
Avis relatif à l'arrêté modificatif du 23 août 2013 relatif aux conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des véhicules terrestres à moteur de la catégorie M1

16 mai 2019

Préalablement, le Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) tient à remercier la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), du ministère de la transition écologique et solidaire, d'être venue présenter le projet d'arrêté modificatif relatif à l'accessibilité des véhicules de type M1 (c'est-à-dire les véhicules de 9 places maximum, qu'ils soient à usage public, non public ou personnel).

Il s'agit d'actualiser un texte réglementaire 6 ans après sa publication et il s'avère qu'après discussion avec l'administration, 6 points d'achoppements demeurent à régler :

1- Les chemins de roulement

Il s'agit d'un dispositif composé de deux plans inclinés distincts et parallèles sur lesquels une personne utilisatrice de fauteuil roulant (UFR) est accompagnée par une tierce-personne.

Or, cet équipement constitue une grande source potentielle de danger, aussi bien pour l'UFR que pour l'accompagnant, puisque ce dernier doit notamment exercer une forte poussée avec ses membres supérieurs en demeurant entre chaque plan incliné.

Il existe donc un fort risque de chute pour la personne en fauteuil roulant, ainsi que des troubles musculosquelettiques pour l'accompagnateur.

Si la DGEC nous indique que ce dispositif n'est à utiliser qu'en cas d'urgence, il n'en demeure pas moins qu'avec l'expérience de 3 lois en accessibilité en l'espace de 44 ans, nous n'ignorons pas que les réelles pratiques de terrain font souvent fi des subtilités rédactionnelles réglementaires.

C'est pourquoi il est donc souhaité que les chemins de roulement soient définitivement et explicitement proscrits.

2- Le gabarit principal du fauteuil

Le projet d'arrêté expose qu'à l'intérieur du véhicule, la hauteur soit de 1350 mm pour une personne en fauteuil roulant.

Or, le CNCPH fait remarquer qu'il y aurait intérêt à s'aligner sur d'autres normes européennes afin de garantir une homogénéité dans les dispositifs des différents modes de transports.

En effet, le règlement européen N° 1300/2014 du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) relatives à l'accessibilité du système ferroviaire prévoit une hauteur de 1375 mm.

Ainsi, dans l'optique d'assurer une réelle qualité d'usage dans l'utilisation des intermodalités de transports, il conviendrait à ce que le texte français s'aligne sur les standards européens prévus en la matière.

Outre le fait que cela soit logique, ce serait également judicieux concrètement parlant : Comment pourrait-on imaginer qu'une personne sortant d'un train, ne puisse pas rentrer dans un véhicule pour une différence de 25 mm ?

Comme il est compréhensible qu'il s'agit présentement d'un texte actualisé, alors pour prendre en compte les paramètres actuels des industriels, le CNCPH propose de dissocier deux types de règles : celles régissant les véhicules actuels, et celles dont les normes de qualité supérieure seraient à appliquer d'ici 3, 4 ou 5 ans pour les futurs véhicules.

Par conséquent, en l'espèce, la hauteur de 1350 mm pourrait être conservée jusqu'à une date ultérieure (par exemple le 1^{er} janvier 2022, le temps que les constructeurs puissent appliquer la future norme de 1375 mm).

3- Les rampes d'accès

Dans sa rédaction actuelle, le projet d'Arrêté prévoit tout d'abord que la pente maximale de la rampe d'accès n'excède pas 25 %.

Or, il faut savoir qu'à partir de 10, 12 %, le risque de bascule d'une personne en fauteuil roulant s'accroît de manière significative.

En ce domaine également, le règlement européen sur l'accessibilité des systèmes ferroviaires édicte de ne pas excéder 18 %.

Dès lors, il conviendrait en la matière de faire converger les réglementations française et européenne afin de favoriser une logique de qualité d'usage dans l'utilisation de toutes les intermodalités.

Le CNCPH propose aussi de dissocier les véhicules actuels et l'application de normes pour les futurs véhicules dans un avenir proche.

Il existe le même constat avec la largeur des rampes d'accès puisque le texte français prévoit une mesure de 730 mm, ce qui est très restrictif ; et ce alors que le Règlement européen fixe la largeur à 800 mm.

4 - Le système élévateur

Le projet d'Arrêté prévoit une largeur du système élévateur à 730 mm, alors que le règlement européen expose une largeur de 800 mm, ce qui confère une meilleure d'usage.

Il est donc demandé à ce que le texte français s'aligne sur les normes européennes.

5- La nécessité d'appui-tête

Pour les utilisateurs de fauteuil roulant manuel, il serait nécessaire de disposer d'un appui-tête amovible afin d'éviter des accidents du type « coup du lapin ».

Un tel dispositif pourrait être envisagé dans des futurs véhicules à une date ultérieure.

6- L'inexistence juridique des services publics de transport individuel par véhicule électrique

Depuis presque 10 ans environ, se développent dans un certain nombre de villes, une offre publique de transports individuels par voiture électrique ; tel qu'Autolib par exemple.

Lors de son avis du CNCPH en date du 12 février 2013, il avait déjà été fait remarquer que ce type de service public de transport individuel ne relevait d'aucune classification juridique.

La nécessité d'avoir une telle classification juridique permettrait alors de pouvoir demander à avoir un quota minimal de voiture accessible dans le développement d'une telle offre.

6 ans après l'émission de son avis, le CNCPH constate que l'Administration n'a toujours pas pris en compte cette absence de classification juridique.

Il est demandé à ce qu'un quota minimal de 5 % de véhicules soit pris en compte lorsqu'il existe une offre de service public de transport individuel par véhicule électrique.

Pour rappel de l'histoire, le CNCPH avait émis le 12 février 2013 un avis favorable avec réserves sur le même Arrêté.

A l'époque, l'Administration avait répondu que les réserves seraient prises en compte lors de l'actualisation du texte dans quelques années.

Ces quelques années viennent de se passer, et l'Administration répond encore que les présentes demandes seront prises en considération lors de la prochaine actualisation d'ici quelques années.

Devant de telles réponses qui n'illustrent en rien d'une bonne qualité de concertation et de dialogue, le CNCPH formule donc la demande de création d'un groupe de travail piloté par l'Administration, en présence des associations représentatives des personnes en situation de handicap et des concepteurs-constructeurs, afin de trouver les voies de solutions satisfaisantes.

Ainsi, au vu des éléments susmentionnés, dont en particulier la double nécessité de faire converger d'une part les réglementations française et européenne pour une meilleure qualité d'usage dans les intermodalités, et d'autre part de distinguer des normes pour les

véhicules existants et des règles pour les futurs véhicules dans un avenir proche, pourraient être enfin pris en compte.

Les réponses des représentants de l'administration en séance ne donnant pas suite à ces propositions, **les membres du Conseil national consultatif des personnes handicapées adoptent un avis défavorable sur le présent projet d'arrêté.**