

16 Une contribution pour les usagers de transports collectifs : le cas des handicapés

Contribution FNAUT

Le surbaissement des planchers des transports en commun de surface depuis 1987 (date de mise en service du tramway de Grenoble) a permis une avancée considérable de leur accessibilité et de leur efficacité. Plusieurs villes françaises ont acquis depuis ce type de véhicules, tramways ou autobus. Mais pour tirer totalement parti de ce progrès, un certain nombre d'aménagements de l'infrastructure sont indispensables. Notamment si l'on vise à en faire bénéficier les plus défavorisés dans l'utilisation des TCUs, à savoir les handicapés en fauteuil roulant. Ces aménagements deviennent alors un facteur décisif dans leur liberté de déplacement et leur intégration sociale.

Il nous paraît intéressant de détailler l'exemple d'aménagement aujourd'hui le plus abouti, celui de la ligne 8 du réseau de TC de Grenoble (long de 9,2 km), qui sera mise en service en Juin 1998 (d'après les renseignements fournis par la SEMITAG et l'étude de Guillaume Uster et Maryvonne Dejemmes de l'INRETS de Juin 1997).

Après une étude précise des différentes lignes de bus à planchers surbaissés déjà équipés, notamment en Allemagne, et le repérage de leur points faibles concernant leur accessibilité, la SEMITAG s'est attachée à y remédier, point par point, par entre autres :

- ; le réaménagement de tous les carrefours;
- la création de couloirs réservés sur les 3/4 de la ligne;
- l'aménagement des cheminements jusqu'aux stations pour tout type de handicapé;
- la priorité à tous les carrefours en les équipant de feux à deux temps;
- l'accostage en station grâce à des bordures de trottoir chanfreinées pour guider la roue avant de l'autobus; un rayon de braquage plus grand permettant son positionnement parfait même si l'espace avant la station est exceptionnellement encombré;
- la surélévation des trottoirs à 21 cm. L'écart vertical avec le plancher surbaissé (32 cm) peut être compensé par l'agenouillement latéral du bus (7 cm) et par le plan incliné d'une palette rétractable. Les nombreux essais réalisés par le fournisseur Renault avec le concours de l'INRETS et des associations de handicapés ont permis de réaliser un progrès important, le raccourcissement de la palette à 75 cm (au lieu de 95-110 cm); celle-ci peut ainsi se positionner sur le châssis et non comme auparavant sous le châssis, position la rendant vulnérable aux chocs qui pourraient entraîner des déformations gênant ainsi son mouvement de va-et-vient.

Tous ces aménagements ont été réalisés pour un prix très modeste si on le compare à celui des aménagements d'un métro souterrain : 50 millions de francs.

Il serait vraiment dommage d'acquérir ce matériel, plus coûteux, si l'on n'en tirait pas le meilleur parti, dont d'ailleurs tous les autres usagers bénéficieraient, ne serait-ce que par le moindre temps d'arrêt en station. Or la ville de Toulouse, qui dispose actuellement de 104 bus à plancher surbaissé (84 Heuliez et 20 Mercedes) et qui a lancé un appel d'offres pour la fourniture de 26 autres, n'a procédé jusqu'à aujourd'hui à aucun aménagement de ligne tel que décrit pour Grenoble. Nous espérons que très vite cette lacune sera comblée.