



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/22
25 mars 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions
techniques et de sécurité en navigation intérieure

Trente-cinquième session

Genève, 3-5 juin 2009

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**RÉSOLUTION N° 25, «DIRECTIVES CONCERNANT LES BATEAUX
À PASSAGERS ÉGALEMENT APTES À TRANSPORTER
DES PERSONNES HANDICAPÉES»**

Amendements à la Résolution n° 25

Note du secrétariat

1. Comme le lui avait demandé le Groupe de travail des transports par voie navigable à sa cinquante et unième session (ECE/TRANS/SC.3/178, par. 37), le Groupe de travail a, à sa trente-troisième session, examiné la Résolution n° 25, «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/12). Le Groupe de travail a décidé que la résolution nécessitait une révision pour mieux refléter les dispositions les plus récentes de la Résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure», des instructions administratives n° 22 de l'annexe II de la Directive 2006/87/CE de la Communauté européenne, ainsi que de la législation adoptée par la Fédération de Russie concernant les équipements permettant l'embarquement des personnes handicapées sur les bateaux et les équipements de sauvetage (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/66, par. 28). On trouvera dans la présente annexe le projet de version révisée de la résolution, établi conformément aux instructions communiquées par le Groupe de travail. Les ajouts au texte original apparaissent en gras alors que les parties à supprimer apparaissent biffées. Les modifications de numérotation et de présentation ne sont pas indiquées. Dans l'ensemble du texte, le terme «personnes handicapées» a été remplacé par «personnes à mobilité réduite».

Annexe

DIRECTIVES CONCERNANT LES BATEAUX À PASSAGERS ÉGALEMENT
APTES À TRANSPORTER DES **PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE**

Projet de résolution n°

(adopté par le Groupe de travail des transports par voie navigable
le .. octobre 2009)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Notant que le Comité des transports intérieurs a, à sa soixante-dixième session, demandé à ses organes subsidiaires de poursuivre leurs travaux sur la facilitation du transport des personnes à mobilité réduite (ECE/TRANS/200, par. 115 et 116),

Reconnaissant la nécessité d'assurer aux personnes à mobilité réduite le droit de participer pleinement à la vie sociale et au développement de la communauté dans laquelle elles vivent et de jouir de conditions de vie égales à celles de leurs concitoyens,

Conscient de la difficulté croissante à assurer et faciliter le transport des personnes à mobilité réduite dans la région de la CEE,

Tenant compte de la Résolution n° 25, «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées», adoptée le 14 novembre 1986,

Considérant les travaux accomplis par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure en ce qui concerne la Résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure», et les dispositions pertinentes de ladite résolution visant les personnes à mobilité réduite,

Prenant en considération les normes les plus récentes concernant les personnes à mobilité réduite, adoptées aux niveaux international et régional,

1. *Décide* de remplacer la Résolution n° 25 et son annexe sur les Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées par la présente résolution et son annexe sur les Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite;

2. *Recommande* aux gouvernements, aux organisations gouvernementales internationales, aux groupements économiques ou autres et aux commissions fluviales de prendre les mesures qui seraient nécessaires pour compléter, le cas échéant, leur réglementation sur la construction et l'équipement des bateaux de navigation intérieure, compte tenu des «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite» reproduite dans l'annexe à la présente résolution;

3. *Invite* les gouvernements, les organisations gouvernementales internationales, les groupements économiques ou autres et les commissions fluviales à tenir le secrétariat informé des mesures adoptées à cette fin;

4. *Prie* le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire régulièrement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

Annexe

DIRECTIVES CONCERNANT LES BATEAUX À PASSAGERS ÉGALEMENT APTES À TRANSPORTER DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

1. Objectifs et portée

Les présentes directives donnent des indications concernant la façon dont l'équipement et l'aménagement des bateaux à passagers peuvent être adaptés pour pouvoir plus facilement accueillir aussi des personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire des personnes rencontrant des problèmes particuliers lors de l'utilisation des transports en commun, telles que les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant d'un handicap sensoriel, les personnes en fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnant des enfants en bas âge¹.

~~Ces indications~~ **Les présentes directives** traitent des aspects ne faisant pas l'objet des prescriptions en vigueur ou de recommandations concernant la construction, l'équipement et le gréement des bateaux à passagers. **Elles sont alignées sur les dispositions pertinentes du chapitre 15 de la Résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» (ECE/TRANS/SC.3/172).**

Dans ce contexte, les personnes à **mobilité réduite** sont considérées comme faisant partie intégrante du groupe de passagers à bord du bateau. Les présentes directives ne visent pas les bateaux construits spécialement pour le transport de personnes à **mobilité réduite**. Elles pourront guider les armateurs et les constructeurs de bateaux et tout particulièrement faciliter la planification adéquate des travaux de construction ou de grande transformation de bateaux. C'est la raison pour laquelle elles ne contiennent pas de règles contraignantes.

¹ Cette définition correspond à la définition figurant dans la Résolution n° 61 (art. 1-2.125).

2. Dispositions générales: zones spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite²

2.1 Les zones spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite comprennent:

- a) **Une zone où des équipements de sauvetage sont entreposés et où ils seraient distribués en cas d'urgence;**
- b) **Des places assises;**
- c) **Au moins un W.-C. et un cabinet de toilette spécialement aménagés;**
- d) **Des couloirs de communication;**
- e) **Des cabines spécialement aménagées.**

2.2 Le nombre de cabines et de places assises spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite est déterminé par le propriétaire du bateau d'après le nombre de ces personnes qui, sur une période de temps donnée suffisamment longue, se trouvent très souvent à bord en même temps.

3. Zones et locaux à l'usage des passagers

3.1 Zones et locaux à l'usage des passagers

- a) Les zones à l'usage des passagers et les couloirs devraient avoir une largeur utile d'au moins 1,30 m afin d'être accessibles aux fauteuils roulants et **être dépourvus de seuils d'une hauteur supérieure à 0,025 m³.**
- b) Les éléments en saillie devraient être aussi peu nombreux que possible et les arêtes vives devraient être arrondies. Les armoires, étagères et placards devraient être encastrés et les tuyaux de descente devraient être disposés autant que possible dans des niches ou des encoignures.
- c) Des revêtements et des enduits antidérapants devraient être prévus, notamment dans les zones en pente (longitudinale ou transversale), dans les couloirs de communication entre les différents locaux ainsi qu'entre ceux-ci et les escaliers. Ces revêtements et enduits antidérapants ne devraient pas produire d'électricité statique. Des mains courantes ou autres installations pour se soutenir devraient aussi être prévues.

² Voir par. 1 de l'Instruction de service n° 22, «Exigences particulières pour la sécurité des personnes à mobilité réduite», contenue dans de la Directive 2006/87/CE du Conseil européen.

³ Voir l'article 15-6.14 de la Résolution n° 61.

3.2 Passerelles de débarquement

- a) Les passerelles de débarquement destinées aux passagers devraient être équipées de chaque côté de deux mains courantes, la première à une hauteur de 1 m et la seconde à 0,75 m au-dessus de la passerelle proprement dite. Il importe que les mains courantes dépassent de 0,30 m les deux extrémités de la passerelle.
- b) La largeur utile de la passerelle devrait être d'au moins 0,9 m. Chaque main courante devrait être munie d'au moins trois supports. Afin de permettre la circulation des fauteuils roulants, les traverses antiglissement ne devraient pas mesurer plus de 0,3 m de long et 0,03 m de haut. Les trous des sols à claire-voie ne devraient pas mesurer plus de 0,01 m de large ni plus de 0,03 m de long.
- c) La meilleure façon de résoudre le problème que pose la différence de niveau entre la passerelle et le quai ou le pont est d'équiper celle-ci d'une jupe en matériau souple à ses deux extrémités⁴.

3.3 Seuils de porte et hiloires

- a) **Les seuils de porte** devraient autant que possible être évités dans les zones à l'usage des passagers; s'ils sont absolument nécessaires, leur hauteur ne devrait pas dépasser 0,025m.
- b) Les hiloires au pont libre devraient être aussi basses que possible compte tenu des autres prescriptions en vigueur. Elles pourraient être remplacées par des bouches d'évacuation, protégées par une grille à mailles serrées se déversant à l'extérieur de la coque.
- c) Les seuils de porte et les hiloires d'une hauteur supérieure à 0,025 m devraient soit être amovibles, soit consister en un profilé de caoutchouc peu élevé et souple, soit enfin être franchissables au moyen d'une rampe mobile.

3.4 Escaliers et ascenseurs

3.4.1 Escaliers

- a) Les escaliers ne devraient pas être trop raides (déclivité maximum de ~~38°~~ **32°**⁵, si possible).
- b) ~~Les escaliers devraient être droits et orientés parallèlement à l'axe du bateau.~~ **Les escaliers en colimaçon ne sont pas autorisés et les escaliers ne doivent pas être orientés perpendiculairement à l'axe du bateau**⁶.

⁴ Il faut savoir qu'une personne en fauteuil roulant ne peut gravir une pente de plus de 1/20 (3°) sans l'aide d'autrui, et que même avec l'aide d'autrui il est très difficile de gravir une pente de plus de 1/4 (14°). Lorsque certains points d'accostage nécessitent une forte inclinaison de la passerelle de débarquement (par exemple 1/4), il y a lieu de limiter sa longueur à 2 m.

⁵ Art. 15-6.9 v) de la Résolution n° 61.

- c) Les marches devraient avoir une hauteur maximum de 0,18m, et une profondeur minimum de 0,3 m **et une largeur utile d'au moins 0,9 m⁷**.
- d) Il importe tout particulièrement de veiller à ce que les marches soient antidérapantes et ne présentent pas d'irrégularités.
- e) **Les rampes des escaliers doivent se prolonger à leurs deux extrémités d'environ 0,30 m sans gêner le passage⁸**.
- f) Aux abords immédiats des escaliers ou des marches, le revêtement de sol des ponts devrait être différent. **Les rampes, arêtes avant, au moins des premières et dernières marches, ainsi que les revêtements de sol aux extrémités des escaliers doivent être mis en évidence par l'utilisation de couleurs⁹**.
- g) Il est conseillé d'éviter des marches isolées dans les couloirs, en particulier devant ou derrière les portes.

3.4.2 Ascenseurs

- a) Les ascenseurs devraient avoir les dimensions suivantes:
Cabine: au moins 1,1m de large et 1,4 m de profondeur.
Porte: au moins 0,8 m de largeur utile (si possible porte coulissante ou télescopique).
Tableau de commande: entre 0,9 et 1,2 m au-dessus du sol.
Mains courantes: 0,9 m au-dessus du sol.
- b) Un espace libre d'au moins 1,4 m x 1,4 m devrait être prévu devant la porte de l'ascenseur.

3.5 Mains courantes et garde-corps

- a) La main courante des deux côtés des escaliers devrait être placée à une hauteur de 0,9 m au-dessus de l'arête avant des marches, suivre l'escalier sans interruption et se prolonger au-delà de l'escalier sur environ 0,3 m à ses deux extrémités.
- b) Les barres de la main courante devraient être de section circulaire, d'un diamètre compris entre 0,04 et 0,05 m et séparées de la paroi d'au moins 0,06 m. À l'extrémité de la main courante, les barres devraient être recourbées vers la paroi.

⁶ Art. 15-6.9 v) de la Résolution n° 61.

⁷ Art. 15-6.9 v) de la Résolution n° 61.

⁸ Art. 15-6.9 v) de la Résolution n° 61.

⁹ Art. 15-6.9 v) de la Résolution n° 61.

- c) En outre, des mains courantes devraient être prévues, aux fins de guidage et d'appui, sur les parois des couloirs et des superstructures du pont découvert, à une hauteur de 0,9 m au dessus du pont.
- d) La hauteur de la lisse de garde-corps devrait être d'au moins 1,1 m au-dessus du pont.

3.6 Portes

- a) À l'exception de celles donnant sur des couloirs, les portes des locaux à l'usage des passagers devraient s'ouvrir vers l'extérieur. En position ouverte, les portes devraient s'abaisser contre une paroi et pouvoir y être arrêtées.
- b) Les portes spéciales, telles que les portes battantes ou tournantes, devraient être évitées. Sur les portes coulissantes, la glissière inférieure devrait être encastrée dans le sol. Les portes devraient avoir une largeur utile d'au moins 0,9 m pour permettre le passage aisé des fauteuils roulants. Afin de permettre l'accès aux portes du côté vers lequel elles s'ouvrent, un espace minimum de ~~0,5~~ **0,6**¹⁰ m devrait être prévu entre l'arête intérieure du châssis côté serrure et la paroi perpendiculaire adjacente.
- c) Il ne devrait pas être possible à des personnes non autorisées de fermer à clef ou de bloquer les portes des locaux à l'usage des passagers.
- d) Les portes des W.-C. pour personnes à mobilité réduite devraient s'ouvrir vers l'extérieur ou être coulissantes. Le mécanisme de verrouillage devrait être incorporé dans la poignée de la porte.

3.7 W.-C. et cabinets de toilette

- a) Au moins un W.-C. et un cabinet de toilette devraient être accessibles aux personnes à mobilité réduite et adaptés à leurs besoins spécifiques.
- b) Les W.-C. adaptés aux personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant devraient mesurer au moins 1,5 m par 1,82 m. La hauteur de la cuvette devrait être d'environ 0,4 m.
- c) Des poignées pour personnes à mobilité réduite devraient être installées sur les parois et il faudrait vérifier que les installations sont stables et solidement fixées. Le porte-papier de toilette devrait être facilement accessible et pouvoir être utilisé avec une seule main.
- d) Un espace libre de 0,6 m de hauteur par 0,7 m de largeur devrait être prévu sous le lavabo. Le bord supérieur du lavabo devrait être placé à une hauteur comprise entre 0,8 et 0,85 m au-dessus du sol. Au besoin, le miroir devrait descendre jusqu'au lavabo.

¹⁰ Art. 15-6.4 iv) de la Résolution n° 61.

3.8 Cabines et locaux publics

- a) Les cabines réservées aux personnes à mobilité réduite devraient se trouver, si possible, sur le même pont, de préférence celui sur lequel se trouvent les locaux à l'usage des passagers. Elles devraient être situées au centre du bateau et être facilement accessibles. Les guichets publics (par exemple le bureau de renseignements et le guichet des billets) devraient être accessibles aux personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant.
- b) Les tables et les sièges devraient être installés de manière à ne pas se renverser lorsqu'ils servent d'appui. Sous les tables, un espace d'une hauteur de 0,7 m devrait être prévu pour le passage des jambes jusqu'au genou.
- c) Si, dans les locaux à l'usage des passagers et sur le pont, les tables et les sièges sont fixés au sol de façon permanente, un certain nombre de sièges (1 pour 100 passagers mais au minimum 4) devraient être spécialement aménagés et réservés aux handicapés moteur.

3.9 Mesures destinées aux personnes souffrant d'allergie

L'ameublement devrait être autant que possible construit en matériaux ne provoquant pas d'allergie. Certains locaux devraient être interdits aux passagers accompagnés d'animaux à poils.

4. Information, communication et services

4.1 Marquages, indications, signalisation et éclairage

- a) Les seuils, les rampes, les garde-corps et les mains courantes devraient être facilement reconnaissables au moyen de couleurs différentes.
- b) Les salles et installations spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite devraient être signalées au moyen des symboles prévus à cet effet par les règlements internationaux. Les panneaux indicateurs ou les panneaux contenant des consignes relatives au comportement à bord devraient être fixés aux parois et non pas aux portes. Les lettres devraient avoir une hauteur minimale de 0,015 m. Le texte ou le symbole devrait se détacher nettement du fond, qui devrait lui-même contraster clairement avec l'arrière-plan.
- c) Les panneaux indiquant les issues de secours ou contenant des interdictions ou des consignes devraient pouvoir être éclairés de manière à être bien visibles. Les escaliers et les zones accessibles aux personnes à mobilité réduite devraient être bien éclairés en tous temps. Pour l'éclairage artificiel, les tubes fluorescents du type lumière du jour sont préférables.

4.2 Haut-parleurs et installations d'appel

L'ensemble des ponts et cabines accessibles aux passagers devraient être desservis par un système de haut-parleurs. Ces derniers devraient être suffisamment puissants pour que les messages puissent être nettement distingués des bruits de fond (par exemple du bruit des

machines ou des ventilateurs, etc.). Les W.-C. et les cabinets de toilette spécialement aménagés pour les personnes à mobilité réduite devraient être équipés d'un dispositif d'alarme approprié.

4.3 Renseignements

Des indications concernant les bureaux de renseignements et les possibilités d'assistance devraient être apposées en des endroits appropriés du bateau.

5. Sécurité

5.1 Dispositions générales

Si les prescriptions en vigueur ne prévoient pas les mesures de sécurité suivantes, ces mesures doivent faire l'objet d'une attention particulière.

5.2 Débarquement

- a) Les cabines à passagers spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite ne devraient pas se trouver en dessous du pont servant au débarquement.
- b) Chaque côté du pont principal devrait être équipé d'un emplacement pour le débarquement des passagers ayant une largeur utile minimum de 1,5 m.
- c) Les locaux spécialement aménagés pour les personnes à mobilité réduite devraient être disposés de façon à permettre en tous temps d'évacuer sans encombre tous les passagers vers un pont ouvert et suffisamment grand, lequel devrait dans tous les cas comporter, pour les débarquements d'urgence, une ouverture de 1,0 m de largeur.

5.3 Protection spéciale contre le feu

- a) Les carburants liquides ayant un point d'éclair inférieur ou égal à 55 °C ne devraient pas être utilisés sauf pour les moteurs hors-bord des canots de sauvetage.
- b) Les salles des machines devraient être équipées d'une installation d'extinction appropriée installée à demeure et pouvant être mise en action depuis l'extérieur de la salle des machines.
- c) Il devrait y avoir au moins deux pompes d'extinction indépendantes à bord, dont l'une devrait être installée à l'extérieur de la salle des machines principale. La puissance de chaque pompe ainsi que le nombre et la répartition des bornes d'incendie devraient être tels que tout endroit du bateau puisse être atteint, à partir d'au moins deux d'entre elles situées en des endroits différents, avec dans chaque cas une seule longueur de flexible.
- d) Les cloisons et les portes entre les couloirs et les cabines ainsi qu'entre les cabines, les parois et les portes des cages d'escalier reliant plus de deux ponts, ainsi que les plafonds et les revêtements des cloisons étanches devraient être ignifugés.

- e) Sur les bateaux à cabines, tous les locaux et cabines à l'usage des passagers, de l'équipage et des autres membres du personnel devraient être équipés d'aspenseurs appropriés. Les clapets prescrits pour les conduits d'aération et de ventilation devraient se fermer automatiquement dès que la température de l'air dans les conduits dépasse 70 °C. Ils devraient tout de même pouvoir être fermés manuellement.

5.4 Dispositions supplémentaires

- a) Les gilets de sauvetage devraient se trouver à portée de main en des endroits appropriés dans les accès aux issues. En outre, des gilets de sauvetage devraient être placés dans les cabines spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite.
- b) La génératrice électrique de secours devrait être conçue pour produire du courant pendant au moins soixante minutes.
- c) Si la génératrice de secours n'est pas installée au-dessus du pont de cloisonnement, la salle des machines et le local abritant la génératrice de secours devraient être séparés l'un de l'autre par au moins un compartiment étanche.
- d) Un éclairage de secours devrait être prévu dans les locaux et les cabines à l'usage des passagers.
- e) Les bateaux devraient être équipés d'une installation d'alarme générale par des moyens à la fois optiques et acoustiques.
- f) Les bateaux devraient être équipés d'une installation de radiotéléphonie pour la correspondance publique, les informations nautiques et les communications de bateau à bateau.

5.5 Consignes de sécurité

- a) Les consignes de sécurité à l'intention de l'équipage devraient préciser les mesures de sécurité particulières à appliquer, en cas d'urgence, en faveur des personnes à mobilité réduite.
- b) **Le plan de sécurité doit indiquer clairement et précisément les zones destinées à être utilisées par des personnes à mobilité réduite¹¹.**
- c) **Le plan de sécurité et le plan du bateau, qui sont affichés dans les zones destinées aux personnes à mobilité réduite, doivent pouvoir être lus, dans la mesure du possible, aussi par des personnes malvoyantes, et être disposés à une hauteur telle que les personnes en fauteuil roulant puissent aussi les lire¹².**

¹¹ Art. 15-13.2 de la Résolution n° 61.

¹² Tiré du paragraphe 15 de l'Instruction administrative n° 22 de la Directive 2006/87/CE.