



**Conseil économique
et social**

Distr.
GENERALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/12
3 mars 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS
ET RUSSE

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 sécurité en navigation intérieure

Trente-deuxième session
Genève, 25-27 mars 2008
Point 11 de l'ordre du jour

TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPEES

Révision de la Résolution N° 25, «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées»

Note du secrétariat

1. Lors de sa cinquante et unième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a pris note de la demande du Comité des transports intérieurs de tenir compte de la nécessité de faciliter le transport des personnes handicapées dans son programme de travail. Le Groupe de Travail a également relevé que cette question était déjà abordée dans certains de ses instruments, tels que la résolution N° 25 de 1986, «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées» et, plus récemment, la résolution N° 61. Le Groupe de travail a décidé de faire spécialement référence à cette question dans son programme de travail et demandé au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et sécurité en navigation (SC.3/WP.3) d'examiner l'opportunité d'actualiser la résolution N° 25 (ECE/TRANS/SC.3/178, para.37) à sa prochaine session.
2. Le texte de la Résolution N° 25 est contenu dans l'annexe. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et sécurité en navigation intérieure souhaitera peut-être décider si des ajouts ou des corrections devraient être apportés au texte original et émettre une recommandation appropriée au Groupe de travail des transports par voie navigable.

Annexe

**DIRECTIVES CONCERNANT LES BATEAUX A PASSAGERS
EGALEMENT APTES A TRANSPORTER DES PERSONNES HANDICAPEES**

Résolution No 25

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable
le 14 novembre 1986)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Notant les résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies 31/123 du 16 décembre 1976, par laquelle elle a proclamé l'année 1981 Année internationale des personnes handicapées, 35/133 du 11 décembre 1980, 36/77 du 8 décembre 1981, 37/52 du 3 décembre 1982, par laquelle elle a adopté le Programme d'action mondial concernant les personnes handicapées, et 37/53 du 3 décembre 1982, par laquelle elle a proclamé la période 1983-1992 Décennie des Nations Unies pour les personnes handicapées, à titre de plan d'action à long terme ... et a encouragé les Etats Membres à utiliser cette période comme l'un des moyens d'appliquer le Programme d'action mondial concernant les personnes handicapées,

Notant que l'Assemblée générale a prié tous les organes, organisations et organismes du système des Nations Unies de formuler et d'appliquer des mesures dans leurs domaines respectifs de compétence de façon à assurer l'application rapide du Programme d'action mondial concernant les personnes handicapées, et a chargé en particulier les commissions régionales de mettre en œuvre des programmes appropriés, étant entendu que des consultations et une coordination effectives entre les divers organes sont essentielles,

Reconnaissant la nécessité d'assurer aux personnes handicapées 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,

Considérant le travail accompli jusque-là par le Groupe d'experts sur l'unification des prescriptions techniques relatives aux bateaux et des documents de bord en ce qui concerne la modification de l'équipement et de l'aménagement des bateaux ordinaires de transport de passagers de façon qu'ils puissent être utilisés aussi par des handicapés,

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 handicapées" reproduites à l'annexe à la présente résolution,

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,

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 à la Résolution N° 25

DIRECTIVES CONCERNANT LES BATEAUX A PASSAGERS EGALEMENT APTES A TRANSPORTER DES PERSONNES HANDICAPEES

1. Objectifs

Les directives donnent des indications concernant l'adaptation de l'équipement et de l'aménagement des bateaux à passagers pour qu'ils puissent plus facilement accueillir aussi des personnes handicapées. Ces indications ne traitent que 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.

Dans ce contexte, les personnes handicapées 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 handicapées. Les directives pourront servir d'orientation aux armateurs et aux constructeurs de bateaux et tout particulièrement faciliter la planification adéquate en cas de construction nouvelle ou d'aménagements majeurs des bateaux. Pour cette raison, elles ne contiennent pas de règles obligatoires.

2. Zones de circulation et de séjour

2.1 Zones de circulation

La largeur libre des zones de circulation et des couloirs devrait être d'au moins 1,30 m en vue de les rendre accessibles aux fauteuils roulants. Il y aurait lieu d'éviter, autant que possible, des éléments en saillie, les arêtes devraient être arrondies. Les armoires, étagères et placards notamment, devraient être encastrés; les descentes devraient être disposées, autant que possible, dans des niches ou encoignures.

Il importe qu'il y ait des revêtements et enduits antidérapants, notamment dans la région des pentes (rampes, bouge de barrot), sur les voies et couloirs de communication entre les différentes salles de séjour ainsi qu'entre les salles de séjour et les escaliers. Ces revêtements et enduits antidérapants ne devraient pas produire d'électricité statique. En outre, il est utile d'y prévoir des mains courantes ou autres installations pour se soutenir.

2.2 Passerelles de débarquement

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. La largeur libre de la passerelle devrait être d'au moins 0,90 m.

Chaque main courante devrait être munie d'au moins trois supports. Afin de permettre la circulation des fauteuils roulants, les listons transversaux prévus pour protéger contre le glissement ne devraient pas mesurer plus de 0,3 m de long et plus de 0,03 m de haut. Les trous des surfaces perforées ne devraient pas mesurer plus de 0,01 m de large et 0,03 m de long. Pour supprimer la dénivellation entre la passerelle et le quai ou le pont, ce sont des volets mobiles aux deux extrémités qui conviennent le mieux ^{1/}.

2.3 Seuils de portes et hiloires

Les seuils de porte devraient être évités autant que faire se peut dans les zones affectées aux passagers. Si cela n'est pas possible, ils devraient avoir une hauteur maximale de 0,025 m. Les hiloires des ponts découverts devraient être aussi basses que possible compte tenu des autres prescriptions en vigueur. Elles peuvent être remplacées par des bouches de drainage recouvertes d'une grille à mailles serrées se déversant à l'extérieur de la coque.

Si les seuils de porte et les hiloires devaient avoir une hauteur supérieure à 0,025 m, ils devraient soit être amovibles, soit consister en un profilé en caoutchouc peu élevé et souple, soit enfin être franchissables au moyen d'une rampe mobile.

2.4 Escaliers et ascenseurs

Les escaliers ne devraient pas être trop raides (pente maximale de 38° si possible). Ils devraient être droits et orientés parallèlement à l'axe du bateau. Les marches devraient avoir une hauteur maximale de 0,18 m et une profondeur minimale de 0,3 m et surtout être antidérapantes et ne pas présenter d'irrégularités.

Aux abords immédiats des escaliers ou des marches, le revêtement de sol des ponts devrait être différent. Il convient d'éviter des marches isolées dans les couloirs, en particulier devant ou derrière les portes.

Les ascenseurs devraient avoir les dimensions suivantes :

Cabine : au moins 1,1 m de large et 1,4 m de profondeur.

Porte : au moins 0,8 m de largeur libre (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.

La surface libre devant l'ascenseur devrait être d'au moins 1,4 m x 1,4 m.

2.5 Mains courantes et garde-corps

La main courante sur les deux côtés des escaliers devrait se trouver à une hauteur de 0,90 m au-dessus de l'arête avant des marches, suivre le cours de l'escalier sans interruption et se prolonger au-delà de l'escalier sur environ 0,3 m à ses deux extrémités. Pour les barres de la main

^{1/} Il convient de remarquer 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 lui 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.

courante, il conviendrait de prévoir un profil rond de 0,04-0,05 m de diamètre, l'écart entre la main courante et la paroi devant être au minimum de 0,06 m. A l'extrémité de la main courante, la barre devrait être recourbée vers la paroi.

Il conviendrait en outre de prévoir des mains courantes en tant que guidage et appui sur les parois des couloirs et des superstructures du pont découvert, à une hauteur de 0,9 m au-dessus du pont.

La hauteur de la lisse de garde-corps devrait être d'au moins 1,1 m au-dessus du pont.

2.6 Portes

A l'exception des portes qui donnent sur des couloirs de communication, les portes des salles de séjour pour passagers devraient pouvoir s'ouvrir vers l'extérieur. En position ouverte, les portes devraient s'adosser contre une paroi et pouvoir y être arrêtées.

Les portes spéciales, telles que portes battantes ou tournantes, devraient être évitées. Dans le cas des portes coulissantes, la glissière inférieure devrait être encastrée dans le sol. Pour permettre le passage aisé des fauteuils roulants, la largeur libre des portes devrait être d'au moins 0,9 m. Pour permettre l'accès aux portes du côté vers lequel elles s'ouvrent, il devrait y avoir une distance minimale de 0,5 m entre l'arête intérieure du châssis côté serrure et une paroi perpendiculaire adjacente.

Les portes des salles de séjour pour passagers ne devraient pas pouvoir être fermées à clef ou verrouillées par des personnes non autorisées.

Les portes des W.C. pour handicapés devraient s'ouvrir vers l'extérieur ou être coulissantes. Le dispositif de verrouillage devrait être intégré dans la poignée de porte.

2.7 W.C. et lavabos

Au moins un W.C. et un lavabo devraient être accessibles aux personnes handicapées et adaptés à leurs besoins spécifiques. Les W.C. adaptés aux personnes handicapées en fauteuil roulant devraient avoir au moins les dimensions suivantes : 1,50 m x 1,82 m. La hauteur du siège du W.C. devrait être d'environ 0,48 m. Pour que les personnes handicapées puissent s'appuyer il conviendrait de prévoir des manettes fixes aux parois et de veiller à une bonne stabilité et fixation des objets d'équipement. Le porte-papier devrait être bien accessible et pouvoir être utilisé avec une seule main.

Au-dessus du lavabo il devrait y avoir un espace libre de 0,60 m de hauteur et 0,70 m de largeur. La hauteur du bord supérieur du lavabo au-dessus du sol devrait être de 0,8-0,85 m.

Au besoin, le miroir devrait descendre jusqu'au lavabo.

2.8 Cabines et locaux communs

Les cabines réservées aux personnes handicapées devraient se trouver, si possible, sur un même pont de bateau, de préférence le pont sur lequel se trouvent les locaux communs. Elles

devraient avoir un emplacement central et être facilement accessibles. Les guichets publics (par exemple bureau de renseignements, guichet des billets) devraient être accessibles aux handicapés en fauteuil roulant.

Les tables et les sièges devraient être construits de manière à ne pas se renverser lorsqu'ils servent d'appui. La hauteur libre au-dessous des tables devrait être de 0,7 m pour offrir un espace suffisamment grand pour les jambes jusqu'aux genoux.

Lorsque les tables et les sièges dans les salles de séjour ou sur le pont libre sont ancrés de manière fixe, un certain nombre de sièges (1 pour 100 passagers admis, mais au moins 4) devraient être spécialement adaptés et réservés aux handicapés moteurs.

2.9 Mesures destinées aux personnes souffrant d'allergie

L'ameublement devrait être autant que possible construit en matériaux ne provoquant pas d'allergie. L'utilisation de quelques locaux devrait être interdite aux passagers accompagnés d'animaux à poil.

3. Information, communication et services

3.1 Marquages, indications, signalisation et éclairage

Les seuils et rampes ainsi que les garde-corps et les mains courantes devaient être facilement perceptibles au moyen de couleurs différentes.

Pour la signalisation des salles et installations spécialement prévues pour les personnes handicapées il conviendrait d'utiliser les symboles prévus à cet effet par les règlements internationaux. Les panneaux servant d'orientation sur le bateau ou contenant des indications relatives au comportement à bord devraient être fixés aux parois et non aux portes. Les lettres devraient avoir une hauteur minimale de 0,015 m. Le texte inscrit ou le symbole apposé devraient se distinguer nettement de la couleur de fond du panneau, celle-ci devant contraster clairement avec l'arrière-plan.

Les panneaux indiquant les issues de secours ou contenant des signes d'interdiction ou d'obligation doivent pouvoir être éclairés de manière à être bien visibles.

Les escaliers ainsi que les zones de circulation accessibles aux handicapés doivent être, en tout temps, bien éclairés. Pour l'éclairage artificiel, les tubes fluorescents du type lumière du jour sont préférables.

3.2 Haut-parleurs, installations d'appel

L'ensemble des ponts et cabines accessibles aux passagers devraient pouvoir être atteints par un système de haut-parleurs. Les haut-parleurs devraient être dimensionnés de manière à ce que les messages puissent être nettement distingués du bruit de fond (par exemple machines de propulsion, ventilateurs, etc.). Les W.C. et les lavabos adaptés aux personnes handicapées devraient être équipés d'un dispositif d'alarme approprié.

3.3 Renseignements

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

4. Sécurité

4.1 Généralités

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

4.2 Débarquement

Les cabines à passagers destinées aux personnes handicapées ne devraient pas se trouver au-dessous du pont servant au débarquement.

Sur le pont principal, il devrait y avoir au moins un emplacement sur chaque bord pour le débarquement des passagers, cet emplacement devrait avoir une ouverture libre d'au moins 1,5 m de largeur.

Les locaux qui sont également destinés au séjour de personnes handicapées devraient être disposés de façon à permettre en tout temps d'évacuer sans encombre tous les passagers sur un pont ouvert et suffisamment étendu. Ce pont devrait comporter dans tous les cas, pour le débarquement de secours, une ouverture de 1,0 m de largeur.

4.3 Protection particulière contre l'incendie

Sauf pour les moteurs hors-bord des canots de sauvetage, on ne devrait pas utiliser de carburants liquides d'un point d'éclair de 55°C ou moins.

Les salles de machines devraient être pourvues d'une installation d'extinction appropriée installée à demeure et pouvant être mise en action depuis l'extérieur des salles de machines.

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 raccords de branchement devraient être tels que tout endroit du bateau puisse être atteint, à partir d'au moins deux raccords de branchement situés en des endroits différents, avec dans chaque cas une seule longueur de tuyau souple.

Les cloisons et portes entre les couloirs et les cabines ainsi qu'entre les cabines, les parois et portes des cages d'escalier reliant plus de deux ponts, ainsi que les plafonds et les revêtements des cloisons étanches et du bordé devraient être résistants au feu.

Sur les bateaux à cabines, tous les locaux et cabines destinés aux passagers, à l'équipage et au personnel devraient être équipés d'installations appropriées à diffuseurs d'eau (sprinklers).

Les clapets d'incendie 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. En outre, ces clapets devraient pouvoir être fermés manuellement.

4.4 Dispositions supplémentaires

Les gilets de sauvetage devraient se trouver à portée de main dans des endroits appropriés dans les accès aux postes d'évacuation. En outre, les cabines adaptées aux personnes handicapées devraient être munies de gilets de sauvetage.

La durée de fonctionnement à prévoir pour l'alimentation de l'installation électrique de secours devrait être au moins de 60 minutes.

Si l'installation électrique de secours n'est pas disposée au-dessus du pont de cloisonnement, la salle des machines et le local abritant l'installation électrique de secours devraient être séparés l'un de l'autre par au moins un compartiment étanche.

Les locaux et les cabines réservés aux passagers devraient être pourvus d'un éclairage de secours.

Les bateaux devraient être équipés d'une installation émettant l'alarme générale par des moyens optiques et acoustiques.

Les bateaux devraient être équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux suivants:

- correspondance publique ;
- informations nautiques ;
- bateau-bateau.

4.5 Consignes de sécurité

Les consignes de sécurité à l'intention de l'équipage devraient préciser les mesures de sécurité particulières nécessaires en cas d'urgence pour les personnes handicapées.

- - - - -