

Accès aux bus perturbé pour les handicapés

TL – Les installations automatiques sont dérangées par des trottoirs inégaux. Résultat : le transporteur se dote de passerelles manuelles et pliantes.

Par MEHDI-STÉPHANE PRIN

Publié le 8 septembre 2003

Les chaises roulantes ne resteront plus en rade à l'arrêt de bus. Promis, après des débuts difficiles, les Transports publics de la région lausannoise (TL) ont trouvé la solution pour éviter aux personnes handicapées d'attendre le prochain trolley, quand la rampe électronique permettant de les charger refuse de sortir du véhicule. Cette situation est arrivée à plus d'un voyageur à mobilité réduite depuis l'introduction du concept l'année dernière. Cette nouveauté, liée à l'utilisation de bus à plancher bas, va retrouver tout son sens avec l'arrivée, cette semaine, d'une solution nettement plus simple: des rampes manuelles.

En clair, il s'agit de petites passerelles pliantes tenant dans une mallette. Les conducteurs se chargeront d'installer cet accessoire, au parfum légèrement archaïque mais parfaitement fiable. Seul petit problème, ils devront chaque fois quitter leur poste de pilotage pour mener à bien l'opération, explique Klaus Schaefer, porte-parole des TL. « Cela prendra un peu plus de temps qu'appuyer sur un bouton, mais au moins nous ne laisserons plus personne sur le trottoir. » Un comble pour le transporteur qui avait tait de l'accueil des fauteuils roulants, sur les lignes 3, 5 et 8, une des grandes innovations de l'horaire actuel.

Pas d'avenir pour le système

Pas de chance, les rampes automatiques tombent surtout en panne sur les r nouveaux trolleybus bimodes, véhicules électriques et diesel connus aussi pour leurs autres problèmes de jeunesse. Le constructeur paie d'ailleurs le coût d'achat, environ 800 francs pièce, des passerelles pliantes. Pour l'instant, les vingt autobus à plancher bas, exempts du problème, conserveront leur installation automatique. Un système qui, de toute façon, n'a plus d'avenir à Lausanne.

En effet, les TL ont décidé de ne pas renouveler l'expérience pour leurs prochaines générations de bus et d'acheter directement les rampes manuelles. La faute, selon Klaus Schaefer, à des arrêts de bus pas toujours identiques. « Nous avons constaté des différences de hauteur dans les trottoirs, partout dans les rues en pente ou en dévers. Les rampes automatiques viennent alors frapper violemment dedans. » A la longue, ces chocs répétés usent un matériel qui ne sait pas reconnaître les hauteurs des accotements routiers. Avec leur rampe dans une mallette, les conducteurs, eux, ne risquent pas de se tromper.