

Note de la Commission transports et mobilités du CDCA de Meurthe-et-Moselle

1) Introduction

La mobilité, autrement dit la possibilité de se déplacer librement, est un élément constitutif de l'autonomie et, dès lors, de l'insertion sociale de tout un chacun.

Passée cette considération qui relève de l'évidence, force est de constater que les personnes atteintes d'un handicap physique, mais également celles atteintes d'un handicap intellectuel, psychique ou de type autistique subissent des entraves à des degrés divers dans leurs déplacements, pouvant aller jusqu'à une forme d'assignation à domicile.

Or, si « bien vivre chez soi » est un droit que chacun est légitime de revendiquer, cela signifie également pouvoir en sortir. En effet, il est constant que la personne humaine, qui est un être social, a un besoin vital d'entretenir des relations de toutes formes avec son environnement, sous peine de dépérir. Aller et venir, sortir de l'enfermement, c'est tisser des liens sociaux dans la ville, dans le quartier, dans les commerces, chez des amis, chez son médecin, etc., toutes ces interactions s'avérant indispensables, y compris celles qui ne sont pas utilitaires par nature.

Si les personnes handicapées et les personnes âgées en perte d'autonomie ont donc les mêmes besoins et les mêmes aspirations que les personnes valides, elles ne disposent pas malheureusement des mêmes facilités pour accéder à cette mobilité indispensable.

En effet, comme toute situation de handicap, la mobilité est affectée par des facteurs personnels mais également des facteurs environnementaux.

La commission transports mobilités du CDCA de Meurthe-et-Moselle, consciente de l'importance de cet enjeu sociétal, a souhaité effectuer une approche de cette problématique au sein du territoire départemental afin d'identifier ces ruptures d'accès, consciente toutefois que les activités de transports ne relevaient pas, sauf exception, de la compétence des instances départementales mais en 1^{er} lieu de la Région, des intercommunalités, voire de l'ARS pour les transports à caractère médical.

À cet effet, elle s'est penchée sur les modes de transports dans un environnement urbain et sur ceux existant dans un environnement rural ou semi-rural, prioritairement concernant les réseaux routiers mais se réservant d'ici la fin de la mandature de se pencher sur les transports ferroviaires et aériens.

Pour ce faire, elle a procédé à diverses auditions, notamment celles des représentants de la société Synergihp, en charge du service de transports adaptés métropolitain Handistan, ou encore des élus et fonctionnaires de la Métropole du Grand Nancy.

Elle a également réalisé une enquête auprès des différentes intercommunalités du département, d'abord par l'envoi d'une lettre contenant un questionnaire destiné à déterminer les solutions de transports adaptés localement mises en place.

Devant l'échec de cette démarche, qui n'a obtenu que très peu de réponses, la commission s'est en second lieu attachée à obtenir ces mêmes renseignements par des recherches en ligne, puis en dernier lieu par un contact téléphonique direct avec le personnel administratif de chaque communauté de communes. Cette approche a été plus concluante et a permis de déterminer, avec assez de précision, ce que pouvait être la mobilité des personnes handicapées et des personnes âgées dans le département.

Des membres de la commission ont par ailleurs assisté à des réunions d'informations (comité des partenaires, comité de suivi de la mise en œuvre du Schéma d'accessibilité transports Grand-est – voir documentations en pièces jointes et ci après).

A l'issue de ces investigations, la commission a eu la confirmation de ce qu'elle pressentait, à savoir que l'offre de mobilité était incomparablement plus riche en milieu urbain, et plus précisément sur le territoire de la Métropole du Grand Nancy, les autres territoires du département ne proposant pas une offre aussi étendue.

Nous poursuivrons cette note par un bref rappel juridique, avant d'exposer les résultats de nos travaux et d'ouvrir sur une réflexion plus générale quant à cette vaste question et aux enjeux qu'elle comporte.

2) Rappel juridique

- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a confirmé le changement de vision sur le handicap.

Les approches essentiellement fondées sur des aspects médicaux ont fait place à la prise en compte des incapacités de la personne en situation de handicap et de son inadaptation totale ou partielle à son environnement. La loi posait le principe de l'obligation de mise en accessibilité du cadre bâti et des transports à l'horizon 2015.

- En septembre 2012, une mission menée par le Conseil général de l'environnement et du développement durable, l'IGAS et le Contrôle général économique et financier, conclut que l'échéance du 1er janvier 2015 pour la mise en conformité des établissements recevant du public aux normes d'accessibilité ne sera pas tenue.

Le Comité interministériel du handicap (CIH) du 25 septembre 2013, conduit à lancer deux chantiers de concertation pour "compléter et améliorer le volet accessibilité de la loi du 11 février 2005" pour faire évoluer "de manière consensuelle le cadre juridique d'intervention des acteurs". Ces chantiers aboutissent à 2 rapports, l'un portant sur les agendas d'accessibilité programmée - Ad'Ap, l'autre sur les normes concernant notamment le transport public.

Un décret d'application publié le 6 novembre 2014 fixe le contenu des Ad'Ap ainsi que les modalités de prorogation éventuelle des délais. La durée maximale de l'Ad'Ap est de trois ans, avec des durées plus longues (de six à neuf ans), pour les infrastructures plus complexes, comme le ferroviaire. L'ensemble des transports publics devant être donc théoriquement accessible au plus tard en 2024.

- Il n'est plus possible en théorie de déposer de dossier de SD'AP depuis le 31 mars 2019. En 2019 justement, la loi dite LOM (Loi d'Orientation des Mobilité) a pour vocation, entre autres aspects, d'apporter des avancées en matière d'accessibilité en incitant les collectivités et les transporteurs à améliorer globalement la qualité de service pour les voyageurs en situation de handicap et d'assurer une meilleure continuité du « parcours usager ». Elle a notamment instauré :

- La mise en place de tarifs préférentiels obligatoires, tous services de transports collectifs confondus, pour les accompagnateurs de personnes en situation de handicap qui ne peuvent voyager seules.
- La fin de l'obligation d'un passage devant une commission médicale pour les personnes détentrice d'une Carte Mobilité Inclusion à 80 % et de la restriction de résidence sur le territoire concerné lorsqu'un service de transports adaptés existe.
- La mise à disposition, pour le grand public comme pour les acteurs privés, des informations concernant l'accessibilité des réseaux (ligne et arrêt), ainsi que sur les 200 m de cheminements autour des arrêts et des destinations d' « intérêt public ».
- Pour le ferroviaire, la mise en place d'une plate-forme unique pour la réservation et la coordination des missions d'assistance en gares.

3) Les transports sur la Métropole du Grand-Nancy

La Métropole du Grand Nancy dispose d'un réseau structurant et transverse relativement bien aménagé, avec des services complémentaires à la demande ainsi qu'un service de transports adaptés, Handistan. Il s'est par ailleurs doté d'un service d'« apprentissage » ou de familiarisation sur son réseau, dénommé « Stan me guide ».

3.1) L'offre de transports en commun

Le réseau « Stan » est géré par délégation de service public à la société Keolis depuis 2019 (sources site « Stan ») :

- Les infrastructures : aujourd'hui 760 arrêts sur 1120 sont aménagés avec des quais inclinés / rehaussés et des bandes podotactiles,
- Le matériel roulant : 100% des bus sont équipés de rampes d'accès électriques et/ou manuelles,
- Équipements embarqués d'information : annonces sonores des prochains arrêts et écrans d'information dynamiques.

Toutes les lignes du réseau Stan sont accessibles aux personnes à mobilité réduite y compris en fauteuil roulant puisque tous les véhicules disposent d'une

rampe électrique ou manuelle pour combler la différence entre le quai et le bus/minibus. Toutefois, pour que la montée à bord soit garantie, l'arrêt doit s'effectuer sur un trottoir permettant l'agenouillement du bus si le quai n'est pas aménagé pour les personnes à mobilité réduite.

3.2) Le service de transports adaptés Handistan

Le service Handistan est géré par délégation à la société Synergihp, filiale du GIHP, qui a été à l'origine de la création du premier service de transports adaptés à la demande pour les personnes à mobilité réduite en France, à Nancy.

C'est un service de transports au porte-à-porte, sur réservation au plus tard la veille avant 12 h, destiné aux personnes en fauteuil roulant, non voyantes et à « mobilité réduite ». Il fonctionne toute l'année, 7 jours sur 7, de 6h45 à minuit, au même tarif que le réseau de transports en commun.

Il prend en charge le déplacement à proprement dit ainsi que l'accompagnement de la personne (aide ponctuelle à l'habillage déshabillage, portage de petites courses), au moyen de véhicules aménagés conduits par des chauffeurs accompagnateurs formés.

Cette offre s'avérait globalement satisfaisante, de nature à répondre à une majorité des besoins de déplacement. Néanmoins, l'augmentation permanente du nombre d'usagers a récemment conduit le service à adopter des mesures pour optimiser la qualité de service, à savoir :

- Rendre ses conditions d'accès plus restrictives.
- Prioriser les demandes aux heures de pointe pour les transports professionnels et liés aux études
- Augmenter le taux de refus pour rester dans l'enveloppe budgétaire contrainte, occasionnant un effet de « premier arrivé, premier servi ».

3.3) Quelques lacunes dans la réponse à certaines situations

Nous constatons :

- Malgré un effort de maillage territorial, une rupture de continuité des transports de la périphérie de la Métropole vers la Métropole, et réciproquement, qui affecte notamment les transports paramédicaux ;
- un site Internet (Stan) peu accessible, qui dispose d'un outil de recherche d'itinéraires accessibles défaillant
- la complexité des circuits de correspondances entre les lignes, parfois difficilement lisibles ;
- un réseau de substitution pendant les travaux accessible mais peu pratique
- le manque de places pouvant accueillir des fauteuils roulants dans les autobus et futurs trolleybus (au mieux 2 emplacements destinés aux personnes en fauteuil roulant) ;
- dans le prolongement du transport médical ou paramédical lui-même, l'absence d'un véritable accompagnement de la personne dans le cabinet d'un praticien de santé (dentiste, kinésithérapeute, ophtalmologue, radiologue, etc.) pouvant effectuer par exemple des transferts lorsque la personne est atteinte de handicap moteur important ;
- la rareté des services d'ambulances disposant de véhicules pouvant transporter des personnes sur leur fauteuil roulant.
- À noter que la circulation à pied ou en fauteuil lors des travaux publics actuels rencontre des difficultés extrêmes compte-tenu à la fois de l'amplitude de ces travaux et d'une absence totale de parcours aménagés, en particulier pour les mal ou non-voyants. Ces difficultés s'ajoutent à celles rencontrées au quotidien : mauvaise qualité de la chaussée et des trottoirs en de nombreux endroits, stationnements gênants, poubelles au milieu du trottoir, véhicules de livraison etc.

4) Les transports en milieu rural ou « semi-rural »

La situation est toute autre en revanche en ce qui concerne les transports « hors Métropole », au sein même du territoire rural ou semi-rural, mais également depuis ce territoire à destination d'un centre urbain.

Tout d'abord, les lignes de chemin de fer sont à l'évidence insuffisantes pour assurer un maillage satisfaisant. S'il est désormais possible de réserver une assistance (« accès plus ») en gare 24 h au plus avant un départ (contre 48h auparavant), trop peu sont déclarées accessibles. Le coût des aménagements

nécessaires (notamment ascenseurs) étant élevé, le Sd'Ap définit les stations prioritaires.

Il en est de même des lignes fixes d'autocars, avec cette difficulté supplémentaire que l'information est elle-même difficile à obtenir, le site régional « FLUO » ne délivrant pas une information exhaustive, charge étant donnée à l'utilisateur de parcourir les différents liens répertoriés.

Cette visibilité complexe caractérise également le fonctionnement des services de transports mis en place par les intercommunalités, lesquelles depuis la loi LOM peuvent se voir attribuer les compétences d'autorités organisatrices de mobilités (AOM).

La commission s'est attachée à déterminer quelles solutions avaient pu être localement mises en place pour répondre aux besoins de déplacements des personnes âgées et des personnes handicapées ayant des besoins spécifiques.

4.1 Les réseaux routiers

Comme nous l'avons signalé plus haut, c'est la Région (Grand Est) qui est autorité organisatrice des mobilités régionales, ferroviaires et routières. À ce titre, elle est le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transport, mais également garante de la cohérence des politiques publiques locales en matière d'aménagement du territoire.

Ainsi, le réseau Fluo Grand Est propose, en complémentarité des lignes mises en œuvre par et dans les différents territoires (voir ci-dessous), [14 lignes régulières interurbaines](#), [2 lignes sur réservation](#) et [3 services de transport à la demande](#) pour le département de la Meurthe et Moselle. Une centrale d'appels est destinée à l'information voyageurs (0820 20 54 54, du lundi au vendredi de 7h00 à 19h00 et le samedi de 10h00 à 17h00).

Ces réseaux sont les suivants :

- [SUB](#) (Sub urbain) : réseau de transport suburbain de l'agglomération nancéenne, géré par le Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (SMTSN) et exploité par Kéolis, qui regroupe les AOM de ces territoires (Région, Métropole du Grand Nancy, Communauté de communes du Bassin de Pompey, CC du Pays du Sel et du Vermois et CC de Moselle-et-Madon). Ses lignes relient les trois pôles du bassin de vie de Nancy, en interconnexion avec les réseaux TER Fluo, Stan, Le SIT et Fluo Grand Est 54.

Le syndicat mixte assure la coordination des services de transports entre les différents PTU (périmètres de transport urbain), l'harmonisation des tarifs et l'information des voyageurs.

- [Le Fil](#) (Bassin de Briey) : 8 lignes régulières structurantes, 3 navettes urbaines, 5 lignes interurbaines est un service de transports à la demande « zonal »

- [TGL](#) (Transports du Grand Longwy) : Syndicat mixte qui gère 5 lignes urbaines, 2 TAD, exploite 2 lignes transfrontalières à destination du Grand-Duché du Luxembourg

- [Lunéo](#) (Communes du Lunévillois) : 2 lignes régulières urbaines et 2 de transports à la demande

- [Le Bus](#) (Bassin de Pont-à-Mousson) : 11 lignes régulières, plus 4 nouvelles desservant de nouvelles communes ayant intégré le périmètre de transports urbains.

- Le [SIT](#) (Service Intercommunal de Transports, bassin de Pompey) : 2 lignes régulières et un transport à la demande Sitad'IN. Le SIT est en correspondance avec les lignes du SUB (lignes 10 et 81 à 85) et les trains Fluo Grand Est TER.

- [T'MM](#) (Transports en Moselle et Madon) : 5 lignes régulières dont l'accès est gratuit pour tous les usagers, du lundi au samedi hors jours fériés. Les correspondances sont assurées avec les trains en direction de la Métropole, et le réseau est connecté au réseau Stan à Ludres et Vandoeuvre.

- [Colibri](#) (Réseau de la Communauté de Communes Terres Toulaises, AOM) : 2 lignes urbaines, 23 périurbaines, 12 navettes de transport à la demande.

- [Sel et Vermois](#) (Communauté de communes du même nom, une navette dessert l'ensemble des destinations, complétée par une autre navette dédiée aux PMR).

Après examen, il apparaît que peu de lignes sont totalement accessibles (véhicules + arrêts) et que peu de solutions fiables sont identifiées, susceptibles d'emporter la confiance des personnes concernées.

4.2 Les Transports à la demande (TAD)

Si des systèmes de transports à la demande sont mis en place dans la plupart des collectivités, il y a une assez grande disparité entre les territoires :

Premièrement, quand de tels services existent, l'ensemble des véhicules n'est pas forcément aménagé, ou ne dispose par exemple que d'une place pour les personnes en fauteuil roulant.

Peu de services proposent une prise en charge au porte-à-porte, d'autres à partir d'arrêts sur des lignes prédéfinies.

Les amplitudes horaires, les jours d'activité, les contraintes de réservation, les tarifs, parfois encore les motifs de déplacements peuvent varier.

Nous notons également que sur le territoire de Longwy, un service à la demande, le « Liberty Séniors », est dédié aux + de 75 ans.

Enfin, dans la grande majorité, ces services disent être à destination des « PMR », sans plus de précisions, alors que pour d'autres la condition d'accès est la détention d'une carte mobilité inclusion à 80 % avec besoin d'accompagnement, ce alors que les conditions d'attribution de cette carte ne reflètent pas l'ensemble des problématiques rencontrées par les personnes en terme de mobilité.

4.3 Principales limites et recommandations

Force est de reconnaître l'extrême difficulté de parvenir à dresser un état des lieux exhaustif, ce qui constitue un problème majeur, très imparfaitement et trop partiellement traité par les travaux même de la présente commission.

Cette précision apportée, il s'avère que certaines communautés de communes ont mis en place des dispositifs de transports assez complets. Ils comprennent tout à la fois des lignes d'autocars desservant plusieurs communes, le véhicule étant aménagé pour accueillir un fauteuil roulant, les points d'arrêt étant eux-mêmes aménagés, outre un service de transports à la demande avec un

véhicule aménagé. Ces services sont alors ouverts à tous les particuliers moyennant des tarifs très modestes (comparativement aux coûts de mise en œuvre).

D'autres intercommunalités ne disposent que d'un véhicule, ne desservant que les résidents d'établissements d'hébergement situés sur leur territoire (EHPAD, FAM, etc.) et à la demande de ces établissements.

D'autres ne disposent d'aucune solution de transports pour personnes à mobilité réduite, alors qu'une fait appel à des bénévoles sans pour autant disposer de véhicules aménagés. Certaines intercommunalités n'ont mis en fonctionnement que des transports à la demande, desservant un certain nombre de communes ou parfois toutes les communes, mais toujours avec un seul véhicule aménagé.

D'autres enfin ne se sont dotées que de lignes de bus desservant plusieurs communes, pouvant accueillir un ou éventuellement deux fauteuils roulants. Les lignes régulières fonctionnent d'ordinaire tous les jours de la semaine, et quelques fois même le weekend.

En raison de fortes sollicitations, il est nécessaire de réserver sa place plus ou moins longtemps à l'avance. Les critères d'admission ne concernent guère que l'accès aux transports à la demande et servent surtout à moduler le tarif du déplacement.

En revanche, et cela constitue un point commun à toutes les solutions de transports, il n'existe que peu de prise en charge de porte-à-porte au domicile, comme déjà indiqué.

Enfin, et c'est un second point commun, il s'avère que les transports intercommunaux sont généralement limités au seul territoire de la communauté de communes qu'ils ne peuvent dépasser, ce qui à l'évidence est de nature à rendre problématique la connexion nécessaire à la poursuite d'un trajet au-delà des limites territoriales étroites de l'intercommunalité.

À ce stade, 3 principaux constats peuvent être formulés :

- Le premier concerne la grande disparité des services mis en place dans les territoires, de sorte qu'il en résulte une inégalité de traitement de la mobilité des personnes handicapées et des personnes âgées d'une intercommunalité à l'autre, qui peut être considérable et partant discriminante.
- Le deuxième concerne la difficulté à rechercher et obtenir des informations sur les dispositifs existants, informations fragmentées d'une part et parfois incomplètes d'autre part.

- Le troisième constat est quant à lui relatif à la complexité d'effectuer des trajets trans- intercommunalités, comme indiqué ci-dessus.

Ces situations mériteraient d'être améliorées. Il pourrait être envisagé en effet :

- D'aider les communautés de communes les moins « performantes » à s'équiper de véhicules aménagés (il existe des organismes de type fondation qui pourraient y pourvoir gratuitement).

- De regrouper ou centraliser les informations disponibles, les compléter s'il y a lieu, et les harmoniser pour les rendre plus accessibles.

- De favoriser la création et le développement de transports à la demande sur tous les territoires sans exception, sans négliger pour autant les lignes fixes d'autobus dont la mise en accessibilité, obligatoire depuis 2005, doit être accélérée, le tout afin d'améliorer la spontanéité du déplacement.

- D'œuvrer plus largement à permettre et faciliter les déplacements de territoire à territoire et au-delà, en améliorant déjà dans un premier temps les connexions entre les services desservant ces différents territoires.

5) Quelques considérations complémentaires

5.1) Le ferroviaire

Comme signalé plus haut, la commission n'a pas pu faire le relevé exhaustif de l'ensemble des gares accessibles et disposant de services d'accompagnement et/ou d'aide en gare, même s'il est toujours possible d'obtenir ces informations en ligne. Quoiqu'il en soit, le maillage est loin d'être satisfaisant pour ce mode de transport pourtant rapide et écologique, ce alors que le Grand Est est le 1er réseau hors région parisienne en nombre de trains par jour (avec en particulier 2727 km de voies ferrées, 396 gares, 1 700 trains-170 000 voyageurs transportés/jour). Le coût des aménagements (infrastructures, équipements) est forcément une des raisons majeures à cet état de fait.

5.2) L'accès à l'information

Un des aspects de notre travail a révélé, comme nous l'avons déjà dit, que malgré les recommandations et obligations légales, l'accès à l'information, quel que soit le format, est pour le moins compliqué. Au surplus, à supposer que cette dernière soit disponible, elle n'est que rarement adaptée à certains handicaps (visuel, cognitif notamment).

Par ailleurs, s'il est possible en théorie d'identifier les itinéraires accessibles via les moteurs de recherche du site Stan ou Fluo, les recherches aboutissent systématiquement à une réponse d'inaccessibilité. Cela même, lorsque les véhicules et les arrêts sont accessibles. Ce problème a été signalé aux différentes autorités, sans qu'il ait été solutionné à ce jour.

5.3) La dimension d'accompagnement

Un des enjeux majeurs de la mobilité des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie réside dans l'accompagnement, que ce dernier concerne l'accès à un arrêt sur le réseau ou simplement la capacité d'enfiler un vêtement, de sortir de son domicile pour accéder au pas de la porte, condition nécessaire pour certains services de transports à la demande. La problématique est d'autant plus prégnante pour des personnes isolées et en milieu rural, qui cumulent une forme de double voire triple peine, dans un contexte de vieillissement de la population et de pénurie de main d'œuvre généralisée, notamment dans les services d'accompagnement (à domicile, à la vie sociale etc.). La problématique des transports rejoint alors celle du médico-social.

5.4) Les cheminements

Nous l'avons signalé plus haut, la loi d'orientation des mobilités impose que les systèmes d'information renseignent les usagers sur l'accès à proprement dit des stations/arrêts du réseau ainsi que sur celui des principaux « points d'intérêt » (bâtiments publics, zones commerciales etc.), dans un rayon de 200 m de ceux-ci.

Or, force est de constater que ces dispositions ne sont prises dans aucune collectivité. Ce point sera à suivre, car la mobilité s'entend également au sens de la "chaîne de déplacement" (c'est à dire du point de départ au point d'arrivée), qui peut être fortement entravée par les conditions de circulation, l'état des trottoirs, de la chaussée, divers obstacles etc.

5.5) Participation

Nous l'avons évoqué, la loi LOM a donné la possibilité aux intercommunalités de prendre le pas sur la Région et de devenir, sur son périmètre, « Autorité Organisatrice des Mobilités » ou « AOM ». Ce faisant, l'AOM a pour obligation de mettre en place un « comité des partenaires », instance qui vise à organiser le dialogue entre l'autorité à proprement dit et l'ensemble des bénéficiaires des services mis en place. En dehors de la représentation a minima d'associations d'usagers et d'employeurs, l'autorité a toute latitude pour composer ce comité (opérateurs de transports, syndicats etc.), qui doit se réunir au moins une fois par an afin de définir les orientations à mettre en œuvre.

Afin que les besoins des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie soient pris en compte dans les politiques concernant la mobilité, il apparaît important qu'elles soient représentées parmi ces « partenaires ». Il serait utile de vérifier dans un premier temps si lesdits comités ont bien été mis en place pour chaque autorité organisatrice, et si des usagers en situation de handicap/de perte d'autonomie y sont représentés.

5.6) Observatoire des mobilités

Un des enjeux primordiaux des questions de mobilité, nous en avons largement témoigné, consiste à référencer les usages et les besoins sur chaque territoire.

Or, il est apparu au cours de nos investigations, que la Métropole du Grand-Nancy, entre autres établissements publics, faisaient dans une certaine mesure appel à l'agence « SCALEN », afin notamment d'analyser, concevoir et promouvoir de nouvelles offres de mobilité sur le sud de la Lorraine.

Nous avons suggéré, lors d'un comité des partenaires auquel nous avons assisté, de demander à l'observatoire des mobilités en question d'intégrer les

questions d'accessibilité. Nous ne savons pas à ce jour si cette demande a été transmise. Précisons que ladite agence ne peut « s'auto saisir », son objet étant de répondre à des commandes publiques.

5.7) Transports privés et autres solutions

- Il est évident que les réponses à la question des mobilités sont protéiformes. En dehors de l'offre publique, il existe en Meurthe-et-Moselle des solutions de type solidaires/bénévoles, mais aussi des sociétés de transports privés de type VTC ou taxis adaptés. Certes, avec des inconvénients : sur la garantie des services rendus pour les premières, sur les coûts à charge des clients pour les secondes.

Nous n'avons pas référencé au cours de notre mission ce type de solutions. Il pourrait à l'avenir être intéressant de le faire, notamment au regard de leur capacité à pallier de manière ponctuelle l'insuffisance éventuelle de l'offre publique.

- Dans le même ordre d'idée, les aides à l'aménagement du véhicule personnel, entre autres financements type AGEFIPH/FIPHFP n'ont été abordés, même si ils peuvent contribuer à la mobilité des personnes.
- Urbanloop : Système de transport par capsules autonomes, sur voie propre et écologique, le projet Urbanloop est porté par une entreprise métropolitaine et développé avec le concours de nombreuses écoles d'ingénieurs et partenaires du territoire. Avec une première ligne dont l'implantation est prévue en 2024, ce concept novateur est censé être également accessible 24h/24 y compris aux personnes en situation de handicap (le site Internet qui lui est dédié le mentionne). Ce n'est pas encore le cas à l'heure actuelle, mais des testeurs ont pu faire remonter leurs remarques. Affaire à suivre.

4) Conclusion

Les travaux menés par la commission transports sur la mobilité des personnes âgées et des personnes handicapées dans le département ne prétendent

aucunement à l'exhaustivité. Elle n'en a ni les moyens ni le projet. Elle a simplement tenté une approche globale de la situation en Meurthe-et-Moselle.

Sans surprise, la commission a pu mesurer non seulement l'inégalité de traitement entre la Métropole et le reste du département, inégalité par hypothèse inévitable, mais encore entre les différents territoires, ce qui est moins inévitable et justifierait une intervention de la puissance publique.

Il reste que, sauf en matière de transports scolaires, le Département n'a plus dans ses attributions la compétence transport, laquelle est dévolue soit à la Région soit aux intercommunalités.

Pour autant, il aurait toute légitimité pour intervenir dans un objectif de recherche d'égalité de traitement devant ce qui doit être considéré comme un service public.

Cette démarche devrait naturellement emprunter les chemins de la concertation avec les acteurs de la mobilité que sont la Région, liée à son réseau FLUO, et les intercommunalités.

L'objectif serait de permettre à toutes les personnes à mobilité réduite du département de trouver ou de retrouver cette liberté inestimable que constitue l'accès à un transport. La possibilité d'un déplacement n'est pas en effet une simple commodité. Sortir de chez soi pour vaquer à ses occupations, tisser des liens sociaux, autoriser des rencontres, prendre soin de sa santé relève d'un droit tout autant que d'un impératif de santé publique. C'est aussi la composante indispensable d'une société inclusive prônant la vie à domicile, car vivre chez soi, on l'a déjà dit, c'est en effet et peut-être surtout pouvoir en sortir.

Pour la commission transports du CDCA 54

Louis BONET

François JACQUES