



Rencontre avec les associations accessibilité PEM de Vénissieux

Lundi 23 mai 2022 – 14h 16h



Contexte et Introduction :

Après un tour de présentation des participants, Isabelle Nardou-Thimonet, chargée de relations riverains au SYTRAL, a introduit la rencontre en rappelant le cadre dans lequel elle s'inscrivait : projet de concertation continue du projet T10.

Lors de la rencontre sur le PEM de Vaulx-en-Velin dans le cadre du projet T9, le terminus de T10 a été abordé et il a été partagé que la connexion entre T4, T10 et le métro D à la station Gare de Vénissieux devrait faire l'objet d'une nouvelle expérimentation avec les associations.

Cette rencontre s'inscrit donc dans ce cadre de la concertation continue du projet de tramway T10 et à la suite de la rencontre du 17 mars sur Vaulx-en-Velin.

Ce nouveau temps d'échanges a pour objectif un focus spécifique sur les usages en situation réelle des personnes porteuses d'un handicap. En effet, lors des rencontres précédentes, les associations avaient fait part au SYTRAL des difficultés rencontrées de façon empirique : cet après-midi complète celle du 17 mars et permet à l'équipe du T10 de se confronter à la réalité des difficultés rencontrées par les personnes en situation d'handicap.

Jean-Luc Campagne, garant de la concertation continue du T10 a également souhaité rappeler le contexte de concertation des projets, et rappeler son rôle dans ce cadre.

Déroulé de la rencontre

Le rendez-vous était donné à la sortie de la gare de Vénissieux côté station du tramway T4.

Après un temps de présentation et d'échanges devant la gare, nous avons proposé aux participants l'itinéraire suivant :



- Accès à la station T4 puis marche vers la gare routière et pour finir entrée côté gare routière à la gare de Vénissieux pour prendre le métro.

Participants

- Des représentants de Point de vue sur la ville dont le Président de l'association des chiens guides d'aveugle Pierre-Marie Micheli
- Mohamed GUEDOUARI et Jean-Paul LARCHER (Association de défense des Malades Invalides et handicapés).
- Manuel Quezada (APF)
- Annie Coudert, Isabelle Cluzeau et Gerard Muelas (AVH)
- Monsieur Barresi du CARPA
- Anne-Lise Tartavez côté délégué TCL KEOLIS.
- Arthur Levasseur, Ville de Vénissieux
- Lenouar Sghaeier, Adjoint au Maire de Vénissieux
- Séverine Lardellier, Responsable concertation, relations riverains communication chantier SYTRAL Mobilités
- Isabelle Nardou-Thimonet, Chargée de relations riverains sur le T10 SYTRAL Mobilités
- Jean-Luc Campagne, Garant de la concertation continue du projet T10
- Céline Durand, société ILEX, MOE T10 et MOE projet de stations de tramways

Synthèse des échanges

Les participants souhaitent pour poursuivre les échanges engagés lors d'une réunion en salle pour le prochain temps en vue de préparer la phase travaux.

Les participants souhaitent intégrer ces échanges dans le cadre de la CMA - Commission Métropolitaine sur l'Accessibilité.

Principales difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite

Le Pôle multimodal de Vénissieux est marqué par une absence de cheminement continu entre les différents modes de transport : Tramway, Métro, Bus, TER.

Rejoindre la gare SNCF pour les personnes en fauteuil roulant est à ce jour impossible. Il n'y a pas d'accès ascenseurs.

Pour les déficients visuels, cela reste compliqué : besoin de bande de guidage avec des balises sonores et de la signalétique pour les différents cheminements comme ce qui a été fait à la gare Part Dieu. Actuellement, il n'y en a que pour le métro.

Au niveau de la SNCF, cela va être fait à cette gare. Il faudrait que SYTRAL Mobilités le prévoit également pour T10.

Les participants souhaitent qu'il n'y ait pas de rupture dans les informations permettant une bonne orientation dans le pôle d'échanges : ce lieu est un pôle multimodal, il est important de retrouver un cheminement continu pour les personnes en situations de handicap

Les non-voyants n'ont pas accès aux horaires des prochains Tram, Bus et Métro.



Aucune information dans la gare n'indique où se situent le T4 et demain le T10. Il manque des bandes de guidage permettant de se diriger.

- ⇒ La représentante de KEOLIS évoque [l'application EVILITY](#) actuellement en phase test sur le réseau lyonnais, système de guidage en intérieur métro (avec balise GPS) : dernier test programmé en septembre 2022 avant de décider de son utilisation ou pas.
- ⇒ Les bandes de guidage ont démontré leur efficacité selon les participants
- ⇒ Un plan de situation en relief en résine pour définir les ouvrages qui ne bougent pas : métro, gare routière, tramways.

Pour les personnes en fauteuil mais aussi en poussette, la longueur des portiques pour les entrées et sorties du Métro D est insuffisante avec un accompagnateur. Il faut se coller au fauteuil pour être sûr de ne pas blesser les pieds des PMR.

Du métro au quai des Tramways :

Pour les personnes déficientes visuelles, pas d'indication pour traverser au passage piétons ou se diriger vers la gare routière. Pour les passages de Tram, il peut y avoir une balise de Tram pour savoir quand traverser. Cela manque.

Il n'y a pas de bande de guidage

Il n'y a pas de balise qui permette de savoir quel quai permet d'aller dans quelle direction

Il y a des différences de niveau de sol compliquées pour les fauteuils et dangereuses pour les non-voyants.

La barrière en fin de traversée des voies de tramway n'est pas adaptée aux non-voyants car il n'y a pas de plainte au sol, cela induit une surprise et un risque de basculement.

Accès au quai :

Il manque des repères pour savoir où se situent la tête et la queue du Tram pour les déficients visuels. Il faudrait parler de « direction vers... ». Il est nécessaire d'orienter la personne dans la bonne direction avec une balise sonore pour guider.

Les non-voyants demandent s'il est possible d'avoir des traversées piétonnes des voies permettant un revêtement tactile qui permette d'être guidé -> des tests sont à priori en cours à Paris

Les guidages pour les emplacements de porte de stations sont trop petits et il est difficile de les trouver. Il est nécessaire d'améliorer cela d'avoir un marquage de porte de tramway qui sont repérables tactilement et visuellement.

Les bandes podotactiles sont usagées et donc le risque de tomber sur les voies du tram est élevé.





Pour la signalisation des endroits des portes de tram, un simple petit trait n'est pas suffisant pour le détecter à la canne, il faudrait des rectangles de la largeur de la porte et de la longueur de la profondeur du quai, car quand le quai est bondé, on ne peut détecter un petit carré.

Du quai du T4 à la gare de bus :

Les participants rencontrent les mêmes difficultés pour la traversée des voies et les indications de directions. Pour les personnes en fauteuil, le déplacement vers la gare routière avec une double pente (= pente forte + devers) est très complexe.

Pour les personnes empruntant les escaliers : les normes PMR ne sont pas réalisées (manque bande d'éveil à la vigilance sur les nez de marche et contraste 1^{ère} et dernière marche). C'est pour les participants une continuité du cheminement de la gare de Vénissieux qui, elle, en tant qu'ERP, est équipée.

La gare routière :

Il est constaté un important problème d'orientation pour les participants dans l'organisation de la gare bus : quelles traversées ? Quels bus ? Où les prendre ? Pour quelle direction ? Ils ne peuvent pas le savoir sauf à demander à des passants.

Aucune borne de guidage n'est installée pour les déficients visuels.

Développer des plans en relief (ex. PEM Part Dieu) pour avoir une vision globale : Mr MICHELI a indiqué que ça existait dans d'autres environnements et que ça serait bien que ce soit mis en place sur les pôles multimodaux. L'installation de balises sonores : le besoin est urgent sur Vénissieux.

Les participants font remarquer que le repérage des ascenseurs pour entrer dans la gare de Vénissieux n'est pas aisé côté gare routière.

Et la phase chantier ?

Il sera nécessaire de porter une attention forte sur la signalisation/ l'organisation et la mise en place de balises sonores mobiles expliquant pourquoi c'est fermé et pour combien de temps etc.

Une vigilance est à porter sur la sensibilisation des compagnons des chantiers : bien refermer le chantier à chaque passage et des barrières chantier Aeras sans plots béton qui permettent un bon guidage, sans surprise avec les excroissances.

En conclusion, le tram crée beaucoup d'anxiété et les PMR préfèrent le bus ou le métro.

Hors projet T10, l'attention du Sytral est appelée sur les **nouveaux bus comme le C11** qui possèdent une **rampe PMR dangereuse** puisque les fauteuils électriques risquent de basculer en arrière. Il manque des anti-basculés.