

Objet : Accès au réseau TAG des scooters électriques pour PMR (Personnes à Mobilité Réduite)

Échirolles, 17 octobre 2018

– À Monsieur Yann Mongaburu
Président du SMTC
3 rue Malakoff
38000 Grenoble

– Copie à MM. Alan Confesson, Président de la Commission Accessibilité, Jean-Paul Trovero, Président de la SEMITAG, et Christophe Ferrari, Président de Grenoble-Alpes-Métropole

– Copie à M. Philippe Chervy, Directeur Général du SMTC

– Copie aux associations

Monsieur le Président,

Nous avons pris connaissance avec intérêt de votre (très tardive !) réponse en date du 24 septembre 2018 à notre courrier recommandé du 10 avril 2018 et à notre relance du 20 juin 2018.

Par rapport à la réponse que vous avez faite le 10 juillet à Madame Émilie Chalas, nous notons que vous reconnaissez finalement que les scooters électriques PMR ne sont pas comparables aux scooters de route, dont acte !

Cependant, pour justifier le maintien de votre interdiction, vous avancez des arguments qui ne sont pas recevables.

Tout d'abord, les scooters électriques pour PMR existent depuis des dizaines d'années en France comme dans les autres pays et ne sauraient par conséquent pas être considérés comme de « *nouveaux engins d'aide à la mobilité* » — à la différence des gyropodes et autres trottinettes électriques.

Vous dites ensuite que les scooters PMR « *ne reçoivent pas d'homologation pour les transports* »... argument difficilement compréhensible, car à l'évidence, ils sont exactement dans le même cas que les fauteuils roulants (électriques ou manuels) : il s'agit d'aides à la mobilité des personnes à mobilité réduite et de ce fait, effectivement, comme les fauteuils roulants, « *ils sont conçus pour circuler en intérieur, sur les trottoirs ou sur la voirie* ».

C'est pourquoi d'ailleurs déjà en 2010, en réponse à une question écrite n° 09405 du sénateur Bernard Piras, le secrétaire d'État aux transports affirmait que :

« *La circulation sur les voies ouvertes à la circulation publique de petits scooters électriques de mobilité, à trois ou quatre roues, d'une longueur comprise entre 90 et 120 cm, d'une largeur variant entre 50 et 60 cm, munis de batteries permettant de rouler à la vitesse maximale de 6 km/h est actuellement autorisée. **Ces engins*** »

électriques, de par leurs dimensions et leur vitesse réduites, sont, en application de l'article R. 412-34 II (3°) du Code de la route, assimilables à des fauteuils roulants sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux et sous réserve que leur utilisateur soit une personne ayant des difficultés de mobilité. En conséquence, ils sont donc assimilés à des piétons et soumis aux règles de circulation des articles R. 412-34 à R. 412-43 du Code de la route. » (JO Sénat du 03/06/2010, page 1401 — les parties soulignées l'ont été par nous.)

Le 21 février 2012, la CNEDiMTS (Commission Nationale d'Évaluation des Dispositifs Médicaux et des Technologies de Santé) de la Haute Autorité de Santé émettait un avis recommandant de créer un chapitre spécifique aux scooters pour personnes handicapées (dits « *scooters électriques modulaires* ») dans la future nomenclature des Véhicules pour Personnes Handicapées (VPH).

Depuis, cette recommandation a été mise en œuvre, intégrant ainsi totalement les scooters électriques modulaires dans la catégorie VPH.

D'ores et déjà, 4 sont inscrits à la nomenclature à la demande de la société Invacare : il s'agit de VPH dont les caractéristiques vont de 101x55 cm - 42 kg (pour le plus petit) à 145x66 cm - 148 kg (pour le plus grand).

Enfin, au-delà des principes généraux d'égalité et de solidarité affirmés par la « *loi handicap* » du 11 février 2005, l'art.45 de cette loi garantit que :

« *La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.* ».

Les usagers handicapés se déplaçant en scooters PMR sont à l'évidence concernés par cet article !

Comme vous pouvez le constater, le cadre réglementaire n'est pas vide, il n'y a pas de « *flou juridique* ».

Au demeurant, nous ne comprenons pas comment vous pourriez continuer à mettre en doute les compétences juridiques de 14 grandes Autorités Organisatrices de Transports telles que celle de Paris, Toulouse, Bordeaux, Saint-Étienne, etc. — qui n'ont fait que se subordonner à ce cadre réglementaire.

Nous confirmons donc notre demande pour qu'il soit mis fin dans les meilleurs délais à cette discrimination, et que soient enfin acceptés dans les transports en commun de l'Agglomération grenobloise les scooters modulaires pour personnes à mobilité réduite au même titre et dans les mêmes conditions (encombrement, accessibilité des arrêts) que les fauteuils roulants au sens traditionnel du terme.

Dans l'attente, veuillez recevoir nos salutations distinguées.

Pour le CDTHED, le Président : Henri Galy

