



LYON



handigo

architectes - consultants en accessibilité
18 rue Imbert Colomès 69001 Lyon
www.handigo.com

Berlin

LONDRES

LYON

Marseille

Vienne

ZURICH



Quelle(s) accessibilité(s) pour l'Europe ?
Le point en images sur 6 métropoles...

DOSSIER CAPITALES



LYOnN

Introduction

*Dans le cadre d'une étude de mise en accessibilité des bâtiments, des transports et de la voirie, réalisée pour le Grand Dijon, **Handigo, agence d'architecture spécialisée en accessibilité**, procède actuellement à l'audit de villes européennes en matière d'accessibilité.*

*After having completed a survey for the Greater Dijon metropolitan area concerning the accessibility of buildings, public transportation and roads department, **Handigo, a firm of architects specialized in questions of accessibility**, is currently reviewing a number of European cities.*

L'objectif est de recenser les moyens mis en œuvre et les diverses techniques utilisées pour rendre accessible la ville, ses services et ses bâtiments publics.

*The purpose is **identifying the means employed** and the different assistive technologies used to make the city, its services and its public buildings more accessible.*

*C'est en confrontant les divers équipements, les différentes solutions imaginées ainsi qu'**en partageant et en échangeant les informations**, que l'agence améliore sans arrêt cette démarche qui lui est propre: à la recherche de solutions toujours mieux adaptées en ayant toujours la préoccupation de développer l'aspect qualitatif de ses préconisations et de ses conseils.*

*By comparing the various means and technical solutions adopted as well as **through the share and the exchange of information**, the firm continually improves its unique specificity : being in the forefront of the search for ever more adapted (adequate) solutions while always focusing on improving the quality of its suggestions and advice.*

*Chaque ville visitée fait l'objet d'une **étude sommaire**, mais donne un **aperçu de son accessibilité**. Après **Berlin, Vienne, Zurich, Marseille** et **Londres**, c'est de sa propre ville, **Lyon**, qu'Edouard Pastor, directeur de l'agence personnellement et quotidiennement confronté au handicap, donne un rapide aperçu.*

The brief yet pertinent study drafted for each city summarizes its relation to matters of accessibility. After Berlin Vienna, Zurich, Marseilles and London, Edouard Pastor, the Firm's director and himself confronted with the disability, has focused his attention on Lyons, where he lives and works.

Avertissement

*L'étude ci-après n'est pas exhaustive et n'a d'autres objectifs que **d'engendrer un questionnement** sur les aménagements effectués ou prévus par la politique de la ville.*

***N.B.** The following study is not exhaustive. Its sole purpose is **to fuel reflexion** over decisions previously made or planned in the future by the city concerning its response to questions of accessibility.*

Démarche et méthode **Methodology**

La démarche du cabinet intègre l'accessibilité pour tous dans une **série chronologique d'actions**

- 1- **Je m'oriente**, je me signale ;
- 2 - **je chemine à l'extérieur**, j'entre dans le bâtiment ;
- 3 - **je me renseigne à l'accueil**, je communique ;
- 4 - **je circule à l'intérieur**, j'utilise les sanitaires ;
- 5 - **je me repose** ;
- 6 - **je me sens en sécurité** ;
- 7 - **j'évacue les lieux** en cas d'incidents .

The Firm integrates the notion of equal accessibility for all in a **chronological series of actions** :

1. **I get oriented**, I signal my presence
2. **I evolve outside the building**, I enter the building
3. **I find the information or reception desk**, I communicate
4. **I evolve inside the building**, I use the bathroom facilities
5. **I rest**
6. **I feel safe**
7. **I leave the building** in case of an emergency

Ces diverses actions se réfèrent à des notions générales telles que:

Orientation, Circulation, Communication, Utilisation, Repos, Sécurité et Evacuation-sortie.

These different actions refer to general notions such as :

Orientation, Circulation, Communication, Use, Rest, Safety and Evacuation in case of emergency.

Elles s'inscrivent dans les quatre partitions de la ville distinguées :

- **Les réseaux de transports** (SNCF, bus, voiture, métro...)
- **La voirie** (trottoirs, passages piétons...)
- **Les bâtiments publics** ou recevant du public (ERP, commerces,...)
- **Les espaces publics** (parcs, sentiers, plages,...)

La démarche d'action s'applique à chaque partie.

They are studied in relation to four categories for each city or metropolis :

- **the public transportation system** (train, bus, car, subway...)
- **roads, streets...**(sidewalks, pedestrian crossings...)
- **administration buildings and buildings used by the public** (stores and shops,...)
- **public parks** (parks, trails, beaches...)

Each category is reviewed in the summary report.

LE RESEAU DE TRANSPORTS THE PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM

Méto, Réseau de bus TCL, Tramways, Gare Part Dieu

Orientation



Lyon, Métro Hôtel de Ville

Les entrées de chaque **station de métro** sont très visibles grâce à des totems. Des plans placés sur ces totems permettent l'orientation des publics.

- *Ces entrées sont-elles repérables par les déficients visuels ?*

Chaque **ligne de métro** correspond à une couleur. Ce type de signalétique favorise l'orientation de tous les publics.

- *Les sorties accessibles sont-elles bien mentionnées ?*



Une ligne guide dessinée au plafond grâce à des luminaires, favorise l'orientation des déficients visuels.

Une annonce sonore signale à chaque arrêt le nom de la station. Celle-ci aide les déficients visuels à se repérer pendant leur trajet. Le



Plan de métro, Lyon

nom de chaque station est visible et lisible. Il est indiqué en gros caractères dans chaque station.

- La signalétique présente au niveau des ascenseurs est-elle suffisante ? Indique t-elle de façon pertinente le cheminement emprunté par les ascenseurs ainsi que leur destination ?



Ascenseur Métro Bellecour



Lyon, Métro Cordeliers



La présence de carrés contrastés, peints au sol le long des quais, indique le positionnement des portes de chaque voiture, mais ils ne sont pas repérables par les déficients visuels car ils ne sont pas différenciés en termes de textures.

À l'intérieur des bus, plusieurs éléments de signalisation favorisent l'orientation. Un plan, indiquant le trajet effectué par le bus et le nom des arrêts, permet aux voyageurs de se repérer pendant leur voyage. Un texte défilant indique le nom du prochain arrêt. Ce type d'outil évite les situations stressantes ; en effet, les voyageurs ont le temps d'anticiper leur descente du bus. Il permet également aux déficients auditifs d'avoir accès à l'information de dernière minute. Ce texte défilant indique aussi le temps d'attente avant le départ du bus à chaque terminus. Sans être systématique, cette annonce visuelle est souvent doublée par une annonce sonore à destination des déficients visuels.



Intérieur bus, Lyon



Plusieurs informations sont présentes au niveau des **abribus** : un plan identique à celui qui est situé à l'intérieur des bus, spécifiant le parcours effectué et les arrêts marqués. Le public trouve à sa disposition un plan de la ville sur lequel sont superposées les différentes lignes de bus. Chaque numéro de bus passant à l'arrêt est précisé. Le temps d'attente pour chaque ligne de bus est mentionné sur un panneau situé à proximité des arrêts.

Sur les nouveaux abribus, le nom de l'arrêt est précisé en gros caractères contrastés et par ailleurs une signalétique en drapeau sur les côtés indique le nom de l'arrêt.



Lyon, Nouveaux abribus, Quai St Antoine



Panneau d'information, Arrêt de bus Hôtel de Ville, Lyon

Des plans précisant les arrêts et le trajet effectué par les tramways ainsi que le plan général du réseau sont à disposition dans les **stations des tramways**. Ils permettent au public de se repérer.

Lyon, Station de tramway



Circulation

Les usagers en fauteuil roulant circulent facilement à l'intérieur de la **gare Part Dieu**. Avant de prendre le train, ils se présentent à l'accueil et sont pris en charge par le personnel SNCF. La présence d'ascenseurs facilite l'accès aux quais. Ces ascenseurs sont équipés de braille.

- *Un cheminement balisé et sécurisé à destination des déficients visuels va-t-il être installé à l'intérieur de la gare et à ses abords ?*
- *Comment ce public repère-t-il le numéro des voitures ?*



Lyon, Métro Cordeliers



Certaines **stations de métro** sont équipées de plusieurs ascenseurs favorisant ainsi le déplacement des personnes en fauteuil roulant et des personnes âgées. Sur la ligne D, les quais et les métros sont à même hauteur et un usager en fauteuil se déplace sans difficulté de l'un à l'autre. Cependant, il n'y a pas de cheminement balisé et sécurisé à l'attention des déficients visuels. À l'entrée des stations de métro, les marches des escaliers ne sont pas contrastées. Ceci engendre des difficultés de circulation pour les personnes malvoyantes. De plus la rampe ne contient qu'une seule main courante.

La plupart des **bus** sont équipés de palettes permettant de combler les lacunes entre le bus et le quai rehaussé. Celui-ci permet une meilleure jonction du bus et facilite la montée des UFR dans le bus. Ce type d'équipement favorise le déplacement des personnes en fauteuil roulant.





Lyon, Tramway, ligne Montrochet

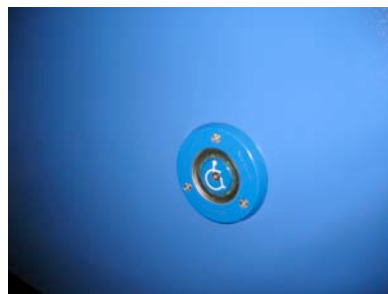


Le déplacement des personnes en fauteuil roulant est favorisé dans le réseau des **tramways**, grâce à l'aménagement de quais rehaussés. Une personne à mobilité réduite circule aisément à l'intérieur du tramway, l'espace étant bien aménagé.

Communication

Le personnel **SNCF** accompagne et oriente les personnes à mobilité réduite jusqu'au numéro de leur voiture.

- *Comment les déficients auditifs ont accès à l'information de dernière minute ?*
- *Des outils de communication spécifiques sont-ils à disposition des déficients visuels ?*



Dans les **bus**, un bouton situé à bonne hauteur permet aux usagers en fauteuil de signaler au conducteur leur descente au prochain arrêt. À l'avant du bus, un panneau lumineux indique que l'arrêt du bus a été demandé par un voyageur. L'« Arrêt demandé » s'affiche en rouge. Cette information est visible et lisible par les voyageurs quel que soit leur emplacement. Au niveau des bornes de compostage des tickets, un bip sonore indique que le ticket est composté correctement. Lorsque le billet n'est plus valide, le signal

sonore change. Ce procédé est fort utile aux déficients visuels.

- *Comment fait un déficient visuel pour repérer les abribus ?*

Utilisation

Le personnel de la **SNCF** aide les déficients moteurs à monter dans le train grâce à une plateforme élévatrice. Les distributeurs automatiques ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. Leur hauteur est trop importante.

Dans le **métro**, certaines bornes de compostage sont adaptées pour permettre aux usagers en fauteuil d'accéder aux quais. Elles sont assez larges et à une hauteur correcte.

Dans les **stations de tramways**, les distributeurs automatiques de tickets ne sont pas plus accessibles pour une personne en fauteuil.

- *Comment une personne mal voyante achète-t-elle son titre de transport sur le réseau ?*

À l'intérieur des **bus**, des assises plus basses sont réservées pour les personnes âgées et à mobilité réduite. Un emplacement pour les personnes en fauteuil est prévu dans la majorité des bus.



Lyon, assises bus



Lyon, assises abribus

Repos

Les assises installées sur les arrêts du **tramway** sont sans accoudoirs. Les fauteuils installés à l'intérieur du **métro** sont larges et sans accoudoirs. Les assises

sont majoritairement constituées de banquettes. Ce type d'équipement est plus confortable pour les personnes présentant une surcharge pondérale. Sur les nouveaux **abribus**, Il est difficile pour une personne âgée de se relever compte tenu des assises sans accoudoirs.

Sécurité

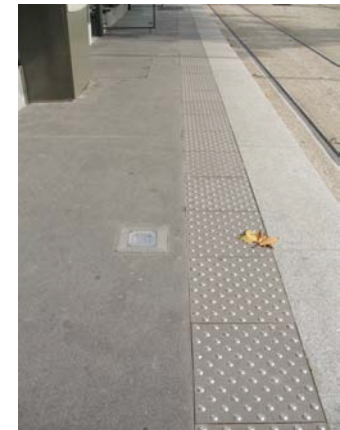


Lyon, vitres, arrêt de tramway

Dans le **métro**, des bandes podotactiles sont présentes le long des quais. Celles-ci signifient un danger pour les déficients visuels. Il en va de même le long des arrêts du **tramway**.

Dans le **métro**, un signal sonore est émis à la fermeture des portes des rames.

Sur les nouveaux **abribus**, la présence de vitres est peu matérialisée par le contraste des points oranges. Ils ne sont pas assez contrastés. Ainsi, ils ne sont pas repérables par les déficients visuels. Il en est de même pour les arrêts du **tramway**.



Lyon, bande podotactile, tramway



Lyon, Métro Cordeliers

Évacuation, sortie

Au niveau du **métro**, il est difficile de repérer les ascenseurs. De façon générale ils sont indiqués gris sur gris ce qui ne favorise pas leur utilisation par tous les publics.

- La sortie est-elle indiquée par des balises sonores ?

LA VOIRIE ROADS, STREETS, SIDEWALKS....

Orientation



Lyon, Quai St Antoine

Les passages protégés sont signalés par des bandes blanches peintes au sol. Lorsque le passage se fait en deux temps, les rebords présents sur l'îlot central servent incidemment de ligne guide pour les personnes mal voyantes.



Lyon, Place des Terreaux

À Lyon, beaucoup de **trottoirs** sont surbaissés facilitant ainsi le déplacement des usagers en fauteuil roulant. Au niveau de la chaussée, le ressaut du trottoir ne doit pas excéder 2cm. De nombreuses avancées sécurisées sur la chaussée au niveau des passages protégés assurent une meilleure visibilité pour les piétons. Le terme couramment employé pour désigner ces avancées est « oreille de Mickey ».

De nombreuses bandes podotactiles sont installées au niveau des **passages protégés** signalant un danger aux déficients visuels. Cependant sans les bandes de guidage pour



Circulation

désigner une direction, la personne aveugle risque de se retrouver au milieu de la chaussée sans s'en rendre compte.

La présence de **nombreuses places adaptées** favorisent le stationnement en centre ville des personnes à mobilité réduite. Elles sont souvent placées à un croisement, donc facilement repérables.



Lyon, pistes cyclables

Depuis la mise en place des Vélo'v, **les pistes cyclables** sont plus nombreuses. Un picto peint au sol les annonce. Elles sont sécurisées et différenciées des piétons et des voitures.

Les points de location des vélos sont bien placés ; ils n'empêchent pas les piétons de circuler et ne créent pas d'obstacle.



Lyon, places réservées aux handicapés

Par contre, force est de constater que la plupart des nouveaux panneaux publicitaires sont mal placés. Ils représentent une gêne pour la circulation du public. En effet, ils se situent parfois au milieu du trottoir.



Lyon, point de location Velo'v



Lyon, panneau publicitaire gênant la circulation

Communication

Au niveau des **feux de signalisation**, des répéteurs de feux sonores à destination des déficients visuels sont présents sur certains poteaux. Ils permettent aux personnes mal voyantes munies d'une télécommande spécifique d'avoir accès à une double information grâce à deux boutons. Le premier permet de localiser les feux tricolores, le deuxième active un haut parleur de la télécommande permettant d'écouter l'information sur la traversée à l'oreille. Ainsi celle-ci est plus précise et fiable. De plus, ce type de dispositif évite les nuisances sonores pour les autres publics. La nouvelle réglementation et les normes CERTU envisagent de limiter l'information à un bip sonore.

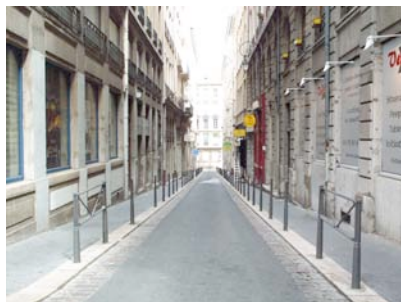
Utilisation

Des sanitaires publics adaptés aux Utilisateurs en Fauteuil Roulant (UFR) sont implantés sur l'espace public. Ils sont d'un usage facile. Seule l'utilisation du lavabo reste problématique par l'absence de vide au-dessous

Repos

Il y a peu d'assises avec accoudoirs sur l'ensemble de la ville. Or celles-ci permettent une utilisation plus facile par les personnes âgées.

Sécurité



Des potelets installés le long des trottoirs délimitent la chaussée et renforcent la sécurité des piétons. Ces potelets empêchent les véhicules de stationner sur les trottoirs et favorisent ainsi la circulation des personnes en fauteuil roulant.

Dans les zones 30, le carrefour est signalé avec des clous au sol. Cet aménagement de la voirie renforce la sécurité des piétons. Cependant la zone de danger n'est pas facilement repérable car les contrastes sont insuffisants.

Lyon, Rue Puits de Feuillants

De plus, au niveau des **passages protégés**, la bande podotactile n'est pas contrastée et parfois sa longueur est inadéquate au surbaissé.



Lyon, Rue des Archers

Évacuation, sortie
Non concerné

LES ESPACES PUBLICS PUBLIC PARKS

La place des Terreaux, la place Tolozan, la place des Célestins.



Place des Terreaux

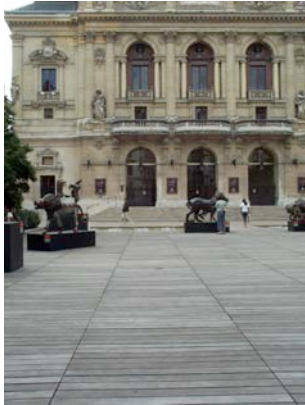
Sur la **Place Tolozan**, les rebords présents le long de la rampe peuvent servir de ligne guide pour les déficients visuels. Cependant, cette rampe manque de contrastes pour être repérable des personnes malvoyantes.

Le problème est plus latent sur la **Place des Terreaux** où il n'existe pas de distinction entre la place et la chaussée alentour. L'absence de cheminement balisé et sécurisé ne permet pas une bonne orientation sur cette place.



Place Tolozan

Orientation



Place des Célestins

- Une signalétique adaptée est-elle présente sur la place pour favoriser l'orientation de tous les publics ?

Circulation

Par contre, la **Place des Célestins** est un bon exemple de place accessible à tout public : la rampe permet d'accéder au platelage central, la fontaine sert de repère aux déficients visuels et le plancher en bois est un élément rassurant pour les déficients auditifs.

Sur la **Place des Terreaux**, l'absence de ressauts favorise la circulation des usagers en fauteuil roulant. Cependant cela présente un caractère dangereux pour les déficients visuels.

- Comment une personne malvoyante fait-elle pour se déplacer sur cette place et repérer les divers obstacles (ex- les fontaines au sol, les potelets délimitant la place)?

Lorsque les fontaines au sol fonctionnent, cela engendre du bruit et c'est une nuisance supplémentaire pour les déficients visuels, les difficultés pour se repérer à l'oreille sont augmentées. La circulation devient aussi plus complexe pour les personnes malentendantes.



Place des Terreaux

Communication

L'absence de plan contrasté et de signalétique adaptée ne permet pas de mettre en valeur les aménagements existants tels que la Place des Célestins par exemple.

Utilisation

- *Un parcours touristique audio-guidé existe-t-il ?*
- *Des bornes touristiques adaptées (bonne hauteur, textes en braille ou en relief, boucle magnétique) permettant leur utilisation par tous les publics, sont-elles envisagées dans les futurs aménagements ?*

Repos

Quelques bancs, mais sans accoudoirs, sont présents sur ces places à l'exception de la place des Terreaux qui offre les places assises des terrasses des cafés.

Sécurité



La hauteur des potelets sur la Place des terreaux, leur manque de contrastes et la confusion entre la chaussée et la place, rendent celle-ci peu sécurisante pour la circulation des déficients visuels.

Évacuation, sortie

Non concerné

LES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC PUBLIC BUILDINGS

Les Parcs LPA : La Cité internationale

Orientation



Le projet de signalétique routière débute par deux totems de signalisation (dressés entre les deux voies de circulations), incontournables par leurs tailles conséquentes, illustrés (P de parking), et fortement contrastés (défoncée de jaune sur fond noir = 90%), qui plus est dans le respect de la charte graphique LPA. Ces éléments signalétiques se détachent de leur environnement, et offrent, en plus de la signalisation et localisation du parc, une information précieuse sur les services et commerces à proximité (Cinéma, MAC, Casino..). L'affichage dynamique complète en temps réel le nombre restant des places disponibles.

Les totems sont relayés par des panneaux directionnels, placés perpendiculairement aux flux automobiles et annonçant l'entrée du parking souterrain.



Nous trouvons ensuite un bandeau mural de localisation surplombant le passage d'entrée des véhicules. Même bonnes remarques sur les contrastes et le respect de la charte graphique LPA.

Nous retrouvons à l'intérieur du parking un projet signalétique cohérent, visible (rétro éclairé) et lisible (haut



contraste et défonce).

À l'intérieur du parking, avant les barrières, nous rencontrons trois appliques murales de filtrage des flux, destinées à nous orienter à l'avance sur la voie à emprunter (2 voies public, une résidents).



Après la barrière automatique, un totem d'orientation nous informe de l'étage auquel nous nous trouvons et du cheminement à emprunter pour rejoindre les places adaptées.

Les places adaptées sont signalées en drapeau en plus des peintures au sol sur les emplacements.



L'entrée piétonne pour l'accès aux circulations verticales est signifiante. De plus, les éléments signalétiques lumineux en drapeau augmentent la visibilité du passage. Par ailleurs, le bois qui revêt la passerelle dans le passage est un choix de matériau judicieux pour le bien être des déficients auditifs.

Les panneaux signalétiques aux couleurs de LPA et en gros caractères situés dans l'allée centrale de la **Cité Internationale** au droit de l'entrée du parc orientent bien les piétons désireux de retrouver leur automobile.



Pour les flux sortants de personnes, un élément signalétique directionnel concernant les activités voisines est implanté à la sortie du parc. Ce complément d'orientation est positionné judicieusement et bien perçu.

Circulation

Les abords du parc côté allée centrale révèlent un haut niveau d'accessibilité. Plain-pied absolu, lumière naturelle tamisée, circulation sécurisée (rue piétonne), environnement calme, contraste du bâti.

À partir de l'instant où le conducteur devient piéton, son guidage vers la surface extérieure du parking ou vers l'accueil, doit s'effectuer le plus rapidement possible. Nous avons d'ores et déjà pu apprécier l'importance de la signalétique dans le processus de sortie ; celle-ci doit être combinée à un cheminement piéton privilégié et sécurisé menant vers les sorties, et l'espace accueil. Le cheminement longeant les places de stationnements, déjà balisé par l'éclairage au sol, doit être continu. Il est possible dans le cas d'une impossibilité de séparation matérielle de la chaussée (comme c'est le cas ici) de mettre en place des éléments différenciateurs d'espace (peinture, éclairage, signalétique).



Les places adaptées se situent près du hall des ascenseurs, autour duquel un éclairage soutenu a été installé.

Des passages piétons ont aussi été signifiés devant les portes d'accès au hall des ascenseurs. Ces derniers couplés au panneau clignotant « attention Piéton » maximisent la sécurité autour de ces traversées à risques.



Utilisation

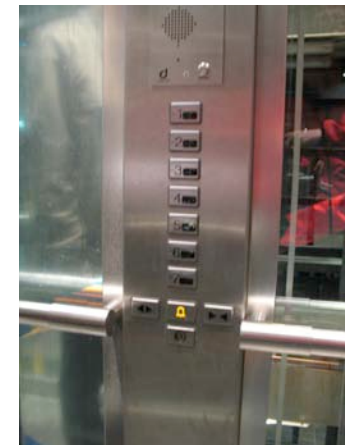
La prise du ticket peut être difficile chez certains utilisateurs tétraplégiques, qui ne sont pas en mesure de fournir une pression suffisante (pince pouce-index) pour attraper le ticket de stationnement qui leur est tendu. Néanmoins, ces personnes sont aptes à presser un bouton d'interphone pour se signaler et permettre la levée des barrières.



L'accessibilité des équipements, essentiellement placés dans l'accueil, se joue en grande partie sur une question de dimension. C'est le cas pour l'utilisation des automates, des téléphones publics et des sanitaires par les UFR et les personnes de petite taille. L'approche des automates est possible en fauteuil roulant. Toutefois sur l'automate, certaines commandes restent situées trop en hauteur. C'est le cas pour le paiement en monnaie et l'écran d'affichage, le bouton langue et annulation.

Cependant, la proximité directe de l'accueil est aussi un point fort pour l'utilisation de l'appareil.

Par ailleurs, les trois ascenseurs desservant les niveaux souterrains sont clairs, largement vitrés, équipés de miroirs et de barres d'appui et d'un bon éclairage. L'ascenseur dispose de commandes en braille avec affichage visuel de l'étage mais une annonce sonore aux étages améliorerait encore son utilisation



Communication



Un interphone, inclus sur la borne d'entrée, permet, au besoin, de se signaler au personnel d'accueil et de demander une assistance. Toutefois la borne d'entrée ne dispose pas d'interface visuelle adaptée aux déficients auditifs.

Un autre paramètre entre en ligne de compte dans l'utilisation des équipements. Il s'agit de travailler à une convivialité accrue des interfaces informatiques ou électroniques et une bonne prise en main des commandes afin de favoriser l'appropriation rapide et effective des systèmes par l'utilisateur.

L'accompagnement professionnel entre aussi dans ce cadre. La formation des gardiens LPA à l'accessibilité et à l'accueil des personnes handicapées est un facteur décuplant la qualité du service humain rendu.

L'utilisation de pictos à côté des fentes est un très bon point pour l'appropriation de l'automate. Les touches jaunes « langue » et « annulation » ressortent également des commandes.



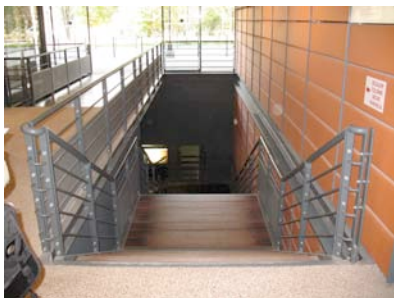
Repos

Non concerné

Sécurité



Un point fort du **parc Cité Internationale** est la différenciation importante des espaces de circulation voitures et piétons. Ceux-ci ne cohabitent que dans la partie « parking » à proprement parler ; l'entrée et la sortie des véhicules s'effectuant par les deux hélices prévues à cet effet.



Le Flash « attention piétons », les traversées matérialisées et l'éclairage ponctuel sur aire de circulations piétonnes sont des éléments sécurisants.

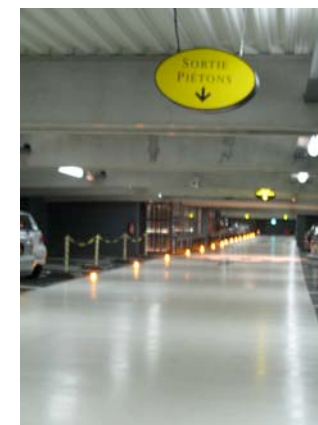
La musique classique douce diffusée dans l'enceinte du parking contribue à instaurer une ambiance apaisante.

Les escaliers sont en bois et contrastent de ce fait sur le plan chromatique et rugosité avec le revêtement de la surface. La main courante est continue sur les paliers.

Évacuation, sortie

L'évacuation est un sujet d'autant plus sensible que les personnes handicapées n'ont pas une liberté et une rapidité de déplacement équivalente à celle des personnes dites « valides » ; de plus, elles restent entièrement dépendantes des ascenseurs pour regagner la surface. Il est nécessaire d'orienter immédiatement les personnes se trouvant dans le parking vers la bonne direction.

Justement, les issues et circulations piétonnes sont fléchées. Le balisage lumineux orange accentue la lisibilité des itinéraires à suivre pour regagner les espaces de sécurité en cas d'évacuation. Mais pour optimiser les mesures déjà mises en place, il serait bon de reprendre les plans de sécurité et d'évacuation en gros caractères avec de forts contrastes et des itinéraires fléchés afin qu'ils soient lisibles par tous.



Conclusion

Le réseau de transport est assez bien adapté dans l'ensemble. Une bonne signalétique (plans, totems, panneaux défilants lisibles et visibles) permettant une orientation relativement facile, des bus et des tramways bien achalandés, (planchers bas à hauteur de quai, palettes rétractables...) rendent la circulation des personnes handicapées assez

aisée à Lyon, en particulier sur certains trajets (ligne 1 pour les bus, ligne D pour le métro par exemple), même si des efforts importants restent à faire à destination des déficients visuels en particulier.

La mise en place des Velo'v constitue un atout non négligeable dans l'organisation de la ville car cela crée des zones et parcours privilégiés pour chaque type d'utilisateur.

Les nombreuses places de parking réservées et leur emplacement, ainsi que les aménagements réalisés par les parkings LPA, favorisent d'autant plus la fréquentation du centre ville. Il est cependant dommage que les espaces publics, comme la Place des Terreaux par exemple, soient peu sécurisés et sécurisants de par le manque de signalétique adaptée, de différenciation avec la chaussée et le manque d'assises.

Si la ville de Lyon présente de nombreux atouts, ceux-ci gagneraient à être mis en valeur par une signalétique plus adaptée.

