

POUR UNE ACCESSIBILITÉ EUROPÉENNE AU TRANSPORT PUBLIC DES PERSONNES HANDICAPÉES

Action de soutien spécifique aux politiques publiques, financée par l'Union Européenne dans le cadre de son 6ème programme cadre de recherche et de développement par la Direction Générale de la Recherche (DG Recherche).

OBJECTIFS

Les objectifs principaux du projet européen EURO-ACCESS consistaient à :

- dresser un inventaire des politiques actuelles, des cadres légaux, des lignes directrices sur l'accessibilité des transports publics en Europe ;
- connaître les besoins des usagers et leurs attentes en matière de transports publics accessibles ;
- mettre en lumière les bonnes pratiques en Europe, en matière de politiques nationales, d'innovations technologiques, de services fournis, ... ainsi que leur lien avec l'emploi des personnes handicapées ;
- proposer des recommandations pour un cadre légal commun en Europe.



METHODOLOGIE-MOYENS

L'approche du projet EURO-ACCESS a consisté en l'analyse du cadre législatif des 25 états membres plus la Norvège et l'Islande par l'intermédiaire d'un questionnaire envoyé aux politiques en charge des questions d'accessibilité et d'intégration des personnes handicapées. Dans un second temps, les besoins et les attentes des personnes handicapées en matière d'accessibilité des transports ont été explorés par une revue de la littérature et un questionnaire envoyé aux principales associations européennes de personnes handicapées ou âgées. Enfin dans un dernier temps, ces éléments, associés à l'expertise des participants du projet en matière d'accessibilité des transports, ont été utilisés pour identifier des bonnes pratiques en la matière et proposer un cadre favorisant le transfert de ces bonnes pratiques entre les états membres.

Ce projet de recherche a été réalisé sous la coordination scientifique du Laboratoire Ergonomie et Sciences cognitives pour les Transports (LESCOT) de l'INRETS et la coordination administrative d'Europe Recherche Transport (ERT), avec la participation du Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), Ann Frye Limited, l'Université suédoise de Lund, l'Institut économique des transports norvégien (TOI) et le TIS-PT portugais.

RÉSULTATS

L'examen des politiques publiques nationales a montré un intérêt croissant des Etats concernant le problème de la mobilité des personnes en situation de handicap, grâce notamment au lobbying des groupes d'usagers, comme des associations des personnes handicapées, et de l'Union européenne qui a élaboré plusieurs directives depuis 2001.

La situation en Europe s'est cependant révélée très hétérogène, ceci souvent en raison d'une prise en compte plus ou moins ancienne des besoins des personnes handicapées dans les politiques : ainsi, si certains pays privilégient encore les services de transport réservés aux personnes handicapées, essentiellement aux personnes en fauteuil roulant – qui répondent à un besoin évident – d'autres pays ont dépassé cette approche, préfèrent une conception universelle et abordent tous les types de handicap.



EURO-ACCESS POUR UNE ACCESSIBILITÉ EUROPÉENNE AU TRANSPORT PUBLIC DES PERSONNES HANDICAPÉES

Les usagers ont une opinion intermédiaire sur le niveau d'accessibilité des transports publics en Europe : ils ne sont ni accessibles, ni inaccessibles. Les politiques publiques seraient trop orientées sur les solutions techniques traditionnelles, en oubliant les « barrières douces » telles que la politique tarifaire, les barrières psychologiques existant entre les personnes handicapées et les autres individus, la peur d'évoluer dans des espaces publics et des flux de voyageurs.

Pour ce projet européen, les solutions pour les personnes handicapées physiques portent principalement sur la conception et la construction. Elles ont besoin de véhicules accessibles, d'équipements disponibles et en état de marche, d'infrastructures de transport conçues autour des besoins de tous les usagers. Les personnes ayant un handicap sensoriel ou auditif ont en outre des besoins d'orientation et d'information – les dispositifs actuellement développés autour des nouvelles technologies de l'information et de la communication pouvant constituer une solution au problème de mobilité de ces personnes ... ou au contraire créer de nouvelles barrières. L'une des originalités de ce projet de recherche consiste à se préoccuper également des personnes allergiques. Il crée ainsi un lien entre l'accessibilité au transport et la politique de santé publique – les matériaux à utiliser dans les systèmes de transport et la qualité de l'air étant ici plus particulièrement visés.

Dresser une liste de bonnes pratiques en Europe s'est révélé délicat en raison de la grande diversité des pratiques en Europe et de l'absence de toute évaluation des expérimentations locales. En s'appuyant sur leur expérience passée dans le domaine de l'accessibilité, les partenaires d'EURO-ACCESS ont considéré qu'une bonne pratique est avant tout une solution technique ou un service qui améliore la situation des personnes handicapées. Elle doit également impliquer les personnes handicapées qui peuvent ainsi communiquer leur expérience d'usage et leurs besoins. Elle doit s'inscrire dans une stratégie globale et ne pas rester ponctuelle. Elle doit s'inscrire également dans le temps, notamment quant à son financement. Elle doit enfin être abordable financièrement tant pour les usagers que pour le prestataire du service. L'aspect financier ne doit toutefois pas être le critère ultime d'évaluation d'une bonne pratique : le coût doit être rapporté à l'augmentation de la clientèle et aux bénéfices inter-sectoriels, notamment de sécurité sociale, provoqués par l'amélioration de l'accessibilité des transports publics.

En conclusion, le projet EURO-ACCESS milite pour une adaptation des réseaux de transport, tant du point de vue de leur conception physique que de leur exploitation et de la politique tarifaire. Les interfaces entre les différents éléments des réseaux de transport doivent bénéficier d'un traitement particulier pour accroître l'intermodalité.

L'adoption d'une approche de conception universelle (Universal design) semble une solution des plus efficaces pour améliorer l'accessibilité à long terme. Des solutions spécifiques peuvent toutefois être développées ponctuellement pour répondre aux besoins de certaines personnes handicapées.

Toutes les opportunités doivent être saisies pour améliorer l'accessibilité des transports publics : le renouvellement de la flotte des bus, accompagnée par un aménagement des arrêts de bus, un projet de création de nouvelle ligne de transport, d'une nouvelle gare, etc. Les acteurs du projet européen soulignent toutefois la nécessité impérieuse d'une coopération organisationnelle et financière entre les prestataires du service de transport, les gestionnaires des arrêts de bus ou des gares et les collectivités territoriales afin de s'assurer que toutes leurs initiatives se complètent et se renforcent – l'objectif général étant la continuité de la chaîne de déplacement.

Enfin, le projet EURO-ACCESS a recommandé plusieurs études supplémentaires, notamment :

- des évaluations ex-ante des expérimentations locales, tant du point de vue de l'efficacité que de l'efficience ;
- la définition d'indicateurs de performance sur l'accessibilité ;
- les réductions des difficultés rencontrées par les personnes ayant un handicap cognitif, psychique ou sensoriel ainsi que par les personnes handicapées vieillissantes.

Les documents produits par le projet EURO-ACCESS sont accessibles sur le site internet du projet : www.euro-access.org.

Contact

Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports
Claude Marin-Lamellet
claude.marin-lamellet@inrets.fr