Info
N° 58 – Avril 2015
Bases techniques

Nouveau standard des trains pour les personnes en fauteuil roulant

Les nouveaux trains «Giruno» des CFF pour la circulation nord-sud offrent un nouveau standard exemplaire pour les voyageurs avec fauteuil roulant. Comparées aux systèmes proposés jusqu'à présent sur les grandes lignes, les améliorations sont fondamentales et constituent un modèle au niveau international.

Les CFF ont acheté chez Stadler Rail 29 de nouveaux trains automoteurs, utilisables à l'étranger, pour la circulation nord-sud. Leur nom est «Giruno» (buse en rhéto-romanche). Pour la mise en exploitation des tunnels de base du Gotthard et du Mont Ceneri avec près de 15.000 voyageurs par jour, les CFF offriront à partir de 2019 de nouveaux trains exemplaires adaptés aux fauteuils roulants. Jeannine Pilloud, directrice de la circulation des voyageurs aux CFF, a déclaré récemment : «Nous voulons les meilleurs trains pour nos clientes et nos clients. Pour l'aménagement, l'orientation des clients était prioritaire». Par conséquent les qualités requises pour les voyageurs handicapés furent indiquées en détail dès les appels d'offre pour de nouveaux trains, ce qui permit cet excellent résultat. Ainsi que l'explique Jeannine Pilloud, les CFF ont décidé d'offrir des voitures à accès surbaissé non seulement à cause des données exigées par la Loi sur l'égalité des handicapés, mais aussi parce que c'était nécessaire pour les personnes âgées, les passagers chargés de bagages ou avec voitures d'enfant.

Le Centre avait jeté les bases

Toutefois le chemin a été long jusqu'à la nouvelle conception pour les passagers avec fauteuil roulant. En février 2011, le Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés et le Centre pour les handicapés dans les transports publics ont porté plainte contre une décision de l'Office fédéral des Transports. Cette plainte concernait les possibilités d'accès insuffisantes des fauteuils roulants dans les trains à étage des grandes lignes. En 2012, le Tribunal fédéral administratif donna partiellement raison aux plaignantes, sur quoi les CFF portèrent la procédure devant le Tribunal fédéral. Finalement

Compartiment pour passagers en fauteuil roulant, accès sans marche, depuis différentes hauteurs du quai. Transmis par Stadler Rail AG

différentes améliorations furent apportées pour les fauteuils roulants dans les nouveaux trains à étage. Cette affaire trouva non seulement un large écho dans les médias, mais conduisit surtout les CFF à changer d'avis. A l'avenir, ils éviteront autant que possible de tels recours, source de perte de temps - en particulier devant l'urgence de l'aménagement de la nouvelle ligne du Gotthard.

Les CFF fondent le Conseil des handicapés

Lors de l'aménagement des nouveaux trains du Gotthard et afin de pouvoir prendre en considération rapidement les besoins des voyageurs ayant un handicap de la vue, de l'ouïe ou de la marche, les CFF proposèrent aux associations nationales des handicapés la formation d'un Conseil des handicapés. Après quelques hésitations, ce Conseil fut constitué en automne 2012. Le premier travail des représentants des personnes handicapées dans ce nouveau Conseil consista à rédiger les qualités requises pour la mise en concours des nouveaux trains Giruno.

Après des expériences positives de la part des handicapés comme des CFF, le Conseil a élargi l'éventail de ses tâches à d'autres secteurs d'activité des CFF. Pour une représentation au Conseil de clients ayant des handicaps de la vue ou de l'ouïe, il était possible de s'adresser aux groupes de travail des personnes handicapées de la vue et de l'ouïe dans les transports publics. Pour la défense des intérêts des personnes handicapées de la marche et utilisateurs de fauteuils roulants, il n'y avait alors pas de groupe correspondant, bien que le Centre suisse l'ait suggéré à plusieurs reprises aux associations des personnes handicapées. Toutefois, le Centre put ces dernières années faire adopter les besoins spécifiques des utilisateurs de fauteuil roulant dans divers projets des CFF.

Info
N° 58 – Avril 2015
Bases techniques

Un des compartiments multifonctionnels, accessibles en cas de besoin par une rampe mobile pour les passagers en fauteuil roulant.

Nouveau groupe: Utilisateurs de fauteuils roulants dans les transports publics (RöV)

Afin d'évaluer sur une large base les besoins des utilisateurs de fauteuil roulant, le Centre suisse décida rapidement de créer le Groupe spécialisé des utilisateurs de fauteuils roulants dans les transports publics (en allemand: Rollstuhlfahrende im öffentlichen Verkehr, RöV) et de soutenir leur travail au niveau logistique et financier. Ainsi le RöV, nouvellement créé, put envoyer des représentants au Conseil des CFF et dans ses commissions techniques, comme les associations pour handicapés de la vue, de l'audition et le Centre suisse. Dès sa première réunion fin 2011, le RöV élabora un catalogue précis des besoins requis à l'intention des CFF pour les trains des grandes lignes. Après des discussions au Conseil des CFF, ce catalogue a été inclus presqu'entièrement dans la mise au concours et le RöV put enregistrer un premier succès de son activité. La première pierre du modèle exemplaire que Stadler Rail élabora pour les trains Giruno était ainsi posée.

Qualités requises de «Giruno» pour les RöV

- Un compartiment pour fauteuil roulant (trois places plus WC) en 1ère et en 2nde classe
- Dans les autres wagons un compartiment multifonctionnel avec sièges rabattables pour les passagers avec fauteuil roulant, déambulateur, voiture d'enfant, bagages, etc *
- Deux WC pour faut. roulant par train, dans les compartiments spéciaux de 1ère et de 2nde classe. On devra garantir une liaison accessible entre les deux WC pour faut. roulant (par ex. par le wagon-restaurant) pour assurer la disponibilité d'un de ces deux WC.
- Wagon-restaurant accessible depuis les compartiments pour faut. roulant de 1ère et de 2nde classe
- Accès depuis une hauteur de quai de 55, niveau identique (en Suisse)
- Accès depuis une hauteur de quai de 76, avec rampe mobile ou incorporée (en Allemagne)
- Accès depuis une hauteur de quai de 20 – 48, avec plate-forme élévatrice incorporée au train (en Italie)

* Avec deux places dans les compartiments pour faut. roulants et les places éventuelles pour faut. roulants manuels dans les compartiments multifonctionnels, on peut être sûr que plusieurs passagers ou un groupe d'utilisateurs de faut. roulant aient de la place dans le même train.

Les utilisateurs de fauteuils roulants, experts des transports publics

Comme les associations de handicapés de la vue et de l'ouïe, le RöV est surtout composé de personnes qui utilisent souvent les transports publics (TP) et disposent ainsi de connaissances précises. De plus le RöV représente aussi des organisations ayant de nombreux membres en fauteuil roulant: l'Association des paraplégiques, l'Association Cerebral ou Procap. Outre les spécialistes de notre Centre, Christian Lohr travaille aussi au RöV: en tant que conseiller national il facilite en cas de besoin l'accès à la Berne fédérale. De plus il est vice-président de Pro Infirmis et utilisateur de fauteuil roulant dans les TP.

De combien de places accessibles en fauteuil roulant a-t-on besoin?

Pour répondre à cette question essentielle, les considérations suivantes sont décisives. L'offre devrait être dans une certaine mesure comparable avec la disponibilité en places «normales». Le nouveau train Giruno par ex. a de la place pour 400 passagers. Selon les normes ferroviaires européennes, trois seulement devraient être des places pour fauteuil roulant. Parmi les 397 places restantes aucune ne pourrait accepter de faut. roulant, ce qui est un grave préjudice envers les personnes en fauteuil roulant. Car dès le 401ème passager «normal» le train serait plein, par contre le 4ème passager avec fauteuil roulant ne pourrait déjà plus voyager!
(suite p. suivantes)

Info
N° 58 – Avril 2015
Produits

Nouveau standard ferroviaire pour les voyageurs en fauteuil roulant (suite)

Ceci constitue un préjudice de plus de 1:100! Les compartiments multifonctionnels (voir photo p. 5, en haut à droite) permettent de remédier en partie à cette situation.

Pas de discrimination dans le train ni au cinéma

La discrimination due à une disproportion grave des places pour fauteuils roulants disponibles par rapport au nombre de places «normales» dans les trains (ou dans les théatres, cinémas,etc) est encore largement négligée dans le monde entier. Cette discrimination dans les trains est souvent plus grave à l'étranger qu'en Suisse. Les membres du RöV le constatent personnellement lors de leurs voyages dans les transports publics. Après des interventions relativement précoces des organisations de handicapés dans les années 80, les CFF et d'autres lignes ferroviaires en Suisse offrent aujourd'hui plusieurs places pour fauteuil roulants. Dans la pratique quotidienne, ils sont plus flexibles pour accepter des passagers avec fauteuil roulant que de nombreuses lignes étrangères. S'appuyant sur les exemples pratiques suisses et pour s'assurer que le «Giruno» dispose de suffisamment de places pour fauteuils roulants, le RöV (cf. p.5) a exigé au moins deux secteurs pour fauteuils roulants, ainsi que des compartiments multifonctionnels. Les normes minimales européennes ainsi que la Loi sur l'égalité des handicapés ne grarantiraient pas, et de loin, une égalité des chances similaire concernant l'offre de places pour des voyageurs avec fauteuil roulant.

Conclusion

Comme le montre l'exemple du Giruno, la réussite d'une véritable égalité des personnes avec handicap demande plus que la seule existence de lois et de normes. D'une part celles-ci ont souvent des lacunes parce qu'elles sont nées de compromis socio-politiques ou parce qu'elles manquaient de connaissances techniques. Il est d'autre part indispensable que l'application des prescriptions soit observée et accompagnée par des représentants des intéressés. Lors de la mise en pratique de l'égalité, dans certains cas compétence et habiles pressions peuvent aboutir à des solutions qui compensent même d'irritantes lacunes dans les prescriptions. *Joe A. Manser*

Sol écologique pour les maisons de retraite. Photo: mis à disp.

Sol naturel robuste en huile de ricin et craie

Le sol biologique Purline de Wineo est rempli avec les produits naturels que sont l'huile de ricin et la craie. Il est inodore, sans émissions et ne contient ni chlore, ni émollient ou solvant. Avec ses propriétés écologiques, ce sol biologique de polyurethane, le premier au monde, peut être utilisé partout où sont exigées des qualités de non pollution, de solidité, d'hygiène et de résistance aux produits chimiques. Il peut également être utilisé comme mesure d'assainissement avec simplement une épaisseur de 2,5 mm de produit.

Facile à entretenir et durant longtemps. Purline est extrêmement robuste, et convient parfaitement aux maisons de retraite et centres de soins ou aux zones de travail et d'habitat de personnes handicapées, ainsi qu'aux magasins, locaux à utilisations multiples, bureaux, etc. Purline est fabriqué en Allemagne et a reçu de nombreuses récompenses mondialement reconnues dans le domaine de l'écologie. Les sols biologiques existent en 87 designs, avec un grand choix de couleurs et de décors fantaisies de bois et de pierre. Grâce à leurs éléments naturels, l'entretien des sols Purline permet d'économiser durant toute leur utilisation de grandes quantités d'eau et de produits de nettoyage.

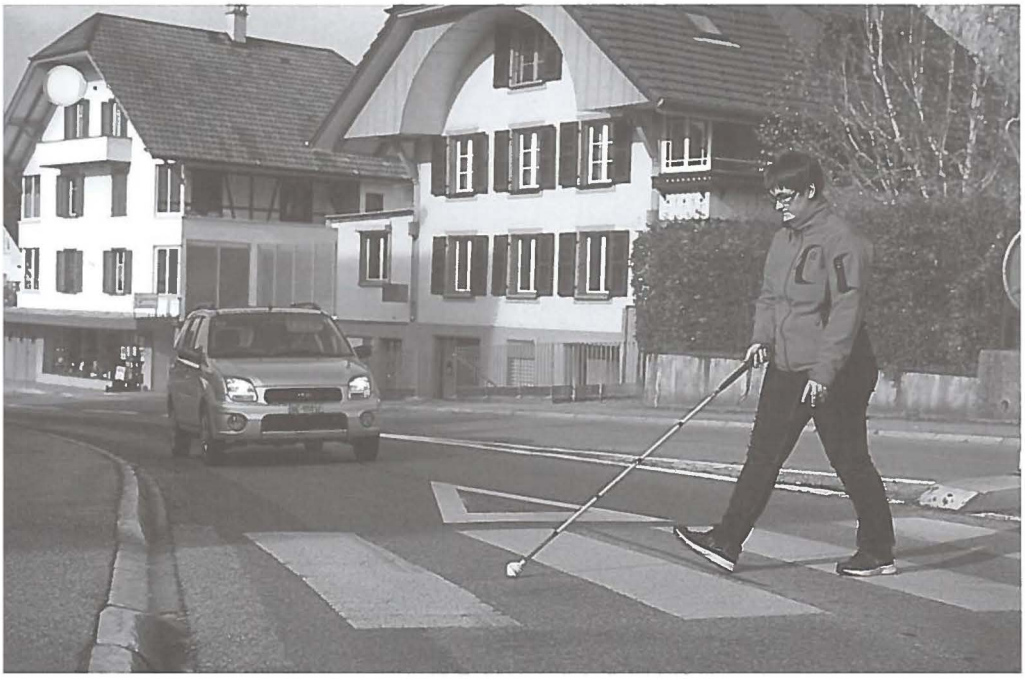
windmöller flooring products schweiz ag
Chamerstrasse 174
6300 Zug
Tél. 041 740 45 00
www.wineo.de

Info

N° 58 – Avril 2015

construction-adaptée.ch

Espace de cirulation sans obstacles – la nouvelle norme VSS en pratique



Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés

Centro svizzero per la costruzione adatta agli andicappati