

Auto-saisine 2025

MOBILITE ET HANDICAP



**CONSEIL DE
DEVELOPPEMENT**
Pays Orne Moselle
communauté de communes

Septembre 2025

Mobilité et handicap

Sommaire :

1. Origine de l'auto-saisine
2. Méthode de travail de travail
3. L'aspect législatif de « mobilité et inclusion »
4. Le handicap sur le territoire de la CCPOM
5. Résumé visioconférence avec le collectif TPRM : Transport Mobilité Réduite
6. Proposition de Mobilité et mobilité et handicap sur le territoire
 - a. FLUO
 - b. SNCF
 - c. Les communes
 - d. Taxis privés
7. Mobilité et monde associatif
 - a. Association Sociale (Froidcul)
 - b. Mobilité Solidaire (Sud Messin)
 - c. Auxiliaire des aveugles
8. Des pistes de réflexion
 - a. Quelques suggestions
 - b. La communication
9. Conclusion

Annexe : Etat des lieux transports CCPOM

- **Origine de l'auto-saisine :**

Courant second semestre 2021 le CODEV a été saisi par la CCPOM pour évaluer, aux regards des habitants, l'étude diagnostique menée par l'AGURAM quant à la mobilité sur le territoire.

Cette étude survole l'aspect handicap. Nous avons attiré l'attention sur ce point lors de la restitution de nos travaux sur la Mobilité à la séance plénière du 3 mars 2022.

Vincent Matelic vice-président chargé de la mobilité était présent à cette réunion de travail du CODEV.

Plusieurs membres du CODEV, porteurs de handicap, ont souligné le manque d'informations, de précisions sur ce point particulier dans un document qui se veut être un diagnostic. Ils ont donc formulé le désir de voir ce sujet abordé par le CODEV.

En réponse, les membres du CODEV ont donc décidé de se saisir de cette thématique afin d'apporter leur analyse citoyenne et de porter ainsi (et aussi) la parole et les préoccupations des personnes porteuses de handicap.

Très rapidement le sujet nous est apparu particulièrement complexe en raison de la diversité des handicaps et donc des particularités à prendre en compte et par conséquence des « réponses à suggérer ».

De plus, appréhender le handicap physique va bien au-delà de sa simple définition médicale. C'est une démarche qui implique une réflexion profonde sur la personne, la société et la perception de la différence. Il s'agit de comprendre le handicap non pas comme une fatalité individuelle, mais comme une interaction complexe entre une déficience corporelle et un environnement social.

En somme, appréhender le handicap physique, c'est adopter une posture d'ouverture, de respect et de solidarité. C'est reconnaître la dignité inaliénable de chaque individu, œuvrer pour une société plus juste et accessible, et comprendre que la diversité des corps et des expériences humaines est une richesse.

Depuis mars 2022 nous avons été amené à traiter de différentes saisines : Plan Alimentaire Territorial et Rénovation énergétique. La charge de travail ne nous a pas permis de nous centrer exclusivement sur la thématique « Mobilité et Handicap » ce qui explique le délai qui nous conduit à présenter tardivement le résultat de nos travaux.

2. Méthode de travail :

Des contacts ont été pris avec les associations départementales :

- APF France Handicap
- Maison départementale pour les personnes handicapées.

Visioconférence avec le collectif TPRM : Nous sommes allés chercher informations, expériences et conseils de ce collectif œuvrant au niveau national.

Une enquête : Laisser la parole aux personnes concernées nous a semblé logique.

Nous avons lancé une enquête via notre page Facebook et le site Internet de la CCPOM. Ne pouvant être en mesure d'avoir les coordonnées des personnes inscrites dans les associations (Paralysés de France, Aveugle ...) nous avons demandé à celle-ci de relayer notre démarche en les informant.

Finalement nous n'avons eu qu'une dizaine de réponses.

Nous avons rencontré ou eu des contacts avec le monde associatif investi dans la mobilité.

Nos réunions de travail ont réuni les membres du CODEV intéressés par cette thématique. Nous avons partagé et débattu :

- Partagé les informations d'ordre général
- Enquêté sur le handicap au niveau du territoire
- Enquêté auprès des collectivités locales sur ce qui se fait
- Des expériences de personnes handicapées
- Débattu sur les suggestions que nous serions en mesure de présenter
- Le rapport d'auto-saisine a donné lieu à plusieurs rédactions soumises aux membres du CODEV. Le document final a reçu de l'approbation de ses membres.

3. L'aspect législatif de « mobilité et inclusion »

La législation relative à la mobilité et au handicap vise à garantir l'égalité des droits et des chances pour tous, en particulier pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Voici les points clés de cette législation :

- **Loi du 11 février 2005 :** Cette loi fondamentale pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a posé les bases de l'accessibilité en France. Elle stipule que toute personne handicapée a

droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale et garantit l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens.

- **Code des transports** : Ce code reconnaît le droit de tous les usagers, y compris ceux dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, à se déplacer et à choisir leurs moyens de transport. Il prévoit également que des moyens de transport adaptés doivent être mis à disposition des usagers concernés en cas d'impossibilité avérée d'adapter aux normes PMR le réseau de transport existant, sans surcoût.
- **Carte Mobilité Inclusion (CMI)** : La CMI remplace les anciennes cartes d'invalidité, de priorité et de stationnement pour personnes handicapées. Elle facilite la mobilité des personnes handicapées ou âgées en perte d'autonomie en leur accordant des droits spécifiques.
- **Obligations d'accessibilité** : La législation française impose des obligations d'accessibilité aux établissements recevant du public (ERP), aux logements neufs et aux transports. Tous les nouveaux aménagements doivent être conçus de manière à être accessibles à tous, y compris aux personnes handicapées. Des délais et des sanctions sont prévus en cas de non-respect de ces obligations.
- **L'inclusion dans les transports** fait référence à la capacité de tous les individus, quels que soient leurs revenus, leur âge, leur lieu de résidence, leur handicap ou d'autres facteurs, à accéder à des options de transport sûres, abordables et fiables. Cela implique de veiller à ce que les systèmes de transport soient conçus et exploités de manière à répondre aux besoins de chacun, en particulier des groupes vulnérables ou marginalisés.
 - **L'importance de l'inclusion dans les transports** :
 - **Équité sociale** : L'accès aux transports est essentiel pour participer à la vie sociale, économique et culturelle. L'exclusion des transports peut entraîner un isolement social, des difficultés économiques et un accès limité aux services de base.
 - **Développement économique** : Des systèmes de transport inclusifs peuvent favoriser la croissance économique en reliant les individus aux opportunités d'emploi, d'éducation et de commerce.
 - **Autonomie** : L'accès à des options de transport fiables permet aux individus de se déplacer de manière indépendante, ce qui favorise leur autonomie et leur dignité.
 - Les éléments clés des systèmes de transport inclusifs :
 - **Accessibilité** : Les infrastructures et les services de transport doivent être accessibles aux personnes handicapées, aux

personnes âgées, aux familles avec enfants et à d'autres groupes ayant des besoins spécifiques.

- « **Abordabilité** » : Les coûts de transport doivent être abordables pour tous, en particulier pour les personnes à faibles revenus.
- **Disponibilité** : Les services de transport doivent être disponibles dans tous les domaines, y compris les zones rurales et mal desservies.
- **Sécurité** : Les systèmes de transport doivent être sûrs pour tous les utilisateurs, quel que soit leur mode de déplacement.
- **Connectivité** : Les différents modes de transport doivent être bien connectés afin d'offrir des options de déplacement fluides et efficaces.

Entrée en vigueur en 2020, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a pour but de faire de la transition écologique du transport une affaire des collectivités et des entreprises. Son objectif : des transports du quotidien plus faciles, moins coûteux et surtout plus propres pour l'ensemble des citoyens.

4. Le handicap sur le territoire de la CCPOM

Il existe 3 cartes de mobilité inclusion

5. La CMI **stationnement** permet de se garer gratuitement.
6. La CMI **priorité** permet d'éviter les files d'attente ou d'avoir une place assise.
7. La CMI **invalidité** concerne les personnes ayant une perte d'autonomie importante : elle offre les mêmes avantages que la CMI priorité avec en plus des réductions dans les transports et des avantages fiscaux notamment.

Ce tableau recense les droits ouverts par la MDPH, aussi, ces données ne comprennent pas certains bénéficiaires de l'APA qui se voient attribuer une CMI par le département de Moselle.

Dans la partie de gauche il s'agit du nombre de bénéficiaires d'au moins une CMI. Dans celui de droite le type de CMI attribuée (une personne pouvant bénéficier d'une CMI invalidité + stationnement ou d'une CMI priorité + stationnement).

Il faut savoir qu'une personne en situation de handicap ne rencontre pas forcément des difficultés dans ses déplacements.

	Nombre de personnes avec un droit en cours (CMI)		CMI Invalidité	CMI Priorité	CMI Stationnement
AMNEVILLE	813	AMNEVILLE	325	416	650
BRONVAUX	28	BRONVAUX	7	19	21
CLOUANGE	281	CLOUANGE	120	132	219
MARANGE SILVANGE	387	MARANGE SILVANGE	179	179	301
MONTOIS LA MONTAGNE	128	MONTOIS LA MONTAGNE	59	53	105
MOYEUUVRE GRANDE	594	MOYEUUVRE GRANDE	264	283	464
MOYEUUVRE PETITE	38	MOYEUUVRE PETITE	15	20	31
PIERREVILLERS	77	PIERREVILLERS	38	29	52
ROMBAS	791	ROMBAS	344	380	600
ROSSELANGE	226	ROSSELANGE	115	88	165
STE MARIE AUX CHENES	256	STE MARIE AUX CHENES	97	146	201
VITRY SUR ORNE	176	VITRY SUR ORNE	81	85	130
Somme :	3795	Somme :	1644	1830	2939

Tableau source MDPH

A la lecture de ce tableau transparait la difficulté d'évaluer de manière précise les personnes dont les problèmes de déplacement sont conséquents : privées d'une autonomie de déplacement. Néanmoins sur une population de 54000 habitants on constate qu'un peu plus de 3% bénéficient d'une carte d'invalidité et partir du postulat que le problème de la mobilité se pose de façon cruciale.

Si l'on considère les droits en cours, c'est 8% de la population concernée par la carte CMI. Ce qui nous rapproche des statistiques données par TPRM (10%).

De plus, ne sont pas prises en compte dans les 8% les CMI délivrées par le département.

5. Résumé visioconférence avec le collectif TPRM : Transport Mobilité

Réduite lien : <https://www.collectif-tpmr.fr/>

- Cadre législatif: Principe général de la loi: s'il y a transport les personnes handicapées sont en droit de les utiliser ce qui signifie que le moyen de transport doit être obligatoirement adapté.

Pas d'obligation de solution si pas de transport mais dès qu'il y a transport obligation adaptation aux handicaps.

- Il y a-t-il nécessité d'un transport adapté ? La question de demander le financement d'une étude qui chiffrerait le handicap au niveau du territoire s'est posée.
 - Pour TPRM l'étude est inutile : un recensement des personnes handicapées n'est guère parlant car évolutif.
 - L'expérience semble démontrer que 10% de la population d'un territoire a un handicap.
 - La diversité des handicaps serait compliquée à chiffrer.
 - Si tous les handicaps doivent donner lieu à une facilitation pour circuler et il est des cas particuliers qui se trouvent bien souvent exclus : les déplacements en fauteuil roulant.
- Quel que soit le nombre faudrait-il encore être en accord sur une définition du handicap que nous voulons aborder (différence entre une personne qui peut utiliser les transports en commun -régionaux ou locaux-) et une personne dans l'équipement demande un matériel adapté pour son transport. **En un mot : de quel handicap parle-t-on ?**
- Si l'on se centre sur les personnes en fauteuil roulant Il existe aujourd'hui une multitude de systèmes qui permettent d'adapter un véhicule (fourgon ou bus) au transport de personnes en fauteuil. Ces systèmes ne demandent que très peu de manipulation.

6. Proposition de Mobilité et mobilité et handicap sur le territoire

Le problème du déplacement se centre sur les personnes bénéficiaires d'une carte d'invalidité et particulièrement celles en fauteuil roulant.

- Attention, nous soulignons que nous excluons les transports d'ordre médical qui sont pris en charge par des VSL -véhicules sanitaires légers- ainsi que les personnes qui nécessitent une manipulation faite par un professionnel de santé ou habilité.

Il faut considérer deux catégories de personnes en fauteuil :

- Les « occasionnelles » qui retrouveront leur mobilité
- Les « définitifs » qui ne pourront retrouver la mobilité (carte d'invalidité)

a/ SNCF : les trains qui desservent la ligne Moyeuve-Grande - Hagondange doivent pouvoir transporter des personnes handicapées à mobilité réduite. Les quais de gare sont aux normes. Le problème est le plus souvent le trajet qui conduit à la gare.

b/ Bus Fluo : Le plateau et la vallée disposent d'une bonne desserte de bus. Conformément à la législation en vigueur les bus doivent pouvoir transporter des personnes en fauteuil. Nous ignorons si tous les bus sont équipés en conséquence.

Deux problèmes se posent :

- Les trottoirs ne sont pas à hauteur de bus aux arrêts.
- Comment une personne en fauteuil peut-elle se rendre aux arrêts de bus : distance, trottoirs souvent impraticables, voitures garées sur les trottoirs.

c/ Les communes :

A lecture de ce document réalisé (voir en annexe) par nos soins grâce à des contacts directs avec les communes nous constatons :

- Toutes les communes importantes en nombre d'habitants ont leur propre véhicule. (Exception Sainte-Marie).
- Les véhicules utilisés sont des minibus (Clouange possède également un bus).
- Ils assurent le transport des personnes valides qui n'ont pas de véhicule), les personnes âgées, des personnes à handicap mais en mesure de se mouvoir de manière autonome.
- Cependant le problème se pose lorsqu'il s'agit de transporter une personne en fauteuil.
 - En effet les véhicules utilisés nécessitent un aménagement particulier qui peut prendre du temps (on nous a parlé d'une heure) et limite le nombre de place dans le véhicule.
- Le nombre de trajets est conséquent ce qui prouve que ce service est utilisé.
- Sauf accord particulier (ex : accord Rosselange-Clouange) les plus petites communes n'ont pas les moyens financiers de prendre en charge un véhicule.
- Le porte à porte (qui pourrait être utile aux personnes à mobilité réduite) ne se pratique pas partout.

- Il faut aussi noter que ce type de transport semble être que communal en effet il est interdit de sortir du territoire communal ce qui restreint les déplacements vers les gares de Maizières-lès-Metz et Hagondange.
- Il semblerait que certaines communes passent outre cette limitation ou ont peut-être obtenu un accord particulier. Certaines communes ont tenté le transport de fauteuil mais la demande était quasi inexistante.

Recherches réalisées par le CODEV

d/ Taxis privés

- Les taxis privés sont en mesure de transporter des personnes handicapées. Un seul à Rombas dispose d'un véhicule adapté au fauteuil roulant.

7. Mobilité et milieu associatif :

Il existe pléthore d'initiatives au niveau national, en faveur du déplacement de personnes à mobilité réduites. Nous avons retenu à titre d'illustration trois exemples.

- **Association Sociale Froidcul**

Nous recevons Mario Ruffini président de l'Association Sociale Animation de Froidcul. L'objet de cette rencontre est centré sur les offres de déplacements que l'association propose. Nous notons néanmoins que ses interventions vont bien au-delà de cette offre de service.

Il est à souligner qu'il existe un service communal de minibus.

Historiquement les actions de l'ASF précèdent la mise en place de l'Escale sur le quartier.

Un service de courses. Les adhérents doivent s'inscrire pour bénéficier d'un transport qui les conduit sur quatre zones d'activités commerciales : Super U Clouange, Super U Briey, Leclerc Fameck (une fois par semaine) et marché de Woippy (une fois par mois). Un jour est défini avec une rotation concernant les zones commerciales. Les bénéficiaires se regroupent à un point de rassemblement néanmoins une prise en charge à domicile pour les personnes les moins mobiles peut être faite (également pour déposer les courses au domicile). Les véhicules ne sont pas adaptés pour transporter des personnes totalement dépendantes d'un fauteuil ou étant sous oxygène (sécurité).

Une démarche culturelle. L'association organise des sorties vers des spectacles sur Amnéville, Homécourt, Metz. Elle organise aussi des manifestations : karaoké, bourse aux plantes ...

- **Financement :**

- L'adhésion annuelle est de 12€
- Elle perçoit une subvention de la commune environ 500€
- Les déplacements sont facturés de 1.5€ à 3€ pour les adhérents

- Les non adhérents peuvent bénéficier des services en s'acquittant d'une participation de 3€ à 6€
- **Les moyens humains** : 3-4 chauffeurs bénévoles se relaient.
- **Les moyens matériels** : un véhicule type Express de l'association et d'un véhicule personnel mis à disposition de l'association (6 à 8 personnes transportées).

Au fil du temps un « noyau » de participants c'est créé. (Des habitués). Ce sont des personnes seules, âgées, des retraités, des femmes seules sans moyen de transport.

Nous notons l'aspect très convivial du service qui, de plus, s'adapte facilement aux besoins des adhérents. Elle favorise le lien social. L'association demeure en lien avec d'autres associations (Monalisa) et les services de la commune. C'est une association de quartier dont les valeurs humanistes sont remarquables.

- **Mobilité solidaires (contact avec Association Familles rurales du Sud Messin)**

Mobilité Solidaire est déployé à l'échelle Grand Est par Familles Rurales, depuis plus de 10 ans. Le projet est porté par le Mouvement Familles Rurales au travers de ses Fédérations et associations locales, avec le soutien des Communautés de Communes et de partenaires techniques et financiers.

Impulsé en milieu rural, le projet permet l'accompagnement des bénéficiaires, définis selon des critères sociaux et économiques, dans leurs besoins ponctuels. Des conducteurs bénévoles mettent à disposition de leur temps pour accompagner des bénéficiaires en les conduisant de leur domicile au lieu de rendez-vous. Le projet s'inscrit dans un cadre réglementaire, la loi LOM.

Mobilité Solidaire répond à plusieurs objectifs :

- Promouvoir et renforcer le lien social
- Encourager la reprise d'un parcours de santé
- Impulser une dynamique solidaire entre habitants d'un même territoire.
- Rendre accessible des services publics et des biens de première nécessité.

Les motifs de déplacement dans le cadre de Mobilité Solidaire sont :

- Rendez-vous médicaux
- Rendez-vous administratifs
- Reprise d'activité professionnelle
- Courses
- Visites à un proche
- Activité de loisirs

Mobilité Solidaire a vocation à impulser un réseau d'entraide entre habitants. Le projet s'intègre dans un accompagnement complet, au-delà de la mission de conduite d'un point A vers un point B. Les bénévoles conducteurs agissent avec respect et bienveillance pour répondre aux besoins identifiés. Un véritable lien

s'instaure entre les conducteurs bénévoles et les bénéficiaires ce qui permet un suivi privilégié et particulier des personnes en situation de fragilité.

Mobilité Solidaire se fixe comme objectif d'être représenté en milieu rural où la situation géographique et les modes de mobilité nécessitent le déploiement d'un dispositif solidaire d'accompagnement à la mobilité.

Chaque kilomètre parcouru par le conducteur lui est indemnisé à hauteur de 0.45 € du km. Les bénévoles sont couverts par l'assurance de l'association. Elle bénéficie du soutien des élus locaux et de partenaires financiers (Malakoff Humanis, AG2R...). Les personnes transportées participent à hauteur de 0.32^E /km parcourus.

- **Auxiliaires des Aveugles**

Cette association nationale, avec une structure locale met en lien des personnes malvoyantes avec des bénévoles pour une aide essentielle dans leur quotidien, mais aussi pour les accompagner dans des activités culturelles ou sportives.

La délégation Moselle compte une centaine d'adhérents dont 50% de déficients visuels.

Les activités proposées sont variées :

- Cours d'informatique
- Marche hebdomadaire, sorties tandem, Pilates, pétanque
- Séjour annuel en centre de vacances
- Visite adaptée de musée, de spectacle, de match en audiodescription
- Repas au local ou au restaurant
- Aide à domicile pour secrétariat, lecture
- Guidages, estimés à 500 en 2024. Les courses sont accompagnées dans le commerce.

Pour bénéficier d'un transport, le demandeur envoie un message sur une liste de diffusion, par SMS ou message audio, et un conducteur ou conductrice répond pour accepter le transport convenir des conditions du déplacement (date, horaire, lieu de prise en charge) ; Environ 20% d'échecs sont compensés par la famille ou le taxi.

Une vingtaine d'adhérents habitent la CCPOM. L'adhésion est de 40€/an, 18€/an facultative pour les bénévoles.

L'association étant reconnue d'utilité publique, les déplacements sont déclarés par le conducteur aux impôts sur le revenu et pris en compte à 0,70€/km - 66%. Pour les non-assujettis, une indemnisation à l'amiable est proposée.

8. Des pistes de réflexion

- *Nous apprécions les services d'ores et déjà mis en place par les communes et les associations : services essentiellement adaptés aux seniors.*
- *Si nos travaux ont été centrés sur mobilité et handicap on s'aperçoit très vite de la complexité du sujet et que l'on déborde inévitablement sur la problématique du niveau de handicap en passant par la thématique du lien social.*
- *Nous avons conscience des restrictions budgétaires et en conséquence que des choix dans les actions à mener s'imposent, néanmoins le nombre de personnes ayant un handicap sévère contraint la collectivité à imaginer des solutions pour ne pas créer une exclusion de fait.*
- *Nous soulignons qu'il est essentiel d'aider les personnes handicapées dans leurs déplacements, mais il est tout aussi important de le faire de manière respectueuse et appropriée. L'objectif est de favoriser leur autonomie et de les accompagner sans jamais les infantiliser.*

- *Enfin, au-delà de la nomenclature qui définit la gravité du handicap on se rend compte à la fois de la diversité des besoins et ceci en fonction de la situation de chacun (un senior sans handicap classé, sans moyen de locomotion personnel, seul, habitant dans un village rencontre autant de difficulté à se déplacer qu'une personne en fauteuil roulant. Nous savons pertinemment qu'il est impossible de prendre en compte tous les problèmes*

9. Des pistes de proposition :

Pour tous :

- Mise aux normes des arrêts de bus, notamment les hauteurs de trottoir en général pas adaptées à l'accès aux véhicules de transport en commun.
- Les petites communes n'ont pas les moyens financiers pour assurer un service de transport (minibus). Ne devrait-on pas généraliser la collaboration entre communes moyennant compensations financières ?
- Les services mis en place sont contraints par la législation à circuler exclusivement sur le territoire communal (exception d'accords entre communes). Ne serait-il pas judicieux d'élargir le champ de transport vers les gares de Maizières-lès-Metz, Uckange et d'Hagondange ? Ainsi, on élargit le périmètre de déplacement des personnes handicapées vers Metz et Thionville.

Ces points peuvent faciliter la vie de tout utilisateur de transport en commun mais les difficultés s'aggravent lorsque la personne est porteuse d'un handicap voire d'un

handicap lourd. D'innombrables solutions peuvent être imaginées, pour ce public particulier. Nous proposons quelques pistes de réflexion.

Pour les personnes handicapées :

Sortir du territoire communautaire :

- Comme nous l'avons écrit les transports en commun (bus FLUO, SNCF) ont obligation légale de s'adapter aux handicaps, ce qui est en général le cas. Néanmoins nous attirons l'attention qu'il faut déjà être en mesure de se rendre aux arrêts de bus ou en gare.
- Dans bien des cas les services mis en place par les communes pourraient être en mesure d'assurer le lien vers la desserte de transport en commun. A partir de ce constat nous suggérerons la mise en place de transports à la demande réalisés avec un véhicule adapté permettant le transport de fauteuils roulants voire pour certains cas d'y installer la personne sur son fauteuil.
 - Bien évidemment ce type de service doit s'adresser uniquement à un public particulier souffrant d'un handicap lourd (passager ou chronique).
 - Il ne doit pas se substituer aux transports médicalisés
 - Les demandes doivent être faites à l'avance
 - Une participation financière, symbolique, peut être demandée
 - Evidemment un règlement s'impose.
- Un véhicule sponsorisé pourrait être pris en charge (assurance, entretien) par la CCPOM ;
- La conduite pourrait être assurée par des bénévoles (indemnisation par le transporté) voire un chauffeur de la commune concernée.
- La gestion des demandes pourrait se faire via les CCAS ou le secteur associatif.

Sur le territoire communautaire :

- Le handicap lourd ne doit pas être un frein aux liens sociaux.
 - Faire ses courses
 - Rencontrer des amis
 - Participer à la vie associative
 - Assister à une manifestation

Les personnes handicapées ne doivent en aucun cas être privées de ce qui fait la vie de toute personne valide.

Les mesures suggérées dans le chapitre sortir du territoire s'appliqueraient sur le territoire.

La communication :

Lors de nos travaux nous avons été agréablement surpris par les dispositifs existants pour faciliter les déplacements sur le territoire de la CCPOM : minibus communaux, voire bus. Mais nous avons aussi été interpellés par l'absence d'aide à la mobilité pour les personnes les plus handicapées.

Nous sommes sans aucun doute passés à côté de certaines initiatives. Enfin nous avons été interpellés par les chiffres sur le handicap (voir tableau MDPH).

Si des initiatives devaient être prises dans ce sens (Mobilité et Handicap) la communication serait, à notre sens un point important pour sortir de leur isolement les personnes lourdement handicapées.

Conclusion

Le travail d'auto-saisine mené par le CODEV sur la thématique « Mobilité et Handicap » a mis en lumière la complexité du sujet, tout en esquissant des pistes de réflexion pertinentes. À l'origine de cette démarche, la volonté de combler le manque d'informations sur l'accessibilité dans l'étude diagnostique de l'AGURAM a permis de collecter des données et de confronter les réalités de terrain avec les cadres législatifs. Parallèlement, nous avons entendu les réflexions de personnes en situation de handicap membres du CODEV

Nos investigations ont confirmé une disparité notable de services et de moyens entre les communes de la CCPOM, notamment en ce qui concerne le transport des personnes en fauteuil roulant. Si le service de transport communal existe et est très utilisé, il reste souvent inadapté pour les personnes à mobilité très réduite. De plus, les limitations territoriales actuelles restreignent considérablement les déplacements vers des pôles de transport majeurs comme les gares.

Ce rapport n'est pas un point final, mais un point de départ. Il établit la nécessité de dépasser le constat pour proposer des solutions concrètes et coordonnées. Les prochaines étapes devront se concentrer sur l'élaboration d'un plan d'action commun qui dépasse les frontières communales, en s'appuyant sur les suggestions déjà faites et sur l'expérience d'associations comme le collectif TPRM. L'objectif est de s'assurer que l'inclusion dans les transports ne soit pas un principe abstrait, mais une réalité quotidienne pour tous les habitants du Pays Orne Moselle.

Ne serait-il pas judicieux de financer une étude approfondie sur cette thématique, étude qui proposerait des actions communautaires et associatives, une projection financière ?

Les membres du CODEV



ANNEXE

Etat des lieux transports communaux sur la CCPOM

Etat des lieux CCPOM

	Contact	Téléphone	Population	taux d'utilisation	Service	Périodicité	Déplacement	PMR	Tarif	Véhicule	Personnel	Antériorité	Observation
Annéville	Secrétariat mairie Mme Mireille Kessler	06 22 08 00 06 ou 03 87 71 22 22	10688	300 à 400 par mois	« Tr'Ann » porte à porte + Touristes et curistes.	9h30-11h30 & 17h	Commune y compris Malancourt	Non	Gratuit	2 mini-bus		2012	
Bronvaux		03 87 51 80 88	511		« le baladeur » avec Marange								
Clouange	Mme Albanèse		3676	5 à 15 personnes âgées.	Arrêts sur circuit intégrant Rosselange,	2 x semaine	circuit vers Super U & Lidl de la commune	Non	Gratuit	Bus communal de 59 places assises + 10 debouts.	Conducteur salarié	Quelques années	Circuit et associations + Rosselange.Sco laire de Monclange vers piscine
Marange-Silvange	CCAS Mme Christiane Toussaint	03 87 34 61 71	6517	environ 900 trajets par an,	« le Baladeur »	5 jours par semaine	commune + Leclerc. Mazières & Auchan Sembécourt.	Non	3,75€ ou 6,45€ aller/ retour suivant destination.	Véhicule léger électrique 5 places + porte publicité = gratuit	conducteur temps partiel 17,30h par semaine	PMR depuis 2017 puis suspendu en 2023 après COVID.	
Montois-la-Montagne			2717		Rien								
Moyeuvre-Grande	Mme Lanzano	03 87 58 97 50	7908	environ 1000 trajets par an	+ 65 ans et marche difficile, 107 personnes inscrites, porté.	Mercredi matin marché + EPADH, super U et cabinet médical Clouange, Briey mensuel pour non alimentaire			1€, Clouange ou Rombas 2€, aligné sur tarif navette A.S.Frédou (Maro).	Ford Transit 9p-1 si aménagement marche remontée. Achat avec subvention ARCADA mécénat.	conducteur à mi-temps, contrat senior avec retraite,	depuis 2022 limité en distance pour service local.	
Moyeuvre-Petite			443		Rien								
Pierrevillers			1460		Rien								
Rombas	Mme Annie Bullot DGS + CCAS	03 87 67 92 27 06 85 65 82 59	9697	17 à 35 personnes par jour (à 70% pour des soins), quelques reus si trop de monde en particulier les jours de marché.	ligne F.LUC 50 APEI demandeur pour desserte foyer, + 60 ans sans moyen de locomotion, inscrit au CCAS + incapacité temporaire	réservation lundi-vendredi 8h35-11h45 11h35-18h45	Commune + cabinet médical Clouange + Cap'One	Oui	Gratuit	fourgon 9 pls + PMR 6 pls, 1 fourgon mobilisé par jour, coût 12€/tarif hors service, les chauffeurs étaient bénévoles.	2 chauffeurs temps partiel, coût: 30k€/an. Au début de la mise en service, les chauffeurs étaient bénévoles.	environ 15 ans. Mercredi recas (8€) des aînés à l'Agora, covoiturage de 70 à 90 personnes (avant COVID repas chaque jour ouvré).	à noter que le chauffeur aide au déchargement des courses dans les étages et participe à la veille des séniores de la ville.
Rosselange			2485		circuit avec Clouange								
Sainte-Marie-aux-Chênes			4505		Rien								
Vitry-sur-Orne			2975		Rien				0				
CCPOM			53000		Rien								
MDPH handicap + de 80% tout âge confondus sur la CCPOM.	Thierry Desbournais APF + Mme Audrey Kazmierczak		1905	Soit 3,6%									avec ou sans carte CM.I. Sinon le nombre passe à 1205 ou 592, voir mail du 3 janvier 2025.