

Aide-mémoire « Arrêt sur demande »

Les personnes atteintes de déficience visuelle ont besoin des transports publics pour leur mobilité. Il faut donc respecter des conditions-cadres qui leur permettent d'utiliser les transports publics quand elles le souhaitent et en toute autonomie.

Dans ce sens, les lacunes dans la chaîne de transport et d'information ont des conséquences particulièrement drastiques pour les personnes atteintes de déficience visuelle, car l'utilisation autonome et non planifiée des transports publics, notamment des arrêts sur demande, n'est possible que sous conditions, voire pas du tout, du fait par exemple de systèmes de guidage défectueux ou incomplets, d'appareils dépourvus d'autres possibilités d'interaction (informations tactiles, synthèses vocales, etc.).

À ce jour, l'utilisation autonome des arrêts sur demande n'est en général pas possible pour les personnes fortement malvoyantes ou aveugles. Les obstacles sont vraiment multiples. C'est ainsi qu'il n'existe actuellement ni de concept commun de positionnement des boutons de commande, ni d'intégration de ceux-ci dans un concept de guidage. Les appareils (matériel) ont en outre une forme très variable et des fonctions pourtant élémentaires ne sont pas disponibles parce que les éléments de commande nécessaires sont soit introuvables, soit inexistantes. Une personne malvoyante ne reçoit par exemple ni de feed-back acoustique lorsque la demande d'arrêt a été correctement déclenchée, ni d'indication relative à la direction de marche ou à la destination, etc.

Cet aide-mémoire a pour but d'aider les entreprises de transports publics à développer et à mettre en œuvre des installations pour l'arrêt sur demande. Le groupe d'accompagnement des personnes en situation de handicap visuel dans les transports publics (BG SöV) y mentionne les normes en vigueur ainsi que les droits spécifiques des personnes concernées.

Le principe des deux sens

L'utilisation sans barrières de l'espace et des transports publics ainsi que des locaux des appartements et des bâtiments nécessite une transmission d'informations qui s'adresse au moins à deux des trois sens que sont la vue, l'ouïe et le toucher. Il faut toutefois se rappeler que la limitation à deux sens ou canaux de perception ne tient pas compte de certaines catégories d'utilisateurs. C'est ainsi par exemple que les informations auditives et visuelles sont inaccessibles pour les personnes sourdaveugles.

Cela signifie que les informations visuelles ou auditives doivent aussi être accessibles de façon équivalente sous forme tactile. Le « design for all » est régi par une norme européenne spécifique (SN EN 17161:2019) et corrobore l'approche du principe précité des deux sens.

Bases légales

La loi sur l'égalité pour les handicapés ([LHand](#)) a pour but de prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes en situation de handicap. Elle s'applique aux équipements accessibles au public des transports publics et des véhicules.

L'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (**OETHand**) énonce le principe selon lequel les personnes en situation de handicap en mesure d'utiliser l'espace public de manière autonome doivent aussi pouvoir utiliser les prestations des transports publics de manière autonome. Selon l'ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (**OETHand**), les systèmes d'information et de communication pour les clients et les systèmes d'appel d'urgence doivent être détectables, reconnaissables et utilisables par les personnes malentendantes et les personnes malvoyantes.

Exigences applicables aux arrêts sur demande

Les exigences suivantes sont aisément réalisables dans l'état actuel de la technique et proportionnées du point de vue du BG SöV, de manière à ce que l'utilisation autonome des arrêts sur demande soit également possible pour les personnes en situation de handicap visuel.

- Les boutons servant à déclencher l'arrêt sur demande aux arrêts sont intégrés dans le concept de guidage (SN EN 16584-2:201714.15, SN 640 852).
- Les éléments de commande de l'installation pour l'arrêt sur demande sont réalisés de manière bien contrastée (SN EN 16584-1:201713, SIA 500).
- La signification des boutons et des éléments de commande est indiquée en braille (art. 5 et 6 OETHand).
- La signification des boutons et des éléments de commande est confirmée par des symboles en relief. Un feed-back acoustique relatif à la destination et à la direction est en outre diffusé (art. 5 et 6 OETHand).
- L'actionnement du bouton « arrêt sur demande » est valable jusqu'à l'entrée en gare du prochain train et fait l'objet d'une confirmation acoustique (art. 5 OETHand).

