

## **Prise de position sur la question des passages pour piétons dans les zones à 30 km/h et les zones de rencontre**

Zurich, août 2005

La Loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) exige que l'on évite ou que l'on supprime les désavantages frappant les handicapés qui veulent accéder à des bâtiments ou installations. Les rues, en tant que lieux accessibles au public, tombent dans le domaine d'application de la LHand. Les pouvoirs publics sont généralement le maître d'ouvrage et sont donc obligés, conformément à la Constitution fédérale, d'effectuer des aménagements convenant aux handicapés. Les qualités requises de la construction des rues sont exposées dans la SN 521 500 "Construction adaptée aux personnes handicapées" et dans les directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés "Rues, chemins, places".

Dans la rue, les personnes atteintes d'un handicap de la vue sont exposées à des risques supérieurs à la moyenne, car leur perception de la circulation est limitée. Elles ne peuvent ni avoir de contact visuel avec d'autres usagers, ni se rendre compte si ceux-ci les voient ou non ou se conduisent de manière contraire aux règles. Les voies publiques doivent par conséquent être conçues pour que les aveugles et malvoyants puissent se déplacer en toute sécurité et de manière autonome également dans les zones nouvellement aménagées à 30 km/h ainsi que dans les zones de rencontre (voir annexe).

### **Importance des passages piétons pour les personnes aveugles et malvoyants**

Outre les mesures relatives à leur construction, les passages pour piétons sont aussi nécessaires en tant que facteur de régulation de la circulation avec des règles de priorité. Sans ces passages, les personnes malvoyantes ne peuvent savoir où elles peuvent traverser la chaussée en sécurité.

- Les passages piétons sont la condition de **voies sûres et liées entre elles** pour les piétons handicapés de la vue et forment ainsi d'importants liens du réseau piéton.
- Les passages piétons sont de **précieuses aides pour s'orienter**; les personnes malvoyantes peuvent souvent très bien reconnaître les bandes jaunes typiques.
- Sans les passages piétons, les handicapés de la vue ne peuvent savoir si **l'accès au trottoir d'en face** n'est pas bloqué par des obstacles tels que voitures en stationnement, arbres, plantes etc...

- Un **chien guide** reconnaît le passage pour piétons et sait y conduire son maître sur commande. Ce passage constitue donc un **chaînon important de la chaîne des ordres** donnés par le propriétaire d'un chien guide et, sans passages pour piétons, les chiens n'auraient pas de point de repère pour savoir où faire traverser la chaussée à leur maître.
- Les passages pour piétons marquent les **endroits adéquats pour traverser**, où les conducteurs peuvent voir les piétons aveugles et freiner à temps (distance de freinage suffisante prévue).
- En général, s'il y a des passages pour piétons dans les zones à 30 km/h, **les conducteurs sont plus susceptibles de s'arrêter** pour des handicapés de la vue .
- **L'interdiction de stationner et celle de doubler** devant les passages pour piétons sont d'importants facteurs de sécurité pour traverser: en effet, lorsque les véhicules s'arrêtent des deux côtés du passage, cela constitue pour les piétons aveugles et malvoyants un **signal acoustique évident** qu'ils peuvent traverser sans danger.
- Les personnes handicapées de la vue ne savent pas quand ils pénètrent dans une zone à 30 km/h ou une zone de rencontre; l'ensemble du réseau pour les piétons doit donc être aménagé de telle sorte qu'ils puissent y circuler en sécurité **avec leurs techniques habituelles de déplacement**.

Selon l'Ordonnance fédérale sur les zones à 30 km/h et les zones de rencontre, l'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Toutefois, dans les zones à 30 km/h, il est permis d'aménager des passages pour piétons, lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.

Cette réglementation exceptionnelle pour les écoles et les homes admet donc de ce fait que les usagers de la route les plus faibles (les enfants, les personnes âgées ou handicapées) ont besoin de mesures de protection même si la vitesse est limitée à 30 km/h. Mais conformément au principe d'égalité, l'accès protégé aux bâtiments ne doit pas concerner uniquement les écoles et les homes. C'est sur l'ensemble du réseau de voies piétonnes qu'il faut tenir compte des besoins des personnes handicapées.

Aux termes de l'art. 8, al. 2 et 4, de la Constitution fédérale, le législateur est chargé de prendre des mesures pour que les personnes handicapées ne subissent pas de discrimination. Selon l'art. 3, al. 4, de la Loi sur la circulation routière, des prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour éliminer les inégalités frappant les handicapés.

## **Bilan**

En vertu de la Loi sur l'égalité, les passages zébrés doivent être marqués partout où ils sont nécessaires pour assurer aux aveugles et malvoyants des voies piétonnes sûres et reliées entre elles. Si ces passages sont supprimés ou omis, les handicapés de la vue ne peuvent traverser qu'avec de grandes difficultés, ce que précisément la Loi sur l'égalité des handicapés veut éviter.

Les passages pour piétons sont nécessaires pour la sécurité et la capacité d'orientation des aveugles et malvoyants, même dans les zones à 30 km/h. En outre, une différence de niveau entre trottoir et chaussée, détectable par tâtonnement, est indispensable, (voir annexe), car les véhicules ont priorité sur les piétons.

Dans les zones de rencontre, les besoins de sécurité et d'orientation des personnes handicapées de la vue sont fondamentalement les mêmes que dans les zones à 30 km/h. La priorité générale en faveur des piétons ne change rien à la nécessité de pouvoir s'orienter, reconnaître la chaussée et trouver des endroits appropriés pour traverser. Dans ces zones protégées, les personnes atteintes d'un handicap de la vue ont une perception limitée de la circulation et ne perçoivent pas de signes acoustiques clairs; en outre, elles ne peuvent ni avoir de contact visuel avec d'autres usagers, ni se rendre compte si ceux-ci les voient ou non ou s'ils se conduisent de manière contraire aux règles.

## Annexe

### Mesures architecturales dans les zones à 30 km/h et les zones de rencontre

Les qualités requises suivantes doivent être cumulées, afin que soient assurées la sécurité et la capacité d'orientation des aveugles et malvoyants.

**Séparation entre le domaine des piétons et la chaussée** par une différence de niveau ininterrompue d'au moins 3 cm de hauteur, conformément à la SN 521 500 "Construction adaptée aux personnes handicapées".

**Bords des trottoirs décelables tactilement**, afin de marquer de manière évidente la limite entre trottoir et chaussée. Selon les Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés "Rues, chemins, places", on peut choisir pour les bords de faible hauteur soit la variante 1 (retombée verticale de 3 cm), soit la variante 2 (bordures inclinées d'une hauteur de 4 cm répartis sur une largeur de 13 à 16 cm).

**Début et fin d'une zone**: les aménager de sorte qu'aveugles et malvoyants puissent les discerner. Sur les trottoirs en continu, par ex. un changement de revêtement ou un marquage tactilo-visuel attirera l'attention sur le passage.

**Endroits fiables pour traverser** (où aucun obstacle n'empêche les conducteurs de voir les piétons): les aveugles et malvoyants doivent pouvoir les reconnaître, par ex. grâce à des passages piétons, des abaissements du trottoir, des marquages tactilo-visuels etc...

**Les îlots centraux et bandes polyvalentes** doivent être détectables avec la canne blanche grâce à une différence de niveau de 3 cm et des bords tactilement identifiables.

**Les endroits inappropriés pour traverser seront barrés**, par ex. autour des giratoires. Ces barrages doivent être détectables avec la canne blanche, par une traverse placée à 30 cm du sol au maximum, ou par un socle ininterrompu d'au moins 3 cm de hauteur.

**Limiter les places de stationnement** de manière à sécuriser les endroits pour traverser: ligne d'interdiction d'arrêt devant les passages pour piétons, nez de trottoirs (décrochement horizontal), interdiction de stationner devant de tels endroits etc... Les handicapés de la vue désirant traverser doivent être vus suffisamment tôt par les usagers de la route motorisés ou en vélo, sans être cachés par des voitures parquées.

Si l'on utilise des **bornes ou poteaux**, notamment pour limiter le parcage interdit de véhicules, on veillera à ce qu'ils soient **repérables à la canne blanche**. Le rapport entre la hauteur et le diamètre de ces bornes est déterminante (cf. Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés "Rues, chemins, places", chapitre 1.7.2, "Obstacles bas": diamètre 10 cm, hauteur 100 cm / diamètre 20 cm, hauteur 80 cm / diamètre 30 cm, hauteur 65 cm/...). Indépendamment de l'utilisation de bornes, la différence de niveau de 3 cm min. et des bords de trottoirs détectables par tâtonnement sont impératifs.

D'autres informations sur les qualités requises pour l'aménagement des routes se trouvent dans les Directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés "Rues, chemins, places". Elles sont disponibles auprès du Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés, Kernstrasse 57, 8004 Zurich, tél. 044 299 97 97, courriel: info@construction-adaptée.ch.

Commission suisse spécialisée pour la construction adaptée aux aveugles et malvoyants

Prise de position sur la question des passages pour piétons dans les zones à 30 km/h et les zones de rencontre