

# Premières réactions sur les autobus à plancher surbaissé

**L**es autobus à plancher surbaissé, en service actuellement à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), ont fait l'objet de critiques de la part des usagers. C'est ce que les Montréalais ont appris par le biais des médias d'information.

M. Gilles Gagnon, ingénieur et coordonnateur de projet à la STCUM, a confirmé la nouvelle à l'APSAM.

Les usagers ne semblent pas apprécier la disposition des sièges et l'allée centrale plus étroite. Ils ont tendance à s'agglutiner à l'avant de l'autobus et autour du poteau délimitant l'espace réservé aux fauteuils roulants. De plus, passé la porte centrale, il y a moins d'usagers debout en raison de l'étroitesse de l'allée et de la pente du plancher.

Les usagers éprouvent également des difficultés avec le mécanisme d'ouverture de la porte centrale. Un capteur placé au-dessus et à quelques centimètres de la porte, actionne le mécanisme d'ouverture. L'usager doit couper le faisceau optique avec la main. Or, il y a un court délai avant que la porte ne s'ouvre, ce qui décontenance les usagers qui retirent la main avant l'ouverture. À cause de cela, plusieurs préfèrent descendre par les portes avant.



M. Normand Renaud, coordonnateur en santé et sécurité du travail au Syndicat des chauffeurs, opérateurs de métro et services connexes de la STCUM, signale que les chauffeurs accueillent généralement bien ce nouvel autobus. Ils apprécient particulièrement l'aménagement du poste de conduite. Plusieurs aspects ergonomiques ont été améliorés. Le poste de conduite est monté sur une tribune, ce qui place le chauffeur presque à la même hauteur que les usagers, éliminant l'impression de domination ressentie par la plupart d'entre eux.

Le champ de vision du chauffeur est plus grand, grâce à un pare-brise monopiece et à de grandes glaces latérales. Il y a cependant un problème de désembuage et de nettoyage de ces dernières,

On remarque l'immense surface vitrée du pare-brise, de même que les larges glaces latérales.



Le chauffeur, Michel Boulanger, a pris place sur le siège posé sur une tribune. Il se trouve presque à la même hauteur que les usagers.





Les surfaces vitrées de l'autobus sont généreuses. Sous la porte arrière, on a placé une rampe d'accès pour les fauteuils roulants.

L'allée centrale est plus étroite, particulièrement vers l'arrière.



problème qui n'est pas nouveau, puisqu'il existe sur les autres modèles d'autobus. Le tableau de bord a été amélioré, de même que la console, placée au niveau du pare-soleil, qui jouit d'une technologie plus avancée.

L'autobus à plancher surbaissé est plus stable sur la route que le modèle Classic, en

### Suite de la page 5

raison peut-être de la structure tubulaire ou de son porte-à-faux avant qui est plus long. Le chauffeur est aussi moins exposé aux vibrations, parce qu'il n'est pas placé au-dessus des roues avant. Il reste que pour corriger le problème des chocs et des vibrations et réduire le nombre de maux de dos qui affligent les chauffeurs, il faudrait améliorer la suspension. C'est en effet l'avenue proposée par les spécialistes de l'IRSST et de l'Université Concordia qui ont étudié cette question pour aider la STCUM à faire le choix d'un nouveau siège.

Les autobus à plancher surbaissé de la STCUM

proposent plusieurs améliorations à la clientèle. Les usagers peuvent y monter facilement en raison de deux caractéristiques: le plancher surbaissé (Il n'y a plus de marches) et l'agenouillement avant et latéral. L'agenouillement est un mécanisme qui permet au chauffeur d'abaisser la cabine. Cette caractéristique est particulièrement utile aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant. Elles montent à bord par la porte centrale grâce à

une rampe escamotable (sous la porte). À l'intérieur, une place leur est réservée, avec coussin d'appui et poteau vertical prévenant tout basculement latéral.

D'ici un an, il devrait y avoir 400 autobus à plancher surbaissé en service à la STCUM, sur une flotte totale de 1550. L'autobus à plancher surbaissé a été conçu pour améliorer le service à la clientèle et en fonction du vieillissement de la population. Le territoire de la CUM comptera en effet une forte proportion de personnes âgées après l'an 2000. Ces personnes accusent une perte relative de leur mobilité, d'où la nécessité de leur offrir un accès plus facile. Elles disposeront de quelques années pour changer leurs habitudes et s'habituer à ces nouveaux véhicules.

Voici la place réservée aux fauteuils roulants. À remarquer le coussin servant d'appui et le poteau qui empêche le renversement sur le côté.

De gauche à droite, Michel Boulanger, chauffeur, Normand Renaud, coordonnateur en santé et sécurité, et Jacques Thériault, représentant syndical. La photo a été prise au Centre de transport Mont-Royal.

