

Le Mag



de

**Lyon en
Lignes**



Toute l'actualité des transports de Lyon et de son agglomération !

Numéro 12 - Mai 2004

Le Mag de Lyon en Lignes

SOMMAIRE

L'enquête du mois.....	p
Les brèves.....	p
La photo du mois.....	p
Le dossier coup de cœur.....	p
La vie du site.....	p

Le mensuel de Lyon en Lignes
www.lyon-en-lignes.net

L'enquête du mois :

L'accessibilité du réseau TCL

Les transports publics urbains doivent permettre à toute personne de se déplacer dans la ville. Or, souvent, cette affirmation fait plus partie de la théorie que de la pratique, notamment pour certaines catégories de personnes hormis les personnes ayant des difficultés financières.

Les premières touchées sont les personnes à mobilité réduite qui sont souvent incapables d'emprunter les réseaux de transport, faute d'adaptation de ceux-ci. On pense immédiatement aux usagers en fauteuil roulant, mais les non-voyants sont aussi des « victimes » que les réseaux de transport oublient fréquemment.

La législation en vigueur aujourd'hui en France oblige les réseaux à s'adapter aux personnes à mobilité réduite ou handicapées physiques afin de leur faciliter l'accès à leur réseau. Pourtant, pour des raisons souvent financières, ces modifications importantes tardent à se mettre en place et pénalisent lourdement les personnes handicapées qui restent dépendantes ou sont forcées d'utiliser d'autres moyens de substitution qui demeurent beaucoup plus onéreux.

L'enquête menée ce mois-ci par l'équipe de Lyon en Lignes porte donc sur l'accessibilité du réseau TCL : quel est son niveau d'avancée dans la mise aux normes de ses installations, quels sont les efforts à effectuer pour atteindre un niveau maximal d'accessibilité ?

L'accessibilité du réseau



Le réseau tramway

Celui-ci étant le dernier construit (mis en service en janvier 2001), il bénéficie des dernières avancées en terme de normes d'accessibilité. En effet, les rames de tramway sont toutes à plancher bas intégral et s'approchent parfaitement du quai qui se situe exactement au même niveau que la rame lorsqu'elle s'arrête en station.

Les stations sont elles-mêmes accessibles à 100 % grâce à des plans inclinés situés de part et d'autre de chaque station.





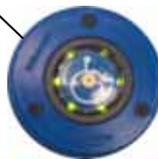
Le réseau bus

C'est la partie du réseau qui comporte encore le plus de disparités quant à l'accessibilité des véhicules. Tout d'abord, de gros efforts sont consacrés à la mise en place de quais surélevés, à la hauteur du plancher d'un bus à plancher bas. Cependant, encore beaucoup de lignes ne sont pas équipées de ces bus accessibles. Ces véhicules sont à plancher classique avec une marche qui empêche l'accès autonome des fauteuils roulants.

Les dernières livraisons de véhicules remédient à ce manque en proposant uniquement des bus à plancher bas avec palette d'accès. Cet équipement permet une parfaite adaptation du plancher du bus avec le trottoir et les personnes en fauteuil roulant peuvent ainsi accéder de façon autonome aux bus.



Ci-dessus, l'emplacement réservé aux fauteuils roulants qui peuvent se caler dos à la route contre le coussin prévu à cet effet.



Ci-contre, les logos qui permettent aux handicapés de faire un "arrêt demandé" spécifique et celui qui permet de repérer un véhicule qui permet leur accès (équipé d'une palette).



Voici ci-dessous la liste des lignes de bus du réseau TCL urbain entièrement accessibles avec palette...

1	2	3	4	5	6	12	18	20	22
23	25	30	32	36	37	41	44	45	47
56	57	58	59	61	69	70	79	88	91
92	99								

... et sans palette (plancher bas uniquement)

8	9	10	24	27	28	29	31	33	34
38	42	46	50	51	55	77	86		

Les lignes prochainement équipées de bus entièrement accessibles :

11	13	52	53	67	81	95			
----	----	----	----	----	----	----	--	--	--

Seules 32 lignes sont entièrement accessibles sur le réseau TCL. Nous entendons par là qu'une personne en fauteuil roulant peut se présenter à n'importe quel arrêt de cette ligne en étant sûre d'y trouver un bus à plancher bas avec une palette. Elle pourra alors monter dans le bus sans l'aide de personne...



Le réseau métro

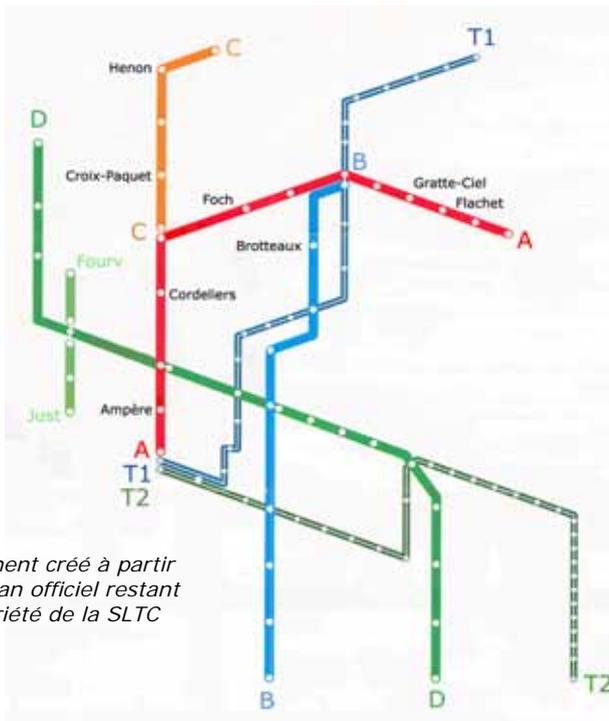
Sur les 4 lignes de métro que comporte le réseau lyonnais, seule la ligne D est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite, grâce à la présence dans chaque station, d'au moins un ascenseur par quai.

Les autres lignes sont en cours d'équipement et seront à leur tour entièrement accessibles d'ici 2005.



Sol podotactyle

Voici ci-dessous un plan plus détaillé de l'accessibilité du réseau métro :



Les autres mesures facilitant l'accès des personnes handicapées :

Depuis quelques années, des efforts ont été déployés pour les non-voyants, avec la mise en place de planchers podotactiles sur la bordure de chaque quai, afin de mieux les délimiter de la voie. Cette mesure est en place sur tous les quais des réseaux métro et tramway. Dans le métro, du carrelage agrippant matérialise également la position des portes afin de faciliter les non-voyants qui utilisent des cannes blanches.

Les annonces sonores annonçant le prochain arrêt ont été installées dans la totalité des véhicules du réseau. Sur le réseau métro et tramway, celles-ci fonctionnent à 100% alors que sur le réseau bus, elles subissent encore de nombreux dysfonctionnements. Ils sont principalement dus aux problèmes techniques rencontrés par Visulys qui gère ces annonces sonores, à la

mauvaise volonté de certains chauffeurs qui coupent volontairement ces annonces.

Les chiens guides d'aveugles disposent d'une dérogation pour accéder au réseau TCL sans aucune restriction, contrairement aux animaux domestiques « classiques ».

Enfin, les ascenseurs du métro sont équipés d'inscriptions en braille.



« Prochain arrêt : Part Dieu » !

Enfin, pour les personnes qui ne peuvent pas utiliser le réseau du fait d'une trop forte dépendance, il existe un autre moyen de transport à la demande : l' "Optibus". Il s'agit de véhicules légers adaptés qui font du service porte-à-porte sur commande et dont l'utilisation est réservée aux personnes handicapées. Sa tarification est également spécifique :

Ces véhicules sont affrétés par le SYTRAL par la société privée InterRhônealpes et desservent toutes les communes du Grand Lyon, y compris les communes hors Grand Lyon desservies par le réseau TCL urbain (Chasselay, Brindas, Ste Consorce, Vaugneray, Genas).

Pour toute information complémentaire, visitez leur site : www.optibus.com



Conclusion

Le réseau TCL est relativement bien accessible aux personnes handicapées même s'il existe encore des progrès certains à faire. Le réseau métro – tramway sera dans quelques années accessible à 100 %. Le réseau bus ne sera accessible totalement que lorsque seuls des Cristalis ou des Agora Line rouleront.

Les principaux progrès qui restent à faire sont dans les domaines suivants :

- L'entretien des ascenseurs qui restent parfois trop longtemps en panne et qui pénalisent les usagers dépendants.
- L'utilisation systématique des annonces sonores par le personnel pour les personnes non-voyantes.

Les brèves du réseau

Agora Line Clim série 1200

Les premiers véhicules ont enfin été aperçus à la Gare routière de Laurent Bonnevey et ont roulé sur la ligne 67 (dépôt de la Soie).

Il ne s'agit pour le moment que des n° xxx à xxx, les autres véhiculent étant pour le moment toujours stationnés chez France VI à St Priest.



La nouvelle campagne de communication de la SLTC

Depuis fin avril, une nouvelle campagne de communication a été mise en place sur le réseau TCL. Elle s'inscrit dans une nouvelle orientation en tentant de donner un aspect humain au réseau TCL, après avoir montré du doigt les fraudeurs à plusieurs reprises.

Cette campagne s'adresse plus aux personnes qui souhaitent devenir clientes du réseau mais qui y sont réticentes du fait de l'aspect froid et repoussant des transports publics...

Pour tenter de les convaincre, cette campagne de publicité montre des scènes de la vie quotidienne se déroulant sur le réseau, en reprenant dans ses slogans, les initiales « T », « C », « L ».

Voici un exemple d'affiche que l'on trouve dans les bus, tramways et stations de métro. Il existe d'autres versions comme :

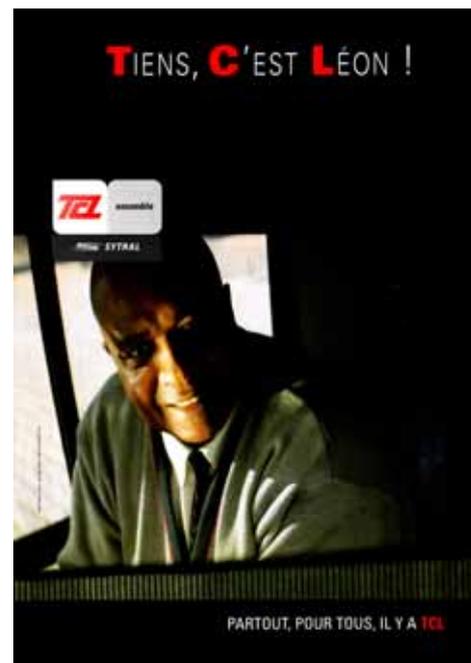
“Tout Commence Là”

“Toc toc, Coucou, Loulou”

“T'es Coquin Lucien”

« Très comique Louise »

Cette campagne est marquante dans le sens où c'est la 1^{ère} véritable campagne de publicité pour la promotion des transports, sans thème particulier comme la fraude ou les tarifs...



L'événement du mois

Afin de nous adapter à l'actualité du mois de mai, la rubrique « La photo du mois » sera exceptionnellement remplacée ce mois-ci par une rubrique spéciale « L'événement du mois », qui sera consacrée à la journée du 1^{er} mai.

Pour nous, amateurs de transports en commun de l'agglomération lyonnaise, la journée du 1^{er} mai où le réseau TCL ne fonctionne pas est une sorte de journée de « deuil » ! Pour rester sérieux et garder toute proportion à cet « événement » d'échelle nationale, nous allons faire dans ce reportage un petit tour d'horizon du réseau ce jour-ci.

Non, ce n'est pas une blague, il se passe des choses le 1^{er} mai sur le réseau TCL... !

Comme nous l'avons déjà évoqué sur le forum de Lyon-en-lignes, le 1^{er} mai est le jour choisi pas exemple pour faire des tests sur le métro ou pour tester du nouveau matériel (UM métro, tests sur les rames et les lignes souterraines, etc.). Malheureusement, avec tout notre acharnement et notre volonté de paparazzis, nous n'avons pu assister à aucun de ces évènements...

Cependant, en nous promenant sur le réseau – en voiture donc – nous avons pu découvrir quelques images insolites qui ne sont visibles qu'un seul jour par an, grâce à cette journée du 1^{er} mai . Nous allons vous les présenter dans les paragraphes suivants.

Avez-vous pensé par exemple à quoi pouvait bien ressembler la gare routière de Laurent Bonnevey un 1^{er} mai ? Non, pas vraiment je suppose, d'autant plus que le soleil brillait aujourd'hui, alors vous deviez être à des kilomètres d'ici ! Lyon-en-Lignes était sur place et vous raconte :



Habituellement bondées, même le dimanche ou la nuit, les travées de la gare routière de Laurent Bonnevey sont restées vides, tell un décors de western !



Nous nous dirigeons donc vers le métro A, qui nous réserve le même accueil, grilles fermées...



Afin de tenter de voir si des essais sont en cours sur la ligne A, nous prenons la direction du dépôt du métro UTMAB de la Poudrette. Voici la voie sur laquelle ces essais sont effectués en surface. Malheureusement, pas de rame en surface...



Ci dessus, le plateau du dépôt de la Poudrette avec à droite, la voie d'essai, sur la gauche, la machine à laver et au centre, les ateliers techniques ?



Du côté du réseau de surface, tout est calme également. Les dépôts sont bien pleins et cela nous donne l'occasion de faire des pointages.

Ci-dessous, le dépôt de la Soie où l'on peut admirer les rangées de R312 et d'Agora. Profitez-en bien car cette photo n'est disponible qu'une seule fois pas an de jour !



Et le réseau Tramway ? Tout aussi désert biensur. Cette désertion des rames de Tram nous donne l'occasion de réaliser des clichés originaux, impossibles lors de l'exploitation normale pour cause de risque d'écrasement pas une rame !





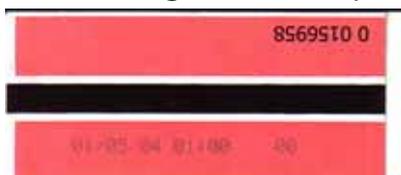
Dans le centre de maintenance des Tramway de St Priest, les rames sont toutes garées au dépôt, image rare qui méritait d'être immortalisée par nos objectifs.

Comme toutes les années le 1^{er} mai, le réseau sera donc resté totalement immobile en raison de la fête du travail.

Nous avons vu au cours du mois d'avril que ce sujet avait été particulièrement « chaud » sur notre forum. En effet, les avis ont fortement divergé quant à un éventuel fonctionnement des réseaux de transports urbains ce jour férié et un sondage effectué parmi nos membres a donné les résultats suivants :

POUR : 43,75%

CONTRE : **56,25%**



Le réseau fonctionnait le 1^{er} mai, des individus se sont procurés ce ticket mystère !

Nos membres sont donc encore majoritairement attachés à la fête du travail et ne considèrent pas les transports urbains comme un service indispensable.

Le dossier coup de coeur

LIGNES EPHEMERES

LES LIGNES P32 ET N96

Nous sommes en **septembre 2000**, la ligne B vient d'être prolongée de Jean Macé à Stade de Gerland. La desserte bus du secteur est alors restructurée. La ligne 17 est limitée à Debourg au lieu de Jean Macé, la ligne 12^{express} dont le terminus était à Bellecour est rabattue à Debourg et devient 12E.

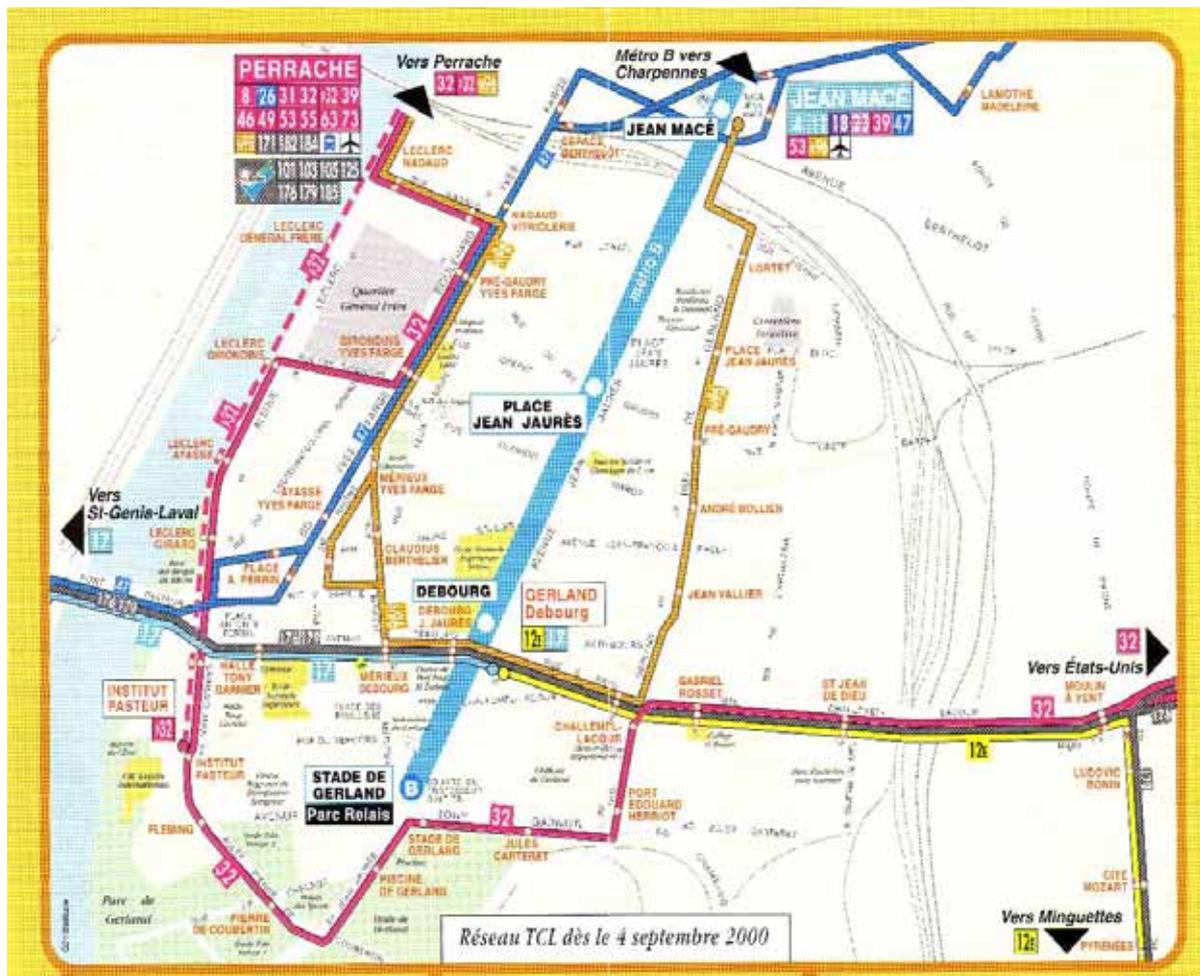
La ligne 96 ne pouvant être supprimée totalement est transformée en N96 mais ne bénéficie pas pour autant de la tarification « navette ». Elle part toujours de Jean Macé, dessert la rue de Gerland mais rejoint la rue Debourg, la rue Marcel Mérieux et le boulevard Yves Farges avant d'emprunter l'avenue Leclerc puis terminus à Perrache. Le trajet est plus court qu'auparavant mais l'amplitude et les fréquences sont nettement réduites. La ligne est exploitée du lundi au samedi de 8h30 à 19h à raison d'un départ toutes les 30 minutes. L'exploitation est assurée par deux minibus Oreos 55 (3518 et 3519) épaulés par 2 SC10R de renfort (1532 et 1534) voir des R312 le samedi.



PR118 2309 vu sur la P32 au terminus institut Pasteur lieu aujourd'hui presque méconnaissable

La N96 ne donne pas satisfaction que ce soit en terme de fréquence ou d'amplitude, le trajet de la 32 est trop lent pour les personnes venant du boulevard des Etats-Unis ajoutez à cela la P32 qui rend le tout un peu plus flou. Devant la pression des usagers le **2 janvier 2001** lors de la restructuration tramway, les lignes 32 et 96 reviennent sur leurs trajets d'origines. Pour la 32 par l'avenue Debourg et la 96 par le stade de Gerland. Les bus alors libérés de la 32 sont réinjectés sur la 96 lui permettant d'offrir une amplitude plus large (6h/21h) ainsi que de meilleures fréquences (10 à 12 minutes en pointes). **Les N96 et P32 sont donc supprimées.**

A noter que les minibus 3518 et 3519 sont ensuite partis sur la ligne 9 (la 96 récupérant des R312 3000) les SC10R à la réforme et les PR118 en renforts de la 12.



© Document SLTC

Ci-dessus la plaquette d'information distribuée à l'époque afin d'expliquer la restructuration du réseau de surface qui ne sera qu'éphémère.

La vie du site



LYON

EN LIGNES

Toute l'actualité des transports de Lyon et de son agglomération !