



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Décret de mise en application de la loi Grandguillaume

Question écrite n° 25870

Texte de la question

Mme Sophie Errante interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la mise en application de la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016, relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur des transport public particulier de personnes. En effet, l'esprit de la loi disposait de la possibilité des associations régies par la loi 1901, d'organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité pour des raisons financières ou en raison de la localisation géographique. Or le décret d'application en date du 20 août 2019, précisant les modalités d'application de l'article 7 de la loi du 29 décembre, a défini, dans son article 1, des conditions strictes qui ne permettent plus à certaines associations de promouvoir leurs services et ainsi de respecter leur objet social. Par ailleurs, le niveau de participation au service, calculé sur une base kilométrique ne prend pas en compte la réalité de la mobilisation de bénévoles pour des distances extrêmement courtes, y compris lorsque la participation moyenne se situe globalement en deçà du montant prévu par le décret. Aussi, elle souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement pour y remédier et permettre la continuité de l'activité de ces associations essentielles pour la cohésion dans les territoires.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est conscient du rôle indispensable joué par les associations auprès des personnes confrontées à des difficultés d'accès à la mobilité. Le décret n° 2019-850 a été pris en application de l'article 7 de la loi Grandguillaume qui a inscrit la définition des services de transport d'utilité sociale dans le code des transports en précisant qu'il s'agissait de services réservés à des publics éloignés des autres solutions de mobilité, soit parce qu'ils résident en zone rurale, soit parce qu'ils ont de faibles revenus. Ces dispositions législatives et réglementaires ont été prises à la demande d'associations organisant de tels services afin de sécuriser juridiquement leur activité. Le décret a fait l'objet d'une phase de concertation avec les organisations professionnelles représentant les taxis et les services occasionnels de transport public collectif dits « LOTI » et des associations (Familles rurales et Les petits frères des pauvres). Deux critères alternatifs ont été établis de manière à ne pas concurrencer les taxis, tout en répondant autant que possible aux besoins spécifiques de certains publics. 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. Or, plus de 88 % des communes de France appartiennent à une commune rurale ou à une unité urbaine de moins de 12 000 habitants. En dehors de ces communes, il reste possible de desservir un centre urbain au niveau d'un pôle d'échange multimodal. 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), mentionnée dans le décret du 20 août dernier, 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). Quant à la participation aux coûts qui peut être demandée à la personne transportée par l'association, l'arrêté du 17 octobre 2019, pris en application du décret n° 2019-850, précise qu'elle ne peut être supérieure à 32 centimes d'euros par kilomètre parcouru. Les deux associations consultées lors de la préparation de ce texte (Familles rurales et Les petits frères des pauvres) ne se sont pas opposées à cette disposition. S'agissant des trajets les plus courts, il faut rappeler que la participation au service ne peut porter que sur les frais réellement engagés, qui sont bien proportionnels à la distance. Si, dans le cas du covoiturage, la loi d'orientation des mobilités a introduit (article L1231-15 du code des transports) une possibilité de subvention au-delà de ce partage des frais pour des trajets courts, c'est pour encourager les conducteurs à faire un détour et à s'arrêter afin de partager leur véhicule même sur des petits trajets. Dans le cas du transport d'utilité sociale, les bénévoles par définition ne comptent pas leur temps. Cet engagement au service des autres doit être salué, mais il n'y a pas de raison de prévoir une participation plus élevée des bénéficiaires pour des petits trajets.

Données clés

Auteur : [Mme Sophie Errante](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (10^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25870

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [14 janvier 2020](#), page 187

Réponse publiée au JO le : [16 mars 2021](#), page 2390