

Pierre DEBANO
19 rue des Champs de Linette
F 51200 EPERNAY

Mobile : + 33 (0) 6 60 93 72 66
pdebano@laposte.net

Réf : 13-1138V PDeb Réaction Design UITP Genève
Votre réf :

Epernay le 3 juin 2013

Le salon de l'UITP (Union Internationale des Transports Publics) est l'événement international qu'il faut absolument visiter, offrant une large palette de tout ce qui se fait en transport public.

Grâce au fait qu'il se tenait à Genève, et à la gratuité de l'accès (c'est sympathique, mais c'est quand même la moindre des choses vis-à-vis d'un prescripteur de transports publics), j'ai pu m'y rendre, en transports publics bien évidemment.

L'entrée en Suisse, c'est un peu comme un pèlerinage qui vous ressource et vous conforte dans votre foi dans le transport public. Mais tous ces échanges mondiaux, cela facilite la propagation des virus, et la Suisse n'est plus épargnée.

Il y a les virus véniels, qui font que certaines choses ne sont pas au niveau d'excellence attendu de la part de la Suisse : de petites imperfections dans la signalétique des gares et, pour l'accès à l'expo, un très long cheminement piéton non couvert qui, le lendemain, vous fait préférer la voiture particulière, covoiturage quand même, avec son parking et accès à la halle de l'expo UITP 100 % couverts.

Mais il y a un dangereux virus qui est en train de se propager de la France où, semble-t-il, il a son origine, via la Belgique et qui commence à frapper la Suisse : je veux parler de la «Disaïnitte». Un jeune m'a indiqué que le mal était aggravé après avoir fumé de la moquette (je suis trop vieux pour comprendre), mais j'ai pu voir les terribles conséquences de ce virus apparues au grand jour sur le salon de l'UITP.

Quant on entre dans le tramway de Tours, on se demande si le concepteur de l'aménagement intérieur a déjà emprunté un tramway autrement qu'un jour d'inauguration avec hôtesse, Champagne et petits fours. Les barres de maintien sont en nombre insuffisant (à décharge, il y a pire que pour Tours), certaines positionnées de manière à empêcher la circulation, d'autres à une hauteur qui n'est pas celle qui offre le meilleur maintien et qui puisse concerner un maximum de personnes. Il y a des banquettes qui n'ont qu'un 3/4 de dossier, donc un des voyageurs a le dos maintenu à moitié. Ne parlons pas du dispositif d'inter-phonie à l'accessibilité douteuse. Le visuel est important. Eh bien la chose la plus médiocre visuellement, le soufflet de l'articulation, ne bénéficie d'aucun traitement particulier pour en améliorer l'aspect et le maintien en bon propreté.

Mais c'est sur les bus que les effets néfastes de la «Disaïnitte» sont visibles de la façon la plus éclatante. Il se trouve qu'une société présentait deux véhicules strictement identiques, l'un à peu près sain avec seulement une petite «enfermitte» sur la tête, et une petite « capoitte » des membres inférieurs, l'autre manifestement en phase terminale de «Disaïnitte».

L'«enfermitte», c'est cette tendance à vouloir mettre le conducteur en cage fermée, sans contact avec les autres voyageurs, et à le protéger de tous les côtés le plus haut possible par une armure. Des ingénieurs s'étaient évertués, des années durant, à améliorer la visibilité du conducteur vers tous les côtés, en abaissant les vitres des portes, en créant des vitres de guet comme sur le Berliet PR100 ; eh bien, ils n'avaient pas pris conscience du danger. Heureusement, la prolifération de caméras, antidote, peu coûteux mais à la charge du contribuable, découvert récemment, permet d'atténuer les effets néfastes de l'«enfermitte».

La «capoïtte», ce sont ces plaques métalliques qui viennent couvrir les roues. A décharge, notons que si elles coûtent au contribuable, elles n'apportent aucune gêne au voyageur.

Le véhicule à peu près sain, le virus ne semblant pas avoir atteint la Catalogne, présente des sièges d'une belle couleur rouge foncé, que l'on peut penser peu salissante, des barres de maintien judicieusement placées, faisant qu'aucun point du plancher ne se trouve sans possibilité d'en atteindre une, même en étant de petite taille. L'absence d'appuie-tête au sommet des sièges constitue sans doute une garantie d'hygiène, et les poignées sur les dossiers pour pouvoir se lever plus facilement donnent l'assurance, pour le voyageur assis devant, de ne pas se voir caressé par une main égarée. L'accoudoir mobile pour les fauteuils roulants est astucieusement conçu pour éviter un effet baïonnette destructeur. Les plates-formes, ceinturées d'appuie-fesses, sont entourées de mains courantes en inox, bien préhensibles, sur tout leur périmètre.

Le véhicule en phase terminale de «Disaïnitte» a déjà la pâleur bleue de la dernière extrémité, mais de petites taches jaunâtres apparaissent à certains endroits (réel ou effet visuel?). Depuis de nombreux endroits du plancher, il est impossible d'agripper une barre de maintien, sauf à être de très grande taille. Les appuie-têtes sur les sièges, d'un bleu pâle du plus bel effet visuel, vont bien évidemment être d'un grand secours, non seulement pour les crânes grasseyés, mais aussi pour la main moite à la recherche d'une prise pour aider à quitter un siège en file. Les appuie-fesses bleu pâle des plates-formes, garnis de velours sur une grande hauteur et sur la majeure partie supérieure servant de main courante, évitent quant à eux, aux mains moites, le contact froid de l'inox d'une main courante traditionnelle.

Un bon point cependant : l'accoudoir mobile pour fauteuil roulant, en position basse dite « baïonnette mirabelle » amène cet élément de fluidité horizontale qui manquait dans le dessin intérieur général.

Un peu à l'écart, c'est peut-être pour cela qu'il ne semblait pas contaminé, un véhicule, sorti tout droit du Paléozoïque, était présenté, juste après avoir été extirpé d'une steppe à des milliers de kilomètres à l'Est. Il faut bien dire, une gueule de Pithécantrophe à vous faire peur, un nom imprononçable à coucher dehors, de bizarres antennes sur le toit, une rusticité à vous effrayer. Mais sans doute pour faire la coquette et croyant séduire, des prises de courant et WIFI, et une ouverture dans la porte du conducteur pour le dialogue conducteur- voyageurs. Aux dernières nouvelles, peut être comprenant qu'il détonnait, ou par peur d'être contaminé, il est reparti aussitôt chez lui.




Ouf, on va pouvoir continuer à dissenter autour de la «Disaïnitte».

Pierre Debano







Les observations ci-dessous résultent d'un ressenti.

L'examen détaillé des véhicules n'était pas initialement prévu lors de la visite de l'UITP. Ils n'ont donc pas fait l'objet, ni d'une prise de photos systématique et programmée, ni de mesures.

Les constructeurs cités pourraient penser qu'ils ont été choisis volontairement comme seules cibles, et les autres penser qu'ils sont exempts de toute critique (ou pousser un soupir de soulagement pour ne pas avoir été cités). Que personne ne s'offusque, et que personne ne se rassure : une analyse exhaustive des différents véhicules et des déclarations dithyrambiques de leur « designers » serait riche d'enseignements, y compris pour le contribuable sur la façon dont son argent est utilisé.

<p>Tramway de Tours</p>  <p>20130529 IMG_3518 Tram Tours Extérieur</p>	
 <p>20130528 IMG_3452 Tram Tours Strapontin passage</p>	<p>La forme des barres restreint l'espace là où le corps humain est le plus large au niveau des épaules.</p> <p>Sur la droite, des sièges fixes interdisent tout passage dès qu'une personne est assise au niveau de la barre.</p> <p>Sur la gauche, des strapontins qui, abaissés donnent la même configuration d'occupation de l'espace que les sièges fixes.</p>
 <p>20130529 IMG_3509 Tram Tours potelet de plateforme</p>	<p>Potelet de plateforme.</p> <p>La possibilité de préhension est à une altitude trop basse pour permettre un bon maintien et rend difficile la prise en main par plusieurs personnes en cas d'affluence (sans parler du risque d'effleurements mal venus compte tenu de la position en hauteur).</p>

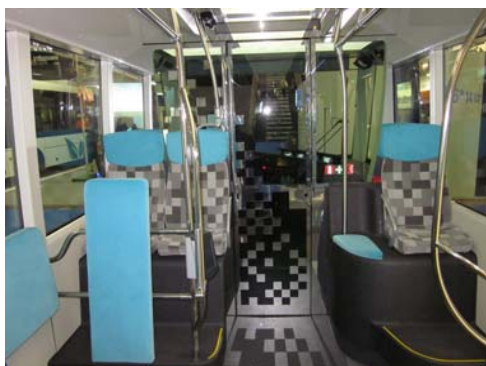
	<p>La conception des sièges à droite sur la photo est sympathique : elle permet de faire salon, et la surface plane permet d'accueillir coupes de Champagne et mignardises (attention, l'abus d'alcool en allant au travail est dangereux pour la santé)</p>
	<p>Poignées de maintien : on a vu mieux conçu pour assurer une bonne prise</p>
	<p>L'accès à l'inter-phonie n'est pas des plus faciles</p>
	<p>Le soufflet : la partie la plus médiocre visuellement</p>

	Van Hool Véhicule METTIS Metz	Commentaires	Van Hool Véhicule Barcelone
Vue extérieure	 <p data-bbox="405 531 891 552">20130527 IMG_3401 Van Hool 24 m Mettis Ext 3-4AV</p>		 <p data-bbox="1520 531 2007 552">20130529 IMG_3463 Van Hool 24 m Barce Ext 3-4AV</p>
Visibilité du conducteur	 <p data-bbox="405 930 909 967">20130527 IMG_3402 Van Hool 24 m Mettis Ext av</p>	<p data-bbox="936 560 1498 616">Conducteur enfermé dans une cabine isolée avec une visibilité médiocre sur l'avant droit</p>	 <p data-bbox="1520 930 2024 951">20130529 IMG_3464 Van Hool 24 m Barce Ext AV</p>
Avant du véhicule près de la cabine de conduite	 <p data-bbox="405 1345 891 1366">20130527 IMG_3403 Van Hool 24 m Mettis Int Cabine</p>	<p data-bbox="936 975 1498 1094">Pour Mettis, il est douteux que la surface horizontale en tissu bleu clair, qui va forcément recevoir des sacs ou cabas qui auront trainé par terre, reste intacte longtemps</p> <p data-bbox="936 1126 1498 1182">Pour Barcelone, c'est un siège large qui a été mis à cet endroit.</p> <p data-bbox="936 1214 1498 1278">On peut cependant estimer que l'idée Mettis d'un siège normal est bonne, mais sans la galette en tissu</p>	 <p data-bbox="1520 1345 2047 1366">20130529 IMG_3466 Van Hool 24 m Barce Int Port2 vs cab</p>

Zone PMR



20130527 IMG_3416 Van Hool 24 m Mettis Int Port1



20130529 IMG_3476 Van Hool 24 m Mettis Int Cab

Pour METTIS, l'accoudoir PMR est simplement basculant. Lorsque qu'un fauteuil est présent, pas de problème particulier. En l'absence de fauteuil, s'il reste abaissé, c'est une véritable baïonnette. S'il est relevé, il n'y a plus de problème, mais un simple contact peut le remettre en position abaissée par inadvertance, et il redevient très dangereux.

Pour Barcelone, l'accoudoir bénéficie d'un entourage qui le rend moins agressif. De plus, lorsqu'il est mis en position repos, il ne risque pas de revenir par inadvertance en position baïonnette



20130529 IMG_3481 Van Hool 24 m Barce Int PMR



20130529 IMG_3482 Van Hool 24 m Barce Int PMR



20130529 IMG_3483 Van Hool 24 m Barce Int PMR

Plate-forme entre
portes 1 et 2



20130529 IMG_3477 Van Hool 24 m Mettis Int
Port2

Pour Mettis :

- l'appuie-fesses de plate-forme est de grande hauteur, en tissu clair, et avec une main courante de maintien très partielle. Le maintien (mains moites, sales) se faisant obligatoirement sur la partie supérieure du tissu, on peut craindre une dégradation rapide
- la barre verticale devant les 2 sièges après la porte est relativement proche de la cloison

Pour Barcelone :

- l'appuie-fesses de plateforme est de moyenne hauteur, en tissu sombre, et surplombé d'une main courante inox offrant une bonne préhension, et plus hygiénique que le tissu
- la barre verticale devant les 2 sièges après la porte est rapprochée du centre du véhicule, permettant de concerner plus de voyageurs

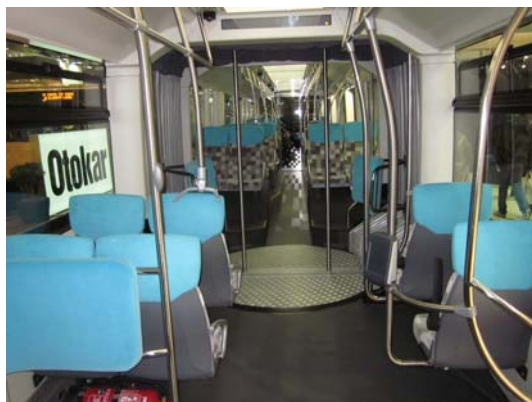


20130529 IMG_3465 Van Hool 24 m Barce Int
Port1

Plate-forme porte 3



20130527 IMG_3406 Van Hool 24 m Mettis Ext Port3



20130529 IMG_3479 Van Hool 24 m Mettis Int Port3

Pour Mettis :

- l'appuie-fesses de plate-forme est de grande hauteur, en tissus clair, et avec une main courante de maintien très partielle. Le maintien (mains moites, sales) se faisant obligatoirement sur la partie supérieure du tissu, on peut craindre une dégradation rapide
- l'extincteur est à disposition rapide des vandales
-

Pour Barcelone :

- l'appuie-fesses de plateforme est de moyenne hauteur, en tissus sombre, et surplombé d'une main courante inox offrant une bonne préhension, et plus hygiénique que le tissu
- l'extincteur est dans un coffre, limitant la tentation pour des vandales
- 2 strapontins permettent d'augmenter le confort en période creuse



20130529 IMG_3471 Van Hool 24 m Barce Ext Port3



20130529 IMG_3468 Van Hool 24 m Barce Int Port3

Les sièges



20130527 IMG_3408 Van Hool 24 m Mettis Int
Sièges dos



20130527 IMG_3407 Van Hool 24 m Mettis int
Sièges file

Pour METTIS :

- siège avec appuie-tête de grande dimension garni de tissus clair sur l'avant et sur l'arrière
- pour les sièges en file, absence de poignée sur le dossier du siège précédent, obligeant à prendre appui (mains moites, sales) sur le tissu de l'appuie-tête.
- pour les sièges en file, tissus sur le dos du siège précédent

Pour Barcelone



- sièges sans appuie-tête mais équipés d'une poignée sur le dessus du dossier
- pour les sièges en file, pas de tissus sur le dos du siège précédent



20130529 IMG_3486 Van Hool 24 m Barce Siège
dos



20130529 IMG_3468 Van Hool 24 m Barce Int
Port3

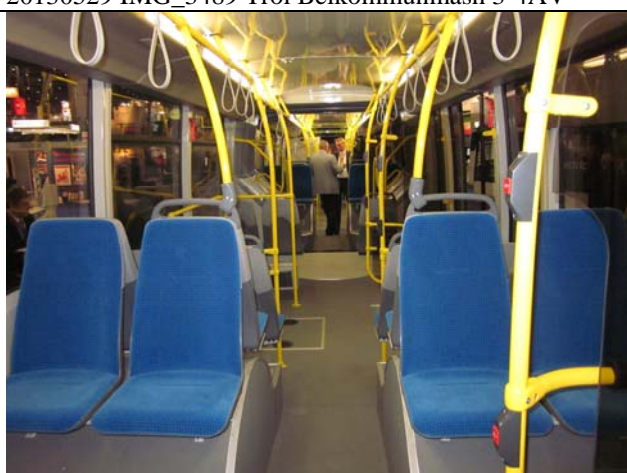
<p>Articulation</p>	 <p>20130527 IMG_3409 Van Hool 24 m Mettis Int Artic2</p>	<p>Aspect tout aussi barbare du soufflet et des appuis latéraux dans les 2 cas</p>	 <p>20130529 IMG_3467 Van Hool 24 m Barce Int Art1</p>
<p>Barres de maintien</p>		<p>La disposition des barres verticales de maintien assure une meilleure couverture du plancher en possibilités de préhension dans le véhicule Barcelone que dans le véhicule METTIS.</p> <p>Elle semble cependant perfectible</p>	

Trolleybus Stadler Belkommunmash

Photos uniquement présentes pour information parce que le véhicule a été cité



20130529 IMG_3489 Trol Belkommunmash 3-4AV



20130529 IMG_3495 Trol Belkommunmash Int de AR



20130529 IMG_3505 Trol Belkommunmash Int Prises confort

FIN