



Rencontre avec les associations accessibilité PEM de Vaulx-en-Velin - La Soie

Jeudi 17 mars 2022 – 14h 16h

Synthèse des échanges

Contexte

Cette rencontre s'est tenue au Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Vaulx-en-Velin – La Soie. Elle s'inscrit dans le cadre d'un projet de refonte des stations de tramway de la Métropole de Lyon, et dans les concertations continues des projets de tramways T9 et T10.

Déroulé de la rencontre

Le rendez-vous était donné à la station du tramway T7.

Après un temps d'échanges d'environ 45 minutes à cette station, nous avons proposé aux participants l'itinéraire suivant :

- Correspondance entre les stations des tramways T7 et T3 – localisées à proximité, sur le PEM de La Soie
- Correspondance entre les stations des tramways T3 et futur terminus T9 – localisée à une distance d'environ 250 mètres, avenue Bataillon Carmagnole Liberté
- Correspondance entre la future station terminus du T9 et l'arrêt des bus 68, C8 et C15 – localisé rue de la Poudrette

Participants

- Deux représentants de Point de vue sur la ville dont son Président, également Président de l'association des chiens guides d'aveugle
- Un représentant de l'association Valentin Haüy
- Le Président du CARPA
- Anne-Lise TARTAVEZ, référente accessibilité de KEOLIS, exploitant du réseau TCL
- Michaël MAISONNIAL, Chef de projet accessibilité, Optibus, marketing réseau au SYTRAL
- Marion ALLARD, Chargée de relations riverains sur le T9 et le BHNS au SYTRAL
- Jean-Luc CAMPAGNE, Garant de la concertation continue du projet T10
- Isabelle VIGNOLLES, société ILEX, MOE T10 et MOE projet de stations de tramways
- 3 représentants de SPARKLAB, AMO sur le projet de stations de tramways



Synthèse des échanges

Introduction

Après un tour de présentation des participants, Marion Allard, chargées de relations riverains au SYTRAL, a introduit la rencontre en rappelant le cadre dans lequel elle s'inscrivait : projet de refonte des stations tramways du SYTRAL et concertations continues des projets T9 et T10.

Après un premier échange avec les associations de l'accessibilité en août 2021 sur les deux projets de tramway T9 et T10, et une rencontre en novembre 2021 sur le projet du BHNS Part-Dieu <> Sept-Chemin, ce nouveau temps d'échanges a pour objectif un focus spécifique sur les usages en situation réelle des personnes porteuses d'un handicap.

Jean-Luc Campagne, garant de la concertation continue du T10 et garant de la concertation préalable des T9/T10, a également rappelé le contexte de concertation des projets, et expliqué son rôle dans ce cadre.

Le parcours de la rencontre a été proposé aux participants.

Ce compte-rendu a pour objectif de lister les points durs rencontrés actuellement par les PMR en station et en correspondance entre stations de tramway, et d'en pointer des pistes d'amélioration pour les futures stations du réseau TCL.

Le sujet des arrêts de bus a aussi été abordé car le PEM de La Soie va prochainement voir arriver la nouvelle Ligne de l'Est Lyonnais (LEL), et le territoire métropolitain va accueillir d'ici 2026 le Bus à Haut Niveau de Services Part-Dieu <> Sept-Chemin.

Principales difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite

L'accessibilité

Dès le début de la rencontre, les participants nous ont alerté sur le manque d'information concernant la localisation de la station de tramway T7 à l'arrivée du métro A à Vaulx-en-Velin – La Soie. En effet, la balise d'information voyageur qu'ils déclenchent à l'aide d'un boîtier ne mentionne pas la présence de ce terminus sur le PEM de La Soie, et aucune information d'itinéraire piéton pour y accéder ne leur est donnée.

Dans la continuité, les participants déficients visuels indiquent leurs grandes difficultés à trouver les stations de tramway et de fait, ils évitent au maximum d'emprunter ce mode de transport. Ils pointent le manque de repères tactiles au sol et leur crainte de ne pas s'arrêter avant de tomber sur les rails. Ils ne sont pas autonomes et ont besoin de demander de l'aide autour d'eux.

Ils indiquent également l'importance de conserver les repères visuels pour les personnes malentendantes.

Ils pointent ensuite des lacunes en station de tramway :

- Le marquage des portes au sol n'est pas systématique : en l'occurrence, sur la station du T7 où nous nous étions donné rendez-vous, aucun marquage au sol n'est présent



- Lorsque ce marquage est présent, il n'est pas assez contrasté par rapport au reste du revêtement, ce qui le rend difficile à trouver : ils nous expliquent que lorsqu'une personne déficiente visuelle se concentre pour trouver le marquage, elle fait moins attention au reste de son environnement et cette situation est accidentogène. Les participants font le parallèle avec les marquages présents aux stations de métro, et demandent à ce que la forme carrée soit revue pour être plus facilement identifiable
- Les bornes d'information voyageur en station ne sont pas assez nombreuses : bien souvent unique, les participants déficients visuels indiquent leur grande difficulté à la trouver (NB : parfois la borne ne se déclenche qu'à quelques mètres de distance du boîtier détenu par un PMR : ils ont beau déclencher leurs balises, l'information ne leur parvient pas car la borne ne les détecte pas). Par ailleurs, seules les bornes présentes au sein des stations desservies par plusieurs lignes de tramway délivrent l'information en sonore.

Le participant en fauteuil roulant n'indique aucune difficulté pour trouver ou accéder à la station. Il exprime cependant sa difficulté à accéder à l'intérieur de la rame, en raison de la présence d'un poteau au milieu de la porte d'accès. Si le tram est déjà bien rempli ou qu'il y a beaucoup de monde en station, son accès au tramway s'en retrouve compromis à cause de la taille et du rayon de braquage de son fauteuil.

Concernant le sol, les matériaux types « pavé » sont à proscrire.

Lors du déplacement entre la station du T7 et la station du T3, les personnes déficientes visuelles nous ont indiqué que le bout de leur canne a quasiment le même diamètre que l'espace entre les rails de tramways et le tapis de traversée des voies ferrées, si bien que parfois elle reste coincée lors de la traversée.

Ils nous ont également indiqué qu'il était important de mettre les balises aux passages piétons (NB : lors du déplacement sur le PEM de La Soie, la voie de sortie des bus du pôle d'échanges a été traversée entre le T7 et l'accès au métro/tramway).

La traversée du PEM depuis la station T7 jusqu'au T3 (direction Meyzieu – Les Panettes) a été compliquée pour les personnes déficientes visuelles, qui nous indiquent ne pas savoir où ils étaient. Le déplacement leur a fait perdre tous leurs points de repères, et ils nous ont confié que s'ils avaient dû se rendre seuls sur la station du T3, ils n'y seraient pas arrivés.

Lors de l'itinéraire pour rejoindre la future station du terminus de T9, les participants déficients visuels nous ont indiqué ne pas savoir à quel moment se finit la rampe d'accès aux quais du tram de la station T3. Ensuite, la traversée de la bande cyclable, du trottoir et de la route a souligné la grande dangerosité du site pour eux. En effet, aucun bloc de séparation n'est présent entre le début de la rampe d'accès aux quais, la piste cyclable et le trottoir.

La connexion entre le T3 et le futur terminus du T9 s'est avérée également très compliquée pour eux. Accompagnés : ils trouveront, seuls : ils en seront incapables.

Il s'avèrera nécessaire de travailler sur la connexion entre le PEM de La Soie et le T9, vraisemblablement à l'aide d'une bande de guidage et une sécurisation de la traversée du PEM comme préalable minimal.

A noter : l'allée de l'ourdissoir devra également être sécurisée pour leurs cheminement, car du mobilier urbain (potelets, bancs) s'y trouve actuellement sans aucun point de repère pour eux.



Le terminus de T10 a été abordé lors de cette connexion entre T3 et T9 : il a été partagé que la connexion entre T4, T10 et le métro D à la station Gare de Vénissieux devra faire l'objet d'une nouvelle expérimentation avec les associations.

Les services aux voyageurs

Le participant en fauteuil roulant nous exprime ensuite sa grande difficulté à accéder aux Distributeurs Automatiques de Titres. En effet, les écrans sont trop hauts par rapport à lui, le soleil se réverbère dessus et l'emplacement pour insérer sa carte bancaire est inaccessible (sans compter que la composition de son code est impossible à rendre confidentielle).

Les participants déficients visuels nous indiquent qu'aujourd'hui l'accès au DAT est impossible pour eux : s'ils n'ont pas d'autre choix que de prendre le tramway, ils se retrouvent en situation de fraude (NB : la plupart des participants porteurs de ce handicap n'ont pas d'abonnement).

KEOLIS indique que de nouveaux DAT vont être installés, et qu'ils seront accessibles pour tous. A ce sujet, une visite doit être programmée directement par l'exploitant avec les associations.

Concernant le mobilier présent en station, les participants déficients visuels indiquent que s'ils les trouvent, ils en sont contents. En l'état, nous comprenons qu'ils ne les cherchent pas forcément (ils semblent sur le qui-vive) et que s'ils les cherchaient, ils sont difficiles à trouver car aucun marquage spécifique au sol n'est présent.

Afin d'améliorer le confort des voyageurs déficients visuels, il apparaît important de systématiser les bornes d'interception au sol pour marquer le début de la rame. Cela vaut également pour les arrêts de bus : les participants nous indiquent leur difficulté à savoir où se situent les portes des bus qu'ils souhaitent emprunter. La présence d'une borne d'interception, ainsi que l'obligation pour le chauffeur de s'arrêter toujours au même endroit, les aideraient.

A cette occasion, les participants déficients visuels ont fait part de leur inquiétude lors des traversées de route : la priorité aux feux donnée au tramway les rend anxieux de savoir quand traverser. Ils formulent une alerte quant au BHNS, dont le fonctionnement sera sans doute similaire.

Les boutons d'appel d'urgence devraient faire l'objet d'une bande de guidage pour les personnes déficientes visuelles (NB : les participants à la rencontre ne connaissaient pas leur existence).

Conclusion de la réunion

La rencontre s'est terminée au niveau de l'arrêt des bus 68, C8 et C15.

Les participants ont été remerciés pour ce riche échange, et le rendez-vous a été donné pour refaire une expérimentation dans le cadre du projet T10, au PEM de la Gare de Vénissieux.