

## Avis défavorable du CNCPH

***portant sur les projets d'arrêtés modificatifs de l'arrêté du 9 août 2022 relatifs aux caractéristiques techniques particulières d'accessibilité pour l'attribution de l'aide à l'acquisition ou à la location de taxis peu polluants transportant des personnes à mobilité réduite et utilisateurs de fauteuils roulants***

**Assemblée plénière du 16 décembre 2022**

### Rappel du contexte

---

Le Gouvernement a souhaité développer l'offre de taxis franciliens peu polluants, accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) circulant en fauteuil roulant non transposable, en vue des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 (JOP 2024), mais également au titre de l'héritage de ces Jeux. L'objectif est d'accompagner la profession, avec le soutien de l'Etat, pour développer 1000 véhicules adaptés.

Les modalités du dispositif sont définies dans un décret, qui met en place une aide financière de l'Etat pour les acquéreurs d'un véhicule neuf accessible en fauteuil roulant. Les taxis concernés prennent des engagements d'utilisation des véhicules sur 4 ans pour le transport de PMR ainsi que des engagements de formation des conducteurs à l'accompagnement de ces personnes. L'arrêté du 9 août 2022 définit les modalités techniques de ce dispositif répondant aux besoins des utilisateurs de fauteuil roulant, notamment électriques.

Ce dispositif avait été examiné et avait fait l'objet de deux avis favorables du CNCPH du [22 avril](#) et du [17 juin](#) 2022.

Les projets d'arrêtés présentés ici pour avis modifient les modalités techniques de ce dispositif et introduisent de nouvelles règles pour la mise en accessibilité des taxis visés dans la perspective des JOP 2024.

### Objectif du projet de texte concerné

---

Les projets d'arrêtés présentés proposent deux options pour faire évoluer le cadre réglementaire existant :

- Supprimer la prescription prévue par l'arrêté du 9 août 2022 relative à la pente de la rampe d'accès et revenir en arrière en reprenant l'arrêté du 23 août 2013 avec la mise en place d'une pente maximale de la rampe limitée à 25% par rapport au sol au lieu de 21% ;
- Compléter cette prescription, en ouvrant la possibilité de mise en place d'un treuil électrique (pour une utilisation à la demande du client) dans les cas où la pente de la rampe est comprise entre 21% et 25%.

L'objectif de ces deux projets d'arrêtés est basé sur le constat que l'offre de véhicules répondant aux critères d'accessibilité s'avère extrêmement réduite. Il tient compte également des remarques des constructeurs qui estiment ne pas être en mesure de livrer dans les délais impartis, au regard du calendrier des JOP 2024, les véhicules conformes aux dispositions de l'arrêté du 9 août 2022.

## **Observations, recommandations et propositions**

---

Lors de l'examen des projets de décret et d'arrêté instaurant le dispositif de 1000 taxis accessibles en vue des JOP 2024, le CNCPH avait donné un avis favorable tout en saluant la démarche. Les deux projets d'arrêtés modificatifs présentés ce jour à l'avis du CNCPH visent à dégrader le dispositif prévu au motif que les délais sont trop restreints pour la construction et la mise sur le marché des véhicules correspondant aux règles d'accessibilité conformes à l'arrêté du 9 août 2022.

Le CNCPH déplore le retard pris pour l'organisation des moyens de transport et de déplacement des personnes handicapées pendant les JOP 2024. Depuis 2017, la France se prépare à accueillir ces Jeux. Le Conseil constate qu'il a fallu attendre 2022, moins de deux ans avant les Jeux, pour que le sujet de transports des personnes en situation de handicap soit mis à l'étude.

Le 15 novembre 2021, le Premier ministre annonce sa décision de développer une offre de taxis franciliens accessibles aux PMR, en vue des JOP 2024. Ce n'est qu'en août 2022 que les textes d'application de ce dispositif sont publiés.

Alors que le transport public francilien reste inopérant pour les PMR et les utilisateurs de fauteuil roulant, notamment en raison de l'inaccessibilité du métro et des difficultés d'utilisation des bus, la création d'une flotte de 1000 taxis accessibles aurait pu alléger ces difficultés. Mais les nouvelles mesures techniques envisagés par les deux projets d'arrêtés modificatifs vont aggraver la situation.

Il convient de rappeler que, depuis 2013, le CNCPH a constamment réitéré plusieurs demandes précises, notamment celle relative au pourcentage de la pente de la rampe d'accès. Lors des dernières réunions de concertation, les constructeurs s'étaient engagés à abaisser le pourcentage de ladite pente à 21 %. Or, les nouveaux projets d'arrêtés modifient les dispositions existantes pour revenir à une pente de 25% au lieu de 21% et envisagent la mise en place d'un treuil électrique pour compenser cette différence.

Ce revirement des constructeurs s'effectue au mépris de l'engagement qu'ils avaient pris précédemment, ce qui s'avère inacceptable ; et ce, d'autant plus au vu du retard pris dans l'organisation des moyens de transports accessibles. Il est à regretter que, d'une manière générale, la plupart des constructeurs n'ait pas intégré la dimension accessibilité dans les modèles commercialisés.

Se pose par ailleurs la question de sécurité et de fiabilité d'un treuil électrique pour les utilisateurs de fauteuil roulant, notamment électrique.

Il faut également souligner que la hauteur de passage sous porte arrière est toujours règlementairement trop basse pour ne pas être dangereuse pour un bon nombre de personnes en fauteuil électrique. De même, la largeur du décaissement est toujours trop étroite pour permettre une aisance à la montée et à la descente des personnes utilisatrices de fauteuil électrique.

Par ailleurs, la commission Accessibilité tient à exprimer son étonnement et son désapprobation à recevoir les textes explicatifs des projets d'arrêtés présentés pour avis en anglais et sans traduction accompagnée.

Enfin, le CNCPH souligne à nouveau qu'aucune modalité particulière n'est toujours pas indiquée concernant les terminaux de paiement. Or, il est de plus en plus fréquent de se voir proposer des terminaux de paiement totalement inaccessibles, ce qui irait donc à l'encontre d'une course accessible et réussie. Il convient donc d'insister sur ce point dans les conventions.

### **Position de la commission Accessibilité et du comité de gouvernance**

---

Les membres de la commission Accessibilité et du comité de gouvernance proposent **un avis défavorable pour les deux projets d'arrêtés modificatifs.**

### **Vote de l'Assemblée plénière du CNCPH**

---

Les membres du CNCPH, réunis en assemblée plénière, approuvent et adoptent **l'avis défavorable.**