur leur développement économique et social.

Ce sont ainsi les habitants des territoires ruraux qui se trouvent pénalisés par le manque de moyens disponibles. L'offre de transport public de proximité peut devenir coûteuse pour la collectivité, surtout quand l'offre est inadaptée aux besoins des habitants (horaires irréguliers, inadaptés, peu desservis). Les territoires doivent s'interroger sur les services nécessaires aux habitants (transport en commun, transport à la demande, parcs automobiles, auto-stop...)

Quand les services (santé, administratif) se regroupent dans les villes plus attractives, de nombreuses catégories de la population sont dépourvues de moyens de transport pour s'y rendre. Cela engendre forcément des conséquences puisque l'accès aux services reste restreint. Nous rencontrons de réelles inégalités sur les territoires ruraux, puisque privé de mobilité, certains habitants renoncent aux soins.

Une problématique qui interroge et suscite de profondes réflexions. Avec la crise sanitaire de 2020-2022, les habitudes et les repères s'en sont trouvés bouleversés. La société doit se questionner davantage sur de nouvelles solutions à proposer aux plus démunis. Se pencher sur la question de la mobilité, permet certes d'aider et de soutenir les populations vulnérables, mais elle permet également de développer des valeurs fortes de solidarité.



OBJECTIFS : la mobilité pour tous et partout nous amène donc à penser plusieurs objectifs



Permettre une meilleure mobilité en milieu rural en proposant des solutions durables et innovantes

L'objectif étant que les habitants isolés puissent retrouver une autonomie dans leur déplacement et ne plus se sentir en difficulté vis-à-vis de leur mobilité.



Un objectif de solidarité qui joue sur la participation et la citoyenneté entre habitants

Acteurs de la mobilité, salariés et/ou bénévoles, s'engagent quotidiennement en partageant, en développant des compétences et en s'épanouissant. Trouver une réponse adaptée au quotidien des habitants fragilisés fait partie de leur démarche.



Lutter contre l'isolement et les inégalités en milieu rural (sociale, économique, mobilité, culturelle, santé...)

Penser la mobilité permet à des personnes de conditions modestes, d'avoir accès à divers services et ainsi de lutter contre les inégalités sociales d'accessibilité. Au-delà de ce principe de transport, une rencontre, un lien se crée entre les différents acteurs et les bénéficiaires.

VALEURS : Elles sont primordiales et sont l'entraide, la solidarité, la proximité

La mobilité solidaire et inclusive

« La mobilité solidaire ou encore inclusive est avant tout une approche qui invite à penser la mobilité sous l'angle des usagers et non plus uniquement des déplacements ». Les nouvelles mobilités doivent être pensées en fonction des besoins de chacun et particulièrement ceux se trouvant dans une situation de vulnérabilité. En s'interrogeant principalement sur les besoins de chacun, et non plus sur le déplacement, cela permettra peut-être d'amener l'autonomie et d'avoir une solution de mobilité adaptée au territoire et à ses habitants. S'interroger sur la mobilité est donc une « opportunité pour déployer les projets des territoires, travailler au désenclavement et favoriser l'égalité des chances ».

Le décret sur le TUS (transport d'utilité sociale) permet d'avoir une offre de transport adaptée au milieu rural et plus souple, qui vise à s'adapter aux besoins des habitants. Nous reviendrons sur ce décret dans la partie « cadre législatif ». L'offre proposée est complémentaire à d'autres services de transport (TER, ligne de bus, navettes...). L'engagement des bénévoles et des salariés demande un certain temps d'investissement.

EXEMPLES d'offres de mobilité

Sur les territoires, il peut exister diverses solutions de mobilité (qu'elle soit sociales, solidaires, durables...). **L'offre à mettre en place dépendra donc du besoin du territoire et de la demande des habitants.**



*En solution plus commune, nous retrouvons **les transports en commun**. Ces transports sont réguliers et desservent une partie de la ville. C'est une solution plus accessible en milieu péri-urbain et pour les transports journaliers. Les horaires de passage et les arrêts desservis sont préalablement pensés.*

*Il existe également **les lignes ferroviaires**, permettant des trajets journaliers en reliant l'agglomération et la ville. Elle est une solution de facilité permettant à des habitants d'aller à leur travail quotidiennement. Bien que ces solutions soient plus accessibles dans les pôles attractifs, il est toujours possible de rassurer les personnes qui n'ont pas l'habitude de prendre ce type de service. Cela passe par une formation, un accompagnement.*

Concernant des solutions moins répandues, il existe par exemple, **la voiture partagée**. Un parc de voiture d'autopartage peut être mis à disposition sur différents secteurs. Grâce à ce système, les déplacements sont mutualisés. Les personnes se regroupent au sein d'une même voiture et partagent ainsi les frais. C'est une solution économique, mais aussi durable. Les personnes partagent un moment ensemble et créent un lien. La collectivité peut également proposer des parcs de VAE (vélo à assistance électrique) et/ou de trottinettes électriques. C'est un usage individuel, mais qui peut permettre de dépanner pour quelques trajets.



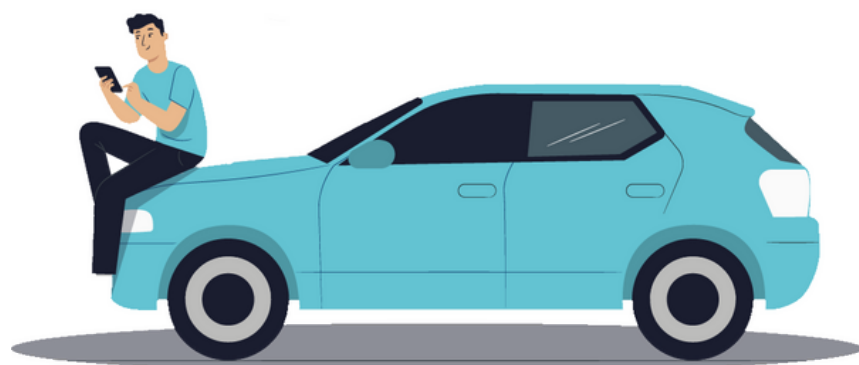
En solution de mobilité solidaire, nous retrouvons **l'auto-école sociale et solidaire**. Les formateurs viennent chercher les élèves directement à leur domicile. Des permanences de codes sont disponibles dans les petits villages, au plus proche des apprentis. Il existe également, des **garages solidaires** permettant à des personnes avec peu de ressource, de faire réparer leur véhicule à moindre frais. Le coût de la réparation est ainsi adapté à ses ressources.



Pour donner un autre exemple, il y a également la possibilité de développer **une conciergerie itinérante**. Ce sont des commerçants qui se déplacent sur tout le territoire, afin de rendre visite à des habitants dans des communes enclavées. Ce ne sont plus les habitants qui se déplacent, mais les commerces qui viennent à eux. C'est une autre solution qui peut être envisagée dans un territoire rural très enclavé.



Il existe aussi des solutions de transports solidaires, de **transport à la demande**. Des bénévoles ou salariés se proposent pour transporter des habitants. C'est un service qui peut être accessible à tous ou sous-condition de ressources. Par exemple, des bénévoles peuvent conduire un mini-bus le week-end pour transporter des habitants vers les villes (aller au marché, dans les commerces). Le transport à la demande permet un trajet du domicile de la personne jusqu'à son lieu de rendez-vous.



Françoise

recherche un moyen de
locomotion pour aller faire
ses courses



Tom

chauffeur bénévole,
sans emploi



Chapitre 2.

Le cadre législatif

2.1 La loi d'orientation des mobilités (LOM)

2.2 Le décret du transport d'utilité sociale (TUS)



2.1

La loi d'orientation des mobilités (LOM)

une reconnaissance, une ambition, un cadre d'action
pour la mobilité solidaire 

Pour répondre à cet enjeu de mobilité, la loi LOM pose un nouveau cadre d'action pour les collectivités afin que tous les citoyens et tous les territoires aient accès à des solutions de mobilité pérenne.

La LOM (du 24 décembre 2019) donne la capacité aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui interviendront désormais sur tous les territoires, ruraux comme urbains, d'agir en matière de mobilité solidaire (art. 8 – L. 1231-1-1 du code des transports - compétence mobilité solidaire). Les communautés de communes acquièrent donc, si elles le désirent, la compétence « mobilité ». A défaut d'acceptation, la Région garde la compétence dans son entièreté. Les AOM sont compétentes pour tous les services de mobilité dans leur ressort territorial, services urbains, scolaires ou non urbains. Quant aux Régions, elles sont compétentes pour les services non-urbains, réguliers, à la demande, scolaires.

Cette loi vise à aller au plus proche des personnes pour comprendre leur besoin en termes de mobilité. Les problématiques sont multiples : accès à l'emploi, aux soins, à la vie sociale. Les usagers et les habitants du territoire sont ainsi mieux associés à la définition de la politique de mobilité de l'AOM, à travers la mise en place d'un comité des partenaires (article 15 – L. 1231-5 du code des transports).



Le décret du transport d'utilité sociale (TUS)

Deux décrets du 20 août 2019 ouvraient la voie à l'officialisation des "**transports d'utilité sociale**", prévus par l'article 7 de la loi du 29 décembre 2016 relative au transport public particulier de personnes. Ce type de transport est régi par l'article du code des transports L.3133-1. Il encadre les transports organisés par une association de loi 1901. Cet article prévoit en effet que les associations "peuvent 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".

Le service de mobilité doit être mis en place dans le but d'accompagner une personne dont la mobilité est limitée (pas de moyen de locomotion, difficulté à se déplacer, mauvaise desserte des transports en commun...) voire impossible. L'alternative avec d'autres moyens de transports (taxis, VTC) reste difficile du fait d'une précarité économique de certains individus.

Le TUS est donc géré par une association et est un service à but non lucratif. Il peut être public ou privé.



C'est le décret sur le transport d'utilité sociale (TUS) qui reste la référence à connaître pour mettre en œuvre le service de mobilité solidaire exposé dans ce livret.

LES CARACTERISTIQUES DU TUS

La **participation financière** du bénéficiaire : doit correspondre aux frais engagés par le chauffeur bénévole dans la limite du plafond fixé par le décret

L'association fournit les informations concernant l'année N-1 auprès des services de la préfecture du département.



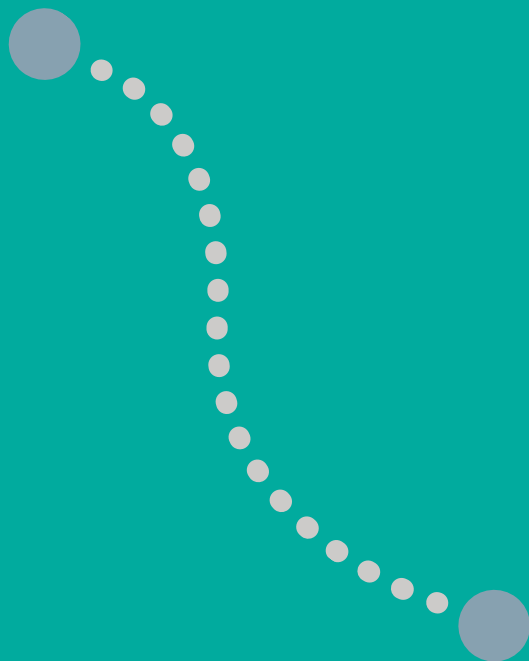
Le **véhicule** utilisé peut être : celui de l'association, celui mis à disposition par la collectivité ou celui du bénévole

Les **conditions** du transport social :

- résider dans une zone peu dense, cela signifie une commune rurale (qui n'appartient pas à une unité urbaine) de moins de 12 000 habitants.
- justifier de ses faibles ressources (RSA, non-imposition, allocation demandeur d'asile, garantie jeune, allocation solidarité personnes âgées, AAH...)



Luc
— passe un entretien
d'embauche, mais ne
possède pas encore de
véhicule



*Jean Paul et
Mireille*
retraités et chauffeurs
bénévoles

Chapitre 3.

La définition du transport solidaire

3.1 Les objectifs du transport solidaire

3.2 Le public visé



Les objectifs du transport solidaire

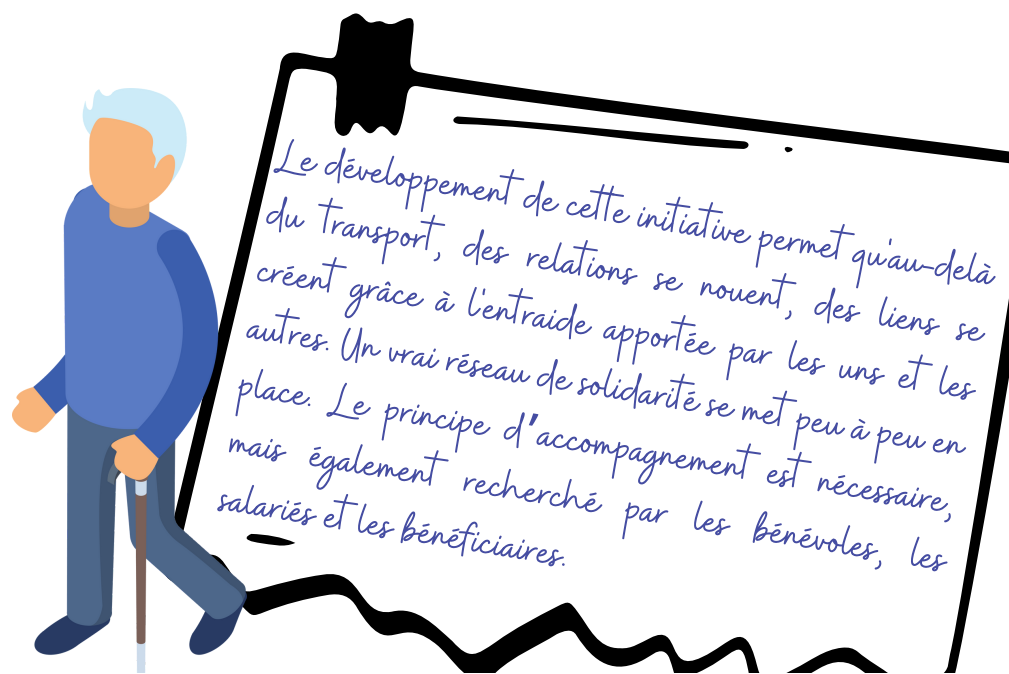
Il convient d'utiliser la dénomination « Transport d'utilité sociale », ou « transport solidaire » à ne pas confondre avec un « taxi », « taxi social » ou encore du « covoiturage ».

Les bénéficiaires du transport solidaire sont des personnes à faibles ressources, qui ne peuvent pas se permettre de faire appel à un taxi (car trop coûteux). Mais au-delà du transport, le chauffeur bénévole accompagne le bénéficiaire selon ses besoins (l'aide à le diriger dans les lieux tels que les hôpitaux, l'aide à se déplacer en le soutenant légèrement...). **L'accompagnement** dépend de la capacité du bénévole à s'adapter aux difficultés du bénéficiaire. Si celui-ci n'est pas autonome ou à mobilité trop réduite, cela n'entre pas dans les compétences du bénévole, car il n'est pas formé pour ces situations.

Le transport d'utilité sociale doit se présenter comme étant une **offre complémentaire** à ce qui existe déjà sur le territoire. Elle ne doit pas venir en concurrence à d'autres moyens de déplacements. Elle reste une alternative et une solution de dernier recours.

Les structures porteuses d'un TUS, doivent respecter ces caractéristiques pour les différencier de l'offre marchande.

L'ENTRAIDE au cœur du transport solidaire



Le public visé

Le transport solidaire est une offre consacrée à un public fragile rencontrant des difficultés économiques et/ou sociales. Le public est majoritairement bénéficiaire de minimas sociaux, parfois sans permis et sans autre possibilité de mobilité.

La catégorisation du public dépend ensuite du porteur du TUS. Les critères peuvent également se baser sur les minimas sociaux, sur l'âge, sur la ruralité... Le porteur est libre de choisir les populations concernées par le dispositif qu'elle souhaite mettre en place.

ATTENTION, pour une association, le public bénéficiaire doit adhérer. Le montant de l'adhésion peut être similaire aux autres activités de l'association ou ajusté. Une carte d'adhésion leur sera remise, ce qui peut leur permettre de bénéficier d'une ou de plusieurs activités de celle-ci. Le service de mobilité a donc des bénéficiaires « adhérents » et non des « clients ».

EXEMPLE

DE TRANSPORT SOLIDAIRE



Le service **Solidarité Transport** de la Manche et du Calvados, se base sur la non-imposition des bénéficiaires. Il s'interroge également sur l'impossibilité de trouver un autre moyen de locomotion. Ce service arrive en dernier recours, quand aucune autre alternative n'a pu être trouvée. Solidarité Transport est ouvert à tout public, quel que soit l'âge, mais respectant ce critère de non-imposition. Les bénévoles doivent donc être en mesure de le vérifier.

Etant un réseau de bénévoles, il est difficile de transporter des personnes à mobilité réduite, ils ne sont pas formés, ni équipés pour cela. Les bénéficiaires doivent être un minimum autonome dans leur déplacement.



Maryse

a un rendez-vous avec son
médecin, mais sa fille n'est
pas disponible pour l'y
emmener



Jean-Marc

chauffeur bénévole, a du
temps de disponible

Chapitre 4.

Le fonctionnement du transport solidaire

5 fiches outils pour mettre en place un service de transport solidaire



Le règlement intérieur



Les trajets



Les conducteurs bénévoles



L'assurance



Le suivi, l'évaluation et le contrôle de l'activité



Le fonctionnement

LA GESTION ET L'ORGANISATION des transports dépendent du porteur du projet.



Le bénéficiaire téléphone au service

Il centralise les appels et contacte ensuite les bénévoles. Il n'y a qu'un seul numéro de téléphone pour contacter le service.

Le bénéficiaire téléphone au coordonnateur local

Le coordonnateur peut être un salarié ou un bénévole. Il renvoie ensuite le bénéficiaire vers les chauffeurs. Le premier trajet passe par le coordonnateur afin de lui expliquer les modalités du transport. Le bénéficiaire a ensuite les coordonnées des chauffeurs qu'il peut appeler directement par la suite.

Le bénéficiaire téléphone directement au chauffeur

Le bénéficiaire prend contact sans passer par une coordination locale. Ce cas de figure fonctionne quand un flyer, avec les coordonnées des chauffeurs bénévoles, est mis à disposition du public, via des structures sociales.



Le territoire d'intervention

Le périmètre d'intervention reste à définir selon vos possibilités et selon les besoins du territoire. Le territoire est souvent un territoire rural (moins de 12 000 habitants) visant à aller vers le pôle d'attractivité le plus proche. Ce sont ainsi, une commune, plusieurs communes voire une intercommunalité, un canton qui peuvent être desservis.

Une délimitation doit être prévue pour centraliser les trajets et donner un repère aux bénévoles. Il peut être nécessaire de mettre une distance limite dans le nombre de kilomètres à parcourir (exemple : 100km de distance maximale).



Fiche outil :

LE REGLEMENT INTERIEUR

OBJECTIF Clarifier le fonctionnement et les modalités du service

Il est à faire signer aux bénévoles, qui ont une responsabilité et un cadre à respecter. Pour que l'activité puisse se développer sans dysfonctionnement, le cadrage est nécessaire.

Le règlement intérieur préserve le chauffeur bénévole dans son activité.

le contenu

- ✓ Le **nom** du service, sa **date** de création, le **territoire**, son **objectif**
- ✓ Les **critères** pour en bénéficier (non-imposition, minimas sociaux...)
- ✓ **L'assurance** (responsabilité civile de l'association, du bénévole, du bénéficiaire. Le besoin d'une photocopie de la carte verte et du permis de conduire)
- ✓ La participation aux **frais** (calcul et montant)
- ✓ Les **conditions** du bénévolat (but non-lucratif, ne pas servir ses intérêts personnels)
- ✓ **Signature**, nom et prénom, date

Le règlement signé est ainsi conservé par le porteur du service ou par le coordonnateur local en charge du dispositif.





Fiche outil :

LES TRAJETS

OBJECTIF

Cadrer le transport

les motifs

Les motifs des transports varient selon les demandes, mais doivent être spécifiés dans le règlement (ou connus par les bénévoles).



déplacements médicaux



faire des courses, rendez-vous chez le coiffeurs, des loisirs



démarches administratives, rendez-vous à la banque, visites familiales ou amicales

le reçu

Le bénévole délivre un reçu (grâce à un carnet spécifique) au bénéficiaire, sur lequel il y inscrit : la date, les coordonnées du bénéficiaire, le montant du trajet.

Le bénéficiaire indemnise ainsi en espèce ou par chèque, le trajet. La participation financière s'élève au tarif indiqué par le décret.

la prise de contact avec le chauffeur

Dans la plupart des cas, le bénévole choisi est celui qui se trouve au plus près du domicile du bénéficiaire. Cela permet au bénéficiaire de limiter le coût puisque l'indemnité kilométrique est calculée du domicile du bénévole, jusqu'à son retour.

La proposition de trajet peut être acceptée ou refusée par le bénévole. Celui-ci n'a pas à se justifier. Certains refus concernent les intempéries, le temps d'attente, le véhicule non adapté au handicap, un animal, une personne peu autonome... Les bénévoles doivent garder une vie privée et ne pas hésiter à refuser un trajet et le réorienter vers un autre bénévole. Certains sont beaucoup sollicités et ne peuvent pas tout accepter.

Souvent, le trajet est réalisé pour une seule personne. Cependant, le bénévole peut également transporter deux voire trois personnes en même temps, afin de limiter les frais et les allers-retours. Les frais sont partagés entre les bénéficiaires.

Des temps de formation peuvent être proposés aux bénévoles suivant leurs besoins, sur différentes thématiques comme l'écoconduite, les gestes de premiers secours, la sécurité routière.



Fiche outil :

LES CONDUCTEURS BENEVOLES

OBJECTIF

Le rôle du bénévole

qui sont-ils ?

Les conducteurs bénévoles ne sont pas des professionnels salariés. L'activité est à but non-lucratif, la motivation n'est donc pas le souhait d'une rémunération supplémentaire. Ces bénévoles sont pour la plupart, des hommes et femmes avec du temps libre, avec une envie d'apporter leur soutien dans une activité.

Leur philosophie est d'entrer dans une démarche de solidarité et d'entraide. Au-delà d'un simple transport, le bénévole cherche à limiter les inégalités sociales des habitants en milieu rural. Il participe à l'accès aux soins, facilite les démarches administratives, et aide le bénéficiaire prendre du temps pour lui.

l'adhésion

Il existe deux possibilités, ils peuvent être adhérent ou non, de l'association porteuse. S'ils souhaitent être adhérents à l'association porteuse, celle-ci peut porter le montant de leur adhésion. Il serait intéressant de rendre obligatoire l'adhésion, mais cela n'apparaît pas dans le décret du TUS.

le conducteur et le porteur

Le porteur du service veille à l'éthique du dispositif en vérifiant les motivations des futurs chauffeurs. Les bénévoles sont rencontrés par les professionnels du service et/ou le coordonnateur pour garantir une activité en toute sécurité.

l'utilisation du véhicule

Concernant le véhicule de service, 3 possibilités :

- Le bénévole utilise sa propre voiture personnelle
- Un véhicule est mis à disposition par le service
- Un véhicule est mis à disposition par la collectivité





Fiche outil :

L'ASSURANCE

OBJECTIF

Eclaircir les prises en charge de chacun en cas de sinistre

Le porteur du service doit veiller à ce que son assurance engage la responsabilité civile. Elle devient la personne morale. Si elle dispose d'un parc automobile, elle assure également l'ensemble des véhicules mis à disposition pour le transport solidaire.

la responsabilité civile



l'assurance du véhicule

Si c'est le véhicule du chauffeur qui est utilisé, c'est lui-même qui assure son véhicule. La structure doit veiller à ce que le véhicule soit assuré.

Les bénévoles peuvent par exemple, fournir une photocopie de leur carte verte chaque année.

Le bénévole doit être couvert pour transporter du public, qu'il soit familial, amical ou inconnu (transport de personne tierce, normalement nous sommes tous déjà assurés). Le service doit donc récupérer la preuve que le véhicule est assuré (en aucun cas, une surprime sera demandée au bénévole), le permis de conduire du bénévole et la carte grise si besoin.



Si c'est le véhicule de la collectivité ou de l'association, il faut penser à inscrire le chauffeur auprès de l'assurance.



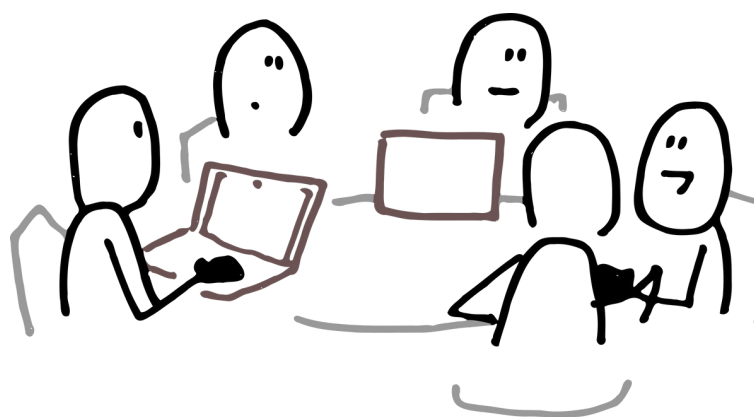


Fiche outil :

LE SUIVI, L'EVALUATION, ET LE CONTRÔLE DE L'ACTIVITE

l'objectif

Des réunions permettent de faire des bilans par secteur, pour vérifier s'il n'y a pas de dysfonctionnement. C'est l'occasion d'établir un état des lieux sur la situation du territoire, si par exemple, le nombre de chauffeurs est insuffisant par rapport à la demande. Dans ce cas-là, il faut lancer une recherche de bénévoles (communiqué de presse, réunion publique, distribution de flyers dans les structures sociales).



les réunions de bilan

Pour suivre l'activité du dispositif, le service organise des réunions plus ou moins régulières, avec les bénévoles. Ces réunions conviviales, peuvent se dérouler sous forme trimestrielles, semestrielles, annuelles. Elles permettent de rassembler les chauffeurs bénévoles pour faire un point sur leur activité. Il ne s'agit pas de les contrôler, mais de recueillir des informations sur le nombre de trajets, de kilomètres et le nombre d'adhésions.

C'est également un moment particulier entre pairs. Les bénévoles peuvent ainsi échanger entre eux, partager leur expérience et évoquer des situations rencontrées (tout en gardant l'anonymat des personnes transportées). Il n'y a pas qu'un caractère administratif. Les bénévoles apprécient ces temps qui leur sont dédiés pour se retrouver.



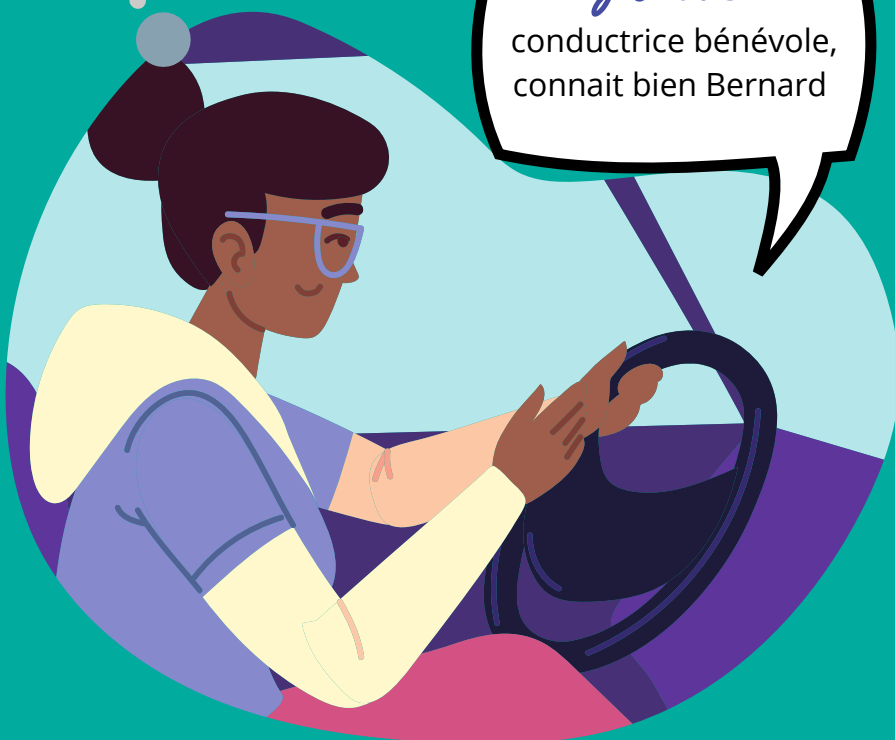
Bernard

jeune retraité sans moyen
de locomotion, cherche à se
rendre à l'EHPAD où vit ses
parents



Julie

conductrice bénévole,
connait bien Bernard



Chapitre 5.

Le déploiement du projet

5.1 Les étapes d'un projet

5.2 Les partenaires



Les étapes d'un projet

Pour sa bonne mise en œuvre, un projet nécessite de connaître les différentes étapes de réflexion et de construction.

Le diagnostic de territoire

Il faut commencer par regarder l'offre déjà existante, ainsi qu'analyser les besoins de la population. Vous pouvez ensuite vous questionner sur l'implantation d'un service de transport solidaire : serait-il adapté aux besoins des habitants ?

La délimitation du territoire d'intervention

Sur quelles communes le service se répand-il ? Pourquoi cette délimitation ?

La concertation

Concertation avec les autres acteurs qui travaillent sur la mobilité pour éviter toute concurrence. Demander leur avis ainsi qu'un retour par rapport au projet proposé. Il est primordial qu'ils soient au courant de cette initiative avant son implantation sur le territoire.

Rechercher des partenaires (de projet et/ou financiers)

La réunion d'information publique

Proposer une réunion publique pour faire connaître le service et trouver des chauffeurs bénévoles. Le démarrage du service ne fonctionne que si des bénévoles sont disponibles et que la demande est présente.

Être au clair sur l'organisation et avoir son propre règlement intérieur

Bénéficier d'outils spécifiques au dispositif

*(exemple d'une boîte à outils)
Outiller les bénévoles dans leur action (documents, carnets...).*

La communication du service

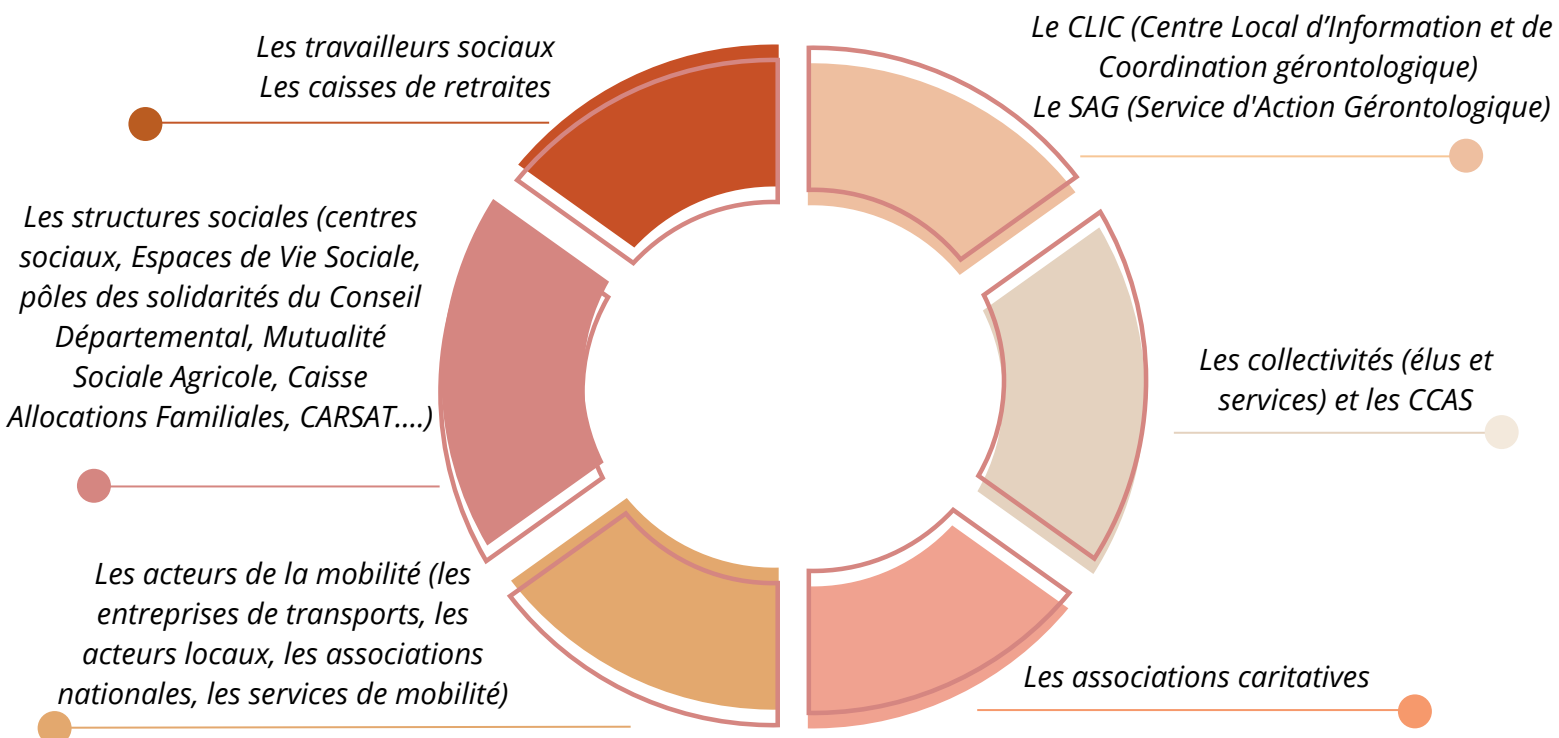
Communiquer sur le service dans des structures dédiées. Il ne s'agit pas de faire de la publicité dans les commerces. La communication par voie de presse sert à informer du service et aide à la recherche de bénévoles. Le caractère d'utilité sociale est mis en avant.

Les partenaires

... de projet

Les partenaires peuvent être nombreux et divers en fonction du territoire. C'est à vous de les recenser.

EXEMPLES de partenariat



... financiers et aides financières

Les partenaires évoqués ci-dessus peuvent également devenir des partenaires financiers. Le service de transport fonctionne majoritairement grâce à une activité bénévole, les charges de fonctionnement se font moindres. C'est un réel atout pour le porteur du TUS puisque les coûts sont limités. Cependant, il reste à la charge certaines dépenses, notamment pour le volet communication, l'achat de fournitures, la création d'outils, le besoin d'une coordination à plein temps...

Le rôle d'une coordination à grande échelle

Exemple de la coordination départementale Solidarité Transport



Soutenir les associations dans la création du TUS

La fédération départementale a un rôle d'accompagnement vers les associations souhaitant porter un projet de transport solidaire. Elle peut également gérer un service directement. Malgré l'identification des besoins sur un territoire et l'envie de développer un service de transport, l'association ne se sent parfois pas en capacité de le faire. La fédération peut accepter de prendre le service, mais doit rester en contact avec l'association locale pour relayer les informations, trouver des bénévoles...

Le lien entre l'association et la fédération prend divers sens. La capacité de soutien, de conseils que propose la fédération renforce l'appartenance des associations à un réseau, ne se sentant pas seules face à la création d'un service.



Une expérience au service des territoires

Lors du montage de projet, la fédération apporte son expérience à l'association qui n'a jamais développé un service de transport social. Le retour de la fédération est important puisqu'elle conseille l'association, en termes de possibilités, mais aussi de freins. Elle donne les clés nécessaires à l'association. La fédération guide également vers des partenaires de projet et financiers, grâce à son niveau départemental, elle a de nombreux contacts et retours d'expériences. Et inversement, l'association locale peut aider au développement du service fédéral en accompagnant la fédération dans ses relations vers des acteurs locaux.



L'accompagnement grâce à la mise à disposition d'outils par la fédération

La fédération peut avoir en sa possession des outils (surtout quand un service de transport est déjà présent sur le territoire). Ces outils sont transmis aux associations pour gérer le service (logiciel, impression, plateforme internet...). La fédération est en veille juridique et n'hésite pas à informer l'association si elle a des questionnements. La fédération est présente pour relayer, mais aussi pour suivre l'activité (regard sur les bilans, liens avec les partenaires...). Elle peut animer, coanimer des temps conviviaux entre les bénévoles.

Des temps de formations (sécurité routière, gestes de premiers secours, conduite éco-responsable...) sont organisés par la fédération pour les chauffeurs bénévoles de tous les services.



"L'accompagnement de la fédération reste un avantage puisqu'elle permet un soutien technique et une sécurité juridique".

FOCUS

LA COORDINATION INTER-DEPARTEMENTALE

MANCHE / CALVADOS

La fédération de la Manche et du Calvados ont un/e salarié/e chargé/e de la coordination départementale du réseau Solidarité Transport. La MSA est porteuse du projet mais délègue la coordination à Familles Rurales. La coordination est mise à disposition des associations locales pour les aider (questionnement sur le fonctionnement, difficulté avec un bénéficiaire...) et pour assurer un suivi du service. Dans la Manche, cet appui peut également concerner des structures, hors Familles Rurales, qui portent Solidarité Transport. Elle co-anime les réunions de bilan.

Michel

Contacte la coordinatrice
locale pour un premier
transport



Lise

Coordonnatrice locale,
renseigne Michel de la
démarche à suivre



Annexes

Qui est Familles Rurales ? 

Qui est l'ANBDD ? 

Qui est le Réseau Rural ? 

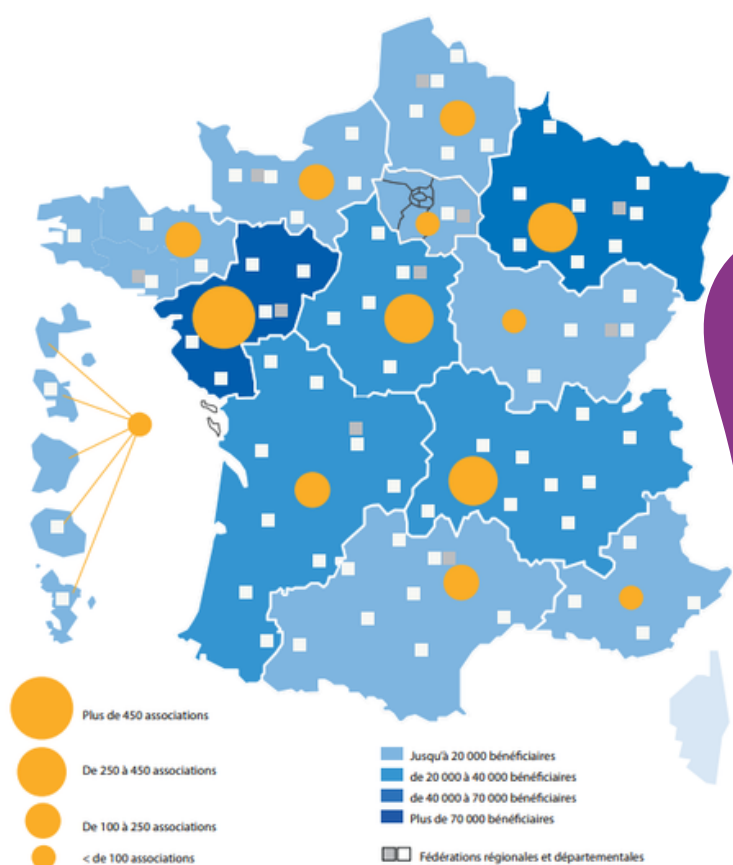
Qui est Familles Rurales ?



<https://normandie.famillesrurales.org/81/federation-de-la-manche>

Notre association est membre du Mouvement national Familles Rurales, reconnu d'utilité publique. La fédération de la Manche fait partie des 83 fédérations départementales et régionales. L'association agit en faveur des familles, essentiellement sur les territoires ruraux et périurbains. Depuis plus de 70 ans, Familles Rurales construit avec les familles des activités et services pour améliorer le cadre de vie des habitants. Parallèlement, le Mouvement suit les évolutions sociétales en s'assurant que les besoins des familles soient entendus et leurs intérêts sauvegardés, grâce à une collaboration avec les politiques publiques. Plusieurs domaines d'intervention : la petite enfance, l'enfance, la parentalité, la défense des consommateurs, les seniors...

C'est sans doute un des atouts d'un Mouvement créé par les familles, pour les familles : être à l'écoute des besoins exprimés et innover pour y répondre. Familles Rurales présente des solutions nouvelles pour préparer l'avenir des familles et des territoires ruraux (développer les tiers-lieux, être acteur de la transition écologique, s'interroger sur d'autres solutions de mobilité.



Ses valeurs:

L'entraide et la solidarité

Être solidaire, c'est apporter sa contribution au bien collectif et pouvoir compter sur les autres.

L'initiative et les responsabilités

Être responsable, c'est exercer sa liberté, s'engager, conquérir son autonomie et devenir auteur et acteur de sa vie.

La participation et la citoyenneté

Participer c'est s'impliquer, aller à la rencontre des autres, écouter, réfléchir et débattre, respecter d'autres avis.

La convivialité et l'échange

La convivialité et l'hospitalité facilitent la rencontre, l'échange, et la création de liens durables entre les familles.

Qui est l'Agence Normande de la biodiversité et du développement durable?



<https://www.anbdd.fr/>

L'Agence normande de la biodiversité et du développement durable accompagne les acteurs normands souhaitant s'engager dans la transition économique, écologique, sociale et climatique ainsi que la préservation et la reconquête de la biodiversité. Elle facilite la compréhension des enjeux de la biodiversité et du développement durable et la transmission des connaissances. Elle suscite l'engagement, encourage l'expérimentation et le déploiement des pratiques durables auprès de ses publics normands.

Ses missions :

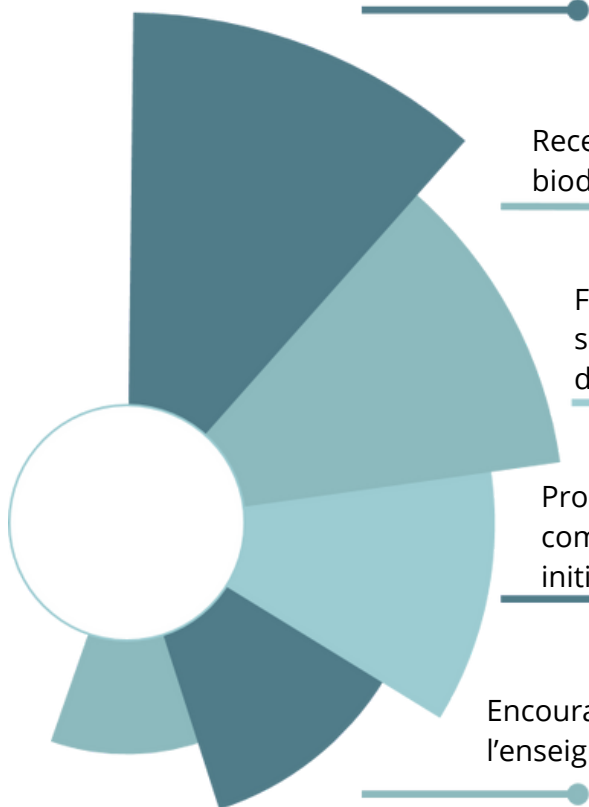
Contribuer au développement et à la mise à disposition des connaissances et mutualiser les données en matière de biodiversité et de développement durable à l'échelle régionale,

Recenser et valoriser les initiatives et projets, en matière de biodiversité et de développement durable, les évaluer,

Favoriser la coordination et animer des réseaux d'acteurs spécifiques, en matière de biodiversité et de développement durable,

Produire et diffuser des supports d'information, de communication et de sensibilisation ciblés, en valorisant les initiatives,

Encourager l'innovation territoriale en s'appuyant sur les travaux de l'enseignement supérieur et de la recherche.



Qui est le Réseau Rural ?



<https://www.reseaurural.fr/region/normandie>

Le réseau rural normand, porté par la Région Normandie, est un outil d'animation des politiques de développement rural en lien avec l'Europe.

Ses actions :

- un soutien technique aux territoires normands impliqués dans le programme européen LEADER (Liaison Entre Acteurs De l'Economie Rurale), par le biais de formations, d'accompagnement et de mise à disposition de ressources documentaires ;
- l'organisation webconférences ou de journées thématiques ouvertes à tous sur différents thèmes relatifs au développement rural : mobilité durable dans les territoires ruraux, usages du numérique, commerce et artisanat local...
- la production d'outils de communication pour expliquer et faire connaître les actions soutenues par l'Union européenne et la Région Normandie dans les territoires ruraux normands, comme la réalisation de courtes vidéos de présentation de projets ruraux, le site internet du réseau rural et une newsletter diffusée à plus de 1200 contacts en Normandie.

L'action du réseau rural normand est développée en lien avec les échelons nationaux (réseau rural français porté par le Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté alimentaire) et européen (réseau européen de la Politique Agricole Commune).





Vers qui se tourner ?

Fédération Familles Rurales de la Manche

COORDINATION DEPARTEMENTALE DES SERVICES SOLIDARITE TRANSPORT

06.68.14.59.95

solidarite-transport.manche@famillesrurales.org

<https://www.famillesrurales.org/solidarites/15/solidarite-transport>

Agence Normande de la biodiversité et du Développement Durable

PÔLE DEVELOPPEMENT DURABLE

02.35.15.78.13 / 02.31.06.78.68

as.debesses@anbdd.fr / nadine.tournaille@anbdd.fr

www.anbdd.fr

Réseau Rural

ANIMATION DU RESEAU RURAL NORMAND

02.35.52.31.68

reseau_rural_normand@normandie.fr

<https://www.reseaurural.fr/>

Mob'in Normandie

06.76.31.52.99

normandie@mobin-solutions.fr

<https://www.mobin-solutions.fr/>





Livret de capitalisation réalisé par la Fédération Familles Rurales de la Manche

Rédaction et création graphique : Familles Rurales de la Manche

Images : crédits libres de droit sur www.Canva.com

Impression : Manche Repro

Edition novembre 2022

