

Sans obstacles: gain de confort pour toutes et tous

Le premier arrêt de bus sans obstacles de Langenthal (BE) le démontre: les solutions existent. L'accès de plain-pied bénéficie aux personnes en fauteuil roulant, mais aussi à tous les autres passagers et à la compagnie de transport.



Le Canton de Berne a finalement consenti à construire le «Sonderbord Plus» avec une bordure arrondie en dessous, permettant au bus de se positionner proche du bord.

Photo: changeamble/Markus Däppen

«Le nouvel arrêt profite à tout le monde», se réjouit Heinrich Matter, planificateur de trafic auprès de la société de bus et de trains Aare Seeland mobil (asm). Le nouvel arrêt Rössli de Langenthal est opérationnel depuis septembre 2017. Pourvu d'une bordure de 22 centimètres de haut, il permet aux personnes en fauteuil roulant un accès autonome. «Tous les passagers profitent de cette solution conforme à la loi (LHand), pas seulement celles et ceux qui voyagent avec une poussette, des valises, un fauteuil roulant ou un déambulateur», explique-t-il, ajoutant qu'il accélère aussi l'échange de passagers. Les sociétés de bus gagnent ainsi un temps précieux quand des personnes en fauteuil roulant

ou avec un déambulateur embarquent. Grâce à la hauteur du trottoir, ces dernières peuvent monter à bord par elles-mêmes tandis qu'aux arrêts conventionnels, le chauffeur doit descendre et installer une rampe.

Trouver une solution standard

Malgré ces avantages, les arrêts de bus sans obstacles restent une exception. Rössli est le premier de Langenthal et à l'échelle de la Suisse aussi, beaucoup d'exploitants de bus sont encore loin de permettre à toutes les personnes avec handicap de se déplacer de manière autonome, comme la loi sur l'égalité pour les handicapés l'exige d'ici à 2023. Une question tout d'abord de coûts: les ar-

rêts ne sont transformés que lorsqu'ils doivent de toute façon être remplacés, comme à Langenthal, où une réfection de la route était prévue. Pour Beatrix Grunder, du Centre cantonal de conseil en construction sans obstacles de Procap, ces retards s'expliquent aussi par la nécessité de trouver une solution standard fonctionnant sans obstacles. Elle existe désormais sous le nom de «Sonderbord Plus». Sa bordure n'étant pas angulaire mais arrondie en dessous, elle sert d'orientation au chauffeur: «Celui-ci n'a qu'à avancer le long du rebord arrondi pour que le bus se retrouve automatiquement dans la bonne position», explique Heinrich Matter. Un critère essentiel, car un bus trop éloigné du bord complique l'embarquement pour les personnes en fauteuil roulant. D'ailleurs, la distance maximale autorisée est de 7,5 cm.

Un signal fort

Le Canton de Berne, propriétaire des routes, a dans un premier temps refusé la solution Sonderbord Plus pour l'arrêt Rössli, préférant faire construire un bord droit, moins cher. C'était hors de question pour l'exploitant de bus: «Avec un bord droit, la distance maximale autorisée ne peut pas être respectée», poursuit Heinrich Matter, «ou vous risquez d'endommager la carrosserie du bus quand le véhicule touche le trottoir et qu'il penche légèrement.» Il a donc demandé l'aide de Procap. Par des résultats de tests routiers, Beatrix Grunder a pu lui confirmer que la distance maximale était impossible à respecter avec un bord droit. Le canton a finalement consenti à construire le Sonderbord Plus. Beatrix Grunder s'en félicite: «L'arrêt de Rössli est la preuve qu'avec de la volonté, on trouve une solution.» Heinrich Matter se réjouit aussi du signal qu'envoie la réfection parfaite de cet arrêt de bus. «Des responsables de chantier de la région viennent déjà le voir.»

Barbara Spycher

Source: Magazine Procap 1/2018