



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Financement des associations assurant des missions de transport solidaire

Question écrite n° 14243

Texte de la question

Mme Lisa Belluco attire l'attention de M. le ministre du travail et des solidarités sur le financement des associations assurant des missions de transport solidaire hors transports faisant l'objet d'une prescription médicale. La Communauté urbaine de Grand Poitiers compte sur son territoire deux associations qui assurent des missions de transport solidaire. Ce dispositif, fondé sur l'engagement bénévole, crée du lien social, rompt l'isolement et permet à plus de 1 600 bénéficiaires, souvent âgés ou en situation de fragilité, d'accéder aux services essentiels de la vie quotidienne. Les deux associations œuvrent sur un périmètre distinct et couvrent tout le territoire communautaire. Leur activité de transport en porte-à-porte est complémentaire du service de transport public qui, en apportant une réponse collective, n'est pas toujours adapté aux plus fragiles. Cela explique l'activité soutenue des deux associations poitevines : 5 300 trajets assurés par 182 bénévoles sur l'année 2025. La popularité de ces associations auprès des habitants ainsi que la paupérisation qui s'observe comme partout en France se traduisent par une hausse de 26 % des bénéficiaires en 2025, atteignant la limite de leurs capacités d'accueil. Or de nombreuses personnes fragiles n'ont pas encore accès à un service de transport adapté, ce qui contribue à leur isolement. Le financement du service repose sur des subventions qui couvrent les indemnités kilométriques des conducteurs bénévoles. Mais d'autres coûts sont à prendre en compte, notamment celui des salariés qui mettent en relation bénévoles et bénéficiaires et assurent le recrutement de nouveaux bénévoles. Assurer le financement de ces fonctions est essentiel au maintien et à l'extension du transport solidaire. La solitude, l'isolement, le handicap, l'âge, la précarité et l'inclusion sont des sujets de préoccupation partagés par tous. Le transport solidaire y apporte une réponse évidente. C'est la raison pour laquelle elle lui demande s'il envisage de créer de nouvelles modalités de financement du transport solidaire afin de couvrir le volet administratif des associations qui assurent cette mission.

Texte de la réponse

Le gouvernement est attentif aux conditions d'exercice des services de transport d'utilité sociale (TUS), assurés exclusivement par des associations de bénévoles, qui facilitent le quotidien de leurs bénéficiaires en leur permettant de se rendre à des rendez-vous médicaux ou d'accomplir des démarches administratives. Ils s'adressent aux personnes dont l'accès aux transports, qu'ils soient collectifs ou individuels, est limité en raison de leurs ressources financières et de leur situation géographique. Véritable levier de solidarité locale, le transport d'utilité sociale contribue à renforcer les liens sociaux et ne relève pas d'une activité professionnelle. Compte tenu de la hausse des prix du carburant et conformément à l'engagement pris lors du comité interministériel à la ruralité de juin 2025, le montant plafond de l'indemnisation des frais des chauffeurs bénévoles a été revalorisé de 0,32 à 0,38 euro par kilomètre par l'arrêté du 2 juin 2026 modifiant l'arrêté du 17 octobre 2019 pris en application des articles R. 3133-3 et R. 3133-5 du code des transports relatif aux services de transport d'utilité sociale. Concernant le financement du fonctionnement des associations réalisant du transport d'utilité sociale, les collectivités locales et leurs groupements au titre de leur compétence dans les domaines « social » et « mobilité » peuvent agir et apporter leur soutien. C'est le cas par exemple des départements ou encore des centres communaux d'action sociale. De telles actions peuvent être soutenues par l'État dans le cadre des contractualisations solidarité avec l'État qui prévoient que, concernant la lutte contre les inégalités dans l'accès à la mobilité, des actions de mobilité solidaire pourront être réalisées, soit en matière

d'accompagnement social et technique, soit en matière de déploiement de solutions de mobilités solidaires ad hoc (instruction interministérielle N° DGCS/SD1B/2023/169 du 23 novembre 2023 relative à la mise en œuvre territoriale du Pacte national des solidarités à travers des pactes et contrats locaux des solidarités conclus entre l'État et les conseils départementaux pour les années 2024-2027). Du point de vue des mobilités, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a ouvert la possibilité aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de contribuer au développement de services de mobilité solidaire (6° du I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports) comme le transport d'utilité sociale. Ces AOM disposent de ressources attachées à leur compétence notamment le versement mobilité. Pour les territoires ruraux, elles ont été complétées par deux ressources nouvelles pérennes dans le cadre de la loi de finances pour 2025. La première est le versement mobilité régional et rural (VMRR). Lorsque la région instaure ce versement, 10% de son produit est affecté et versé par la région aux AOM rurales (compétentes sur le territoire d'une communauté de communes) pour exercer leur compétence. La seconde est l'attribution annuelle d'une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émissions de gaz à effet de serre (ETS1). Le montant global de cette fraction s'élève à 100 millions d'euros par an à compter de la loi de finances 2026.

Données clés

Auteur : [Mme Lisa Belluco](#)

Circonscription : Vienne (1^{re} circonscription) - Écologiste et Social

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14243

Rubrique : Économie sociale et solidaire

Ministère interrogé : [Travail et solidarités](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [14 avril 2026](#), page 3076

Réponse publiée au JO le : [14 juillet 2026](#), page 6713