

# ***TRANSPORTS PUBLICS : LE SALON EUROPEEN DE LA MOBILITE ?***

*du 13 au 15 juin 2006 à Paris*

Le Salon des Transports Publics revêtait cette année une importance toute particulière. En effet, les entreprises exposantes y proposaient leurs solutions aux difficultés des voyageurs en situations de handicap, en application de la loi du 11 février 2005. Ce fut le Salon du bricolage.

## ***BOMBARDIER TRANSPORT***

Bombardier Transport présentait sur son stand une maquette à l'échelle grandeur nature de voiture de chemin de fer, équipée de hayons élévateurs permettant l'embarquement de personnes en fauteuil roulant.

Bombardier (patronyme de son fondateur), basé au Québec, est le premier constructeur mondial de matériel ferroviaire : 97000 voitures et locomotives, principalement en Europe. C'est dire si l'aménagement et l'accessibilité des voitures de chemin de fer dans le respect de la loi de février 2005 (et des réglementations analogues dans les autres pays ? Où en est l'Europe ?) est un enjeu crucial pour elle.

L'entreprise se devait donc de présenter au Salon Européen de la Mobilité un produit performant et efficace. Malheureusement, des délais trop courts, une prise de conscience trop récente surtout, ont conduit Bombardier et l'entreprise Dhollandia chargée de l'étude et de la réalisation de ces élévateurs, pourtant réputée à juste titre sur le marché des hayons élévateurs pour camions, à présenter une maquette en bois inaboutie. Ma déception a redoublé quand je me suis aperçu qu'ils n'en avaient pas conscience et découvraient seulement avec moi les malformations de leur bébé, que j'avais pourtant décelées sans être spécialiste au premier coup d'oeil, et surtout au premier essai.

En voici quelques unes : plateforme trop courte et trop étroite, ne chargeant que 200 kg (non, ça n'est pas la faute de mon fauteuil !), boulons dangereux, verrouillage de sécurité peu fiable, protections latérales dangereuses, pas de garde fou, etc.

À l'intérieur, autre déception : les toilettes ne sont accessibles qu'à un petit fauteuil, sans possibilité de tourner, et pas du tout à une tierce personne. Et atteindre le lavabo est problématique. On m'assure que le modèle définitif sera 10 cm plus grand : c'est nettement insuffisant, alors que certaines voitures (en Grande Bretagne je crois) sont déjà équipées de toilettes vastes et pratiques.

Bon. Le manque de temps et l'improvisation expliquent ces erreurs. Mais on peut alors demander pourquoi avoir réalisé et présenté une telle maquette... En effet, dès qu'on s'éloigne de ce tas de bois et qu'on s'adresse aux responsables de Bombardier et de Dhollandia, on se trouve face à des personnes sensibles à ces problèmes, à l'écoute, concernées, et manifestement désireuses d'améliorer le produit pour lui donner l'efficacité nécessaire. Mettons donc en regard de la pauvreté manifeste des propositions de ce Salon la détermination et la capacité réelles de ces entreprises : il y a fort à parier qu'au prochain Salon Européen de la Mobilité, une maquette nouvelle répondra sans faute à toutes ces critiques.

Non ?

## LES INTERVENANTS

Les responsables des entreprises et des pouvoirs publics ont fait des discours brefs, mais dénotant un engagement certain.



ANDRÉ NAVARRI

André Navarri, Président de Bombardier Transport, s'exprime devant l'un des hayons élévateurs :

*« Ce qui définit notre singularité, c'est fondamentalement notre capacité d'écoute (...) La question [de l'accessibilité] ne concerne pas certaines catégories de passagers, mais bien tous les passagers (...). Les personnes en fauteuils roulants doivent y trouver [dans les transports publics] autonomie et liberté de mouvements (...) Je n'aime pas beaucoup les sigles comme PMR ou UFR qui, sous l'acronyme, dépersonnalisent et déshumanisent. À beaucoup d'égards, nous sommes tous des personnes à mobilité réduite, certains de façon temporaire, d'autres de façon permanente... Pour nous, constructeurs de trains, cette prise de conscience est essentielle. Elle signifie que l'accessibilité n'est plus une problématique qui renvoie à des groupes de population, mais bien la problématique générale de la satisfaction des passagers. »*

Que penser de ces déclarations remarquables et sincères faites devant un hayon... handicapé ?



CATHERINE CHARTRAIN

Catherine Chartrain, Présidente du COLIAC, Comité de Liaison pour l'accessibilité du cadre de vie, succède au micro à André Navarri :

*« Le COLIAC est ici pleinement dans son rôle d'organisme de concertation faisant le lien entre les différents acteurs du transport (...) et les représentants des associations de personnes en situation de handicap moteur, sensoriel, psychique ou cognitif. Cette rencontre va nous permettre de confronter nos approches sur les nouveaux matériels et équipements que vous nous présentez, et, dans notre diversité, de vous faire part de nos propositions pour les matériels à venir (...). La priorité absolue concerne les conditions d'accès au train, en d'autres termes l'interface quai-train, car, à ce niveau, pour beaucoup de personnes ayant un handicap moteur, le blocage peut être total. »*

Alors, pourquoi avoir attendu la naissance de ce hayon mort-né pour réagir ? Quelle perte d'énergie !



PIERRE MATHIEU

Pierre Mathieu, Vice-Président délégué aux Infrastructures et aux Transports, Conseil Régional Champagne-Ardenne, à l'initiative du projet. Les Régions ont su mettre à profit leur autonomie nouvelle : elles imaginent ! Bravo !



LUDOVIC DE PIERREFEU

Ludovic de Pierrefeu, Directeur Projet AGC (Autorail Grande Capacité) Bombardier Transport, présente les innovations : hayon élévateur, comble lacune, ascenseur intérieur, rampe automatique ou manuelle. Mais encore une fois, les intentions ne sont pas encore suivies de réalisations convaincantes.



UN HAYON ELEVATEUR DE 120X80 : difficile de ne pas heurter la plaque du fond (à rembourrer) et pas de garde fou.



UN HAYON ELEVATEUR DE 120X70, encore plus petit mais avec un embryon de garde fou, relevé ici.



MARC GAMBLIN

Marc Gamblin, PDG de Dhollandia : un sourire et une attitude d'écoute et d'efficacité : « *Nous avons réalisé cette maquette dans un très faible délai, et sommes déterminés à la perfectionner.* »

Tout de même, la nécessité de respecter les décrets et les normes apparaît trop souvent comme un cahier des charges suffisant, qui masque dans les esprits l'autre nécessité, la seule réelle : la nécessité de correspondre aux besoins des utilisateurs !

Combien de fois – et sur l'ensemble des stands du Salon – ne m'a t'on pas asséné fièrement : « notre produit respecte les normes ! » C'est la moindre des choses, et il n'est pas question de les braver. Au contraire, il faut même aller plus loin, non seulement parce qu'elles ont souvent été établies sur des données anciennes, mais parce que les produits fabriqués seront en service durant vingt ans et doivent donc anticiper autant que possible l'évolution du « marché » du handicap. Un seul exemple : les fauteuils croissent en dimensions, en poids... et en nombre ! Une place ou deux par voiture sont donc trop peu... sauf si elles restent inaccessibles bien sûr !

Il faut dire à sa décharge que Bombardier a consulté des associations de handicapés, qui n'ont pas vu de problème ! C'est constant : les associations, si efficaces dans la prise en charge sociale des personnes, semblent peu intéressées par le côté « pratique » de l'accessibilité, et on m'a déjà montré ailleurs des toilettes « aux normes APF » tout à fait inaccessibles...

## *LES BUS*

Remarques générales :

- AUCUN des exposants visités n'a pu ou su faire fonctionner la palette mécanique de son bus, car aucun ... ne l'avait branchée sur une prise de courant. Et même, une palette manuelle était coincée, sur une maquette fort intéressante par ailleurs.
- les places réservées aux UFR (Utilisateurs en Fauteuil Roulant) sont généralement au nombre de 1 : défense de voyager avec un copain handicapé.
- la protection et le maintien des personnes handicapées et de leur fauteuil dans les bus est le plus souvent absente ou bricolée... mais du moment qu'on respecte la législation...

### *PROMENADE DANS LES ALLEES*



LE NOCTILIEN

Pour le Noctilien, qui permet de voyager la nuit en Ile de France, l'accès des fauteuils est au milieu du bus, loin du contrôle du chauffeur. Si vous êtes plusieurs voyageurs en fauteuil, il faudra tirer à la courte paille, car il n'y a qu'une seule place !



LE CYTIOS

Le Cytios en service à Macon offre un accès et une place réservée près du chauffeur, pour une meilleure sécurité. Mais la palette manuelle est bloquée, sur ce véhicule d'exposition ! Surprise de l'exposant, car je suis le premier à avoir demandé une démonstration...

Mais alors, qui expose quoi, et pour qui ?



RAMPE OU TREMLIN ?

Essayez d'emprunter la rampe puis de passer dans le bus : exemple constant du désintérêt et de l'ignorance des exposants, ce non-sens est rencontré sur la plupart des stands. Après que je l'aie signalé, aucun exposant n'a jugé utile de placer convenablement la rampe !

Sur le stand de Dstricar, société qui importe des bus polonais en France, un bus qui fonctionne depuis un an « en vrai » à Kracovie, équipé très simplement d'une palette relevable manuellement. L'ensemble est robuste, la motorisation du bus d'un des meilleurs motoristes, MAN, et ces modèles sont vendus de 15 à 20% moins chers que la concurrence. Il va falloir se méfier aussi du mécano polonais !

### *LA COMMISSION EUROPEENNE*

Elle n'a rien à vendre, et sa présence m'étonne. Je serai encore plus étonné en m'apercevant qu'elle publie en plusieurs langues des documents précis et pertinents, qui montrent un intérêt ancien et profond pour les transports sous toutes leurs formes, et leur impact sur le milieu : c'est le sujet réel du Salon, que les autres ont souvent préféré ignorer : biocarburants, sécurité routière, transports maritimes, efficacité énergétique, et les STI : systèmes de transport intelligents !

Ce dernier document insiste entre autres sur la population des voyageurs âgés et handicapés (35 à 40%), et décrit les solutions apportées par les STI : cartes de paiement intelligentes, panneaux de signalisation parlants, annonces sonores, systèmes portables de localisation et d'orientation, etc.

Un STI – Stand Très Intelligent – qui pose les problèmes et présente des réflexions constructives.

Enfin !

## PARVENIR AU SALON : LE PARCOURS DU COMBATTANT

Un plan joint à l'invitation de l'entreprise Bombardier, recopié sur celui du Parc, indiquait les emplacements réservés aux visiteurs handicapés : dans un autre quartier du Parc des expositions, de l'autre côté d'une avenue à grande circulation... je n'obtiens pas mieux auprès de leur service communication, alors qu'il existe, je le découvrirai, une entrée accessible aux véhicules des personnes handicapées juste à l'angle du hall.

Mais cette entrée est fermée, non signalée, et c'est en insistant que j'obtiens l'arrivée d'un gardien, qui m'ouvre, me donne un bon de stationnement, et m'indique où stationner.

Là, un autre gardien refuse, puis accepte de me laisser me garer sur ce grand parking presque vide...

Je sors mon fauteuil roulant... mais par où pénétrer dans le Salon ? En effet, un trottoir encercle le hall 1, et je ne peux le gravir... Ah si ! il est effondré dans un coin près des poubelles. Passons donc !

À l'intérieur, après les formalités, je demande à une hôtesse où sont les toilettes "handicapés".

- Là, près de l'entrée

- Merci

- Attendez, vous ne pouvez pas y aller par là !

- ?

- Non, on a mis les vestiaires devant et ils bouchent l'entrée. Il faut faire tout le tour du Salon, et revenir par ce côté.

Finalement, j'en trouve d'autres plus proches, ignorées de l'hôtesse. Déception encore : je ne peux en ouvrir la porte en manoeuvrant en même temps mon fauteuil roulant, car je n'ai qu'un bras valide, ce qui n'est déjà pas si mal pour une personne handicapée, et il faut en même temps tirer la porte maintenue par un fort groom (à quoi sert ce groom ?), et faire reculer le fauteuil... Une personne obligeante me tire la porte et d'embarras (c'est un zeugme) et j'entre dans un espace étriqué, sale, et mal conçu pour les personnes handicapées (c'est un comble).

Présenter des produits améliorant l'accessibilité dans un lieu qui n'est pas accessible dénote l'état d'esprit général des décideurs – entreprises, Etat, etc. – qui se bornent à la résolution (et encore) d'un problème précis, sans s'intéresser à l'ensemble de la situation.

Alain Ryckelynck  
Le 21 juin 2006