

## Sortir du train-train quotidien

Nos déplacements ne se limitent pas seulement aux zones urbaines!

Un exemple: une personne habitant Yverdon souhaite souvent rendre visite à sa marraine dans les hauts de Lausanne, ou sortir au cinéma avec des amis. Se déplacer d'une ville à l'autre nécessite toute une organisation car il est difficilement envisageable de prendre les transports spécialisés qui sont hors de prix. Dès lors que cette personne souhaite venir à Lausanne, la seule alternative pour ne pas dépendre de ses proches est de prendre le train.

Les CFF font des efforts pour adapter leur offre : lifts à disposition dans les grandes gares, planchers surbaissés, rampes pour accéder aux quais,

**Les sorties pour les personnes à mobilité réduite demandent beaucoup d'énergie, malgré ça on a du plaisir à s'évader pour voir le monde.**

cartes qui permettent à un accompagnant de voyager gratuitement, etc. Pourtant le voyageur est confronté à de nombreux obstacles.

Vous devez téléphoner une heure avant le départ du train (2 heures dans des villes comme La Chaux-de-Fonds, Payerne, ou Vallorbe qui ne sont pas des hameaux!) au Call Center de Brig, ouvert de 6h à 22h. S'il s'agit d'un train grande ligne, et de gares importantes, vous pourrez bénéficier d'une assistance jusqu'au dernier train. Mais imaginons que vous habitiez un village comme Cully, vous ne pourriez tout simplement pas prendre de train.

Même planifié, le voyage peut encore réserver des surprises: « Il est arrivé que l'employé de train ne soit pas là pour me réceptionner moi et mon véhicule... » Dans cette situation, impossible de descendre du train, la personne doit aller jusqu'à la prochaine gare! Ou encore:

« Parfois les employés n'ont pas été avertis par la centrale de Brig et je me retrouve seul sur le quai. Le train partira sans moi. »

Ces difficultés nous poussent à élaborer des stratégies inhabituelles. Ainsi ce voyageur de Fribourg, qui se rend régulièrement à Paris: « Je prends le train à Vallorbe pour éviter le changement à Lausanne, car une fois je me suis fait oublier sur le quai à Lausanne. »

Si nous souhaitons rentrer plus tard que minuit, l'offre nocturne des CFF (Nightbirds, bus nocturnes) ne nous est pas accessible. Les véhicules ne disposent pas d'une entrée surbaissée et ne sont pas équipés pour transporter des voyageurs en chaise roulante.

Autre difficulté, liée au matériel cette fois-ci. Les nouveaux distributeurs sont accessibles du point de vue de leur hauteur pour certaines chaises. Toutefois, ils sont dans la réalité difficilement utilisables: en effet, la visibilité des écrans tactiles n'est pas bonne car il y a des reflets quand on a le visage au niveau dudit écran.



## Conclusion

Nous adoptons souvent une attitude de résignation face à tous ces problèmes. Nous renonçons ou limitons nos déplacements pour ne pas être confrontés aux nombreuses barrières que représentent les transports.

Malgré toutes ces difficultés, nous nous adaptons au mieux, faisons des compromis, trouvons toutes sortes d'astuces pour accéder aux moyens de transport mis à notre disposition.

**Chacun à l'espoir que l'accessibilité des transports publics soit une priorité dans l'immédiat et non dans 20 ans!**

« Chacun à l'espoir que l'accessibilité des transports publics soit une priorité dans l'immédiat et non dans 20 ans! »

Nous avons besoin de travailler, d'aller au cinéma avec nos amis ou simplement d'aller faire nos achats en ville; bref, tout simplement de nous intégrer à la vie sociale et culturelle.

# Cap-Contact

Édito

## Ça roule!

Se déplacer est un acte essentiel que ce soit pour le travail ou les loisirs. Cela va de soi pour certains. Nous qui sommes en situation de handicap, devons par contre faire face à de nombreux obstacles.

## Contexte

Dans les années 2000, les personnes à mobilité réduite commencent à entrevoir certains efforts d'adaptation effectués par les compagnies de transport. Du nouveau matériel accessible est acquis dans différentes villes de Romandie. Mais l'espoir de pouvoir voyager spontanément comme tout en chacun, et par la même occasion d'être mieux intégrés socialement, s'est vite transformé en un constat amer.

Les changements prennent beaucoup de temps, et ne sont pas toujours à la hauteur des attentes. Par exemple, le renvoi en fabrique des véhicules défectueux, dont le célèbre « Bimode » (bus accessible avec traction diesel et électrique) à Lausanne. Les nouveaux distributeurs toujours pas adaptés à notre situation. Les aires d'arrêt de bus inutilisables...

Autre regret: nous qui sommes directement concernés avons l'impression de ne pas être toujours consultés en ce qui concerne nos réels besoins: une chaise électrique nécessitera un rampe amovible, alors que le plancher

abaissé d'un bus suffisamment près du trottoir sera accessible à une chaise manuelle. Une large concertation est donc nécessaire.

## Des améliorations... oui, mais encore?

Des améliorations ponctuelles sont réalisées: nouvelles remorques avec rampes d'accès ou bornes indiquant les véhicules accessibles aux chaises roulantes, par exemple. Pourtant cela manque cruellement d'une vision d'ensemble, qui prenne en compte tous les éléments pouvant intervenir dans le cadre des déplacements de personnes à mobilité réduite, de leur point de départ à leur point d'arrivée.

N'oublions pas que les difficultés d'accès ne concernent pas seulement les personnes handicapées, mais aussi les personnes âgées, les mamans avec des poussettes ou toute personne transportant de gros bagages.

Sommaire

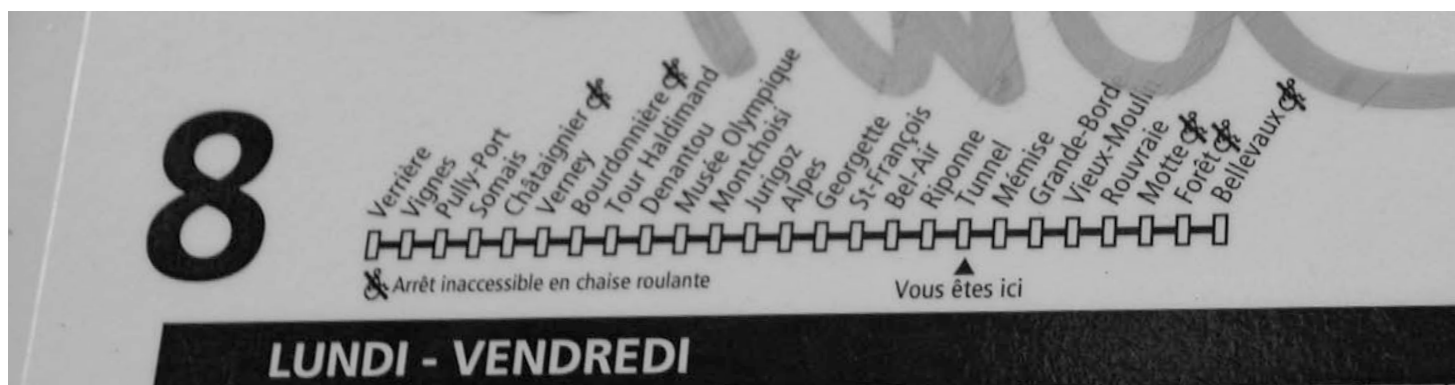
p.1  
Ça roule!  
Contexte historique

Des améliorations...  
oui mais encore?

p.2  
Les transports  
spécialisés, on n'est  
pas prêt de  
s'en passer!

p.3  
Mais les transports  
spécialisés,  
ce n'est pas la panacée...

p.4  
Sortir du train-train  
quotidien



Pour 86 cts/minute vous obtiendrez plus d'informations sur l'infoline des TL.

*Nous remercions toutes les personnes qui ont consacré un peu de leur temps pour répondre à nos questions et accepté de témoigner dans ces pages.*

## Les transports spécialisés, on n'est pas prêt de s'en passer !

Les compagnies privées de transports adaptés ont été créées pour pallier l'inadaptation des transports publics. L'utilisation de transports spécialisés par les personnes handicapées ne résulte pas d'un choix personnel. C'est bien une obligation qui découle de choix politiques. Trop de lignes de bus ou de train sont encore totalement inaccessibles. Et même lorsque les véhicules sont conçus pour être utilisables par des personnes en chaises roulantes (avec des planchers abaissés par exemple) il y a un hic: de son propre domicile aux portes du véhicule, c'est tout un programme qui révèle bien des surprises!

Les difficultés rencontrées lors des déplacements nous poussent à renoncer à des loisirs et des projets. Notre vie sociale et professionnelle se restreint d'autant. Les multiples obstacles nous demandent tellement d'énergie que nous serons contraints encore longtemps de nous tourner vers les compagnies spécialisées.

Les raisons qui obligent à choisir les transports spécialisés varient d'une personne à l'autre. Une dame qui vit dans une institution de Lausanne souligne que c'est une façon d'être plus autonome vis-à-vis de sa famille qui n'a pas besoin d'être sollicitée à chaque déplacement. Une autre usagère signale qu'en utilisant des véhi-

cules spécialisés, elle n'a pas besoin d'effectuer des transferts fatiguants et désécurisants, de la chaise roulante au siège de la voiture. Cela évite aussi de mouiller le fauteuil en cas de pluie.

D'autre part la prise en charge par un employé de transports spécialisés est appréciée car elle est plus personnalisée que celle d'un chauffeur de taxi public. S'il faut grimper quelques

“**Les difficultés rencontrées lors des déplacements nous poussent à renoncer à des loisirs et des projets.**”

marches, enlever une veste, mettre un appui-tête, ou encore ouvrir la porte du logement, il donne volontiers un coup de main. Enfin, avec des employés réguliers, il n'est pas toujours nécessaire de tout réexpliquer.

Comment contourner l'obstacle en chaise roulante?

## Mais les transports spécialisés, ce n'est pas la panacée...

Le recours aux transports spécialisés présente aussi des inconvénients. Pour y avoir accès, il faut présenter un certificat médical renouvelé chaque année, même dans le cas d'un handicap acquis.

A chaque réservation, il faut donner le motif de la course. Parfois, il faut aussi donner le numéro de téléphone de la personne chez qui nous nous rendons.

La possibilité de se déplacer spontanément est très réduite: «*La réservation de la voiture se fait par téléphone une semaine à l'avance pour être sûr d'avoir le choix du jour et de l'horaire, surtout si c'est pour un rendez-vous précis.*»

En cas de réservation plus tardive, il n'y a souvent pas de voitures disponibles et nous sommes contraints d'annuler nos projets ou de nous adapter aux horaires du transporteur. «*Les transports spécialisés sont sollicités par les enfants en situation de handicap. Par conséquent, il nous est conseillé de ne*

*pas prendre de rendez-vous, chez le coiffeur, par exemple, entre 7h-9h30, 11h30-14h, et 15h-17h.*»

Enfin, annuler une course coûte cher! Il faut payer un forfait et de plus se justifier. «*Un dimanche, j'avais réservé un transport pour la piscine. Comme il pleuvait, j'ai annulé la course et j'ai quand même dû payer Fr. 15.- (actuellement Fr. 21.-)*»

Le type de relation employé/usager a été cité comme un avantage, mais il peut aussi être un inconvénient: le fait d'être dépendant des chauffeurs laisse place à un comportement parfois trop familier: «*Il arrive qu'un chauffeur me tutoie sans me demander.*»

Autre remarque: «*Certains prennent trop de liberté: sous prétexte que je leur demande de l'aide, ils entrent parfois chez moi.*»

Les employés sont surchargés. Ils se présentent souvent avant l'heure prévue pour prendre de l'avance. «*Au restaurant, le dessert et le café attendront la prochaine fois car le chauffeur est arrivé avec 15 minutes d'avance!*»

Le coût des courses varie d'une ville à l'autre en fonction des subventions et des systèmes de paiements (bons, forfaits, etc).

Dans certaines villes, il existe des systèmes de chauffeurs bénévoles, ce qui permet de réduire considérablement les coûts, mais présente quelques autres désavantages. Ailleurs, les prix peuvent devenir tout simplement exorbitants, avec Transport Handicap Vaud par exemple, quelque soit le trajet demandé, la prise en charge s'élève à Fr. 21.-, auxquels il faut ajouter Fr. 3.60.- par km parcouru.

“**Au restaurant, le dessert et le café attendront la prochaine fois car le chauffeur est arrivé avec 15 minutes d'avance.**”



## Témoignages

J'habite à Lausanne, j'ai 58 ans. Une fois par semaine, je fais appel à Transport Handicap pour aller voir mes parents. Mis à part le délai de réservation qui est parfois long (il faut réserver plusieurs jours à l'avance), j'en suis pleinement satisfaite.

Pour mes autres rendez-vous, j'essaie de prendre les bus des TL (Transports publics Lausannois) avec ma chaise électrique. Malheureusement, ce n'est pas toujours facile.

La ligne proche de mon domicile n'est desservie que très irrégulièrement par des bus accessibles aux fauteuils roulants et le distributeur est placé trop haut pour que je puisse prendre moi-même mon billet. Je me demande toujours: vais-je pouvoir avoir un ticket avant l'arrivée du bus? Le bus sera-t-il adapté pour mon fauteuil? S'il ne l'est pas, le prochain le sera-t-il?

“**Parfois, je dois laisser passer plusieurs bus parce qu'ils ne sont pas adaptés. Je crains alors que mon ticket ne soit plus valable à la fin du trajet.**”

Pour rentrer, surtout le samedi, il n'y a souvent plus de bus accessibles, je dois alors emprunter d'autres lignes et faire de grands détours. Souvent je dois renoncer à mes promenades, à Ouchy par exemple.

Janine Gafner



Un trottoir peut s'avérer être une barrière infranchissable

J'habite dans une institution genevoise. Pour me rendre à mon travail, j'utilise les transports spécialisés. Pour mes loisirs, je dispose de la voiture de ma famille et d'un vaste réseau de connaissances qui me véhiculent bénévolement.

Le tram fait aussi partie de mes moyens de transport et j'apprécie la fiabilité de leurs horaires et l'attitude sympathique du personnel. Mais pourquoi est-ce que les TPG (Transports Publics Genevois) ne peuvent pas communiquer les horaires des trams adaptés aux fauteuils roulants?

De plus, certains arrêts ne sont pas accessibles et je ne sais jamais si je vais pouvoir monter ou descendre à l'arrêt choisi.



A cause de cela, je suis obligé de renoncer à voir des amis, à faire mes commissions ou à aller au cinéma.

Cédric Gentina