

15.10.2021 – Journée de la canne blanche

Source : Schweizerischer Blindenbund

Saviez-vous que les caniveaux, les bordures de chaussée, les changements de revêtement et autres éléments constructifs sont intentionnellement intégrés dans la construction de l'espace public ? Que ceux-ci servent de système de guidage « naturel » pour les personnes aveugles et malvoyantes ? Peu d'entre nous en ont conscience.

À l'occasion de la Journée internationale de la Canne blanche, nous souhaitons mettre l'accent sur les éléments de guidage et de séparation mis en place dans les environnements bâtis que les piétons malvoyants et aveugles utilisent pour s'orienter, car les lignes tactilo-visuelles ne sont mises en place que lorsque les éléments constructifs font défaut !

Construire de manière socialement durable – « Design for all »

Une construction systématiquement adaptée aux personnes en situation de handicap et, partant, la philosophie du « Design for all » ont gagné en popularité ces dernières années à l'international comme en Suisse : les normes SIA 500 "Bâtiments sans obstacles" et VSS SN 640 075 "Espace de circulation sans obstacles" en définissent les exigences. Eva Schmidt, directrice du Centre suisse pour l'architecture sans obstacles, en est convaincue : « *L'acceptation d'une construction sans obstacles a sensiblement augmenté ces dernières années. Outre l'obligation découlant de la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand), la prise de conscience que tous les individus peuvent être affectés par des limitations au cours de leur vie s'est généralisée. Que ce soit temporairement à cause d'un accident, que l'on entende et voie moins bien en prenant de l'âge, ou que l'on soit soudainement confronté à des escaliers avec une poussette.* »

Aujourd'hui, les bâtiments neufs accessibles au public doivent être construits sans obstacles pour tous, y compris les personnes souffrant d'un handicap sensitif ou avec une mobilité réduite. Conformément à la LHand et aux lois cantonales sur les constructions, le Centre suisse élabore de nombreux aides à la construction (directives, normes, etc.) concernant les mesures constructives dans l'espace public. Afin d'offrir des zones piétonnes sûres aux personnes malvoyantes et aveugles, il est possible de mettre en place par exemple des systèmes de guidage tactilo-visuel, des signaux acoustiques pour les malvoyants et des éléments de délimitation.

Guidage des itinéraires sur les trottoirs, places, rues et zones de rencontre

La canne blanche représente pour les personnes malvoyantes une prolongation de leur index. Leur capacité à recevoir et à interpréter correctement des informations tactiles ainsi transmises est cependant limitée. De ce fait, les éléments servant au guidage doivent être clairement identifiables et perceptibles afin de garantir l'orientation dans l'espace de circulation. Il s'agit notamment des éléments séparateurs à mettre en place entre les zones pour piétons et la chaussée, en particulier dans les zones pour piétons et les zones de rencontre, il peut s'agir de **bordures hautes**, mais aussi de **bandes vertes** (recouvertes d'herbes), toutes deux bien adaptées à la délimitation des différentes zones de circulation. Si elles sont suffisamment larges, les bandes vertes peuvent aussi être mises en œuvre le long des routes avec un trafic intense ou rapide. En général, les personnes aveugles et malvoyantes initiées savent aussi reconnaître la fonction des **canaux de drainage** en tant qu'élément d'orientation.

Les éléments de guidage tels que les **changements ou les bandes de revêtement** (présentant des contrastes tactiles) peuvent également être perçus à travers la canne blanche. La boule à l'extrémité de la canne est utilisée pour ressentir les marquages au sol, les changements de surface, les marches et les obstacles. La canne blanche assure ainsi sécurité, indépendance et orientation. Pour les passant-e-s malvoyant-e-s ayant une acuité visuelle minimale, un **contraste de couleur** aide également à l'orientation, en prévoyant par exemple des éléments en béton ou en pierre naturelle de couleur claire à côté de surfaces en asphalte. Sur les surfaces piétonnes, le marquage fortement contrasté des obstacles, comme les marches, les bornes, les poteaux ou les barrières de chantier, permet aux passant-e-s malvoyant-e-s de mieux les reconnaître.

« Shared Space » - une tendance nouvelle et dangereuse

Lorsque la question de séparer ou de mélanger le trafic est envisagée, il faut toujours tenir compte de la sécurité des personnes en situation de handicap, qui constituent l'un des groupes d'utilisateurs les plus sensibles de l'espace public. Ceci est requis par la LHand. Cela signifie que lorsque les piétons n'ont pas le droit de passage sur une surface de circulation, la séparation entre la zone pour piéton-ne-s et la chaussée doit être perceptible au toucher, par exemple grâce à des bordures hautes. Si la zone de circulation est destinée à la fois à la circulation des piétons et à celles des véhicules de toutes sortes, cela doit être clairement exprimé dans les projets d'aménagement des espaces urbains et dans la signalisation.

La tendance que l'on appelle « **Shared Space** » est actuellement à la mode : elle prévoit des zones de trafic mixte sur les routes et places à fort trafic, et ce sans une régulation du trafic correspondante, comme par exemple la signalisation d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 km/h. Du point de vue des personnes en situation de handicap, il faut les éviter ! Dans les zones « Shared Space », il ne leur est pas possible de se déplacer de manière autonome (Rapport de recherche "Espace de circulation sans obstacles" 2010, p. 58).

Transports publics et accessibilité – particulièrement important

Les transports publics jouent, eux aussi, un rôle déterminant pour les personnes aveugles et malvoyantes en leur permettant de se déplacer de manière autonome. Il est donc nécessaire de prévoir aux **arrêts de bus, de car postal et de tram** un aménagement contrasté, un positionnement standardisé des informations et des aides à l'orientation tactilo-visuelles. Le marquage de la position d'embarquement pour les personnes malvoyantes à la première porte du bus, par exemple, est bien connu de même que le marquage visuel de bordures d'accostage hautes. Quant aux informations, elles doivent être transmises selon le principe des deux sens, c.-à-d. de manière visuelle et acoustique ou tactile avec des symboles en relief (voir la fiche technique 120 « Arrêts de bus », Architecture sans obstacles - Le Centre spécialisé suisse, 2019).

Pour assurer la sécurité des passagers et la continuité de la chaîne de guidage dans les **gares** et sur les **quais**, il faut mettre en place des marquages de sécurité tactilo-visuels. Il s'agit des lignes de sécurité le long des voies, des marquages « fin de quai » ou « entrée/sortie de quai » ou des zones d'attention « limite de la zone de quai ». Dans les gares, le guidage tactilo-visuel en dehors des zones de quai, ainsi que le marquage des escaliers et marches dans les espaces publics font aussi partie de la chaîne de guidage continue (Directive « Marquage tactile-visuel des quais de gare », Architecture sans obstacles - Le Centre spécialisé suisse, 2020).

En résumé et pour servir à la sécurité générale, il faut appliquer partout des solutions simples, claires, standardisées et identifiables intuitivement, pour permettre une bonne orientation aussi bien pour les personnes voyantes que pour les personnes malvoyantes et aveugles et pour leur transmettre des informations compréhensibles.

Un potentiel visuel optimisé par les contrastes

De bons contrastes permettent d'utiliser de manière optimale une capacité visuelle réduite, en contribuant à une meilleure perception de l'information. Ils permettent d'augmenter considérablement la sécurité, partout

où il est nécessaire de saisir rapidement des éléments constructifs, des marquages ou une signalisation. Et cela vaut pour nous tous, que nous soyons malvoyants ou non.

Les contrastes sont beaucoup utilisés par exemple pour les passages pour piéton·ne·s avec des feux de signalisation. Le bouton-poussoir jaune des feux de signalisation et le marquage tactilo-visuel facilitent la recherche du **poteau de feux de signalisation** et du **dispositif de demande**. Le marquage contrasté des marches isolées, des escaliers et des dénivellations du terrain (en blanc ou en jaune) est également très utile en accroissant la sécurité pour tous. Sur les surfaces vitrées aussi, les marquages contrastés et non transparents sont déterminants. Personne n'aime entrer en collision avec une vitre ! Ils doivent être placés à environ 1,50 m du sol et ce, pour des raisons de sécurité (Directives "Contrastes visuels", Architecture sans obstacles - l'Agence suisse, 2017).

Les marquages tactiles dans les bâtiments et installations

La norme SIA 500 prévoit des informations tactiles avec des lettres en relief et/ou des pictogrammes tactiles pour la désignation des ascenseurs, des pièces, des toilettes et des étages. La fiche technique 121 « Écritures en relief et en Braille » (Architecture sans obstacles - Le Centre spécialisé suisse, 2020) explique que les lettres en relief conviennent pour les mots et désignations courts, car elles ne sont pas seulement utiles aux personnes aveugles. Le braille, en revanche, est plus adapté à la lecture de désignations et d'informations textuelles plus longues, par exemple sur des panneaux d'information et des plans de secours. Si des inscriptions sont spécifiquement utilisées comme aides à l'orientation pour les personnes avec des déficiences visuelles, par exemple les désignations de voies sur la main courante, les numéros de chambre, etc., il est logique de disposer de ces panneaux tactiles-visuels à la fois en relief et en braille.

Les marquages tactilo-visuels comme compléments

Les lignes d'orientation, champs d'attention, etc. sont utilisés comme mesure subsidiaire (sur les chaussées, ils sont blancs, sur les routes, jaunes). En d'autres termes, lorsque l'orientation avec la canne blanche n'est pas garantie par des éléments constructifs et qu'ils sont nécessaires pour des raisons fonctionnelles ou qu'ils ont un sens pour la sécurité du trafic. Ce n'est que lorsqu'il n'y a aucun moyen architectural à disposition que des systèmes de guidage doivent être installés. Cependant, ils sont obligatoires aux arrêts de transports publics, aux feux de circulation ou aux passages pour piétons (Fiche technique 114 « Système suisse de lignes de guidage », Architecture sans obstacles - Le Centre spécialisé suisse, 2019).

Le guidage d'itinéraire à l'aide d'éléments constructifs est toujours préférable au marquage par lignes de guidage, car ils peuvent être utilisés de manière plus flexible en tant qu'aide à l'orientation, nécessitent moins d'entretien et répondent au principe de « design for all » sans mesures ni coûts supplémentaires.

« Le principe de proportionnalité » - coûts supplémentaires

Si des mesures constructives sont prises en compte à temps au début de la conception, il n'y a pratiquement pas de coûts supplémentaires. Les drainages, bordure et revêtement sont toujours nécessaires sur les zones de circulation. Ces éléments constructifs peuvent assurer l'orientation, s'ils sont conçus pour être détectables au toucher, disposés intelligemment et si l'on tient compte en même temps de l'emplacement des éléments de mobilier, places de stationnement et poteaux. En construisant bien, l'installation et l'entretien des marquages tactilo-visuels pour les personnes malvoyantes peuvent donc être évités à de nombreux endroits. Il s'agit donc bien du « principe de proportionnalité » (Rue et trafic Nr. 12, Architecture sans obstacles - Le Centre spécialisé suisse, 2014).

L'usage, la sécurité du trafic et l'aménagement urbain doivent aller de pair. C'est un art qui sera de plus en plus demandé à l'avenir. Parce qu'une bonne architecture offre qualité spatiale et confort à tous, sans nécessairement sacrifier l'esthétique.

Perspectives positives pour l'avenir - la loi fédérale sur les marchés publics révisée

Les politiciens tirent également au même cordeau. Le 1er janvier 2021, la loi fédérale révisée sur les marchés publics (LMP) est entrée en vigueur. Cela annonce un changement de paradigme dans la culture d'attribution des projets de construction : C'est désormais l'offre « la plus avantageuse » qui se verra attribuer le marché et non plus l'offre « la plus avantageuse économiquement ». La promesse est la suivante : à l'avenir, la durabilité économique, écologique et sociale sera considérée comme un critère d'égale importance dans les marchés publics. Est-ce que ce n'est pas un pas vers un avenir sans obstacles ! (Bulletin n° 65 - avril 2021/Architecture sans obstacles - le Centre spécialisé suisse)