

Traverser la rue en toute sécurité – même si l'on ne peut pas voir

Les passages pour piétons doivent être si possible situés sur des tronçons rectilignes et être perpendiculaires à la chaussée, comme l'exige la nouvelle norme VSS SN 640 075 «Espace de circulation sans obstacles». Que signifie exactement «si possible» et que doit-on faire si ce n'est pas possible? Cette question a été débattue lors d'une discussion et son application pratique examinée grâce à un exemple concret. «Info» a retenu les points principaux du débat.

Denise Belloli, directrice de projet, Metron Verkehrsplanung AG (conception de la circulation SA): Notre société soutient le canton de Zurich concernant la réalisation d'un espace de circulation sans obstacles. Nous aimerions savoir ce que signifie le texte cité au chiffre 8.1.4 dans l'annexe de la norme: «Les passages pour piétons doivent être aménagés sur des tronçons rectilignes (et non pas sur des débouchés) perpendiculaires à la bordure de la chaussée.» Comment évaluez-vous la difficulté du problème et qu'est-il nécessaire de faire?

Angelo Clerici, conseiller en construction, Behindertenkonferenz Zürich BKZ: L'absence de possibilités d'orientation pour les malvoyants et le manque de sécurité qui en résulte sont les causes d'opposition les plus courantes de notre bureau de conseil en construction, lors de l'évaluation de projets dans l'espace public. La meilleure solution consiste à ce que les maîtres de l'ouvrage des infrastructures de transport et leurs ingénieurs mandatés tiennent compte de la norme VSS «Espace de circulation sans obstacles» le plus tôt possibles dans les phases du projet et en cas de problèmes consultent le bureau de conseil en construction du canton respectif.

Lea Appiah, enseignante d'orientation et mobilité O+M, Association suisse des aveugles: Les croisements doivent être sûrs pour tous: malvoyants, enfants, personnes âgées. Dans les entraînements, j'apprends aux personnes aveugles comment se positionner perpendiculairement à la bordure de chaussée, afin d'arriver en toute sécurité au trottoir

opposé. Si la traversée n'est pas perpendiculaire, nous exerçons avec nos clients, de s'éloigner des débouchés pour traverser sans danger à côté du passage pour piétons. Avec leur canne blanche les personnes malvoyantes ont toujours priorité, même à côté du passage. Toutefois très peu d'automobilistes le savent et cette solution n'est pas sans danger.

Stefan Walder, directeur du bureau sentiers et chemins de randonnée, Office cantonal des transports, canton de Zurich: Dans le cadre général d'une évaluation des structures routières sur les routes cantonales, les passages pour piétons sont aménagés de manière qu'une courte ligne de passage permette de traverser la route sans danger. On recherchera dans chaque cas une solution satisfaisante que l'on examinera concernant les intérêts des autres usagers.

Les croisements des routes communales et des routes cantonales ne sont pas toujours perpendiculaires et présentent parfois de larges «débouchés». On corrigera ces débouchés avec passages pour piétons en biais, chaque fois que c'est faisable et proportionné. Lors du réaménagement d'un débouché il faut tenir compte du champ visuel de tous les usagers ainsi que de l'environnement bâti). La ville d'Uster présente un exemple d'une telle situation problématique (cf. plan, décl. de la réd.).

Eva Schmidt, experte du Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés: Exiger que les passages pour piétons soient, autant que possible, droits et perpendiculaires a en fait un objectif de protection. Une



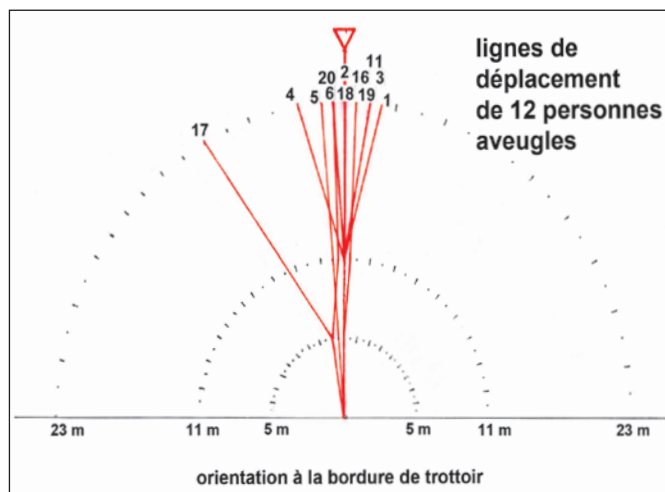
Exemple d'un cas problématique avec passages pour piétons en biais à Uster, canton de Zurich
Source: GIS canton de Zurich

personne malvoyante ne doit pas être dirigée dans une zone dangereuse, par ex. sur la chaussée d'une route cantonale. Et cela même quand les exigences de nature géométrique ne peuvent être réalisées.

Stefan Walder: Si une solution parfaite n'est pas possible, quel compromis est-il acceptable par les personnes directement concernées? Pour avoir des solutions praticables, l'expérience du Centre suisse est pour nous très intéressante.

Eva Schmidt: Pour trouver une solution dans une telle situation, il convient de répondre aux questions suivantes: le passage pour piétons peut-il être repoussé? Peut-on optimiser la géométrie de l'installation afin de faciliter l'orientation en traversant? Sinon, d'autres mesures s'imposent, telles que des marquages tactilo-visuels.

Des recherches ont montré que, sur de longues distances, les personnes aveugles ont des difficultés à maintenir leur direction. Les écarts par rapport à la ligne directionnelle sur les premiers cinq mètres sont relativement faibles, mais sur de plus longues distances assez importants (cf. figure ci-dessous, réd.) Avec un îlot central bien placé, la distance pour traverser peut être réduite et l'orientation améliorée. Les bords des



Lignes directionnelles: écarts des personnes aveugles.
Böhringer 2007

trottoirs et de l'îlot central doivent être autant que possible parallèles et permettre un écart de +/- 15° de la ligne directionnelle.

D'autres mesures peuvent être nécessaires, telles qu'un marquage tactilo-visuel de la position de départ sur le trottoir ou un guidage par signaux acoustiques aux feux de signalisation pour piétons. Une ligne de guidage tactilo-visuelle traversant la chaussée ne doit être installée que lorsqu'aucune autre



Denise Belloli, Eva Schmidt, Lea Appiah, Stefan Walder, Angelo Clerici
(de g. à d.) Photo du Centre suisse

solution n'est possible. Les malvoyants doivent se concentrer sur la circulation lorsqu'ils traversent et non sur la recherche en tatonnant des marquages.

Stefan Walder: Ces connaissances sont pour nous très précieuses et nous permettront de tenir compte de ces différents aspects dès les études de faisabilité. Ce que nous savions s'est confirmé: plus le croisement est perpendiculaire et moins il y a de problèmes pour les aveugles. Une mesure tactilo-visuelle ne doit être choisie qu'en second lieu.

Andrea Holenstein

1. Optimisation géométrique des traversées de la rue

- Aménager les passages pour piétons aussi perpendiculaire que possible; éventuellement les déplacer
- Raccourcir la distance de la traversée par un îlot central
- Optimiser l'emplacement, la direction et la forme de l'îlot; les bords de l'îlot et ceux des trottoirs autant que possible parallèles

2. Si nécessaire adopter des mesures complémentaires avec des spécialistes O+M

- Marquer la position de départ pour une traversée sûre avec des marquages tactilo-visuels sur le trottoir
- Guidage par des signaux acoustiques aux passages avec feux de signalisation
- Lignes tactilo-visuelles sur les passages pour piétons si les autres mesures ne suffisent pas