C**onseil national consultatif**

 **des personnes handicapées**

 **CNCPH**

  **AUDITION DE LA COMMISSION ACCESSIBILITE DU CNCPH**

 **PAR LA COMMISSION AVENIR DES TRAINS D’EQUILIBRE DU TERRITOIRE**

 **MARDI 07 AVRIL 2015**

En préambule, le CNCPH remercie la Commission Avenir des Trains d’Equilibre du Territoire de l’auditionner, tant l'accessibilité du matériel roulant ferroviaire en toute autonomie demeure une problématique prégnante pour la très grande majorité des personnes en situation de handicap.

1. **L’objectif d’avoir un matériel roulant neuf de conception universelle**

Suite aux constats partagés par le Secrétariat d’Etat aux transports, la Cour des comptes et la SNCF, il faut donc en premier lieu se féliciter de ce consensus qu’est le renouvellement du parc existant par l’acquisition de matériel roulant neuf.

C’est pourquoi, il s’agit de se saisir de cette opportunité pour concrétiser dans les faits le principe de la « conception universelle », à savoir « *la conception de produits, d’équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale*» selon l’article 2 de la Convention de l’ONU relative aux droits des personnes handicapées qui a été ratifiée par la France.

Selon le Conseil de l’Europe, la conception universelle s’avère donc « *une stratégie qui vise à concevoir et à composer différents produits et environnements qui soient, autant que faire se peut et de la manière la plus indépendante et naturelle possible, accessibles, compréhensibles et utilisables par tous, sans devoir recourir à des solutions nécessitant une adaptation ou une conception spéciale* » (Résolution ResAP, 2001).

**L’inscription de l’objectif de la conception universelle dans le futur cahier des charges des TET** (Trains d’Equilibre du Territoire) permettrait alors de stimuler l’ingéniosité des designers industriels dans leurs actions de Recherche & Développement.

A titre d’exemple, la collaboration de la SNCF et d’associations de personnes en situation de handicap avait permis de créer la « serrure tactile » des toilettes dans les TVG rénovés. Par la prise en compte de tous les types de besoins (préhension, repérage de l’information ouverture/fermeture, etc.), la « serrure tactile » a été récompensée par un prix du Design européen à Berlin.

**Cela prouve donc bien que c’est grâce à la connaissance des besoins des personnes en situation de handicap, que les designers industriels peuvent trouver des solutions innovantes.**

1. **L’objectif d’accéder au matériel roulant en toute autonomie**

Pour l’immense majorité des PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et des UFR (Utilisateurs de Fauteuil Roulant), la première difficulté concerne l’accès au matériel roulant en toute autonomie.

 Cette autonomie d’accès en toute autonomie s’explique non seulement par le principe de non-discrimination des usagers, mais aussi pour rendre moins contraignante l’utilisation de ce mode de transport.

La possibilité d’entrer sans l’assistance d’un salarié permettrait d’arriver, comme tout le monde, quelques minutes avant le départ et non une demi-heure comme cela est la règle actuellement même avec l’activation d’Accès Plus.

De plus, il convient de rappeler la nécessité fondamentale de répondre aux besoins de toutes personnes en situation de handicap, et donc y compris aux utilisateurs de fauteuil roulant électrique qui dans la réalité quotidienne n’arrivent pas à s’adapter aux règles européennes et françaises des lacunes de 5 cm (une « lacune » étant l’espace vide entre le quai et le matériel roulant ; une « lacune » peut être non seulement horizontale, mais également verticale).

Il existe historiquement en France 4 hauteurs de quai différentes, si bien que pour résoudre ce paramètre structurel, l’enjeu serait plutôt de trouver une solution innovante *via*le développement de futures technologies et la capacité des designers industriels.

Mais, il s’avère essentiel que toute accéder au matériel roulant en toute autonomie.

1. **Assurer une même égalité de prestations**

L’enjeu est d’offrir aux voyageurs en situation de handicap les mêmes prestations que celles proposées aux usagers valides.

Par exemple, si quelques progrès notables ont été réalisés pour obtenir un meilleur accès aux toilettes sur certains matériels roulant, il demeure beaucoup à faire lorsqu’on songe entre autres aux services de restauration.

Sur le matériel roulant existant, la réponse de la SNCF consiste à dire qu’il faut passer commande auprès des agents, alors que ces derniers rechignent majoritairement à assurer une même égalité de prestations.

Ainsi, il s’agit de se servir des réalités vécues d’aujourd’hui pour trouver de futures solutions structurelles et organisationnelles. En l’espèce, il faudrait réfléchir à accoler la voiture bar auprès de la voiture accessible aux PMR et UFR.

Il en est également de même sur **le cas manifestement inadmissible du dernier matériel TER neuf dit « Régiolis » construit par Alstom**.

En effet, alors que le plus complexe a été réalisé, à savoir un très bel emplacement pour les UFR ainsi que l’accessibilité des toilettes, l’égalité de prestations n’a pas été assurée puisque les personnes en fauteuil ne disposent pas de tablette, de liseuse, de porte-manteau et de prise électrique, contrairement à ce dont peut profiter chaque usager valide…

Ce dernier exemple illustre alors grandement l’absence de formation des designers industriels, si ce n’est un manque de discernement, voire de bon sens.

**L’un des objectifs dans la conception d’un nouveau matériel roulant neuf consiste donc à s’assurer que l’égalité de prestations soit structurellement garantie.**

Concrètement, cela signifie entre autres :

* L’accès aux toilettes
* L’accès aux mêmes équipements que ceux proposés aux personnes valides
* L’accès au service de restauration
* Le choix d’avoir accès aux deux classes, (et pas uniquement à la 1ère comme sur les TVG, ou seulement à la 2nde pour les nouveaux TER dit Régiolis)
* L’accès aux trains de nuit avec un quota de couchettes accessibles, ce qui n’existe pas aujourd’hui en France pour les UFR
1. **Les principaux besoins des personnes en quête d’accessibilité**

Nonobstant la nécessité d’émettre des prescriptions techniques beaucoup plus précises dans le futur cahier des charges ; voici à titre d’exemple, quelques illustrations des besoins des voyageurs en situation de handicap :

* Accéder en toute autonomie au matériel roulant pour toute personne, y compris pour les utilisateurs de fauteuil roulant électrique
* Disposer d’emplacements UFR en nombre suffisant pour permettre l’organisation de voyages collectifs ; et ce pour chacune des 2 classes
* Disposer d’une aire de giration dans les toilettes, ce qui permet aux UFR d’avoir une qualité d’usage substantiellement améliorée
* Disposer d’emplacements adéquats et dédiés pour les chiens-guides accompagnant certaines personnes déficientes visuelles et certains UFR
* Disposer d’un espace de rangement pour les fauteuils roulants pliables destiné aux personnes souhaitant se transférer sur un siège
* S’assurer d’une signalétique pertinente et homogène, et de pictogrammes aisément compréhensibles (besoin important, notamment pour les personnes déficientes intellectuelles et psychiques, ainsi que pour les touristes étrangers)
* S’assurer que toute information écrite soit sonorisée (pour les personnes déficientes visuelles), et réciproquement que toute information sonorisée soit écrite (pour les personnes déficientes auditives)
* S’assurer que toute information soit retranscrite en langage FALC (Facile A Lire et à Comprendre ; langage simplifié répondant à des règles européennes) ce qui nécessaire non seulement aux personnes déficientes intellectuelles, mais également aux touristes étrangers
* Contraster les équipements, c’est-à-dire s’assurer par exemple que la couleur d’une barre d’appui se distingue de celle du couloir afin qu’une personne malvoyante puisse la repérer. Cela permet également de repérer des boutons d’ouvertures de porte, le savon, le sèche-mains, une liseuse, un porte-manteau, etc.

* Sonoriser l’emplacement du système d’ouverture de porte afin de permettre à une personne déficiente visuelle de le localiser.