



Journée de sensibilisation à l'accueil des personnes en fauteuil-ski sur les remontées mécaniques réalisée le 22 mars 2016 à Pra-Loup

Relevé de notes de la table ronde

Participants à la table ronde :

Sous le pilotage de Séverine FEBVRE (STRMTG).

Nom	Société / Organisme	Sujet présenté
- Eric ALEXANDRE	Délégation Ministérielle à l'Accessibilité	Cadre général de l'accessibilité
- Christophe SION	STRMTG	Réglementation RM
- Boris MALLEIN	Comité Départemental Handisport 05	Difficultés / besoins des usagers
- Edouard DOVILLAIRE	POMAGALSKI	Approche constructeur RM
- Julien LORENTZ	DCSA	Approche maître d'œuvre RM
- Pierre TESSIER	Société TESSIER	Conception des fauteuils-ski
- Jean-Marc PERUS	RM Pra-Loup	Exploitation RM
- Yves VERCHERE	RM Les Orres	Exploitation RM
- Rémy MOLINIER et Claire GUIBERT	Association Envoludia (Hacienda)	Retours d'expérience des usagers

Sociétés / organismes représentés dans la salle :

Association Envoludia (Hacienda Barcelonette)
 Comité départemental handisport 05
 DCSA
 DDT Hautes-Alpes
 Délégation ministérielle à l'accessibilité
 Domaines skiables de france
 DOPPELMAYR
 ESF Pra-Loup
 ESF Val Cenis
 ESI Pra-Loup
 Fédération française handisport
 HANDI-TECHNOLOGY
 LEITNER
 MDP
 POMAGALSKI
 RM de Grenoble Bastille
 RM de Pra-Loup
 RM de Serre-Chevalier
 RM des Orres
 RM du Val d'Allos
 STRMTG - Siège
 STRMTG - Bureau alpes du sud
 TESSIER

Notes de la table ronde :

↳ E. ALEXANDRE, représentant de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, rappelle qu'en application de la loi de 2005, qui prévoyait une mise en conformité pour 2015, les bâtiments classés ERP (établissements recevant du public) et IOP (installations ouvertes au public) doivent être rendus accessibles. Il souligne la récente mise en place de nouveaux outils tels que les Ad'AP (Agendas d'Accessibilité Programmée) et précise qu'un décret relatif aux sanctions applicables en cas de non-accessibilité devrait paraître dans les prochains mois. Des contrôles sont également prévus, axés en priorité sur les installations des collectivités territoriales de + de 2000 habitants, sur le secteur privé à patrimoine et sur les ERP de 5ème catégorie avec un accent particulier sur les établissements dont les dossiers Ad'AP ont été rejetés et jamais redéposés, les établissements dénoncés par les associations de personnes handicapées comme non-accessibles et sur les ERP "visibles".

En ce qui concerne tout particulièrement les remontées mécaniques, les bâtiments composant les gares de départ et d'arrivée de celles-ci sont sous le coup de la loi, et doivent donc être rendus accessibles. La remontée mécanique reliant ces 2 gares doit également être accessible, dans la logique de continuité de l'accessibilité de toute la chaîne de transport. A noter que les objectifs d'accessibilité propres à la remontée mécanique sont clairement expliqués dans les guides RM1 et RM2 du STRMTG.

Les remontées mécaniques n'étant pas constituées de cadre bâti à leurs extrémités n'entrent pas dans le cadre de la loi de 2005. Toutefois, une obligation de mise en accessibilité peut leur être appliquée, afin de parer au risque de discrimination qu'elles peuvent engendrer.

E. ALEXANDRE précise qu'il est disponible pour répondre aux questions éventuelles :
eric.alexandre@developpement-durable.gouv.fr

En réponse à une question de ce jour, E. ALEXANDRE souligne que la réglementation prévoit l'existence d'impossibilités techniques avérées (ITA), par exemple en cas de problème technique ou encore de disproportion manifeste financière. Sur ce sujet, le demandeur devra déposer une demande de dérogation avec les éléments factuels permettant de déroger à la règle (pièces comptables, éléments techniques, plan d'architecte, etc...).

Et en réponse à une question d'usager, E. ALEXANDRE indique que face à un refus d'accès à une remontée mécanique, un usager peut tout à fait exercer un recours pour discrimination, si la raison évoquée par l'exploitant de la RM lui semble discutable. Mais il paraît quand même dommage d'en arriver là.

↳ C. SION (STRMTG) présente les règles techniques applicables aux remontées mécaniques, en commençant par le niveau européen, avec la directive 2000-9-CE "transports à câble" et la norme EN-13796-1 "véhicules" prescrivant des dispositions relatives à la conception.

Concernant cette norme "véhicules" (applicable aux sièges de télésièges), qui vient comme toutes les normes harmonisées avec la directive de faire l'objet d'une révision, le STRMTG a porté dernièrement au groupe de travail Européen un projet de gabarit-type de fauteuil-ski, élaboré grâce à la société TESSIER. Or cette évolution, qui aurait permis de clarifier les exigences géométriques nécessaires au transport d'un fauteuil-ski, n'a pas été retenue par les autres Etats membres. La directive traite de la sécurité des installations mais n'impose pas leur accessibilité.

C. SION indique toutefois qu'au niveau français, le STRMTG a pu intégrer, en concertation avec les représentants de toute la profession RM, quelques évolutions dans les guides RM1 et RM2. Les nouvelles versions de ces guides seront publiées dans les semaines à venir, et entérinent plusieurs dispositions relatives au transport des personnes en fauteuil-ski.

Ces guides RM1 et RM2 modifiés seront disponibles sur le site Internet du STRMTG :
www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr

C. SION souligne l'aspect incitatif retenu dans ces évolutions. Car il reste délicat d'imposer des exigences techniques purement françaises sur des composants (les sièges) marqués CE et pouvant provenir d'autres pays européens.

D. PFEIFFER (Directeur du STRMTG) précise qu'en parallèle, le cahier des charges établi pour une RM nouvelle peut tout à fait contenir des exigences supplémentaires aux exigences "CE", d'autant plus qu'il s'agit de répondre à une imposition française d'accessibilité des installations.

J. LORENTZ (DCSA) souligne toutefois la difficulté qu'il peut exister, dans la rédaction de ces cahiers des charges, pour déterminer le bon compromis entre sécurité des enfants et transport des fauteuils-ski.

R. TARDIEU (DSF) signale que des solutions techniques semblent toutefois possibles. A titre d'exemple, sur le télémix vu ce jour à Pra-Loup, les sièges étaient équipés de systèmes anti-sous-marinage (repose-pied individuel) et le transport de fauteuil-ski était réalisable.

↳ B. MALLEIN (CDH 05) souligne que l'une des évolutions du guide RM1, relative à la possibilité sur télésiège de ne pas abaisser complètement le garde-corps avec un fauteuil-ski, peut paraître bizarre. En effet, cela peut donner l'impression que la sécurité est moindre avec un fauteuil-ski, et que cela n'est pas si grave...

Il serait plutôt judicieux de trouver des caractéristiques géométriques qui seraient gage de sécurité pour tous. A titre d'exemple, si la largeur devant rester libre (prévue dans le guide RM2) était portée de 47 cm à 50 cm, cela suffirait à faciliter le passage du fauteuil-ski et à garantir un rabattement complet du garde-corps. Car aujourd'hui, avec cette largeur trop faible, le rabattement du garde-corps n'est possible que par un accompagnant bien expérimenté.

Il informe également que, de son point de vue, la formation des personnels RM peut être améliorée. A titre d'exemple, tous ne savent pas que les sangles utilisées lors d'une évacuation verticale doivent être possédées par le personnel évacuateur de la RM, et non par l'utilisateur du fauteuil-ski.

Il indique par ailleurs qu'en station de ski, la problématique d'accessibilité doit être gérée de manière générale (parking, trajets,...) et pas seulement l'accessibilité de la remontée mécanique.

↳ P. TESSIER (société TESSIER) rebondit sur la première remarque de B. MALLEIN, en précisant qu'en effet la cote réglementaire actuelle n'est pas encore favorable aux fauteuils-ski. Mais il souligne que les textes actuels, avec les évolutions annoncées qui vont dans le bon sens, ne peuvent que pallier à ce qu'on n'a pas réussi à faire tous ensemble (c'est à dire des sièges et des fauteuils-ski parfaitement compatibles).

Il souligne que de son côté, il ne peut que se désoler de cela, au vu des alertes et de la disponibilité dont il a fait preuve avec les différents constructeurs de télésièges.

P. TESSIER précise par ailleurs que le choix de ne rendre accessible que certaines remontées mécaniques au détriment d'un télésiège, ou encore de ne rendre accessible que certains sièges d'un télésiège, ne sont pas des bonnes solutions : il a encore été constaté cette année sur télésiège neuf à Manigod que cela obligeait le fauteuil-ski à attendre son tour en gênant les usagers derrière lui.

Il souligne que le mode de transport idéal pour un handi-skieur reste le télésiège. Avec un positionnement vers le centre du siège, et en empruntant les portillons dans l'axe de l'embarquement.

↳ E. DOVILLAIRE (société POMAGALSKI) précise que sa société a écouté depuis de nombreuses années les appels des usagers handi et des fabricants de fauteuils-ski. Mais force est de reconnaître que les contraintes sont très nombreuses, et que la solution idéale n'est pas flagrante. A titre d'exemple, les systèmes anti-sous-marinage sont difficilement décalables, car + on les décale + on augmente le risque qu'un enfant passe les 2 jambes du même côté.

Il présente des exemples de solutions imaginées par POMA, sur télésièges et télécabines. Tout en précisant que ces systèmes ont été conçus en collaboration avec les usagers et fabricants de fauteuils-ski. Et en rappelant que les choix des maîtres d'ouvrages et des maîtres d'œuvres interviennent aussi dans la problématique.

P. TESSIER précise que POMA a en effet mis en œuvre de bonnes solutions techniques. Mais il y a encore trop de télésièges posant des problèmes aux fauteuils-ski, et il a un peu l'impression d'avoir perdu du temps, et pas spécifiquement avec un constructeur de télésiège.

E. DOVILLAIRE indique que POMA a travaillé sur ce sujet, et qu'il continuera à travailler encore dessus. Mais il rappelle que les contraintes sont énormes, y compris pour les enfants et leurs accompagnants.

↳ J.M. PERUS (exploitation des RM de Pra-Loup) informe que la station a d'ores et déjà bien identifié les problématiques relatives aux fauteuils-ski. Ainsi, Pra-Loup a mis en place des fiches internes, afin que les

conducteurs de RM sachent ce qu'ils peuvent accepter et dans quelles conditions de transport, de même que les hôtes d'accueil aux caisses pour conseiller les usagers. Certains télésièges ne sont pas ouverts aux fauteuils-ski, ou une limitation du nombre de fauteuils-ski par ligne de télésiège peut être imposée, mais toujours pour de bonnes raisons, notamment celle de l'évacuation verticale (en fonction de la difficulté liée au terrain, du nombre et de l'expérience du personnel d'évacuation,...).

R. TARDIEU (DSF) précise qu'en terme d'évacuation verticale, chaque exploitant de téléporté reste responsable de la bonne organisation de l'évacuation, tant en terme de matériel utilisé (notamment les anneaux de sangles nécessaires pour les fauteuils-ski) qu'en terme de contraintes (délais à respecter, organisation une fois au sol, etc...). Ainsi, chaque exploitant a la liberté d'instaurer, pour chaque remontée mécanique, un nombre limite de fauteuils-ski présents sur la ligne.

A la question de savoir si une dérogation ponctuelle peut être accordée (par exemple pour une manifestation avec de nombreux fauteuils-ski) J.M. PERUS répond que cela dépendra des conditions du jour, et notamment du nombre d'évacuateurs disponibles ce jour et leur niveau d'aisance en situation.

Sur le sujet du revêtement glissant sur l'aire d'embarquement du télémix, vu ce jour et pouvant être source de problème pour les stabilos utilisés avec les fauteuils-ski, J.M. PERUS indique que la solution idéale n'a pas encore été trouvée. Ce revêtement est une préoccupation du personnel RM, mais pour l'instant, en l'absence de matériau adéquat, ce n'est qu'un compromis entre trop de glisse et pas assez.

Il tente de faire remonter au maximum cette problématique, et invite les autres stations à faire de même, afin qu'un matériau idéal puisse enfin leur être proposé.

↳ Y. VERCHERE (exploitation des RM des Orres) indique qu'actuellement le nombre de fauteuils-ski n'est pas limité sur les télésièges de sa station. En cas d'évacuation verticale, l'organisation qui sera mise en place dépendra du nombre de fauteuils-ski présents sur la ligne.

De son point de vue, il estime qu'il faut porter une attention toute particulière à la formation du personnel des remontées mécaniques, afin qu'il y ait une bonne connaissance des problématiques, et que cela favorise l'échange nécessaire entre ces personnels et les accompagnants de fauteuils-ski.

Il précise que sur télésiège, il préconise un arrêt de l'installation lors de l'embarquement d'un fauteuil-ski sur TSF.

Il souligne par ailleurs que les FTT (fauteuils tout-terrain) posent un gros problème en été, car le temps nécessaire à leur chargement occasionne 4 à 5 mn d'arrêt, et cela est à la limite du recevable. Il serait preneur de solutions techniques pour faciliter leur chargement / déchargement.

↳ R. MOLINIER et C. GUIBERT (Hacienda) informent qu'ils utilisent essentiellement les remontées mécaniques de Pra-Loup. Ils s'adaptent aux contraintes liées à l'utilisation des télésièges (nombre max de fauteuils-ski sur la ligne). Ainsi, les membres de leur association connaissent bien ces RM de Pra-Loup, ils sont connus du personnel des RM, et un fauteuil-ski bénéficie d'un pilote-accompagnateur mais aussi d'un accompagnant valide, donc tout cela facilite grandement les choses.

Néanmoins, ils comprennent tout à fait la problématique d'un usager handi qui va dans différentes stations, et estiment qu'il faut axer le travail dans ce sens.

De leur point de vue, l'élément-clé est la formation du personnel des télésièges : si ces personnes sont sensibilisées à l'accueil et au transport des fauteuils-ski, cela permettra d'éviter la plupart des problèmes.

Y. VERCHERE (RM Les Orres) indique qu'il est volontaire pour que les pilotes-accompagnateurs de fauteuils-ski expérimentés (CDH, associations,...) viennent aux Orres, afin que son personnel voit les différents fauteuils-ski, connaisse les problématiques, et puisse écouter les conseils de ces utilisateurs expérimentés de fauteuils-ski.

P. TESSIER indique qu'au vu des discussions de cette table ronde, il apparaît important d'apporter une information et une formation suffisante au personnel des remontées mécaniques des différentes stations. Aussi, pourquoi n'y aurait-il pas au sein de DSF une commission "accessibilité", afin d'œuvrer en ce sens ?

R. TARDIEU (DSF) rappelle qu'il existe déjà une commission "remontées mécaniques" au sein de DSF, chargée de traiter ce sujet, qui mérite sans doute d'y consacrer plus d'attention et de temps, mais il lui semble surtout très important d'intégrer la préoccupation "accueil des fauteuils-ski" assez en amont des projets (par les maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, constructeurs RM...).

↳ D. PFEIFFER (Directeur du STRMTG) conclut cette table ronde en se réjouissant des échanges fructueux de cette journée, tant ce matin lors des démonstrations, que cet après-midi en salle.

Il note qu'il y a eu des avancées, depuis la dernière journée de ce genre voilà 3 ans à Chamrousse. Notamment au niveau des constructeurs de remontées mécaniques, qui proposent aujourd'hui diverses solutions techniques. La préoccupation "fauteuil-ski" semble également bien intégrée par les différents acteurs de la profession (au moins par ceux représentés ce jour).

Il souligne que l'une des pistes évoquée ce jour est la formation du personnel des RM, pour l'accueil des fauteuils-ski ainsi que pour leur évacuation verticale. Il note à ce sujet un contexte favorable, car les stations cherchent d'ores et déjà à s'adapter à la demande des pratiquants de fauteuils-ski.

Conclusion post-réunion de la part de la "commission d'homologation des matériels de ski assis" (STRMTG + DSF + FFH)

Les 3 instances organisatrices remercient tous les participants à cette journée du 22 mars 2016, pour leur disponibilité, leur écoute, et les retours d'expérience qu'ils ont bien voulu largement partager.

Suite à cette seconde édition de sa "journée de sensibilisation", la commission retient que des suites peuvent être données à court terme, de la part du STRMTG / DSF / FFH, afin de faciliter davantage l'accueil des personnes en fauteuil-ski sur les remontées mécaniques.

Ainsi, les pistes suivantes sont notées :

- agir pour une formation des opérateurs de remontées mécaniques dans le domaine handiski.

DSF prévoit d'ores et déjà la rédaction et l'intégration d'un chapitre sur l'accueil des fauteuils ski sur les télésièges, dans ses supports pédagogiques "conducteur de TSF" et "conducteur de TSD".

- pousser plus en avant le travail sur les gabarits types (pour les fauteuils-ski comme pour les sièges de télésiège) afin de clarifier et simplifier les règles de compatibilité.

- être attentifs aux besoins des acteurs locaux des différents massifs, afin de rééditer si nécessaire cette journée de sensibilisation ailleurs (Pyrénées, Massif Central, Jura-Vosges,...).

Par ailleurs, les échanges de cette journée montrent bien qu'un accueil satisfaisant des personnes en fauteuils-ski passe par une action dans ce sens de tous les intervenants. Aussi, la commission encourage chaque acteur des professions "RM" et "handiski" à agir en faveur d'un accueil le plus large possible des fauteuils-ski sur remontées mécaniques, et à faire connaître les problématiques éventuelles qu'il peut rencontrer.