



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.2/2008/4
5 septembre 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante-deuxième session
Genève, 18-20 novembre 2008
Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

ACTIVITÉS FUTURES DU GROUPE DE TRAVAIL

Transport par chemin de fer des personnes à mobilité réduite

Note du secrétariat

I. MANDAT

1. À sa soixante-dixième session, le Comité des transports intérieurs (CTI) a examiné les propositions du secrétariat relatives à la poursuite éventuelle par le Comité des travaux sur le transport des personnes à mobilité réduite, précédemment menés dans le cadre de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) (pour en savoir plus, voir le document ECE/TRANS/2008/10). Le Comité est convenu qu'il faudrait, en 2008, poursuivre les activités concernant le transport des personnes à mobilité réduite et les intensifier en organisant un atelier sur l'accessibilité pendant une session d'un des groupes de travail concernés (ECE/TRANS/200, par. 116).

II. INTRODUCTION

2. Le Groupe de travail pourra éventuellement se demander s'il s'intéressera au transport par chemin de fer des personnes à mobilité réduite dans le cadre de ses activités futures. Dans le contexte qui est le sien, la question à examiner serait l'accessibilité des systèmes ferroviaires lourds aux voyageurs. La présente note passe brièvement en revue quelques initiatives pertinentes prises çà et là dans la région de la CEE, afin de rappeler aux représentants ce qu'il est utile de savoir.

III. LE CADRE DE L'UNION EUROPÉENNE

3. La Commission européenne a établi un plan d'action européen relatif à l'égalité des chances pour les personnes handicapées, qui couvre la période 2004-2010¹. Ce plan vise clairement à intégrer les questions de handicap dans les politiques communautaires concernées et à mettre en œuvre des actions concrètes dans des domaines clefs en vue d'améliorer l'intégration économique et sociale des personnes handicapées.

4. La Commission a déterminé les domaines d'intervention prioritaires pour la première phase de mise en œuvre du plan et les a regroupés sous les quatre volets ci-après:

a) Accès à l'emploi et maintien dans la vie active;

b) Éducation et formation tout au long de la vie, afin de favoriser la capacité d'insertion professionnelle, la capacité d'adaptation, l'épanouissement personnel et la citoyenneté active des personnes handicapées;

c) Exploitation du potentiel des nouvelles technologies, qui contribuent de manière déterminante à l'égalité des chances et à la mobilité dans l'économie des personnes handicapées en leur donnant une autonomie accrue;

d) Accessibilité de l'environnement bâti public, nécessaire à la participation au travail et à la mobilité dans l'économie et la société.

5. Pour que les handicapés puissent être indépendants et autonomes, il est indispensable de mettre à leur disposition des réseaux de transport en commun accessibles. Dans son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix²», la Commission note également que l'accessibilité des transports en commun fait partie intégrante de l'accessibilité au sens large (CE 2001).

6. Un certain nombre de directives et de textes réglementaires visant à rendre les réseaux de transport en commun plus accessibles aux handicapés ont été mis en application. Il s'agit de directives et de règlements spécifiques qui s'appliquent à divers modes de transport, mais également de directives plus générales.

7. En ce qui concerne le transport ferroviaire de voyageurs, il existe deux directives sur les procédures de passation des marchés publics (2004/17/CE et 2004/18/CE), une directive sur l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnels (2004/50/CE) et une proposition de règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux (COM 2004/143). Les deux premières directives disposent que les autorités contractantes doivent veiller à la prise en compte des critères d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. La directive 2004/50/CE comporte une spécification technique d'interopérabilité visant à améliorer l'accessibilité des gares et des trains. En outre, dès sa mise

¹ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/cha/c11414.htm>.

² http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc1b_texte_complet_en.pdf.

en application, la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite deviendra la nouvelle norme d'évaluation des véhicules ferroviaires équipés pour circuler sur le réseau transeuropéen. La proposition de règlement (COM 2004/143), quant à elle, établit pour les voyageurs à mobilité réduite le droit à une assistance, notamment lors de la montée dans un train, du changement de train et de la descente d'un train.

8. La spécification technique d'interopérabilité liée à la directive sur l'interopérabilité des systèmes ferroviaires (2004/50/CE)³ se rapporte aux infrastructures ferroviaires et aux voitures de voyageurs conventionnelles et à grande vitesse, mais aussi à quelques autres éléments tels que les systèmes de billetterie. Elle vise à améliorer l'accessibilité des moyens de transport ferroviaire aux personnes à mobilité réduite, et par conséquent l'accessibilité des parties publiques des infrastructures (notamment les gares).

9. L'Union européenne a également lancé Euro-Access, vaste projet consistant à élaborer une politique d'accessibilité des réseaux de transport en commun dans les 27 États membres de l'Union et dans deux pays membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE) afin de favoriser l'intégration sociale et la participation active à la vie sociale des handicapés et des personnes âgées. Dans le cadre d'Euro-Access, les ministères des transports des 29 pays susmentionnés ont été invités en 2007 à répondre à un questionnaire destiné à établir un inventaire des politiques et des cadres juridiques existants dans le domaine de l'accessibilité des transports en commun. Cet inventaire devrait servir à recommander des politiques aux États membres et à formuler la future législation européenne sur la question. Euro-Access (<http://www.euro-access.org>) concerne tous les moyens de transport de surface, à savoir le train, le bus, le métro, le tram, le taxi, etc., pour les transports locaux, à longue distance et internationaux (trains et autocars reliant les grandes villes, par exemple). Les politiques et les cadres juridiques visés englobent les diverses mesures ayant pour objet de rendre les transports en commun accessibles, c'est-à-dire les mesures concernant l'équipement (véhicules, infrastructures et terminaux notamment, considérés sur tout le trajet), les mesures économiques (tarifs préférentiels et incitations), les conditions de sous-traitance des services de transport et les mesures relatives aux droits à ces services.

10. Le premier document mis à la disposition du public dans le cadre d'Euro-Access est un projet de rapport intitulé «Accessible public transport: A view of Europe today – policies, laws and guidelines» et daté du 20 février 2008 (http://www.euro-access.org/deliverables/EuroAccess_D1-v0.1.pdf). Ce document, que doit prochainement approuver la Commission européenne, passe en revue les politiques actuelles et la réglementation ferroviaire en vigueur ou à l'étude, qui portent pour partie sur le transport ferroviaire national et international.

11. Fournir aux voyageurs des services ferroviaires accessibles présente des avantages majeurs et comporte des coûts non négligeables. D'une part, une plus grande accessibilité a pour effet d'accroître le nombre de voyageurs handicapés et âgés, et par conséquent le chiffre d'affaires des compagnies ferroviaires. D'après les projections relatives au vieillissement de la population dans les pays de l'Union européenne, la croissance du trafic de voyageurs et l'augmentation des recettes seraient substantielles si les services ferroviaires étaient plus accessibles, notamment sur les liaisons internationales. D'autre part, l'amélioration de la qualité des services se traduit par

³ http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2004/l_220/l_22020040621en00400057.pdf.

des coûts supplémentaires (matériel roulant, gares, formation du personnel, etc.). Le rapport coûts-avantages sur le plan social et le résultat net (profit ou perte) des compagnies ferroviaires n'ont pas été calculés dans le contexte d'une telle amélioration, mais les études préliminaires indiquent qu'ils ne seraient pas les mêmes selon les pays et les compagnies, compte tenu des caractéristiques propres à chaque système ferroviaire lourd⁴.

IV. AUTRES PARTIES DE LA RÉGION DE LA CEE

12. Le transport des personnes à mobilité réduite est devenu également un enjeu politique de taille ailleurs que dans l'UE, notamment dans la partie nord-américaine de la région de la CEE où, selon certaines sources, un quart de la population environ souffre, à un moment ou un autre dans la vie, de difficultés liées à la mobilité. Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent près des deux tiers de ce groupe. Les proportions sont probablement comparables dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et dans les pays d'Europe du Sud-Est, même s'il existe des différences d'évolution démographique considérables d'un pays à l'autre. Pourtant, cette question occupe une place relativement moins importante dans les politiques de ces pays.

13. En ce qui concerne l'accessibilité des services ferroviaires aux États-Unis et au Canada, les orientations, les choix technologiques et les déséquilibres régionaux en termes de niveaux de service sont comparables à ceux des pays de l'Union européenne. Les normes techniques nord-américaines pour l'accessibilité des infrastructures se rapprochent certes des normes de l'Union européenne, mais elles ne sont pas identiques. Les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et les pays d'Europe du Sud-Est adoptent généralement les normes de l'UE avec un certain décalage dans le temps. Toutefois, les investissements dans les infrastructures et les voitures adaptées restent relativement limités⁵.

V. CONCLUSIONS

14. La question de l'accessibilité des systèmes ferroviaires lourds aux voyageurs suscite une attention croissante et devrait faire l'objet de réglementations officielles dans un avenir relativement proche. Le Groupe de travail jugera peut-être bon de s'y intéresser de la façon décrite ci-après.

⁴ Voir par exemple Coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique (1999), *Passengers' Accessibility of Heavy Rail Systems* (rapport final), Bruxelles: Communautés européennes, p. 213 à 220 (<http://www.cost.esf.org/index.php?id=800>).

⁵ À titre d'exemple, la réglementation de l'Union européenne applicable à l'installation et à l'exploitation d'ascenseurs dans les gares s'appuie sur la directive 95/16/CE et la norme EN 81. Aux États-Unis, c'est la norme A 17 qui s'applique. Environ 95 % des ascenseurs dans le monde répondent soit aux normes de l'Union européenne, soit à celles des États-Unis. En Russie par exemple, la norme EN 81 est dénommée «PUBEL», mais le texte est le même. A. von Knobloch et T. Zessin, «Inclined and vertical elevators – experiences, costs and technological developments», document présenté à la onzième Conférence internationale sur la mobilité et les transports pour les personnes âgées et les handicapés, Montréal, 2007 (<http://www.tc.gc.ca/pol/en/transed2007/pages/1136.htm>).

15. Premièrement, le secrétariat pourrait organiser, avec le concours de la Fédération internationale des ouvriers du transport et du Groupe mixte CEE/FNUAP des activités relatives à la population, un atelier prospectif qui se tiendrait durant la prochaine session du SC.2, en 2009. Cet atelier serait axé sur certaines questions relatives à l'accessibilité des systèmes ferroviaires aux voyageurs (telles que les perspectives internationales sur l'accessibilité, les coûts et les avantages des moyens de transport ferroviaire accessibles, les incidences des évolutions démographiques et la contribution des systèmes de transport intelligents à l'amélioration des conditions de transport ferroviaire des personnes âgées et des handicapés) et donnerait lieu à une large participation des experts gouvernementaux, des représentants des compagnies ferroviaires, des chercheurs issus des milieux universitaires et des représentants des principales organisations non gouvernementales concernées.

16. Deuxièmement, le Groupe de travail pourrait envisager d'examiner à plus long terme la question de l'accessibilité des moyens internationaux de transport ferroviaire en constituant un groupe d'experts subsidiaire chargé d'élaborer à l'attention des États membres une résolution comportant des recommandations pertinentes et, le cas échéant, de formuler des projets d'amendement à l'Accord AGC. S'il est vrai que les réglementations peuvent varier d'un pays à un autre, les personnes à mobilité réduite devraient pouvoir bénéficier du même niveau de service lorsqu'elles franchissent une frontière internationale.
