



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/27
7 avril 2008

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-troisième session

Genève, 16-18 juin 2008

Point 9 *bis* de l'ordre du jour provisoire

TRANSPORT DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

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

Note du secrétariat

I. INTRODUCTION

1. Il est rappelé qu'à sa cinquante et unième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) est convenu d'inclure dans son programme de travail la question du transport des personnes à mobilité réduite. Le SC.3 a relevé que cette question était traitée dans la résolution n° 25 de 1986 contenant les «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées» et, plus récemment, dans la résolution n° 61 contenant les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure. Le SC.3 a demandé au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) d'examiner et d'actualiser, si nécessaire, la résolution n° 25 (ECE/TRANS/SC.3/178, par. 37).

2. À sa trente-deuxième session, le SC.3/WP.3 a examiné le texte de la résolution n° 25 reproduit dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/12. Ayant noté qu'il existe des dispositions sur les personnes à mobilité réduite dans les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe de la résolution n° 61), le SC.3/WP.3 a examiné la question de savoir si la teneur de la résolution n° 25 pourrait être incorporée dans la résolution n° 61 ou si la résolution n° 25 devrait être conservée en tant que résolution distincte et être modifiée compte tenu des dispositions qui existent déjà dans la résolution n° 61. Pour trancher la question, le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat de lui fournir une analyse comparative des dispositions pertinentes figurant respectivement dans les résolutions n° 61 et n° 25. Le SC.3/WP.3 a également fait sienne la proposition de la CCNR visant à utiliser comme référence les instructions administratives n° 22 de l'annexe II de la Directive 2006/87/CE que doit adopter l'Union européenne (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/64, par. 24).

3. Conformément à la décision du SC.3/WP.3, on trouvera dans le présent document un tableau comparatif contenant les dispositions de la résolution n° 25 et, lorsqu'elles existent, les dispositions correspondantes de la résolution n° 61. Les instructions administratives n° 22 ont également été annexées au présent document.

4. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure souhaitera peut-être examiner ces informations et décider si la résolution n° 25 devrait ou non être révisée et, dans l'affirmative, de quelle manière. Lorsqu'il analysera la teneur des dispositions existantes, le Groupe de travail souhaitera peut-être également prendre en considération une proposition de la Fédération de Russie présentée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/28.

II. DISPOSITIONS DES RÉOLUTIONS N^{OS} 25 ET 61 CONCERNANT LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Résolution n° 25, «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées»	Résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure»
I. Définition des personnes handicapées/à mobilité réduite	
Il n'y a pas de définition des personnes handicapées.	1-2.125 «Personnes à mobilité réduite»: les personnes rencontrant des problèmes particuliers lors de l'utilisation de transports en commun, telles que les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant d'un handicap sensoriel, les personnes utilisant un fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnant des enfants en bas âge.

<p>II. Prescriptions techniques</p>	
<p>2.1 <u>Zones de circulation et de séjour</u></p> <p>Les zones de circulation et les couloirs devraient avoir une largeur libre d'au moins 1,30 m afin d'être accessibles aux fauteuils roulants.</p> <p>Il y aurait lieu d'éviter, autant que possible, des éléments en saillie et 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 des encoignures.</p> <p>Il importe qu'il y ait des revêtements et enduits antidérapants, notamment dans les zones en pente (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.</p>	<p>15-1.3 Les bateaux à passagers doivent comporter des zones adaptées à l'utilisation par des personnes à mobilité réduite, conformes aux dispositions mentionnées au présent chapitre. Si l'application des dispositions du présent chapitre relatives à la prise en compte des exigences de sécurité particulières pour les personnes à mobilité réduite n'est pas réalisable dans la pratique ou entraînerait des dépenses déraisonnables, l'Administration peut accorder des dérogations à ces prescriptions.</p> <p>15-6.5 Les couloirs de communication doivent satisfaire aux prescriptions suivantes: [...]</p> <p>iii) Les couloirs de communication destinés à une utilisation par des personnes à mobilité réduite doivent avoir une largeur utile de 1,30 m.</p> <p>15-6.14 Les aires de communication destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite doivent avoir une largeur utile de 1,30 m et doivent être exemptes de seuils et de surbaux d'une hauteur supérieure à 0,025 m [...].</p>
<p>2.2 <u>Passerelles de débarquement</u></p> <p>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 0,30 m de long et plus de 0,03 m de haut.</p>	<p>15-6.11 Les parties du pont qui sont destinées aux passagers et qui ne sont pas des espaces clos doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:</p> <p>ii) Les ouvertures et installations utilisées pour l'embarquement ou le débarquement, de même que les ouvertures pour le chargement ou le déchargement, doivent pouvoir être munies d'un dispositif de sécurité et avoir une largeur utile d'au moins 1,00 m. Les ouvertures généralement destinées à l'embarquement ou au débarquement des personnes à mobilité réduite doivent avoir une largeur utile d'au moins 1,50 m;</p>

<p>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 mieux¹.</p>	<p>15-6.14 [...] Les murs des aires de communication destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite doivent être équipés de mains courantes placées à une hauteur de 0,90 m au-dessus du sol.</p>
<p>2.3 <u>Seuils de portes et hiloires</u></p> <p>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 et 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 être franchissables au moyen d'une rampe mobile.</p>	<p>15-6.14 Les aires de communication destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite doivent avoir une largeur utile de 1,30 m et doivent être exemptes de seuils et de surbaux d'une hauteur supérieure à 0,025 m [...]</p>
<p>2.4 <u>Escaliers et ascenseurs</u></p> <p>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 0,30 m et surtout être antidérapantes et ne pas présenter d'irrégularités.</p>	<p>15-6.9 Les escaliers et leurs paliers situés dans les zones destinées aux passagers doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:</p> <p>v) En outre, les escaliers destinés à une utilisation par des personnes à mobilité réduite doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'inclinaison des escaliers ne doit pas dépasser 32°;

¹ Il convient de faire observer 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.

<p>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:</p> <p>Cabine: au moins 1,10 m de large et 1,40 m de profondeur.</p> <p>Porte: au moins 0,80 m de largeur libre (si possible porte coulissante ou télescopique).</p> <p>Tableau de commande: entre 0,90 et 1,20 m au-dessus du sol.</p> <p>Mains courantes: 0,90 m au-dessus du sol.</p> <p>La surface libre devant l'ascenseur devrait être d'au moins 1,40 m x 1,40 m.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Les escaliers doivent avoir une largeur utile de 0,90 m au minimum; – Les escaliers ne doivent pas être en colimaçon; – L'axe des escaliers ne doit pas être transversal à celui du bateau; – Les rampes des escaliers doivent se prolonger à leurs deux extrémités d'environ 0,30 m sans gêner le passage; – 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 couleurs. <p>15-6.10 Les ascenseurs destinés aux personnes à mobilité réduite ainsi que les dispositifs de changement de niveau tels que les monte-escaliers et les monte-charges doivent être conformes à une norme pertinente ou à une réglementation de l'Administration.</p>
<p>2.5 <u>Mains courantes et garde-corps</u></p> <p>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 0,30 m à ses deux extrémités. Pour les barres de la main 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. À l'extrémité de la main courante, la barre devrait être recourbée vers la paroi.</p> <p>Il conviendrait en outre de prévoir, à des fins de guidage et d'appui, des mains courantes sur les parois des couloirs et des superstructures du pont découvert, à une hauteur de 0,90 m au-dessus du pont.</p> <p>La hauteur de la lisse de garde-corps devrait être d'au moins 1,10 m au-dessus du pont.</p>	<p>15-6.11 Les parties du pont qui sont destinées aux passagers et qui ne sont pas des espaces clos doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:</p> <p>i) Elles doivent être entourées d'un pavois solide ou d'une rambarde d'au moins 1,00 m de hauteur ou d'un garde-corps conforme à une norme internationale reconnue. Les pavois et garde-corps des ponts destinés à une utilisation par des personnes à mobilité réduite doivent avoir une hauteur d'au moins 1,10 m;</p> <p>15-6.5 [...] Les couloirs de communication d'une largeur supérieure à 1,50 m doivent être équipés d'une main courante de chaque côté;</p>

<p>2.6 <u>Portes</u></p> <p>À l'exception des portes qui donnent sur des couloirs de communication, les portes des salles de séjour pour passagers devraient s'ouvrir vers l'extérieur. En position ouverte, les portes devraient s'adosser contre une paroi et pouvoir y être arrêtées.</p> <p>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 0,90 m. Pour permettre l'accès aux portes du côté vers lequel elles s'ouvrent, il devrait y avoir une distance minimale de 0,50 m entre l'arête intérieure du châssis côté serrure et une paroi perpendiculaire adjacente.</p> <p>Les portes des salles de séjour pour passagers ne devraient pas pouvoir être fermées à clef ou verrouillées par des personnes non autorisées.</p> <p>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.</p>	<p>15-6.4 Les portes des locaux destinés aux passagers doivent satisfaire aux prescriptions suivantes: [...]</p> <p>iv) Dans le cas des portes destinées à être utilisées par des personnes à mobilité réduite, sur le côté du sens d'ouverture de la porte, l'espace entre l'arête intérieure du chambranle et toute cloison perpendiculaire à la porte doit être de 0,60 m au minimum.</p>
<p>2.7 <u>W.-C. et lavabos</u></p> <p>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 0,40 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.</p>	<p>15-6.18 Des toilettes doivent être mises à la disposition des passagers. Un W.-C. au minimum doit être équipé conformément à une norme pertinente ou une réglementation de l'Administration pour une utilisation par des personnes à mobilité réduite et doit être accessible depuis les secteurs destinés à une utilisation par des personnes à mobilité réduite.</p>

<p>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 0,80-0,85 m.</p> <p>Au besoin, le miroir devrait descendre jusqu'au lavabo.</p>	
<p>2.8 <u>Cabines et locaux communs</u></p> <p>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.</p> <p>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 0,70 m pour offrir un espace suffisamment grand pour les jambes jusqu'aux genoux.</p> <p>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.</p>	
<p>2.9 <u>Mesures destinées aux personnes souffrant d'allergie</u></p> <p>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 poils.</p>	

<p>3. <u>Information, communication et services: marquages, indications, signalisation et éclairage</u></p> <p>Les seuils et rampes ainsi que les garde-corps et les mains courantes devraient être facilement perceptibles au moyen de couleurs différentes.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>15-10.3 Un éclairage suffisant doit être prévu dans les locaux et endroits suivants [...]:</p> <p>iv) Les autres zones destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite;</p>
<p>3.2 <u>Haut-parleurs, installations d'appel</u></p> <p>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 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.</p>	<p>15-8.3 Le bateau doit être équipé d'une installation d'alarme. [...] L'alarme doit pouvoir être déclenchée au moins aux endroits suivants:</p> <p>[...] - Dans les toilettes destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite;</p>

<p>3.3 <u>Renseignements</u></p> <p>En des endroits appropriés du bateau devraient être apposées des indications concernant les bureaux de renseignements et les possibilités d'assistance.</p>	
<p>4. <u>Sécurité</u></p> <p>4.1 <u>Généralités</u></p> <p>Si les prescriptions en vigueur ne prévoient pas les mesures de sécurité suivantes, ces mesures doivent faire l'objet d'une attention particulière.</p>	<p>15-13.1 Un dossier de sécurité doit être disponible à bord des bateaux à passagers [...] Des mesures de sécurité particulières doivent être prises pour les personnes à mobilité réduite.</p>
<p>4.2 <u>Débarquement</u></p> <p>Les cabines à passagers destinées aux personnes handicapées ne devraient pas se trouver au-dessous du pont servant au débarquement.</p> <p>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 1,50 m de largeur.</p> <p>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 1,00 m de largeur.</p>	
<p>4.3 <u>Protection particulière contre l'incendie</u></p> <p>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.</p>	

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.

15-10.4 Outre le 9-2.16.6, un éclairage suffisant doit être prévu dans les locaux et endroits suivants [...]:

iv) Les autres zones destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite;

<p>La durée de fonctionnement à prévoir pour l'alimentation de l'installation électrique de secours devrait être au moins de 60 minutes.</p> <p>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.</p> <p>Les locaux et les cabines réservés aux passagers devraient être pourvus d'un éclairage de secours.</p> <p>Les bateaux devraient être équipés d'une installation émettant l'alarme générale par des moyens optiques et acoustiques.</p> <p>Les bateaux devraient être équipés d'une installation de radiotéléphonie pour les réseaux suivants:</p> <ul style="list-style-type: none">– correspondance publique;– informations nautiques;– bateau-bateau.	
<p>4.5 <u>Consignes de sécurité</u></p> <p>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.</p>	<p>15-13.2 Le dossier de sécurité comprend un plan de sécurité sur lequel sont représentés de manière claire et précise au minimum:</p> <ul style="list-style-type: none">i) Les zones destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite; [...]

ANNEXE

Instruction administrative n° 22

conformément à l'article 1.07 de l'annexe II de la Directive 2006/87/CE

**Prise en compte de besoins particuliers pour la sécurité
de personnes à mobilité réduite**

(Article 1.01, chiffre 90, article 15.01, chiffre 4, article 15.06, chiffres 3 à 5, chiffre 9, chiffre 10, chiffre 13 et chiffre 17, article 15.08, chiffre 3, article 15.10, chiffre 3, article 15.13, chiffres 1 à 4)

1. Introduction

En matière de sécurité, les besoins des personnes à mobilité réduite sont supérieurs à ceux des autres passagers. Ces besoins sont pris en compte par les exigences du chapitre 15 commentées ci-après.

L'objectif de ces prescriptions est de permettre aux personnes à mobilité réduite de séjourner et de se déplacer en toute sécurité à bord des bateaux. Il s'agit en outre d'assurer à ces personnes un niveau de sécurité comparable à celui dont bénéficient les autres passagers en cas de situation d'urgence.

Il n'est pas nécessaire que tous les endroits du bateau destinés aux passagers soient conformes aux besoins particuliers de sécurité des personnes à mobilité réduite. C'est pourquoi les exigences ne s'appliquent qu'à certaines zones. Il est toutefois nécessaire que les personnes concernées soient informées de l'étendue des zones adaptées à leur séjour à bord sur le plan de la sécurité, afin qu'elles puissent s'y tenir. Il appartient au propriétaire du bateau de mettre à disposition les zones correspondantes, de les signaler en conséquence et d'en informer les personnes à mobilité réduite.

Les prescriptions relatives aux personnes à mobilité réduite sont inspirées de:

- La Directive 2003/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 modifiant la Directive 98/18/CE du Conseil sur les prescriptions et normes de sécurité pour les navires à passagers, et
- Les orientations pour un équipement des bateaux à passagers de la navigation intérieure qui soit adapté aux handicapés, conformément à la résolution n° 25 des Nations Unies – Commission économique pour l'Europe.

Les définitions retenues dans l'annexe II pour les «personnes à mobilité réduite» sont globalement identiques à celles de la directive et la plupart des exigences techniques sont reprises des orientations susmentionnées. Par conséquent, les deux réglementations peuvent être prises en compte en cas de doute lors du processus décisionnel. De manière générale, les exigences de la directive et des orientations vont au-delà de celles prévues par l'annexe II.

Les exigences de l'annexe II ne concernent pas les embarcadères et installations similaires. Ces installations sont soumises à la réglementation nationale.

2. Article 1.01, chiffre 90 – Définition «Personnes à mobilité réduite»

Les personnes à mobilité réduite sont des personnes qui, en raison de défaillances physiques, ne sont pas en mesure de se déplacer ou de percevoir leur environnement comme les autres passagers. En font partie également les personnes qui présentent des défaillances visuelles ou auditives et les personnes accompagnées d'enfants déplacés en poussette ou portés. Au sens de ces prescriptions, les personnes qui souffrent de défaillances psychiques ne sont pas des personnes à mobilité réduite.

3. Article 15.01, chiffre 4 – Dispositions générales: zones prévues pour une utilisation par des personnes à mobilité réduite

Les zones destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite s'étendent, dans le cas le plus simple, depuis la zone d'accès jusqu'aux zones à partir desquelles il est procédé à l'évacuation en cas de danger. Elles doivent inclure:

- une zone où sont entreposés des moyens de sauvetage ou une zone où ceux-ci sont distribués en cas d'urgence,
- des places assises,
- des toilettes adaptées (n° 10 de la présente directive),
- ainsi que les voies de communication entre ces endroits.

Le nombre des places assises devrait correspondre autant que possible à celui des personnes à mobilité réduite qui, en considérant une période relativement longue, sont généralement présentes à bord simultanément. Ce nombre doit être déterminé par le propriétaire du bateau sur la base de son expérience, puisque la commission de visite ne peut en avoir connaissance.

À bord des bateaux à cabines, les voies de communication menant aux cabines utilisées par des personnes à mobilité réduite doivent également être prises en compte. Le nombre de ces cabines est déterminé par le propriétaire du bateau à l'instar des places assises. Aucune exigence particulière n'est fixée en ce qui concerne l'aménagement des cabines, à l'exception de la largeur des portes. Il incombe au propriétaire de prendre les mesures supplémentaires nécessaires.

La phrase 2 de la prescription est reprise de l'article 24.04, chiffre 4, mais porte sur la prise en compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite sur le plan de la sécurité. Par conséquent, l'application se fait par analogie. Si les recommandations devaient exiger des mesures alternatives, celles-ci peuvent concerner notamment l'organisation.

4. Article 15.06, chiffre 3, lettre g) – Issues des locaux

Les exigences relatives à la largeur des couloirs de communication et des issues et ouvertures dans les pavois ou les garde-corps utilisés par des personnes à mobilité réduite ou qui sont généralement utilisés par ces personnes lors de l'embarquement ou le débarquement tiennent compte à la fois de l'utilisation de poussettes et de la nécessité pour certaines personnes d'utiliser différents types de dispositifs destinés à faciliter la marche ou des fauteuils roulants. L'espace supplémentaire requis pour le personnel d'assistance éventuellement nécessaire est pris en compte aux issues et ouvertures utilisées pour l'embarquement ou le débarquement.

5. Article 15.06, chiffre 4, lettre d) – Portes

Les exigences relatives à l'aménagement des zones situées à proximité de portes prévues pour une utilisation par des personnes à mobilité réduite permettent d'assurer aussi une ouverture aisée de ces portes par des personnes utilisant par exemple des dispositifs destinés à faciliter la marche.

6. Article 15.06, chiffre 5, lettre c) – Couloirs de communication

Cf. précisions au n° 4 de la présente directive.

7. Article 15.06, chiffre 9 – Escaliers et ascenseurs

Les exigences relatives à la configuration des escaliers tiennent compte, outre une éventuelle mobilité réduite, d'une éventuelle défaillance de l'acuité visuelle.

8. Article 15.06, chiffre 10, lettres a) et b) – Pavois, garde-corps

Les exigences relatives aux pavois et garde-corps des ponts destinés à être utilisés par des personnes à mobilité réduite prévoient une hauteur supérieure étant donné que ces personnes sont davantage susceptibles de perdre l'équilibre ou de ne pas pouvoir se tenir elles-mêmes.

Cf. aussi: précisions au n° 4 de la présente directive.

9. Article 15.06, chiffre 13 – Aires de communication

Pour diverses raisons, les personnes à mobilité réduite doivent plus souvent prendre appui ou se tenir, d'où la nécessité de prévoir des mains courantes fixées à une hauteur appropriée sur les murs des aires de communication prévues pour ces personnes.

Cf. aussi: précisions au n° 4 de la présente directive.

10. Article 15.06, chiffre 17 – Toilettes

Les personnes à mobilité réduite doivent également pouvoir utiliser les toilettes et s'y déplacer, d'où la nécessité d'équiper au moins un W.-C. en conséquence.

11. Article 15.08, chiffre 3, lettres a) et b) – Installation d’alarme

Les personnes à mobilité réduite sont davantage susceptibles de nécessiter l’assistance de tiers. C’est pourquoi les locaux dans lesquels elles ne peuvent généralement pas être vues par l’équipage, le personnel de bord ou les passagers doivent être équipés d’une possibilité de déclencher une alarme. Tel est le cas dans les toilettes destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite.

Les personnes à mobilité réduite peuvent être des personnes souffrant d’une déficience visuelle ou auditive. Au moins dans les locaux destinés à une utilisation par des personnes à mobilité réduite, l’alarme destinée à alerter les passagers doit être adaptée et assurer une signalisation optique et acoustique appropriée.

12. Article 15.10, chiffre 3, lettre d) – Éclairage suffisant

Les personnes à mobilité réduite peuvent être des personnes souffrant d’une déficience visuelle. Par conséquent, un éclairage suffisant des zones destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite est indispensable et cet éclairage doit satisfaire à des exigences plus restrictives que celui prévu dans les autres zones destinées aux passagers.

13. Article 15.13, chiffre 1 – Plan de sécurité

Les mesures de sécurité particulières pour les personnes à mobilité réduite qui sont prévues par le plan de sécurité doivent tenir compte à la fois d’une éventuelle restriction de la mobilité et d’une possible défaillance auditive et visuelle. Pour ces personnes doivent être prises, outre les mesures d’urgence, des mesures applicables en temps normal.

14. Article 15.13, chiffre 2 – Plan du bateau

Les zones visées au chiffre 3 de la présente directive doivent être signalées.

15. Article 15.13, chiffre 3, lettre b) – Affichage du plan de sécurité et du plan du bateau

Au moins les exemplaires du plan de sécurité et du plan du bateau qui sont affichés dans les zones destinées aux personnes à mobilité réduite doivent être conçus de manière à pouvoir être lus par des personnes dont l’acuité visuelle est limitée. Cet objectif peut être atteint par un choix approprié du contraste et de la dimension des caractères.

En outre, les plans doivent être fixés à une hauteur permettant aussi leur lecture par des personnes en fauteuil roulant.

16. Article 15.13, chiffre 4 – Règles de comportement pour les passagers

Les précisions au n° 15 de la présente directive s’appliquent par analogie.
