



APPEL A PROPOSITIONS DE RECHERCHE SUR
L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS POUR LES PERSONNES
A MOBILITE REDUITE

Predit, groupes opérationnels 2, 9 et 10
Coordination : GO2

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1. La loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », adoptée le 11 février 2005, a placé l'accessibilité, l'obligation d'accès à tout pour tous, quel que soit le type de déficiences ou d'incapacités motrices, sensorielles, cognitives ou psychologiques, au cœur du dispositif d'égalité et de citoyenneté par l'intégration aux services sans discrimination.

Pouvoir se déplacer (avoir accès, circuler, être informé...) entre dans les divers éléments du cadre de vie, pouvoir le faire en autonomie et en sécurité, en constituent une condition fondamentale.

Les obligations relatives aux systèmes de déplacements et transports sont précisées dans l'article 45 de la loi :

- Obligation d'organiser l'accessibilité en tant que **chaîne de déplacements** comprenant le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité ;
- Obligation de mise en accessibilité des **services de transport collectif** dans un délai de 10 ans (ie : tous services de transport public, tels que définis dans la Loi d'orientation des transports intérieurs : LOTI)
- Obligation pour les autorités organisatrices de transport (AOT), les responsables d'aéroport et de gares maritimes d'élaborer, dans les 3 ans, un **schéma directeur d'accessibilité des services** dont il sont responsables, schéma définissant les modalités d'accessibilité et leur programmation, ainsi que les transports adaptés de substitution, nécessaires en cas d'impossibilité technique avérée. Le coût de ce transport pour l'utilisateur ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant ;
- Obligation d'établir un **plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics** (fixant notamment les dispositions concernant les circulations piétonnes et les stationnements) pour chaque commune ou regroupement de communes. Ce plan fait partie intégrante du plan de déplacements urbains (PDU) quand il existe ;

- Obligation d'intégration des représentants d'associations dans les instances de concertation prévues par la LOTI ;
- Obligation de création d'une **commission pour l'accessibilité** dans chaque AOT urbaine ou commune de plus de 5000 habitants.

Les systèmes de déplacement/transport sont aussi concernés par les obligations d'accessibilité des **ERP** (établissements recevant du public), **IOP** (installations ouvertes au public) et des **prestations** qu'ils délivrent (art. 41), ainsi que par l'obligation pour les pouvoirs publics de rendre accessibles à tous leurs **services de communication en ligne** dans les 3 ans (art.47).

1.2. Dans le courant de l'année 2004, la Secrétaire d'Etat aux personnes handicapées et le Secrétaire d'Etat aux transports ont demandé au Predit d'intensifier ses actions en faveur de la mobilité des personnes handicapées afin d'aider à la mise en œuvre des dispositions de l'article 45 de la loi qui nécessitent de profondes évolutions et innovations en terme de gouvernance et de technologies.

Dans cet objectif, il a été convenu d'élaborer un nouvel appel à propositions de recherche et d'innovation visant à mobiliser les chercheurs et les bureaux d'études sur l'organisation des services et des relations entre les acteurs. Ce domaine devrait faire l'objet de recherches, d'expérimentation, d'évaluations. Aussi, pour le mener à bien, a-t-il été décidé de concentrer les actions qui seront engagées sur des « sites pilotes », lieux de visibilité de politiques résolument progressistes dans ce domaine.

Un appel à candidatures a été lancé en juillet dernier en direction des collectivités territoriales. afin d'identifier et sélectionner ces sites dont la liste est reprise en annexe.

Les équipes de recherche répondant au présent appel à propositions sur les thèmes 1 à 8 (inclus) devront donc se rapprocher d'un ou plusieurs de ces sites pilotes et les méthodes et principes de collaboration entre équipe de recherche et site(s) pilote(s) devront être explicitement présentés dans les propositions.

Parallèlement au présent appel , un appel à propositions dit : « ANR-Predit " Transport intelligents et utilisation des STIC pour les transports" » possède un volet qui concerne également l'accessibilité aux transports. Les thèmes traités dans ce volet de l'appel ANR-Predit sont largement à dominante technologique (STIC) et sont complémentaires des sujets qui font l'objet du présent appel du GO 2. Cet appel ANR-Predit sera diffusé début février sur les sites Internet du Predit et de l'ANR (www.gip-anr.fr).

REMISE DES PROPOSITIONS

La proposition doit être soumise sur le site du PREDIT (www.predit.prd.fr) selon la procédure en ligne

Il est également demandé d'envoyer un dossier selon les recommandations suivantes :

Contenu attendu des dossiers.

Les dossiers de candidature doivent contenir les pièces suivantes :

Un courrier de candidature signé de l'autorité compétente, précisant le thème général de la recherche et son objet précis, le bénéficiaire de la subvention et sa forme juridique, le

montant estimé du coût des travaux, le montant de la subvention demandée, la durée programmée, la désignation du responsable technique du projet assurant le suivi des travaux.

Un dossier technique comprenant :

- **Une fiche de synthèse** (ficheprojet) reprenant succinctement les informations essentielles du projet.
- **une note n°1 d'informations générales** :
 - objet de la recherche,
 - laboratoires et organismes qui participeront à la recherche... ;
- **une note n°2 de renseignements scientifiques**
 - indiquant le contenu de la recherche,
 - les méthodes utilisées et un échéancier des travaux ;
 - une présentation succincte des actions réalisées ou engagées depuis 5 ans dans le domaine de l'accessibilité des personnes handicapées, en matière de transport tout particulièrement et des intentions pour les années à venir.
- **une note n°3 de renseignements financiers** décomposant les coûts associés à la recherche selon différents postes.

→ ***un modèle de ces notes est téléchargeable sur le site du Predit et peut également être envoyé par le secrétaire du groupe PREDIT / GO2 sur demande à frederic.denisey@equipement.gouv.fr***

Les dossiers devront parvenir au plus tard le **jeudi 11 mai 2006**, à 17 heures.
à l'adresse suivante :

Groupe GO2 du PREDIT, "Services à la Mobilité"
Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
Direction Générale de la Mer et des Transports
Mission Développement Durable Stratégie, Recherches et Etudes générales
A l'attention de Monsieur Pascal MIGNEREY
Grande Arche de la Défense - 92055 Paris La Défense CEDEX 04

Renseignements : frederic.denisey@equipement.gouv.fr , 01.40.81.14.84

La liste des sites pilotes et des contacts dans ces Collectivités est annexée au présent appel à propositions

AXES DE RECHERCHE/EXPERIMENTATION A MENER SUR DES « SITES PILOTES »

1. APPRECIER LES MODIFICATIONS A APPORTER AU SYSTEME DE DEPLACEMENT

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit explicitement dans son article 45 que « la chaîne du déplacement [...] est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

Préalablement à l'application de cette disposition, il est nécessaire d'en estimer les implications. Partant des situations existantes, il faut d'abord définir des méthodes permettant d'établir des diagnostics et d'évaluer les installations actuellement en service. Ensuite, il est nécessaire d'étudier ces dites installations pour envisager leur mise en conformité avec les nouvelles obligations.

Dans le cadre de cette démarche, il est donc demandé aux équipes de recherche de proposer des méthodes-types pour l'établissement de **diagnostics-évaluations** et de définir des **préconisations et des programmes coordonnés et cohérents au regard de l'approche « chaîne de déplacement accessible pour tous »**.

La continuité inhérente à la notion de « chaîne » implique que tous les aspects du déplacement soient pris en considération (accès physique, accès à l'information et à toute prestation des services de transport ou déplacement...).

Dans l'esprit qui a présidé au lancement du présent appel à propositions, des expérimentations devront être menées dans une ou des collectivités retenues en qualité de « site pilote ».

2. APPRECIER OBJECTIVEMENT L'EFFICACITE DES DISPOSITIONS PRISES

Pour juger de l'efficacité des adaptations que les AOT vont être amenées à réaliser, il est nécessaire de disposer d'outils permettant d'en apprécier objectivement les résultats.

Pour ce faire, il faut utiliser des **méthodes d'analyse qualitative et quantitative**, définir des critères d'observation et mettre au point des outils de suivi et d'évaluation.

La **viabilité socio-économique** des nouveaux systèmes mis en place doit également être mesurée sans oublier les bénéfices constatés.

Au niveau des **démarches institutionnelles**, il faut définir des modalités adaptées sur les plans de l'information, de la communication et de la consultation

Globalement, l'efficacité des dispositifs doit pouvoir être appréciée et débattue au sein **d'observatoires locaux de l'accessibilité** qui doivent être des outils de suivi au niveau des territoires et qui doivent alimenter la réflexion d'un observatoire national.

L'apport des équipes de recherche est sollicité dans ces divers domaines. Elles devront formuler des propositions concrètes après s'être assurées de leur bien-fondé et de leur cohérence dans le cadre d'études qui seront développées dans les sites pilotes.

3. FAVORISER LES INNOVATIONS INSTITUTIONNELLES

La mise en œuvre de solutions qui paraissent optimales sur le plan des politiques de déplacement est parfois contrariée par des difficultés d'ordre institutionnel et/ou administratif. Moyennant quelques adaptations, souvent minimales, du système de gouvernance, ces difficultés pourraient être facilement gommées.

*Dans le cadre du présent appel à propositions et à partir d'un travail d'observation et d'analyse à mener sur un ou des sites pilotes, il est demandé aux équipes de recherches de travailler à l'**identification de ces obstacles** et de proposer et d'évaluer **des solutions pour s'en affranchir**. En particulier, et dans ce cadre, ces équipes de recherche s'intéresseront au **développement de politiques cohérentes et optimisées des déplacements** (système de transports, voirie...) prenant simultanément en compte **les aspects d'urbanisme, de construction et de politique sociale**.*

4. MIEUX CONNAITRE ET MIEUX CONCEVOIR LES SERVICES DE MOBILITE

*Services de lignes régulières, services de transport à la demande, transports adaptés, taxis et services d'accueil et d'accompagnement... : **les déplacements des personnes à mobilité réduite peuvent s'appuyer sur divers types de services**.*

*Toutefois, leur développement et leur exploitation n'ont pas toujours répondu à des critères de pertinence et de cohérence et, à l'usage, des failles, des faiblesses et des dysfonctionnements flagrants apparaissent. Aussi, est-il nécessaire de **définir des outils afin d'optimiser les situations existantes et de mieux préparer les décisions à intervenir**.*

*Pour ce faire, il est nécessaire de **construire des indicateurs pertinents** au regard tant des spécifications générales des besoins que des spécifications locales concernées.*

En s'appuyant sur des situations locales telles qu'elles peuvent être analysées sur un ou des sites pilotes (analyse des besoins spatiaux et temporels en fonction de critères notamment géographiques et sociaux, analyse de l'offre existante...) les équipes de recherches devront élaborer et justifier la validité d'indicateurs relatifs aux diverses solutions envisageables pour assurer les déplacements des personnes à mobilité réduite. Ces indicateurs devront pouvoir être appliqués sur divers sites et ils devront pouvoir être utilisés soit pour analyser un réseau existant, soit pour éclairer les choix préalables à la conception d'un futur réseau.

*Dans ce même esprit, un travail spécifique pourra être réalisé, indépendamment ou en liaison avec le sujet précédemment décrit, sur la conception d'une **offre de taxis accessibles et/ou de services à la demande** avec procédures d'information et de réservation pour les usagers **non-résidents***

5. MIEUX ASSURER L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION DES DEFICIENTS SENSORIELS

Afin de permettre aux **déficients sensoriels de se déplacer dans des conditions satisfaisantes**, notamment dans des espaces et sur des réseaux qui ne leur sont pas familiers, il est impératif de leur proposer des **systèmes d'information et de communication adaptés** à leurs besoins et à leurs possibilités d'appréhension du monde extérieur.

Ces systèmes d'information et de communication doivent être **opérationnels tout au long de la chaîne du déplacement**, notamment dans les pôles d'échanges et dans les véhicules. Ils doivent fournir des informations à l'utilisateur mais ils doivent également permettre à celui-ci d'émettre des messages soit pour poser des questions notamment en cas de désorientation dans le système de transport, soit pour émettre des messages d'alerte en situation d'urgence. Ces systèmes exigent souvent des solutions techniques sophistiquées. De ce point de vue, les récents et spectaculaires progrès des technologies de l'information et de la communication ouvrent des horizons prometteurs.

Les équipes de recherche devront **expérimenter et évaluer, sur un ou des sites pilotes**, de tels systèmes d'information et de communication adaptés. Ils devront en **tester la qualité et l'efficacité en situation réelle** et s'assurer qu'ils répondent aux besoins particuliers de ces utilisateurs spécifiques. Au vu des résultats, un bilan du système expérimenté sera établi en

prenant en compte les avis des diverses parties, notamment les utilisateurs et les exploitants du système et du réseau de transport.

On pourra aussi s'intéresser aux problèmes d'interopérabilité et à la normalisation.

A partir de ces conclusions, un cahier des charges type pour de tels systèmes d'information et de communication pourra être élaboré.

6. ESPACE PUBLIC : PERMETTRE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE DE SE DEPLACER DANS DE BONNES CONDITIONS

Afin que **les personnes à mobilité réduite puissent jouir en toute sécurité d'une réelle liberté de déplacement**, les espaces publics qu'ils sont amenés à fréquenter doivent présenter certaines caractéristiques d'accessibilité :. Cette accessibilité peut être intrinsèque à la nature et/ou à la conception de l'espace considéré ou, *a contrario*, des aménagements spécifiques peuvent avoir été réalisés pour satisfaire ce critère.

Les allées, les trottoirs, les parkings, l'accès aux véhicules de transport... souffrent souvent d'obstacles, de dénivellations brutales ou encore d'occupations irrégulières qui contrarient, voire interdisent, la mobilité de ceux qui se déplacent avec difficultés. Il faut donc s'assurer de l'efficacité, de la sécurité, de la pérennité et de la continuité des cheminements

Les équipes de recherche devront **analyser** sur le ou les sites pilotes **les conditions de déplacements des personnes handicapées et les espaces** que celles-ci utilisent. Ces espaces seront recensés et les **problèmes de sécurité et d'entraves à la libre circulation** qui y sont rencontrés seront répertoriés.

A la faveur de cet état des lieux, des dispositions à prendre pour éviter ces difficultés seront proposées. Elles seront définies en étroite collaboration avec les autorités des sites pilotes et elles pourront concerner la conception des lieux, leur réalisation ou leur aménagement, leur fréquentation, leur police... La phase suivante consistera à évaluer les améliorations résultant de l'application des dispositions concernées. Enfin, des éléments de méthodologie pourront être énoncés afin de pouvoir généraliser les résultats de la recherche.

7. STATIONNEMENT : OPTIMISER LES CONDITIONS D'UTILISATION D'UN VEHICULE PAR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Le **stationnement des véhicules** occupés par des personnes à mobilité réduite soulève des difficultés : il faut en effet prendre simultanément en considération des questions dont les réponses ne sont pas *a priori* compatibles. D'une part, pour garantir à ces personnes qu'elles pourront trouver une place de parking accessible à proximité du lieu où elles se rendent : une politique de **places réservées** a été instaurée dans les parcs de stationnement et sur la voirie ; mais d'autre part, vu le contexte tendu du stationnement, ces places réservées se trouvant parfois disponibles, elles sont alors **illégalement occupées** par des automobilistes. D'où parfois une pénurie artificielle de places réservées.

Le système de conception, de création et de gestion de tels emplacements doit donc être optimisé afin de trouver une solution permettant aux personnes à mobilité réduite de trouver aisément une place de parking disponible tout en respectant certaines contraintes afin d'éviter les occupations illégales.

Dans le cadre d'un travail développé sur un ou des sites ilotes, les équipes de recherches, après avoir analysé les situations réelles, proposeront des solutions à ce problème. Divers axes de réflexion pourront être explorés. Toutefois, en ce qui concerne la conception d'un éventuel **obstacle matériel à l'occupation illégale** de ces places de stationnement réservées (système de type « arceau » ou autre), la solution envisagée devra tenir compte du fait qu'une personne à mobilité réduite extérieure à la collectivité doit pouvoir occuper la place de stationnement protégée. D'autre part, des considérations de sécurité et de respect des

dispositions législatives et réglementaires de ces dispositifs doivent aussi être prises en compte.

L'autre volet de la présente rubrique concerne la **signalisation et les systèmes de guidage et de repérage**. Les personnes à mobilité réduite doivent en effet bénéficier **d'informations particulières** car ils ont des besoins spécifiques : cheminements accessibles, stationnement réservé.... Un système de **signalisation ad-hoc** doit donc être mis en place pour faciliter l'orientation. Toutefois, ce système va être amené à se superposer à la signalisation classique et des problèmes de sélection et de discernement de l'information risquent de se poser pour toutes les catégories de conducteurs (« trop d'information tue l'information »).

A partir d'expérimentations à monter dans un ou des sites pilotes, les équipes de recherche proposeront des solutions optimales et consensuelles à la présente question. Ces solutions qui pourront, le cas échéant, s'appuyer sur **les nouvelles technologies de l'information et de la communication** devront faire l'objet d'une évaluation technique, ergonomique et socio-économique.

8. ETABLIR UN PROTOCOLE DE TRAVAIL ENTRE LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE, LES COLLECTIVITES ET LES TECHNICIENS

Dans leur très grande majorité, les « décideurs » politiques font preuve de bonne volonté afin de résoudre, ou à tout le moins minimiser, les problèmes spécifiques rencontrés par les personnes à mobilité réduite tout au long de leur vie sociale, notamment au cours de leurs déplacements. Pourtant, force est de constater que les résultats ne sont pas toujours à la hauteur de cette bonne volonté. Des aménagements n'aboutissent pas pour des problèmes administratifs apparemment mineurs ou bien encore des réalisations coûteuses se révèlent au final totalement inefficaces... Malheureusement, des exemples existent.

Les causes de ces échecs, dommageables à tous les points de vue, ne sont pas toujours bien identifiées. Il s'agit parfois d'un manque de concertation, mais pas toujours.

Dans un souci **d'efficacité des aménagements et de bonne utilisation de l'argent public**, il est donc nécessaire de mettre en évidence les **faiblesses des dispositifs de prises de décision** sur ces questions pour, dans un second temps, tenter d'y pallier.

Les équipes de recherches devront, au sein d'un ou de sites pilotes, **étudier les processus de décision** dans le domaine des aménagements et dispositions particulières au bénéfice des personnes à mobilité réduite. Elles pourront en particulier s'intéresser aux rapports entre les « décideurs » des collectivités, les techniciens -qui conseillent ces décideurs- et les personnes à mobilité réduite ou leurs représentants. A partir d'échecs cuisants ou, au contraire, d'aménagements particulièrement réussis, les équipes pourront analyser les raisons du succès et de l'insuccès.

Sur ces bases et à partir de leurs observations et analyses, les équipes de recherche devront définir les « bonnes pratiques » de la concertation et les formaliser.

AUTRES AXES DE RECHERCHE/EXPERIMENTATION

9. LE MAILLON MANQUANT ENTRE ASCENSEUR ET ELEVATEURS pour les espaces de transport : état à l'art de l'existant et des développements en cours de niveau international ; analyse comparative sur les plans technique, économique, de l'ergonomie et de la sécurité de l'utilisateur

Il s'agit là de trouver un système permettant aux personnes handicapées moteur de franchir des dénivelés de moyenne importance dans les réseaux souterrains. Ce dispositif constituerait donc une alternative aux ascenseurs qui, bien sûr, pourraient répondre aux mêmes besoins mais qui nécessitent des travaux de génie civil importants, coûteux, voire impossibles dans certains cas. Il serait également capable de traiter des dénivelés plus importants que ceux où sont actuellement installées des plates-formes élévatrices.

Le système retenu pourrait être installé le long des escaliers fixes existants sans diminuer les capacités d'évacuations des personnes en cas de danger dans les lieux concernés. Il devra obéir aux normes de sécurité en vigueur pour ce type d'appareils et permettre son utilisation dans l'environnement particulier d'un réseau souterrain (risque de dégradations, utilisation abusive, circulation des autres voyageurs...). L'exigence de disponibilité étant élevée, la maintenance devra s'opérer dans de bonnes conditions. Enfin, son utilisation devra être simple et possible à toute personne qui le souhaite.

10. SECURITE DES DISPOSITIFS D'ANCRAGE des fauteuils roulants occupés et de retenue de leurs occupants dans les véhicules particuliers et les véhicules de transport en commun routier : **méthodes de qualification des dispositifs**

Les fauteuils roulants embarqués dans les véhicules doivent, pour des raisons évidentes, être retenus par des dispositifs de sécurité afin de ne pas pouvoir se déplacer dans ces dits véhicules lors des freinages, dans les courbes ou, pire, en cas de choc. La retenue de leurs occupants doit aussi être assurée sans les surexposer. Ces dispositifs doivent pouvoir rester efficaces dans les circonstances les plus délicates. Il est donc nécessaire de les qualifier afin de s'assurer qu'ils rempliront correctement leur rôle.

Actuellement, aucune procédure de qualification rigoureuse n'est homologuée. Il y a une lacune à combler.

C'est pourquoi sont sollicitées des recherches qui devront permettre de définir un ou des protocoles de validation et de qualification des dispositifs d'ancrage de fauteuils roulants embarqués dans un véhicule. Ces protocoles devront prendre en compte les diverses sollicitations auxquelles peut être soumis un fauteuil embarqué dans un véhicule, notamment dans les circonstances extrêmes (choc ou retournement du véhicule) et la nécessité, pour le dispositif, d'assurer la sécurité de l'utilisateur du fauteuil et des autres passagers dans ces circonstances. On pourra éventuellement s'appuyer sur les procédures de qualification en vigueur pour d'autres équipements et accessoires embarqués (fixation des sièges, des ceintures de sécurité...) et sur les normes et travaux étrangers. On pourra également se rapprocher des services officiels en charge des procédures de qualification.

Les problèmes spécifiques soulevés par l'utilisation d'un fauteuil roulant en tant que siège du conducteur pourront également faire l'objet d'un travail spécifique.

11 CRITERES DE CHOIX D'UN AUTOCAR ACCESSIBLE : dans quelles conditions, peut-on utiliser des autocars à plancher bas (voirie, vitesse,...) ou des autocars classiques ; autres configurations existantes :analyses/évaluation du point de vue des usages et sur les plans technique, économique et de la sécurité ?

Les modèles les plus récents d'autobus urbains sont maintenant tous munis d'un plancher bas et plat et d'une allée centrale relativement large pour permettre notamment une meilleure accessibilité et une meilleure circulation des personnes à mobilité réduite. Ils sont maintenant aussi équipés, pour la plupart, d'une palette ou d'un comble-lacune pour l'accès des fauteuils roulants

Dans les autocars interurbains, la situation est différente. En effet, l'habitacle est situé en hauteur et il est nécessaire de monter quelques marches pour y accéder. Cette situation est liée à la conception du véhicule avec des soutes à bagages qui occupent la partie inférieure. On notera aussi que la tendance est à la conception d'autocars de plus en plus hauts... Quant à l'allée centrale, elle est très étroite du fait de l'alignement de 4 sièges de front.

Bref, ces véhicules ne sont pas du tout conçus pour pouvoir transporter des personnes à mobilité réduite, notamment des personnes en fauteuils roulants. Or, hormis les services spéciaux (voyages de groupes...), les services d'autocars se développent au détriment des services ferroviaires sur un nombre croissant de liaisons. Il y a donc lieu de travailler sur le problème de l'accessibilité aux autocars. (Alors que les voyages des personnes âgées en autocar augmentent, l'accessibilité à ces véhicules se posent aussi pour celles-ci, qui bien qu'encore valides, éprouvent parfois des difficultés à monter des marches).

Les recherches devront dégager les architectures d'autocars susceptibles de correspondre aux conditions d'exploitation des lignes interurbaines et aux services à la demande (excursion, tourisme...) et de répondre aux besoins d'accessibilité, de confort et de sécurité de l'ensemble des voyageurs, en particulier ceux souffrant de déficiences motrices et les personnes en fauteuils roulants.

Hormis les aspects purement techniques de ces propositions, il faudra présenter des études de faisabilité, de sécurité, des études économiques et examiner quels aménagements réglementaires devraient être envisagés.

On pourra se référer aux travaux de l'action européenne « Cost 349 » (accessibilité des autocars et autobus longs parcours pour les personnes à mobilité réduite) ainsi qu'à la directive européenne « Autobus et Autocars », en particulier son annexe 7.

Mobilité et handicap : connaissances générales

12. MOBILITE ET HANDICAP : CONNAISSANCES GENERALES :

Dans un premier temps faute de sources statistiques, les déplacements des personnes à mobilité réduite ont été peu étudiés en France, contrairement à d'autres pays (le Canada par exemple). En outre, la plupart des enquêtes générales ne couvrent que les ménages « ordinaires » et pas la population des « institutions », ce qui est particulièrement dommageable dans ce domaine. Or quelques recueils de données intéressants ont été réalisés récemment, mais ils restent sous-exploités au moins sur le thème des transports. On peut citer:

- l'Enquête Globale Transport en Ile-de-France, avec un volet spécifique enrichi en 2002 par rapport à celui de 1992,
- l'enquête INSEE Handicap Incapacité Dépendance (HID), qui couvre pour moitié des personnes en institution et comporte une nouvelle interrogation 2 ans après la première interview,
- les questions sur "la gêne dans les déplacements" sont renforcées dans le projet de questionnaire de l'Enquête Nationale Transport de 2007 par rapport à celui de 1993, et le suivi par GPS des déplacements d'un échantillon de volontaires sur une semaine pourrait s'avérer utile dans ce domaine.

Les conditions sont donc réunies pour une meilleure connaissance de la mobilité des personnes à mobilité réduite et de son évolution à court (enquête HID) et à long terme (EGT, ENT). Le contexte de cette mobilité est particulièrement important (disponibilité de véhicules spécialement équipés pour la conduite ou le transport, difficulté des parcours terminaux en fonction de la zone de résidence et du lieu de travail ou d'études, accessibilité des transports collectifs...).

Le ou les projets proposés s'attacheront donc à analyser les données existantes, à les rapprocher afin de donner une idée claire de la mobilité des personnes à mobilité réduite et des besoins non satisfaits. Un éclairage international sur les résultats obtenus serait particulièrement pertinent dans ce contexte.

ANNEXE 1

Le texte de l'APPEL A CANDIDATURES pour les SITES PILOTES (supports de projets de RECHERCHE et d'EXPERIMENTATION) est disponible sur le site du Predit ou peut être demandé auprès de M. Bertrand THEYS au 01 40 81 22 73 (bertrand.theys@equipement.gouv.fr)

« sites pilotes retenus »

Région Centre

Nicolas Dourlens 02 38 70 25 41
nicolas.dourlens@regioncentre.fr

Région Picardie

Augustin Ferté 03 22 97 39 46
aferte@cr-picardie.fr

Département d'Indre-et-Loire

Valérie Le Gars 02 47 70 85 60
vlegars@cg37.fr

Département du Val-de-Marne

Anne-Elsa Mercier 01 43 99 75 82
anne-elsa.mercier@cg94.fr

Département de l'Hérault

Cécile Albert 04 67 67 62 98
c-albert@cg34.fr

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE GRENOBLE

Jérôme Barbieri 04 76 59 57 58
jerome.barbieri@la-metro.org

Communauté d'agglomération de Toulon

Géraldine Crespin 04 94 46 72 44
gcrespin@tpmed.org

Communauté d'agglomération de La Rochelle

Nicolas Chauvineau 05 46 30 36 53
nicolas.chauvineau@agglo-larochelle.fr

Communauté d'agglomération d'Evry

Sylvie Chauvineau 01 69 91 57 09
sylvie.chauvineau@agglo-evry.fr
ou

André Villanova 01 69 47 35 80
avillanova@keolis.com

Communauté urbaine de Brest

Antoine Stouff 02 98 33 50 89

antoine.stouff@brest-metropole-oceane.fr
ou
Valérie Denis 02 98 33 53 05
valerie.denis@brest-metropole-oceane.fr

Ville de Paris

Christelle Godinho - 01 40 28 71 99
christelle.godinho@paris.fr
ou
Barbara Bridoux - 01 40 28 71 32.
barbara.bridoux@paris.fr

Ville de Caen

Michel Savary 02 31 30 42 34 ou 42 33
msavary@ville-caen.fr

SMTC Clermont-Ferrand

Patrick Ferri 04 73 44 68 01 ou 04 73 44 68 68
patrick.ferri@smtc-clermontferrand.com

Syndicat des Transports de Mulhouse

Christophe Wolf 03 89 43 16 56
c.wolf@sitram.net

en cas de difficultés, joindre Bertrand Theys (Bertrand.Theys@equipement.gouv.fr)
au Secrétariat permanent du Predit