Architecture
sans obstacles
Le centre spécialisé suisse

bulletin 063

Voyager sans obstacles et partir en vacances

> Hôtels et restaurants accessibles 2
> Cars de tourisme et longue distance 5
> Communications 7
> Chronique: une vie à combattre les obstacles 8

Bienvenue à l'hôtel !

Parmi les 27 000 hôtels et 6500 restaurants en Suisse, seulement 20 pourcents sont accessibles en chaise roulante. La possibilité de voyager indépendamment est cependant centrale pour la qualité de vie des personnes en situation de handicap. Les directives «Hôtels et restaurants accessibles» présentent les conditions à remplir pour qu'un accueil égal en droits y soit à tous. Ces directives sont actuellement en révision et seront rééditées en 2020.

Bienvenue ! La porte de l'hôtel s'ouvre automatiquement.

Les personnes en fauteuil roulant apprécient de communiquer avec les employés d'égal à égal à une réception abaissée ou à une table d'accueil séparée.

Les portes automatisées s'ouvrent sur un air de jazz subtil, un vaste espace se déroule en une harmonie de couleurs sous une chaude lumière. Soigneusement mis en scène, le lobby d'un hôtel détermine l'ambiance dans laquelle les hôtes arrivent : dès les premiers instants, ils se sentent accueillis ou non dans ce lieu.
Cette expérience commence bien avant pour les personnes âgées ou en situation de handicap, les femmes enceintes et les familles avec des poussettes. En effet, l'accès sans obstacles à l'hôtel, de la rue via la place de stationnement jusqu'à l'entrée du bâtiment, leur envoie déjà un signal de bienvenue et de non-discrimination.
Un accueil sous le signe de l'égalité signifie que tous les hôtes empruntent les mêmes chemins et accès sans devoir accéder au lobby par une porte secondaire. Aujourd'hui encore, les personnes en fauteuil roulant doivent s'informer à l'avance si un hôtel est accessible en fauteuil roulant et s'assurer, à l'aide de photos et des dimensions de la chambre, qu'ils peuvent effectivement utiliser la chambre de manière autonome.

Lieux de réunion et salles de réception

A l'intérieur de l'hôtel accessible, tous les hôtes se déplacent de manière la plus autonome possible. Une personne en situation de handicap accède facilement et sans obstacles à la réception, à l'ascenseur, aux salles de réception, au bar ainsi qu'au kiosque. Pour y parvenir, l'ordonnancement, l'éclairage et les couleurs sont choisis habilement et garantissent une bonne orientation. Les lieux de passages ne sont pas encombrés de panneaux, décorations ou autres pots de fleurs. La réception, elle, facilite la communication avec les hôtes plus âgés ou malentendants grâce à un bon éclairage et une protection adéquate contre le bruit.
Les restaurants, salles à manger et bars sont essentiels à la vie sociale. Leur accès est dépourvu de marches, y compris celui aux équipements annexes tels que les toilettes. Le lobby et le bar offrent, en plus des tables hautes, des tables utilisables par des personnes en situation assise ou par des groupes. Avec des éléments mobiles (tables et chaises), l'utilisabilité de locaux exi-

Restaurants et salles pour le petit déjeuner sont accessibles sans obstacles et aménagés de manière à convenir à tout le monde.

Quant à une salle d'eau adaptée aux fauteuils roulants, sa taille est moins importante qu'un plan ingénieux et adéquat!

Fotos: changeamble/Markus Däppen

gus est simplifiée. Dans ces locaux, une attention particulière est aussi accordée à l'acoustique et à l'éclairage pour les malvoyants et les malentendants.

Les chambres d'hôte constituent, elles, l'élément central d'un voyage en toute autonomie. Les personnes en situation de handicap ont besoin d'un aménagement standard familier et adapté à leurs besoins. Des déviations même minimes, notamment par rapport aux surfaces de manœuvre ou aux barres d'appui dans les toilettes et douches, peuvent sérieusement compliquer le séjour de ces personnes.

Interaction entre directives et norme

La norme SIA 500 décrit les exigences pour les hôtels adaptés aux personnes en situation de handicap. Elle se base sur des directives publiées par le Centre en 1998 et proposant des chambres d'hôte de qualités différentes. La norme SIA 500 a repris cette distinction en proposant deux catégories standard pour les chambres d'hôtes sans obstacles.
Les chambres de type I doivent être utilisables par une majorité de personnes en fauteuil roulant. Elles doivent donc remplir complétement les exigences permettant une utilisation en fauteuil roulant : l'entrée, la chambre elle-même et le balcon sont accessibles sans marche ni seuil. Selon la norme, trois pourcents des chambres d'hôtes – au minimum une – doivent être prévues selon le type I. Important à savoir pour une transformation: la taille d'une salle d'eau adaptée au fauteuil roulant est moins importante qu'un plan ingénieux et adéquat.
Une personne plus mobile et pouvant se tenir debout brièvement lors d'un transfert a besoin d'une surface de manœuvre moins grande. Pour elle, la chambre de type II est une alternative valable, surtout si plusieurs personnes avec des besoins spécifiques séjournent dans le même hôtel : les utilisateurs de fauteuil roulant aiment aussi voyager en compagnie. Au moins vingt pourcents des chambres doivent correspondre au type II, dans l'idéal toutes devraient être conçues ainsi. Le type II est une chambre d'hôtes discrète et une solution pragmatique pouvant être utilisée par tous.

En général et selon la norme SIA 500, les nouveaux bâtiments doivent être accessibles de manière à ce que tous les employés et les hôtes puissent les utiliser avec la plus grande autonomie possible dans des conditions normales d'exploitation. La norme s'applique aussi en cas de transformations ou de rénovations soumises à autorisation : les obstacles existants doivent être éliminés ou réduits. S'il est impossible de respecter les prescriptions avec un coût raisonnable, il faut chercher des compromis adéquats. Cependant, tant que tous les hébergements n'offrent pas suffisamment de chambres des types I et II et l'équipement nécessaire, il reste éprouvant de voyager en fauteuil roulant.

Des lieux d'hébergement à durabilité sociale

Le but du Centre avec les directives «Hôtels et restaurants accessibles» en cours de révision est de motiver les tenanciers et planificateurs à procéder à des ajustements et d'offrir ainsi une aide à la planification de bâtiments neuf ou transformés. Mises en œuvre de manière cohérente, elles permettent de créer des lieux d'hébergement répondant à la durabilité sociale, adaptés à toutes les générations, accueillants et enfin accessibles.

Les directives montrent comment proposer un choix vaste et flexible tout en offrant un nombre minimal de chambres du type I, et spécifient que :

> Dans les stations thermales ou les destinations appréciées par une clientèle âgée, les lieux d'hébergement doivent proposer un nombre suffisant de chambres du type I. Les trois pourcents exigés dans la norme ne suffisent pas.

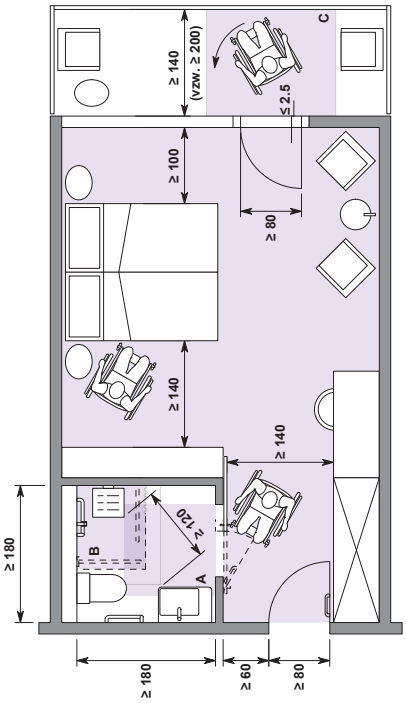
> Pour que les personnes en situation de handicap puissent voyager en groupe et avoir un véritable choix, les hôtels doivent proposer le plus grand nombre possible de chambres de types I et II dans différentes catégories de prix. Une personne en fauteuil roulant apprécie aussi une chambre aux étages supérieurs avec vue ou balcon.

> La majorité des personnes en situation de handicap préfèrent une douche à une baignoire. Idéalement, les chambres d'hôtes de type II doivent mettre à disposition soit une douche soit une baignoire, afin que la clientèle ait le choix.

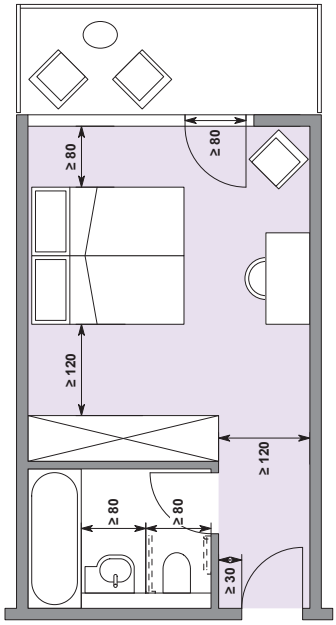
> Des chambres collectives et des dortoirs sont surtout proposés dans les auberges de jeunesse ainsi que dans les hôtels bon marché. Avec une offre de chambres différentes diversifiée, les tenanciers peuvent s'adresser à une clientèle variée. Dans chaque catégorie de chambres, des lits adaptés aux personnes en situation de handicap doivent être proposés : des chambres à deux lits ayant leur propre douche avec toilette aux chambres collectives. Dans les cham-bres avec plusieurs lits superposés, les largeurs de passage ainsi que les aires de manœuvre doivent permettre l'utilisation des lits inférieurs.

Exemples d'aménagements

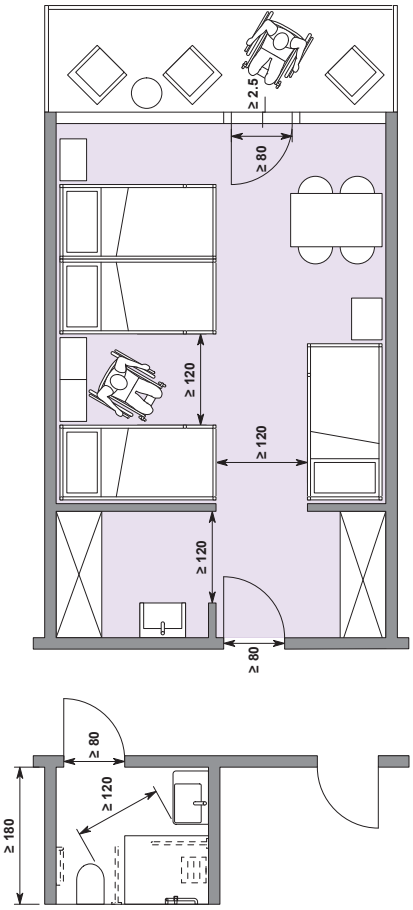
Chambre d'hôtes de type I



Chambre d'hôtes de type II



Chambre collective de type II



Cars de tourisme et longue distance: utilisation autonome

Les personnes en situation de handicap souhaitent elles aussi pouvoir voyager. Afin qu'elles puissent utiliser les cars de tourisme et les bus longue distance sans discrimination, les surfaces de manœuvre et les accès aux arrêts et terminaux doivent être conçus et aménagés en conséquence. Pour ce faire, la VSS a rédigé un guide d'aménagement de ces installations.

Grafik: Ursus, Grafik und Illustration

Direct et peu coûteux , le bus longue distance est attrayant.

Les bus longue distance revêtent une importance grandissante dans les déplacements nationaux et internationaux. Ils font partie des transports publics et relient souvent des localités très éloignées les unes des autres. Pour les personnes en situation de handicap comme pour les personnes âgées, ils permettent d'arriver directement à destination, contrairement au train qui nécessite parfois plusieurs changements pour rallier certains lieux. Leurs tarifs abordables sont également bien salués par les personnes dont la mobilité est réduite en raison de l'âge ou d'un handicap, puisqu'elles ne disposent souvent que d'un petit budget. Dans les cars de tourisme utilisés pour les voyages de groupes ou les circuits touristiques, ces mêmes personnes peuvent directement se rendre à des événements culturels ou rejoindre le site à visiter.

Projet de recherche à la base du guide

Malheureusement, bon nombre de cars de tourisme et de grandes lignes, d'arrêts et de terminaux ne sont pas encore accessibles à tous. Une fois parvenus à destination, les cars ont par ailleurs besoin d'un espace relativement important, le plus souvent au cœur des villes. Ces besoins augmentent encore si l'on veut les rendre totalement accessibles aux personnes handicapées.
Pour garantir une bonne planification et une construction de qualité élevée des arrêts et des terminaux, un groupe de recherche réunissant l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse (D-A-CH) a collecté les expériences sur le trafic des cars de tourisme et longue distance : elle a formulé ensuite des recommandations sur les modalités de planification, d'aménagement et de gestion des arrêts et des terminaux.
Membre de la Commission de surveillance de la VSS, Eva Schmidt a veillé à ce que l'accès sans obstacles soit également pris en compte dans l'élaboration de la directive VSS 40 304. Il est apparu clairement que pour déterminer le besoin en espace, il faut d'abord préciser comment les personnes en situation de handicap ont accès au bus. Ces besoins dépendent notamment du type d'autocar

Défi posé par les différents types de bus

Les cars de grandes lignes en circulation sont de plus en plus des véhicules à double étage et à plancher surbaissé. Ils permettent un accès autonome aux personnes handicapées pour autant que les bordures d'accostage soient suffisamment hautes. Mais actuellement, il existe encore de nombreux véhicules à plancher surélevé qui, conformément aux directives européennes, doivent être équipés d'une plateforme élévatrice pour pouvoir accueillir les voyageurs handicapés.
La plupart des cars de tourisme sont dans ce cas. Cependant, seuls quelques voyagistes disposent dans

Un plancher surbaissé et des bordures d'accostages hautes aux arrêts permettent un accès autonome.

leur flotte automobile de véhicules dans lesquels ils peuvent enlever des rangées de sièges pour transporter des personnes en fauteuil roulant.
Si les terminaux et les arrêts de bus doivent être desservis par les deux types de bus, ils doivent avoir des bordures d'accostage hautes pour permettre un accès autonome aux véhicules à plancher surbaissé et offrir une largeur suffisante pour rendre possible l'utilisation de plateformes élévatrices. Les bus ont aussi besoin d'une zone de manœuvre suffisante à l'approche et au départ pour ne pas heurter la bordure haute.

Réglementation pour les arrêts de bus

En Suisse et à la différence des cars de tourisme, le transport en bus longue distance sous concession est soumis aux mêmes dispositions légales que les transports publics. En conséquence, la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) s'applique également. Autrement dit, les arrêts des bus longue distance doivent garantir l'accès autonome et l'utilisation simple du service de pré-enregistrement.
La règle appliquée aux arrêts de bus vaut aussi pour les interfaces entre véhicule et quai d'arrêt : une différence de hauteur maximale de cinquante millimètres et un écart maximal de septante millimètres. Une surface de manœuvre dégagée de 3.40 m de large est toutefois nécessaire sur le quai des arrêts pour pouvoir utiliser les plateformes élévatrices.

Règlementation pour les terminaux

Une grande flexibilité s'impose pour les terminaux des bus longue distance. Afin de pouvoir accueillir les deux types de véhicules, tous les points d'arrêt doivent être surélevés et présenter une surface de manœuvre suffisante. Par conséquent, l'espace requis pour les surfaces de manœuvre comme pour les quais est considérablement plus important que dans les terminaux actuels. Si des installations existantes n'offrent pas suffisamment d'espace pour être rendus totalement accessibles aux personnes handicapées, le guide VSS fournit des pistes sur les dérogations possibles. Pour de nouvelles installations, il convient d'abord de déterminer comment assurer l'accessibilité sans obstacles. Les besoins en surface seront ensuite calculés et les emplacements appropriés évalués.

Objectif : un accès autonome généralisé

Contrairement aux pays européens, la loi sur l'égalité suisse repose sur le principe de l'autonomie : l'accès avec assistance aux transports publics n'est pas une solution conforme à la LHand. En vertu de ce principe, se contenter d'adapter partiellement la configuration des arrêts n'est à long terme plus possible. Pour des nouvelles installations, la LHand stipule que les quais doivent être adaptés à l'utilisation par les personnes en situation de handicap, tant en terme de largeur et que de hauteur de la bordure d'accostage.

Solutions pour les arrêts et les terminaux de cars et bus
Avant de dimensionner une installation, il convient de déterminer si les points d'arrêt sont desservis par les deux types d'autocars. En fonction de cela, on appliquera des exigences différentes aux dimensions du quai d'arrêt et des surfaces de circulation :

	Hauteur de la bordure d'accostage	Largeur à l'embarquement	Remarques
1. Priorité Plancher surbaissé accès autonome / plancher surélevé avec assistance	0.22 m	≥ 3.40 m*	Flexibilité maximale à l'attribution du point d'arrêt / Surélévation partielle possible dans la zone des portes d'accès
2. Priorité Plancher surbaissé accès autonome	0.22 m	≥ 2.00 m*	Surélévation partielle possible dans la zone des portes d'accès / Utilisation avec plateforme élévatrice impossible
Exception installations existantes: plancher surbaissé avec rampe et assistance / plancher surélevé avec assistance	0.16 m	≥ 3.40 m*	Admis aux endroits où les bordures d'accostages hautes / surélévations partielles ne sont manifestement pas réalisables

* Sur les îlots, une marge de sécurité de 0.30 m est indispensable.

Fiche technique 114 «Système suisse de lignes de guidage»

Le Centre suisse a révisé la fiche technique 114 «Système suisse de lignes de guidage». Les expériences de marquage tactile-visuel ont été recueillies dans le cadre d'un atelier. Un système de lignes de guidage est le plus efficace s'il est simple et concentré sur les maillons essentiels du parcours. Il ne doit pas être utilisé à la place d'éléments de séparation dans l'espace routier. La fiche technique précise le cadre pour une réalisation correcte.

Fiche technique 027 «Systèmes élévateurs»

Si un accès sans marche ne peut pas être concrétisé avec un effort raisonnable lors de transformations ou même d'adaptations de maisons individuelles, un système élévateur peut être installé. Celui-ci permet l'utilisation d'un bâtiment, même si avec un peu moins de confort ou avec un peu plus d'effort pour la personne en situation de handicap. La fiche technique 027 «Systèmes élévateurs» en présente les avantages et les inconvénients ainsi que leurs utilisations possibles.

SN EN 81-70, publiée en 2018

En juillet 2019, la SNV a publié la norme SN EN 81-70 «Accessibilité aux ascenseurs pour toutes les personnes y compris les personnes avec handicap» avec une annexe nationale (cf. bulletin n° 62). En même temps, un rectificatif C4 à la norme SIA 500 a été publié. Les changements les plus importants pour la planification d'un ascenseur sont les suivants :

> Taille de la cabine aux endroits très fréquentés ou à l'extérieur : 1.10 x 2.10 m (l x L)
> Une commande à enregistrement de destination n'est admis dans les bâtiments publics que si le mode d'emploi ainsi qu'une assistance pour l'utilisation pendant les heures normales d'ouverture sont assurés.

Fiche technique 031 «Seuils de portes-fenêtres»

Avec un accès sans marche au balcon ou à la terrasse, les personnes en chaise roulante peuvent utiliser leur appartement de manière indépendante. Un seuil de portes-fenêtres adapté permet en plus d'accueillir chez soi des amis en situation de handicap, qui peuvent ainsi participer d'égal à égal aux discussions, au repas et à l'apéro à l'extérieur. Même dans les bâtiments neufs, les exigences de la SIA 500 ne sont pas souvent appliquées. La version provisoire de la fiche technique révisée 031 «Seuils de portes-fenêtres» montre ce dont il faut tenir compte lors de la phase de planification. Afin de publier de manière définitive cette fiche technique, un symposium (en allemand) se tiendra à Zürich en septembre prochain pour discuter de l'utilisation des seuils de portes-fenêtres adaptés aux chaises roulantes et des conséquences sur les coûts et la phase de planification.

Projets actuels du Centre

> Nouvelle fiche technique «Bornes de recharge pour voitures électriques adaptées aux fauteuils roulants»
> Révision de la fiche technique 016 «Cuisines et logements adaptables»
> Révision des directives «Logements sans obstacles et adaptables»
> Nouvelles directives «Hôtels et restaurants accessibles»

> Cours d'introduction Architecture sans obstacles

Le cours du 7 et 8 mai 2020 a été annulé en raison de la situation actuelle et reporté à une date ultérieure. Les nouvelles dates seront communiquées sur notre site internet:

www.architecturesansobstacles.ch

Une vie à combattre les obstacles

Juillet 2013, je venais de tomber avec mon mountain bike, allongé et conscient sur le sol, j'ai réalisé que ma vie avait pris un virage non prévu d'une destination inconnue. 6 ans après, des obstacles ont été affrontés ou évités, ils jalonnent la destination que ma vie a prise.

2013. Ingénieur de formation, sportif dans l'âme et amoureux de la nature, c'est lors des 9 mois d'hospitalisation, loin de ma femme et mes 4 enfants, que je réalise tout ce qui va changer dans ma vie. Je suis dorénavant tétraplégique, avec un cœur, un souffle et un corps très limité. Des obstacles se dessinent devant mes yeux: ma maison n'est pas adaptée tout comme ma voiture. Idem pour mes loisirs et activités familiales qui ne sont pas compatibles avec mon handicap.
2014. Une fois à la maison, je cherche à diminuer mes limitations physiques. Ma cave se remplit d'appareils d'exercice que j'achète, transforme ou construis avec l'aide de mon père et d'amis. Dans le sous-sol de la maison, je m'entraîne jusqu'à 37 heures par semaine. Ma santé s'améliore doucement, je peux laisser tomber ou réduire mes médicaments.
2015. Voulant retrouver la liberté et la nature, je dessine mon premier trike, un vélo à trois roues qui a la particularité d'avoir deux pédaliers, un pour mes bras qui sont partiellement valides et un pour mes jambes invalides. Pour soutenir mes efforts, le trike est équipé d'un moteur électrique, comme un e-bike. Ce trike verra le jour grâce au soutien de mes amis et anciens collègues de travail. Depuis je roule à nouveau dans la nature en compagnie de ma femme.
2016. Avec un ami, Eric, on fonde GBY, pour Go By Yourself, une startup qui construit des trikes pour les personnes à mobilité réduite. Quelques essais internes nous font réaliser tout le potentiel du trike. Pour exemple, un paraplégique qui pouvait pousser 25 kg avec ses jambes à la sortie de l'hôpital, s'est entraîné 1 année pour pousser 35 kg. Puis il a parcouru 700km en 6 semaines sur un trike. Cet entraînement lui a permis de pousser 60 kg, soit un gain de 25 kg en 6 semaines! Toujours en 2016, mon fils me demande si je peux l'entraîner pour la course à pieds, imaginez: moi un tétraplégique qui entraîne son fils pour courir! Son objectif: Morat-Fribourg. On prépare cette course pendant 6 mois. Le grand jour arrive et… il gagne! Premier de sa catégorie et moi sur la ligne d'arrivée qui pleure de joie.
2017. Un peu par hasard, je me retrouve comme patient ou cobaye dans l'étude Stimo qui consiste à équiper des personnes para- ou tétraplégiques avec un stimulateur sous la peau et une électrode sur la moelle épinière pour les faire remarcher. 6 mois d'entraînement intensif qui me permettront de faire quelques pas avec la stimulation soutenus par un harnais.
2018. Je propose une idée un peu folle aux chercheurs de Stimo: faire fonctionner activement mes jambes sur mon trike. Ils acceptent, je n'oublierai jamais ce soir-là, où j'ai senti les muscles de mes jambes stimulées par le courant appliqué sur ma moelle épinière en synchronisation avec le mouvement du pédalier.
2019. GBY compte 6 personnes et commercialise sa première série de trike: le Go-Tryke Easy.

Aujourd'hui, 6 ans après mon accident, je réalise tout ce qui a été fait (et ce qui reste à faire) grâce à des personnes qui m'ont aidé: ma femme, mes enfants, ma famille, mes amis, mon pays et ma foi en Dieu. Aujourd'hui ma vie a un sens, celui d'aider les autres à passer les obstacles!

Sebastian Tobler

Services de consultations cantonaux

Conseillères et conseillers ayant des connaissances spécifiques pour chaque canton:
www.architecturesansobstacles.ch/services-de-consultation/

Impressum

Photo 1ère page: © Kandersteg Tourismus
Éditrice: Architecture sans obstacles – Le Centre spécialisé suisse, Kernstrasse 57, 8004 Zurich
Tirage: 2000 exemplaires en allemand, 500 en français
Impression: Alder Print und Media AG, 9245 Oberbüren
Annexes: Fiche technique 027 «Sytèmes de levage», Fiche technique 031 «Seuils de portes-fenêtres»