

Enquête sur la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite et en situation de handicap

N° 5

Mars 2016

Grandes enquêtes

La mobilité quotidienne des personnes en situation de handicap en Île-de-France

Les personnes en situation de handicap sont plus nombreuses que les autres à ne pas réaliser de déplacements un jour donné. 19 % des personnes ayant un handicap reconnu ne sont pas sorties de chez elles la veille de l'enquête, contre 7 % des personnes sans handicap.

La présente analyse porte sur les caractéristiques de la mobilité des personnes en situation de handicap qui se sont déplacées et les compare à celles de la mobilité des personnes sans handicap.

Les résultats présentés, même quand ils le sont par type de handicap, représentent des moyennes qui cachent des

situations bien contrastées, qu'il n'est pas toujours possible d'analyser dans le détail au regard des effectifs disponibles dans l'enquête. Par exemple, la catégorie des personnes en situation de handicap moteur inclut les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR), dont la mobilité est spécifique. Lorsque c'était possible, la situation des UFR a donc été isolée. Cependant, cela n'a pas été possible pour d'autres formes de handicap.

Enfin, il est nécessaire de rappeler que l'enquête a été réalisée auprès de personnes vivant en ménage ordinaire. Les personnes vivant en institution, qui expérimentent des situations de handicap importantes, ne sont pas prises en compte dans l'analyse.

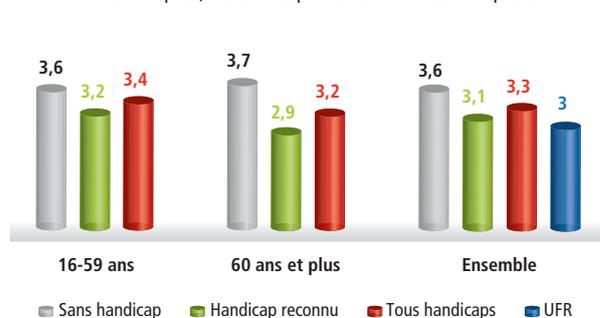
Les personnes en situation de handicap ont une mobilité plus restreinte que les autres

Des différences liées au handicap plus marquées après 60 ans

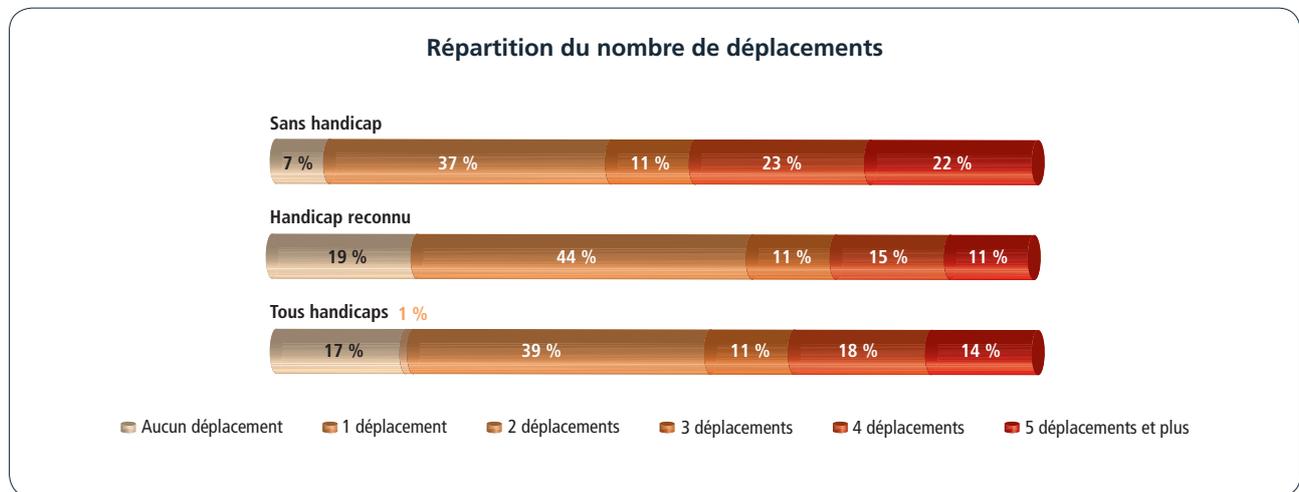
Globalement, la mobilité des personnes en situation de handicap est un peu plus faible que pour l'ensemble des Franciliens, en particulier lorsqu'elles disposent d'une reconnaissance administrative de leur handicap. Elles réalisent alors 0,5 déplacement quotidien de moins.

Si la moindre mobilité est relativement limitée pour les 16-59 ans, l'écart se creuse après 60 ans.

Nombre de déplacements un jour de semaine
16 ans et plus, s'étant déplacés la veille de l'enquête



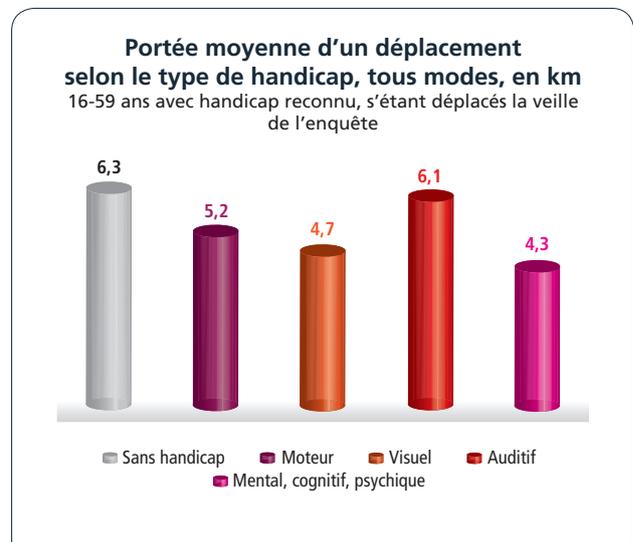
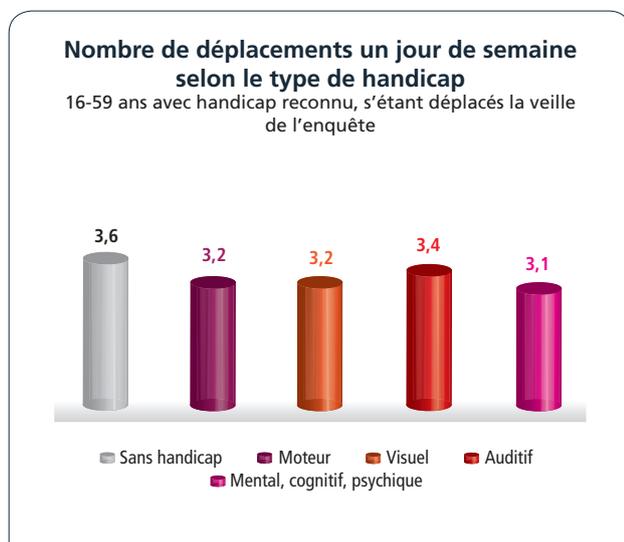
Les schémas de mobilité des personnes en situation de handicap sont simplifiés et la proportion de personnes qui réalisent plus de 2 déplacements quotidiens est nettement plus restreinte (37 % pour les personnes ayant un handicap reconnu, 56 % pour les personnes sans handicap).



Une mobilité qui diffère selon le type de handicap

Certains handicaps affectent plus la mobilité que d'autres. C'est plus particulièrement le cas des handicaps mentaux, cognitifs ou psychiques, ainsi que des difficultés visuelles.

Les différences résident plus dans les distances parcourues que dans le nombre de déplacements. Le handicap auditif est celui qui impacte le moins la mobilité.

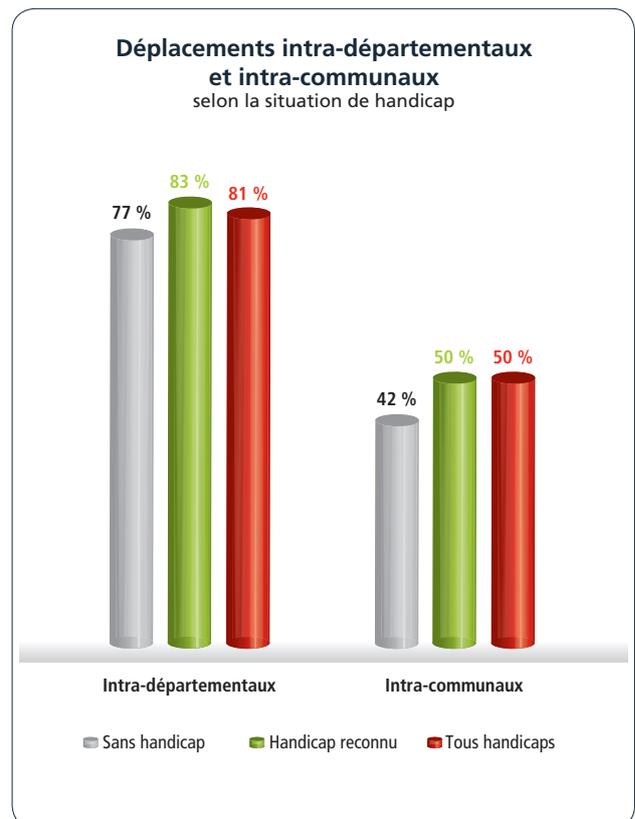
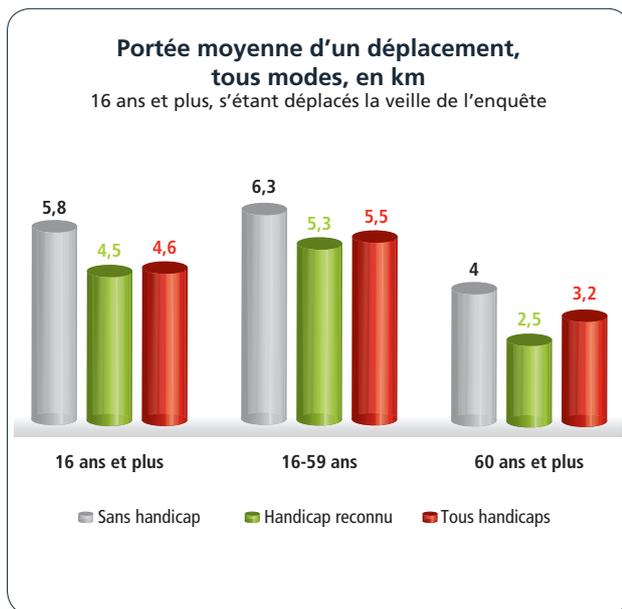


La durée moyenne d'un déplacement se situe autour de **28 minutes** sans variation significative liée au handicap. Ce résultat est indépendant du lieu de résidence ou du type de handicap (moteur, visuel, auditif, mental).

Plus de déplacements de proximité

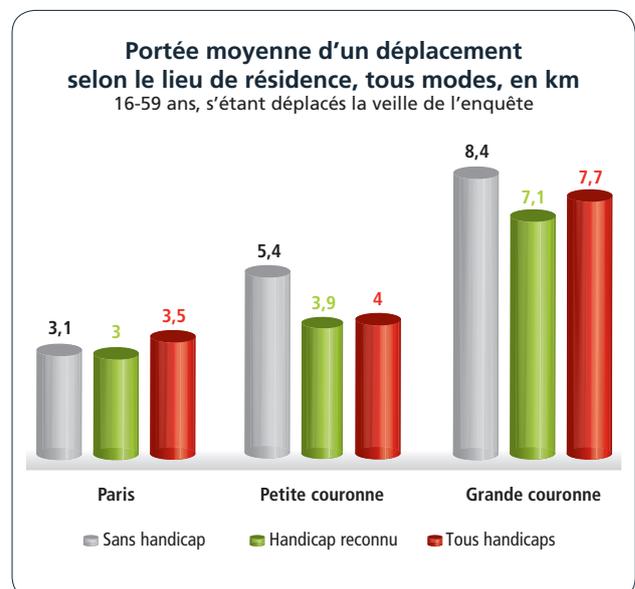
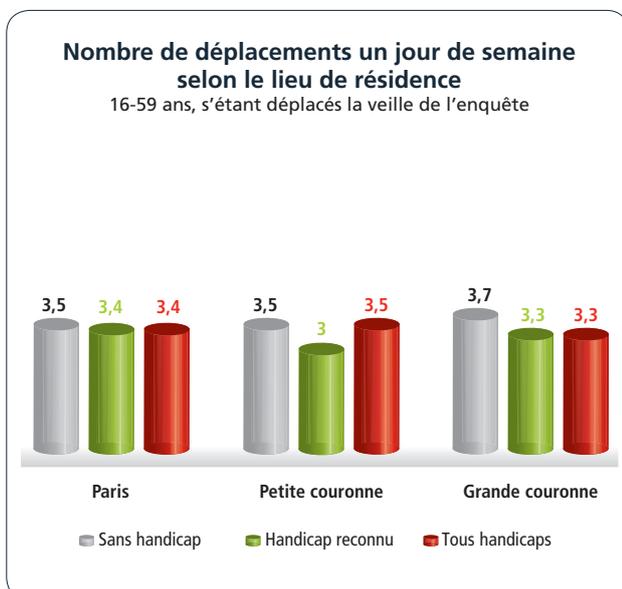
La portée moyenne des déplacements des personnes en situation de handicap est toujours inférieure. Ce constat est là encore plus marqué pour les personnes de plus de 60 ans : lorsqu'elles ont une reconnaissance administrative de leur handicap, la portée moyenne de leurs déplacements est de 2,5 km, contre 4 km pour les personnes sans handicap.

Si le handicap ne modifie pas en profondeur les niveaux de mobilité des personnes qui ont pu se déplacer au cours de la journée, leur mobilité est davantage circonscrite que celle des personnes sans handicap. La moitié de leurs déplacements est effectuée au sein de leur commune de résidence et plus de quatre déplacements sur cinq à l'intérieur de leur département de résidence (contre respectivement 42 % et 77 % des déplacements des personnes sans handicap).



L'impact du handicap est plus faible pour les Parisiens

L'impact du handicap sur la mobilité quotidienne est plus marqué pour les Franciliens qui résident en dehors de Paris. Ils réalisent moins de déplacements et ces déplacements sont plus courts.



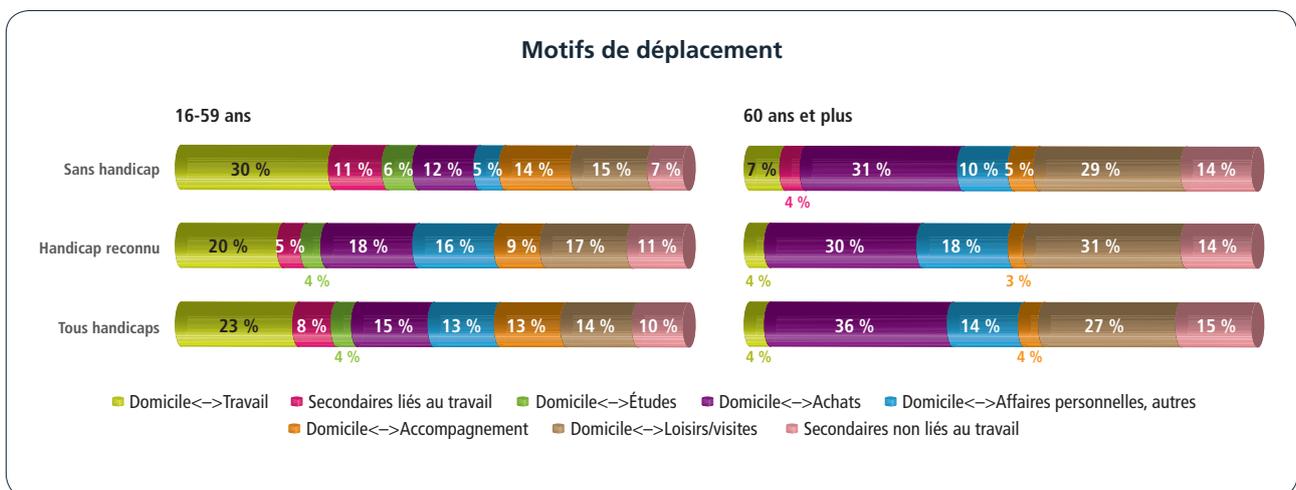
Des motifs de déplacement significativement différents

Des programmes d'activités moins tournés vers le travail

Compte tenu du plus faible taux d'activité des personnes en situation de handicap, le travail ne représente qu'une part limitée de leurs déplacements : moins d'un déplacement sur cinq et seulement 8 % pour les usagers de fauteuil roulant (UFR), âgés de 16 ans et plus. À l'inverse, le motif « affaires personnelles », qui regroupe notamment les déplacements liés

à la santé ou les démarches administratives, est en moyenne trois fois plus important dans leur programme d'activités.

Ces différences, un peu plus marquées au sein des 16-59 ans, ont tendance à se réduire avec l'âge, du fait de l'augmentation générale de la part des inactifs.



Le choix du mode de déplacement : des situations variées

Les transports collectifs autant utilisés par les personnes en situation de handicap que par les autres

Considérée de manière globale, la répartition modale des déplacements est semblable pour les personnes en situation de handicap et les autres. Ce constat est cependant à tempérer pour les personnes qui disposent d'une reconnaissance officielle de leur handicap.

Le mode le plus utilisé par les personnes en situation de handicap est la voiture. Elle est utilisée pour 38 % des déplacements des personnes ayant un handicap reconnu, soit un pourcentage quasi identique aux personnes sans handicap. En revanche, la part des personnes en situation de passagers et non de conducteurs est plus importante pour les personnes en situation de handicap. C'est encore plus notable pour les seniors.

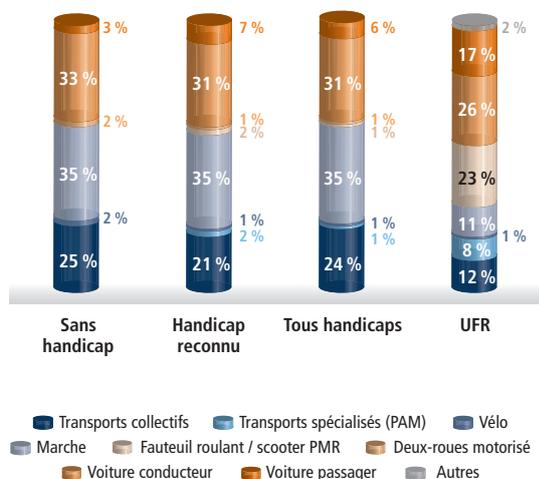
La marche fait jeu égal avec la voiture (pour 35 % des déplacements). Les modes spécifiques, fauteuils roulants et scooters PMR, contribuent à la réalisation des déplacements quotidiens.

Concernant les transports collectifs, il est à noter qu'ils sont autant utilisés par les personnes en situation de handicap que par les autres. Ce résultat est certainement à mettre en regard de l'effort qui a été réalisé pour rendre progressivement le réseau accessible.

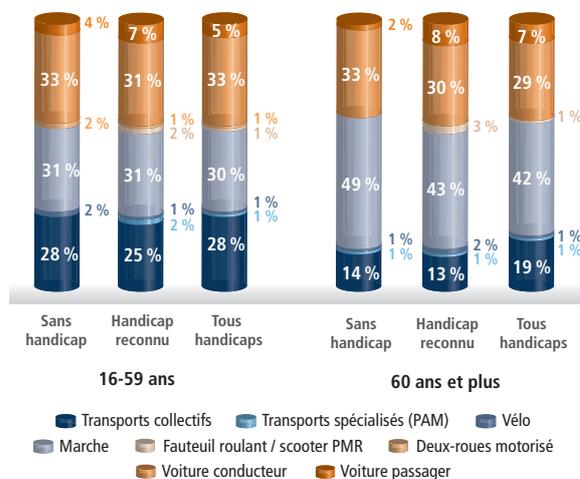
Dans les cas où le réseau de transports collectifs ne peut assurer les déplacements des personnes en situation de handicap, le service de transport à la demande PAM permet d'assurer leur mobilité.

Répartition modale des déplacements par situation de handicap

16 ans et plus



Répartition modale des déplacements



État de l'accessibilité du réseau de transports collectifs

Sur le réseau francilien, mi-2015, au moment de la finalisation du SDA Ad'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité / Agenda d'Accessibilité Programmée), 125 gares étaient réputées accessibles, 63 gares SNCF et 62 gares RATP, sur les 400 environ que compte le réseau francilien. Sauf impossibilités techniques, toutes les gares des lignes A et B, les deux lignes les plus fréquentées du réseau, sont accessibles. D'ici 2021, 126 gares supplémentaires seront rendues accessibles.

Sur le réseau de bus et cars, en 2015, environ 230 lignes RATP étaient accessibles (dont l'intégralité des lignes du réseau parisien), de même que près de 120 lignes des réseaux Optile. Environ 500 lignes prioritaires, soit 15 000 points d'arrêt, restent à rendre accessibles d'ici 2021.

Tous les tramways sont accessibles.

Pour le métro, la ligne 14 est déjà accessible ainsi que les prolongements de lignes réalisés récemment. Ce sera le cas des nouvelles lignes du Grand Paris Express et du prolongement de la ligne 11.

Les utilisateurs de fauteuil roulant ont un choix de mode spécifique

La situation des personnes utilisatrices de fauteuil roulant apparaît très distincte de l'ensemble des personnes en situation de handicap.

La voiture est certes leur mode de déplacement privilégié, mais la part de ceux qui l'utilisent en tant que passager est importante (17 % de leurs déplacements).

Leur recours aux transports collectifs est deux fois moins fréquent que pour les autres Franciliens en situation de handicap. Les services de transports spécialisés de type PAM sont utilisés pour 8 % de leurs déplacements.

Les fauteuils roulants et les scooters PMR sont essentiels dans leur mobilité quotidienne.

Le réseau PAM (Pour Aider à la Mobilité)

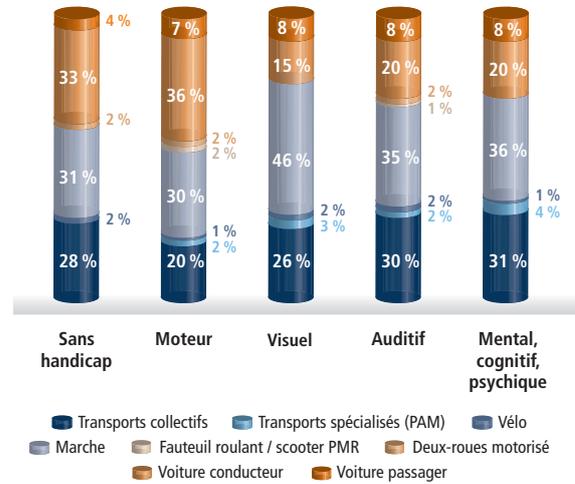
Le réseau PAM est un service de transport à la demande sur réservation, de porte à porte, réservé aux personnes dont l'invalidité est d'au moins 80 %. Ce service, dont la création a été décidée en 2002, s'est mis en place progressivement entre 2003 et 2011 sur tout le territoire de l'Île-de-France. Il fait l'objet d'une délégation de compétence du STIF aux départements pour une durée de 4 à 6 ans, et d'un cofinancement à parts égales par le STIF, la Région Île-de-France et chacun des départements. 740 000 trajets ont été effectués en 2014 grâce aux services PAM.

Le choix du mode de transport est sensible au type de handicap

Les personnes en situation de handicap moteur sont celles qui se déplacent le moins à pied et utilisent le moins les transports collectifs. 43 % de leurs déplacements se font en voiture. À l'inverse, les personnes qui ont un handicap visuel sont celles qui se déplacent le plus à pied. Seuls 23 % de leurs déplacements sont effectués en voiture. Bien que leur répartition modale soit proche de la moyenne, les personnes en situation de handicap mental, cognitif et psychique sont celles qui ont le plus souvent recours aux transports spécialisés, type PAM (Pour Aider à la Mobilité).

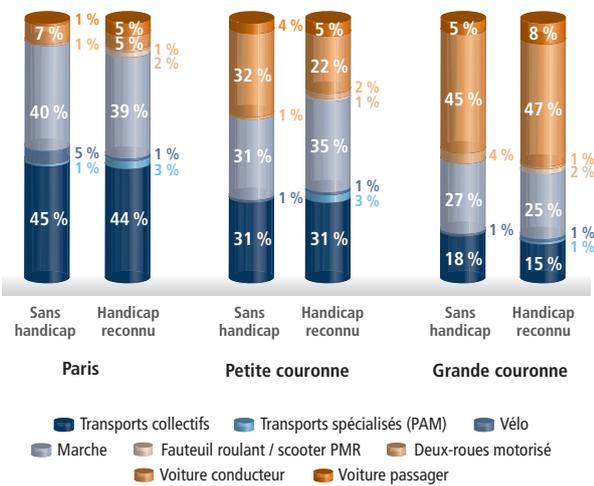
Répartition modale des déplacements par type de handicap

16-59 ans, avec handicap reconnu



Répartition modale des déplacements par lieu de résidence

16-59 ans



Un impact modéré du lieu de résidence

Plus on s'éloigne de Paris, plus la voiture gagne de l'importance au détriment de la marche et des transports collectifs, comme c'est le cas pour l'ensemble des Franciliens.

Les écarts entre les personnes en situation de handicap et les autres sont un peu moins marqués dans Paris qu'en petite et grande couronnes. Les personnes en situation de handicap utilisent un peu moins les transports collectifs que les autres en grande couronne. De même, le recours au service PAM est quasi inexistant en grande couronne, alors qu'il est utilisé pour 3 % des déplacements des personnes en situation de handicap résidant à Paris.

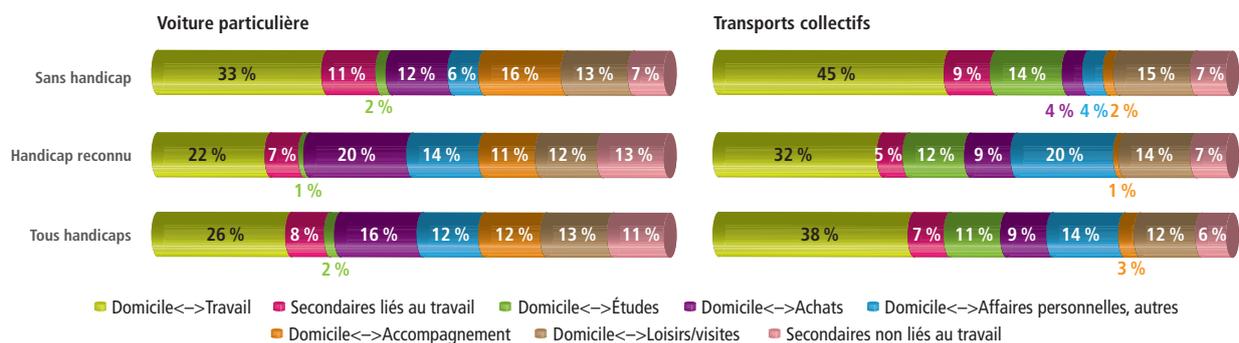
La voiture particulière est privilégiée pour les motifs d'ordre personnel

La voiture particulière est davantage utilisée que les transports collectifs pour les motifs d'ordre personnel (achats, visites, accompagnements) alors que les déplacements en

transports collectifs sont plus souvent liés au travail et aux études. Ce constat est renforcé pour les personnes en situation de handicap.

Motifs de déplacement

16-59 ans

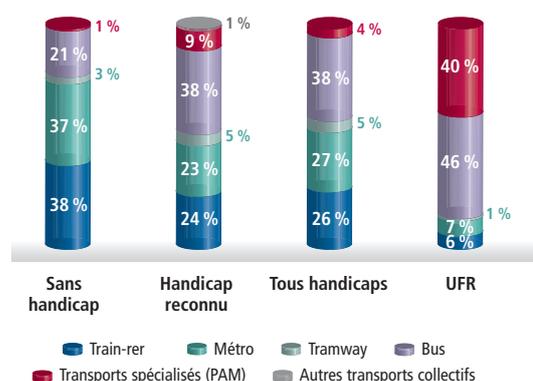


Une utilisation spécifique des modes de transports collectifs

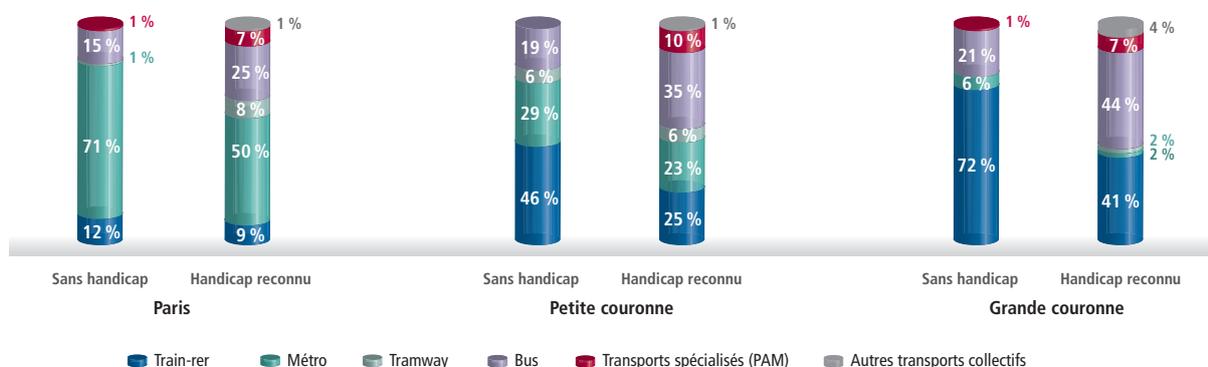
Les modes de transports collectifs de surface sont toujours privilégiés par les personnes en situation de handicap

De manière générale, au sein des transports collectifs, les modes de surface (bus et tramway) sont privilégiés compte tenu de leur niveau d'accessibilité. 38 % des déplacements en transports collectifs des personnes en situation de handicap sont réalisés en bus : ce taux atteint 46 % parmi les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR), alors qu'il n'est que de 21 % pour les personnes sans handicap. Le métro et le réseau ferroviaire (train-rer) sont moins utilisés. Alors que les trois quarts des déplacements en transports collectifs des personnes sans handicap sont effectués en train-rer ou en métro, cette part s'élève à 47 % pour ceux qui ont un handicap reconnu et tombe à 13 % pour les utilisateurs de fauteuil roulant. Ces derniers se déplacent plus fréquemment grâce au service PAM (40 % de leurs déplacements en transports collectifs).

Répartition modale parmi les déplacements en transports collectifs par situation de handicap 16 ans et plus



Répartition modale parmi les déplacements en transports collectifs par lieu de résidence 16-59 ans

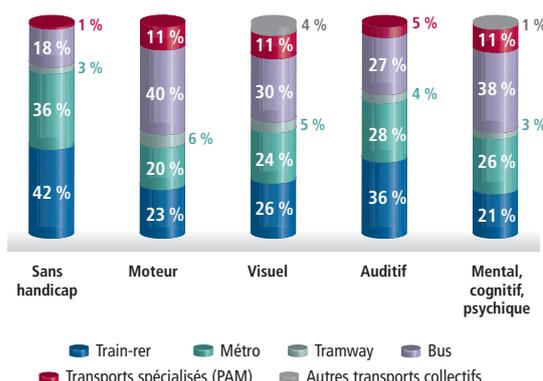


Pour les Parisiens, la part modale du tramway et du bus est environ deux fois plus forte pour les personnes en situation de handicap (33 %) que pour les autres (16 %). L'utilisation du train-rer, importante en petite en grande couronnes, est nettement plus faible parmi les personnes en situation de handicap.

Les déplacements en train-rer et, dans une moindre mesure, en métro, sont moins fréquents, quel que soit le type de handicap.

Les personnes en situation de handicap auditif ont une utilisation des modes de transports collectifs qui, bien que différente, se rapproche de celle des personnes sans handicap.

Répartition modale parmi les déplacements en transports collectifs par type de handicap 16-59 ans avec handicap reconnu



Le Schéma Directeur d'Accessibilité / Agenda d'Accessibilité Programmée de 2015

La loi 2005-102 du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a imposé notamment :

- la mise en accessibilité des réseaux de transports, sur la base d'un schéma directeur d'accessibilité (SDA), dans un délai de 10 ans ;
- l'obligation d'organiser et de financer des transports de substitution là où les transports ne peuvent pas être rendus accessibles.

Le STIF a engagé dès 2006 un travail d'état des lieux de l'accessibilité du réseau francilien, qui a permis l'adoption en 2008 du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) d'Île-de-France.

Faisant le constat d'un chantier encore loin d'être achevé en matière de mise en accessibilité des établissements

recevant du public et des services de transports collectifs, l'ordonnance n° 2014-1090 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées a créé les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP). Le SDA Ad'AP d'Île-de-France a été approuvé par le Conseil du STIF le 8 juillet 2015 et transmis le 23 septembre 2015 au préfet de région pour instruction. Après instruction par les préfets de département, le STIF a reçu par courrier du 11 mars 2016 la copie des 8 arrêtés préfectoraux portant approbation des volets départementaux du SDA Ad'AP et du préambule. Conformément à l'article R.1112-22-I du Code des transports, le SDA Ad'AP d'Île-de-France devra faire l'objet de différents points de situation et notamment d'un bilan intermédiaire des actions à l'issue de la première année de son approbation.

Des schémas de mobilité en transports collectifs simplifiés

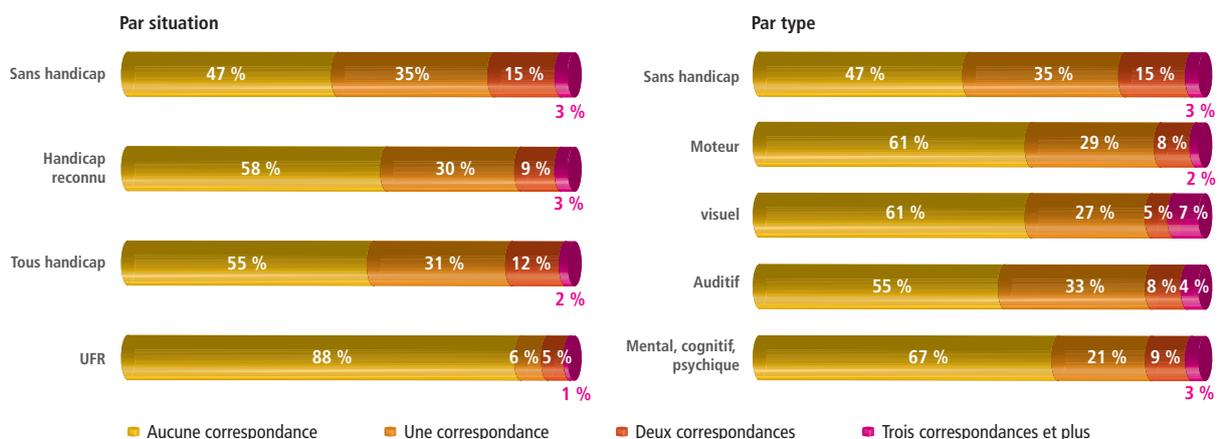
Les personnes en situation de handicap privilégient les schémas de déplacements simples. Ainsi, lorsqu'elles se déplacent en transports collectifs, elles effectuent moins de correspondances que les autres. Alors que 47 % des déplacements en transports collectifs des personnes sans handicap ne compte aucune correspondance, ce taux s'élève à 58 % pour les per-

sonnes en situation de handicap reconnu et atteint 88 % pour les utilisateurs de fauteuil roulant.

Les correspondances apparaissent ainsi comme des barrières fortes à la mobilité des personnes en situation de handicap.

Répartition modale des déplacements en transports collectifs, selon le nombre de correspondances réalisées

16 ans et plus



L'enquête sur la mobilité des personnes en situation de handicap a été réalisée entre 2013 et 2014 et pilotée par le STIF. Près de 20 000 Franciliens, dont 2 350 en situation de handicap, ont été interrogés. Cette fiche s'intéresse à la mobilité quotidienne des personnes en situation de handicap. Une fiche méthodologique précisant les objectifs et la méthodologie de l'enquête est disponible sur le site de l'Omnil : omnil.fr