



ZOOM SUR LE TRANSPORT DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (TPMR)

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit dans son article 45 : « La chaîne des déplacements, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

Afin de permettre le transport de personnes présentant un handicap ou à mobilité réduite, en dehors des lignes régulières, des services de transport à la demande, appelés communément « transport de personnes à mobilité réduite » (TPMR), se sont développés.

Il s'agit de tout transport exclusivement dédié aux personnes handicapées et/ ou à mobilité réduite pour lequel le conducteur est amené à apporter un

accompagnement au voyageur dépassant l'utilisation des équipements du véhicule.

Dès 2009, la Branche a accompagné le développement de ces services spécifiques en concluant un accord collectif prévoyant notamment une formation pour les conducteurs accompagnateurs. Le référentiel de cette formation TPMR est en cours d'actualisation et dans ce contexte, une enquête complémentaire a été menée en 2021 par l'AFT à la demande des partenaires sociaux auprès des entreprises de transport routier de voyageurs et transport sanitaire de la Branche afin notamment de mieux apprécier les compétences nécessaires pour exercer l'activité de TPMR, en lien en particulier avec les publics accueillis et le matériel spécifique mobilisé.

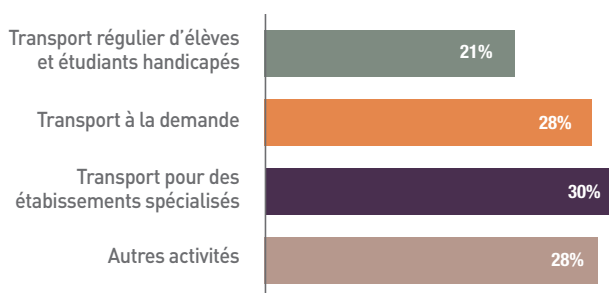
582 établissements ont répondu à cette enquête.

> ACTIVITÉ ET ÉQUIPEMENTS

10,6 % des établissements de transport routier de voyageurs et transport sanitaire auraient une activité de TPMR, soit 824 établissements (dont plus de 500 relèvent du secteur du transport sanitaire).

En moyenne, l'activité TPMR contribue à près de 23 % de leur chiffre d'affaires.

Répartition du chiffre d'affaires



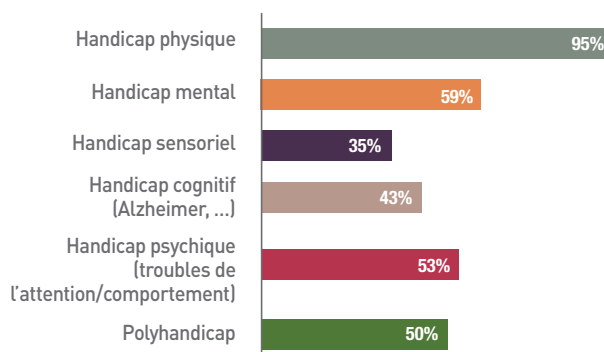
Source : Enquête Tableau de bord AFT

Le transport pour des établissements spécialisés est la première source de revenu (il représente 30 % du chiffre d'affaires généré par l'activité TPMR en moyenne), juste devant le transport à la demande spécifique PMR ou personnes en perte d'autonomie (28 % de l'activité TPMR mesurée par son chiffre d'affaires).

Vient ensuite le transport régulier d'élèves et étudiants handicapés (21 % du chiffre d'affaires de l'activité TPMR). À noter que le transport des élèves et étudiants

handicapés vers leur établissement d'enseignement reste placé sous la responsabilité des Départements, contrairement aux services publics réguliers, scolaires et à la demande qui sont passés sous l'autorité des Régions, quand ils ne sont pas du ressort territorial d'un EPCI (Établissement Public à caractère Industriel et Commercial) qui a pris la compétence transport.

Nature du public pris en charge (en % des réponses)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Le handicap est défini par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles comme « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

95 % des établissements ayant une activité TPMR prennent en charge des personnes atteintes de handicap physique. Plus de la moitié transportent des handicapés mentaux ou psychiques. Plus de deux établissements sur cinq ont comme passagers des personnes ayant des troubles cognitifs.

Les établissements ayant une activité TPMR possèdent chacun en moyenne six véhicules adaptés aux utilisateurs de fauteuils roulants (UFR), et plus de trois fois plus de véhicules non adaptés.

Parmi les véhicules adaptés UFR, on enregistre 1,8 fois plus de véhicules avec rampe que de véhicules avec hayon élévateur.

Sept véhicules adaptés UFR sur dix sont des véhicules de moins de 10 places. En effet, du fait que l'adaptation des véhicules, comme celle des infrastructures d'ailleurs (arrêts, trottoirs...), est complexe et coûteuse, les autorités organisatrices font très souvent le choix de mettre en place des services publics à la demande, réalisés avec des véhicules de moins de 10 places, voire 16 places quand les services sont à l'échelle d'un département.

Il y a une dizaine d'années, de nombreuses structures associatives, voire des particuliers, proposaient des

services PMR avec des véhicules de moins de 10 places. Cependant, depuis 2009 (application en 2012), le transport public en véhicules de moins de 10 places est une activité de transport réglementée : les services de transport doivent obligatoirement être effectués par des entreprises inscrites au registre des transporteurs, même lorsqu'ils sont réalisés avec des véhicules de moins de 10 places.

Ainsi, seuls les transports de PMR réalisés à titre privé, et pour leurs besoins de fonctionnement, par des associations de personnes handicapées, des EHPAD ou autres structures d'accueil de personnes handicapées, des établissements d'enseignement spécialisé par exemple, ne sont pas concernés par cette obligation d'inscription au registre et n'entrent donc pas dans la Branche des transports routiers et activités auxiliaires de transport... Néanmoins, compte-tenu de l'investissement que représentent les véhicules adaptés, beaucoup de ces structures font le choix de travailler avec les transporteurs plutôt que d'investir elles-mêmes.

6 % des établissements de transport routier de voyageurs ou transport sanitaire qui n'ont pas d'activité TPMR envisagent de développer cette activité, soit un peu plus de 400 établissements.

> EMPLOI ET FORMATION

On estime que plus de 4 000 conducteurs ont pour activité principale le transport de personnes à mobilité réduite.

Près des deux tiers des conducteurs qui interviennent sur l'activité TPMR ont un coefficient 137V (conducteur accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite ne travaillant que pendant les périodes scolaires), 6 % un coefficient 136V (conducteur accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite nécessitant le permis B), et seulement 2 % un coefficient 140V (conducteur accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite nécessitant le permis D).

Le métier de conducteur accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite se caractérise par le fait qu'au-delà de la seule conduite, le conducteur est aussi accompagnateur de la personne qu'il transporte.

À ce titre, il doit être formé pour réagir face aux différentes situations et laisser toujours la personne en position sécurisée.

La convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires exige, par accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur, que le conducteur accompagnateur de transport spécialisé de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite suive une formation complémentaire et spécifique dans les domaines suivants :

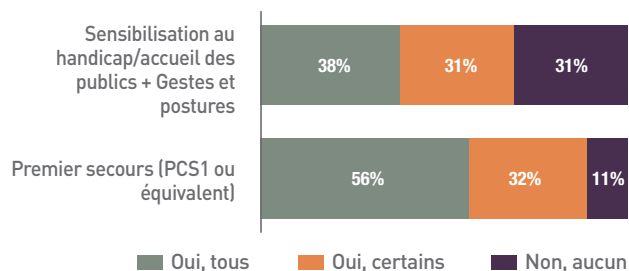
- prévention et secours civique de niveau 1 (PSC1) ou équivalent
- connaissance de la clientèle : accueil personnalisé, enfants handicapés, précautions gériatriques, troubles spécifiques
- gestes et postures.

Cette formation est à suivre dès l'embauche et au plus tard dans les 2 mois qui suivent l'entrée en fonction pour les conducteurs embauchés effectuant, à titre permanent ou occasionnellement, un service spécialisé de transport de personnes handicapées et/ou à mobilité réduite.

À noter que le personnel d'encadrement en lien avec l'exécution de ces services doit, a minima, suivre la partie de la formation relative à la connaissance de la clientèle.



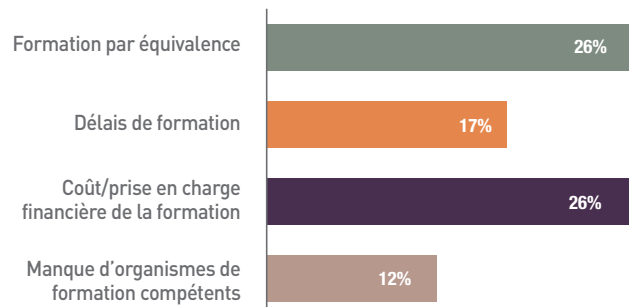
Formations conventionnelles suivies par tout ou partie du personnel (en % d'établissements)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Dans sept établissements sur dix, des formations relatives à la connaissance de la clientèle et aux gestes et postures ont été suivies par tout ou partie du personnel. Il en va de même de neuf établissements sur dix pour la formation prévention et secours civique de niveau 1.

Raisons pour lesquelles des formations n'ont pas été dispensées (en % d'établissements)



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Ne sont pas tenus par cette obligation de formation les conducteurs ayant exercé une activité de transport de personnes handicapées et/ ou à mobilité réduite pendant au moins un an au cours des trois dernières années avant la date de signature de l'accord du 7 juillet 2009. Cette explication est mise en avant par 26 % des établissements dont l'ensemble des conducteurs accompagnateurs TPMR ne sont pas formés.

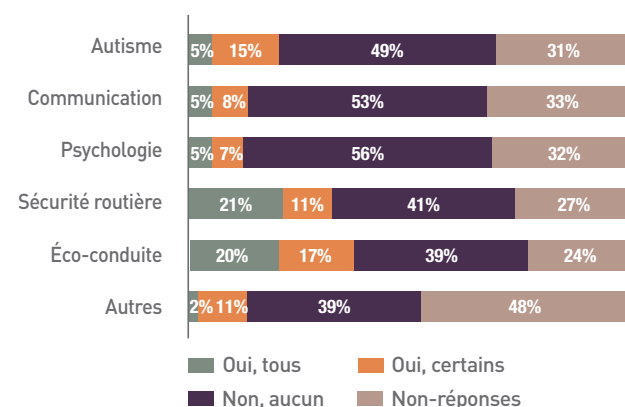
17 % évoquent des délais de formation et 12 % un manque d'organismes de formation compétents. Dans le cas d'impossibilité justifiée par une indisponibilité de formation, la convention collective prévoit que celle-ci soit justifiée par l'attestation d'un centre de formation et une inscription à la session suivante.

Les coûts de la formation sont invoqués par 26 % des établissements.

Ces raisons expliquent que la formation conventionnelle TPMR est dispensée trois fois moins souvent par un prestataire externe qu'en interne. Le manque de temps est le principal frein pour réaliser la formation en interne.

17 % des établissements déclarent avoir déjà organisé une action de formation en situation de travail au bénéfice des conducteurs accompagnateurs TPMR.

Formations autres



Source : Enquête Tableau de bord AFT

Les autres formations les plus fréquemment suivies par les conducteurs accompagnateurs TPMR portent sur la sécurité routière et l'écoconduite, mais aussi la formation de tuteur TPMR.

Les modules supplémentaires que les répondants estimerait utiles dans la formation initiale/accès métier TPMR ont trait à la formation AFGSU2, l'accompagnement des troubles mentaux ou psychiques tels que l'autisme, la psychologie, la communication et la gestion des conflits avec les usagers.

En formation continue, en plus des thèmes conventionnels et ci-dessus, des répondants jugeraient utiles, pour améliorer la prise en charge des personnes et maintenir l'employabilité des salariés qui ne pratiquent pas fréquemment, d'organiser des actions de sensibilisation au handicap, à l'accueil, à la manipulation des fauteuils roulants et à la maîtrise des points d'attache dans le véhicule.

En 2021, parmi les formations prévues pour le personnel de conduite (hors FCO), 40 % ont trait à l'autisme et 19 % aux premiers secours (PSC1).