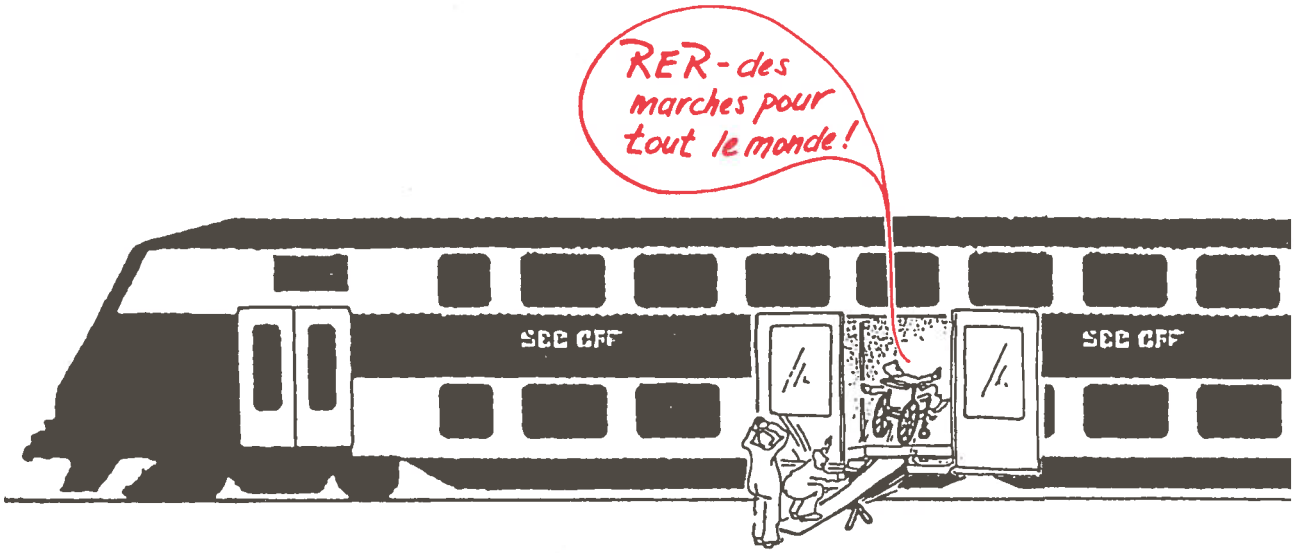
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés

Centro svizzero per la costruzione adatta agli andicappati



bulletin d'information

no 16-90 juillet 1990

Avant-propos 2
Habitat adaptable 3
Bâtiments publics 4
Services régionaux de consultation 5
Législation cantonale 6
Indications techniques 7
Transports et circulation 9
Nouvelles d'autres pays 12
..... en bref 14

Avant-propos

Plus de barrières ARCHITECTURALES ?

Un architecte nous fit savoir au début de l'année qu'il jugeait parfaitement stupide l'expression "barrières architecturales". Nous nous sentimes quelque peu piqués.

Il poursuivit ensuite en ces termes: "Naturellement une telle expression n'est fausse que si l'on donne au mot architecture le sens d'art de la construction. Ergonomie et accessibilité en fauteuil roulant sont des questions techniques n'ayant rien à voir avec les notions de proportions, de couleurs, de structure ou de beauté de la forme, ces aspects architecturaux ne constituant ni un avantage, ni un désavantage pour les handicapés".

Malgré ces objections, l'expression nous paraît pleinement justifiée, car l'architecture peut fort bien être la cause de formes d'exclusion des handicapés:

- lorsque le Tribunal fédéral, par exemple, ou une église sont érigés, pour des raisons architecturales, sur une base imposante. Pour les handicapés, reste alors l'entrée arrière, équipée d'une plate-forme de levage;

- ou lorsque le principe "FORM FOLLOWS FUNCTION" est interprété de manière si étroite que l'on ne construit plus que pour les gens "normaux".

Parler de barrières architecturales nous semble en outre correct, parce que l'architecture, c'est aussi l'architectonique et que ce terme a précisément pour objet des règles techniques.

A y regarder de plus près, "BARRIERES ARCHITECTURALES" est une définition parfaitement conforme de problèmes précis. On peut donc en conclure que si cette notion s'est imposée, c'est qu'elle était justifiée.

Aperçu du sommaire:

Avec "Points forts et points faibles", nous sortons un peu de nos limites, car le thème "Transports" n'est pas notre domaine. Mais le RER est d'une brûlante actualité pour la région zurichoise et, dans les gares, de nombreux éléments recoupent notre champ d'action. C'est pourquoi nous reproduisons l'article de Ernst P. Gerber, paru dans le numéro de novembre 1989 de "Faire Face".

Un autre chapitre rend compte de la manifestation organisée par les handicapés à la gare principale de Zurich, lors de l'inauguration du RER, le 17 mai 1990.

Dans quelle direction se dirige le train Europe, et qu'en pense Mitterand? Vous l'apprendrez en page 12.

Information interne:

FAX: Nous disposons maintenant d'un télécopieur, car il peut être utile d'avoir un plan sous les yeux lorsqu'on discute d'un problème par téléphone. Notre numéro: 01/272 54 45.

Pièces jointes

- Fiche technique 2/90: Ascenseurs adaptés aux handicapés - DIMENSIONS DE LA CAGE

  Les exigences minimales pour ascenseurs sont indiquées dans la "Norme SN 521 500 avec guide". Les dimensions des cabines qui y sont données correspondent aux normes internationales.

  Lors de transformations, la place ne suffit parfois pas pour la cage d'un ascenseur adapté aux handicapés (180 x 190cm selon les normes intern.). La manière d'utiliser au mieux une cage de dimensions réduites est expliquée dans une fiche technique du Centre, mise au point en collaboration avec les fabricants d'ascenseurs suisses.

- Arwa-Clinic

  Le nouveau robinet mélangeur de ARWA a été mis au point avec la collaboration du Dr Guido Zäch et du bureau d'architecture Steib, pour le nouveau centre de paraplégiques de Nottwil. Ce mélangeur à poignée unique se caractérise par sa manette adaptable en matière synthétique incassable.

Habitat adaptable

Construction de logements adaptables- Adaptations de logements- Qui paye?

Edifier des logements adaptables et pratiquer des adaptations sont deux processus bien distincts. De nombreuses années peuvent les séparer - si les adaptations s'avèrent un jour nécessaires.

Les vecteurs de financement de ces deux processus sont d'ailleurs différents:

1) Construction de logements adaptables

Lorsque des appartements sont construits, rénovés ou transformés, c'est le couple maître d'oeuvre et organe de financement (banque, caisse de pension, etc..) qui entre en jeu. On nous demande alors souvent si la construction de ces logements adaptables à des handicapés donne droit à des subventions (si on fait le bien, on veut être récompensé!). Nous devons la plupart du temps décevoir ceux qui nous posent ce genre de questions: on ne peut avoir de subside pour quelque chose qui n'entraîne pas de frais supplémentaires et cette neutralité des coûts caractérise l'habitat adaptable.

2) Adaptation de logements

Si des modifications sont nécessaires pour répondre aux besoins particuliers d'une personne handicapée ou âgée, c'est alors celle-ci qui est responsable du financement. Elle doit fournir les fonds nécessaires, ainsi que l'autorisation du propriétaire et éventuellement des services de la construction. Selon le genre de handicap et les circonstances, plusieurs possibilités sont offertes:

2a) Assurance invalidité

L'AI prend en charge, selon les "Directives sur la remise des moyens auxiliaires" (liste 1.89), des plates-formes élévatrices, monte-escaliers et autres aménagements de la demeure ou du lieu de travail de l'assuré, lorsque la personne handicapée est ainsi en mesure, pour l'essentiel, d'exercer une activité lucrative lui permettant de couvrir ses besoins, ou de tenir son ménage de façon indépendante. En outre, l'AI (et dans une moindre mesure l'AVS) contribue aux aménagements de la demeure de l'assuré s'il peut ainsi pourvoir à ses soins personnels (sans aide extérieure). Les dossiers sont examinés par les Centres régionaux de l'AI.

2b) Assurances accidents et responsabilité civile

2c) Organismes privés d'assistance

2d) Fonds propres

Les offices de la construction et les services sociaux peuvent être consultés, car ils sont au courant de toutes les filières possibles.

Il est évident que les travaux d'adaptation sont moins importants si les logements sont conçus dès le départ pour être adaptables. Les organisations de handicapés, à qui l'on fait si souvent appel pour le financement d'adaptations de logements, coûtant très cher, semblent toutefois ne pas l'avoir encore compris. Sinon, comment s'expliquer qu'elles fassent si peu pour promouvoir la construction de logements adaptables?

Bâtiments publics

Les cinémas de Bâle: modifications structurelles désastreuses pour les handicapés physiques

"Les bâtiments et aménagements existants fréquentés par le public doivent être adaptés aux besoins des handicapés lors d'agrandissements et de transformations assimilables à des constructions nouvelles": c'est ce qu'exige la loi sur les constructions de Lucerne.
Cette recommandation, qui requiert que l'on tienne compte des handicapés en cas d'aménagements intérieurs, par exemple, évitera probablement à Lucerne ce qui est malheureusement devenu une réalité à Bâle. Aujourd'hui, le nombre de cinémas non accessibles aux fauteuils roulants a presque doublé par rapport à 1981, pour un nombre de places qui est à peu près le même (35% en 1981, plus de 60% maintenant). Ce résultat ressort de la dernière enquête sur l'accessibilité des bâtiments publics, effectuée pour le nouveau guide de la ville , publié à l'intention des handicapés.

Pourquoi un tel retour en arrière?

La concurrence exerce une pression très forte sur les propriétaires de cinémas. Les nouvelles techniques, telle la vidéo, qui doivent donner l'impression d'un spectacle familier, nuisent malheureusement aux représentations dans une grande salle. Le nombre de spectateurs n'étant plus guère prévisible, la flexibilité devient indispensable, d'où une modification des structures. Les salles de grande taille ont été fermées ou partagées, et de plus petites ajoutées là où les infrastructures existaient déjà: WC, caisses, etc... C'est ainsi que sont apparues nombre d'installations en sous-sol, les "cinémas-studios". Mais, comme ils ne sont accessibles bien souvent que par un long escalier, l'inconvénient pour les handicapés crève les yeux.

Insuffisance des lois sur la construction

Cette situation est due pour une large part à la loi sur les constructions de Bâle-Ville. Non seulement elle ne prévoit aucune disposition soumettant l'agrandissement de salles de cinéma à certaines obligations mais elle ne contient rien en faveur des handicapés et des personnes âgées (alors que la population de la ville a une forte proportion de plus de 65 ans. Il ne fait aucun doute que la législation est ici gravement insuffisante.

Une nécessité: faire appel à des experts

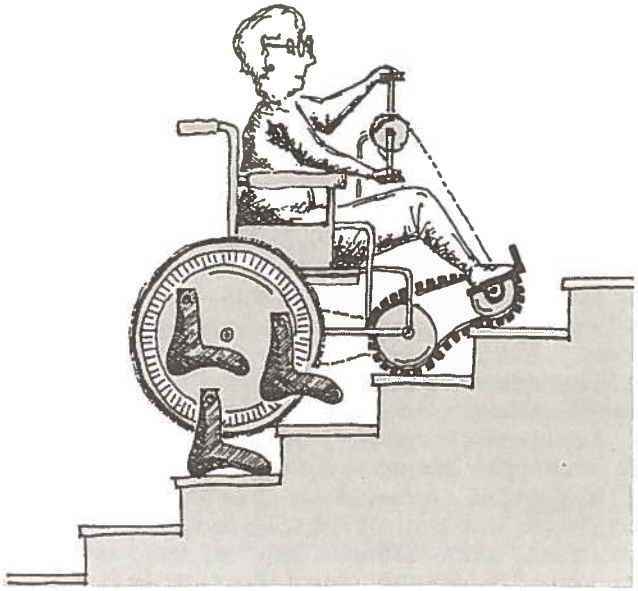
Il existe toutefois d'autres causes à la situation actuelle: les prescriptions de la police du feu exigent, par exemple, que les voies de fuite ne soient pas bloquées en cas d'incendie. Ce qui est naturellement un handicap pour installer un monte-escalier avec plate-forme lorsque l'escalier est trop étroit. Il faut donc chercher des solutions permettant de concilier des exigences parfois opposées. Le recours à des spécialistes est alors indispensable : pompiers professionnels ou conseillers pour la construction adaptée aux handicapés. Ils ont l'expérience de ces problèmes et étudient chaque cas avec le plus grand soin.

Promouvoir des groupes de pression

Nous pensons que, dans l'exemple cité, des "lobbies" auraient pu être utiles. On peut certainement diminuer ou supprimer des négligences, souvent dues à l'ignorance, en donnant des informations utiles. Et l'un ou l'autre de ces propriétaires de cinéma se serait peut-être renseigné, et aurait aménagé sa salle en conséquence, si l'on avait attiré son attention sur ce problème...

Compenser des limitations

Pour compenser le fait que les handicapés soient obligés de renoncer à bien des choses, ils devraient au moins avoir librement accès aux spectacles et lieux publics tels que cinémas et théatres. Les barrières architecturales ne doivent plus les en exclure!



Services régionaux de consultation

Les demandes de construction de 1989 en chiffres

On a soumis l'an dernier, dans toute la Suisse, 11.827 demandes de construction (ce qui touche bien sûr les handicapés) sans compter les maisons individuelles, seules ou alignées, ni les chalets de vacances. Sur ce total, 6.561 demandes concernaient des immeubles neufs et environ 2.300 des transformations importantes. Les quelque 3.000 autres demandes portaient sur des transferts d'affectation ou de petits travaux, tels que lucarnes, pergolas ou autres.

Tableau 1

Les 6.500 demandes de constructions nouvelles exigent d'être suivies avec la plus grande attention. N'oublions pas, en effet, que la plupart des exigences de la construction adaptée aux handicapés n'entraînent pas de coûts supplémentaires si on en tient compte à temps. C'est-à-dire avant de présenter la demande.

Quant aux 2.300 demandes de transformations importantes, il est indispensable de s'en occuper avec plus de soin encore et une bonne dose d'esprit inventif, afin que les mesures qu'il conviendra de prendre demeurent rationnelles.

| | Neu- und Umbauten | | |

Législation cantonale

On peut mener les chevaux à l'abreuvoir, mais ils doivent boire seuls...

Depuis des années (passées en fauteuil roulant) Peter Keller se met en boule à cause des barrières architecturales. "Ne peut-"on" faire des lois sur la construction qui ne désavantagent pas les handicapés?" nous demanda-t-il récemment au téléphone.

Mme Kuhn se plaint amèrement de la pente transversale de certains trottoirs qui la gêne pour circuler en fauteuil roulant. "On" doit faire quelque chose, dit-elle.

Quant aux Frei, ils ne peuvent comprendre pourquoi leur logement a été si mal conçu qu'une personne handicapée ne peut y vivre normalement. Leur fils grandit, ne peut plus être porté et il lui faudrait un fauteuil roulant... mais c'est impossible! Est-ce qu' "on" ne peut rien faire? s'inquiète Mme Frei.

Nous pouvons les assurer, tous les trois, d'une chose: "on" ne fera rien pour eux. Par contre, Peter Keller, Mme Kuhn et les Frei peuvent agir. Et avec eux les handicapés (et leurs représentants) qui souhaitent faire plus que simplement gémir. Ils peuvent, par exemple, se regrouper pour participer à une révision de la loi sur les constructions. Ou même l'exiger.

Les pierres angulaires de la loi

a) Principe de base

Le domaine construit doit servir à tous: insister sur l'intégration.

b) Caractéristiques des bâtiments

- Les bâtiments et aménagements ouverts au public doivent être accessibles aux handicapés et aux personnes âgées, qui devront pouvoir y circuler librement.

- Dans les bâtiments et aménagements publics existant déjà, les obstacles seront supprimés. Le Conseil d'Etat pourra fixer des délais et accorder des subventions à cet effet.

- Construction de logements adaptables: dans les immeubles locatifs, les appartements du rez-de-chaussée, ou que l'on peut atteindre en ascenseur, devront être accessibles aux fauteuils roulants. Les logements eux-mêmes seront aménagés de manière à permettre une adaptation ultérieure aux besoins de locataires handicapés ou âgés.

- Les mêmes principes seront applicables par analogie aux lieux de travail.

c) Places de parc pour véhicules à moteur

Un nombre suffisant de places de stationnement seront réservées pour les voitures des handicapés, à une distance raisonnable de l'entrée.

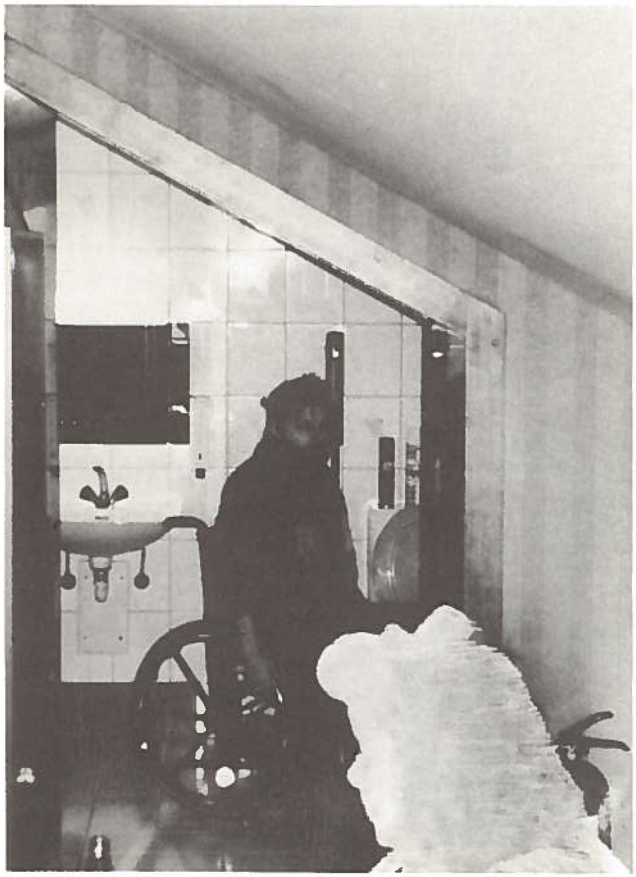
d) Exécution

Les exigences minimales concernant la construction sans barrières architecturales sont définies dans la norme SN 521 500 "Construction adaptée aux personnes handicapées". Pour les bâtiments neufs, les transformations et les changements d'affectation, on ne renoncera aux mesures en faveur des handicapés et des personnes âgées, que si les travaux devaient être disproportionnés au but, si le résultat risquait d'être contraire au bon sens ou si un intérêt différent et prioritaire était en jeu. Les constructions spéciales, telles qu'établissements pour malades chroniques, homes pour personnes gravement handicapées, hôpitaux, etc... doivent répondre à des prescriptions particulières. Le Conseil d'Etat peut publier des dispositions d'exécution.

e) Voies de droit

Les particuliers sont habilités à recourir contre des projets de construction qui porteraient sérieusement atteinte à leurs intérêts. Les associations d'utilité publique ont également le droit de faire un recours pour défendre les intérêts de leurs membres. C'est le Conseil d'Etat qui décide en dernier ressort, selon des critères unitaires.

Indications techniques



Toilettes originales pour les handicapés

Pourquoi ne pas sortir des sentiers battus? L'exemple suivant nous vient de Neuchâtel, où l'on a su trouver une solution astucieuse à un problème imprévu.

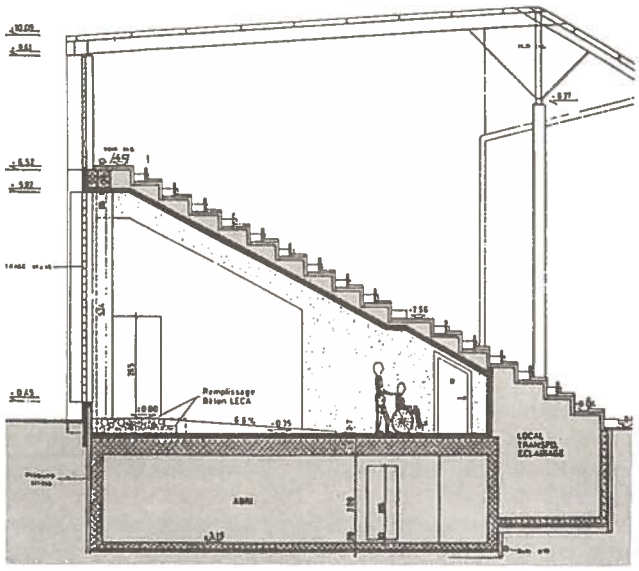
On sait combien il est difficile d'utiliser l'espace situé sous le plafond en pente d'une pièce mansardée. Malgré le manque de hauteur, on aimerait profiter rationnellement de la surface disponible, mais on doit bien souvent se contenter d'en faire un débarras ou d'y laisser jouer les enfants.

Les architectes du nouveau stade de football de Neuchâtel se trouvèrent confrontés à un problème analogue. Ils avaient installé un restaurant sous la tribune des spectateurs, dans l'espace libre ménagé par les gradins; sur 90% de la superficie la hauteur légale était respectée. Seul l'emplacement situé sous les premiers rangs de la tribune posait un problème, car la hauteur y était insuffisante pour qu'on puisse s'y tenir debout. On aurait pourtant voulu utiliser intelligemment cette partie au fond du restaurant.

Peut-être pensait-on déjà à la possibilité d'obtenir la mention de "bâtiment adapté aux handicapés", dont l'une des conditions est d'avoir des toilettes accessibles aux handicapés. Celles du restaurant se trouvaient au sous-sol et l'on ne pouvait y accéder que par un escalier (comme c'est si souvent le cas). On chercha donc une solution inédite... et on la trouva!

Dans les installations pour personnes assises, telles que les invalides en fauteuil roulant, on peut prévoir une hauteur de plafond différente. Ce fut le déclic qui apporta la solution. L'espace vide dans la partie surbaissée du restaurant pouvait être employé de cette façon. On chanfreina le cadre de la porte, on plaça les appareils sanitaires comme il le fallait, et l'on eut un WC convenant aux handicapés. La mention désirée ne se fit naturellement pas attendre.

De temps en temps, pourquoi ne pas faire de nécessité vertu? Et avec une certaine nonchalance, renoncer au perfectionnisme à tout prix! L'installation de ces toilettes en est un bon exemple et, si les accompagnateurs doivent un peu baisser la tête, les personnes handicapées disposent en revanche d'un lieu qui leur est parfaitement adapté.



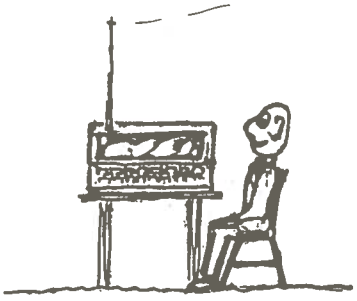
Les malentendants peuvent téléphoner eux aussi

Il y a en Suisse environ 10.000 sourds et près d'un million de malentendants. Communiquer avec les autres est pour eux difficile ou carrément impossible. Mais un nouveau système a vu le jour à Wald: un central téléphonique qui permet les contacts au moyen d'appareils spéciaux.

Beat Kleeb (41 ans) est devenu sourd à l'âge de 16 ans. Pour lui, comme pour tant d'autres dans la même situation, tout contact par téléphone fut alors impossible. Rappelons que c'est un professeur de sourds-muets, le physicien américain A.G.Bell qui, cherchant à mettre au point une prothèse auditive il y a plus d'un siècle, inventa involontairement le téléphone. Ironie du sort, cette découverte devait accentuer la marginalité de ceux à qui Bell la destinait, à savoir les sourds.

Un service de communication à Wald

Mais depuis une dizaine d'années, téléphoner est devenu possible dans notre pays même pour les sourds. Une coopérative d'auto-assistance se forma à cette époque à Wald, Electronique pour les handicapés de l'ouïe, et introduisit les premiers téléscrits. Ce système ingénieux ne permettait toutefois de communiquer qu'avec des interlocuteurs équipés eux aussi d'un téléscrit. Depuis, la Fondation Procom a créé des relais à Wald pour la Suisse alémanique et à Lausanne pour la Suisse romande. Avec ce nouveau système, les sourds possédant un téléscrit pourront converser avec qui ils veulent. Pas directement, toutefois. Ce qu'ils taperont sur leur clavier sera retransmis oralement par une opératrice du relais au correspondant et elle répercutera par le même canal les réponses reçues, que le sourd pourra alors lire sur son appareil.



Un pont jeté sur le silence

La centrale fonctionne tous les jours de sept à 22 heures, pour relayer les communications entre les malentendants et leurs interlocuteurs. Un contact, autrefois impossible, existe désormais entre les sourds et les autres personnes. Les chiffres montrent combien ce relais répond à un besoin réel: plus de 3000 appels sont enregistrés chaque mois. "Ce sont des ponts jetés sur le silence", déclarait dernièrement Beat Kleeb, président de la coopérative "Electronique pour les handicapés de l'ouïe". Avec plus de 2000 télescrits, la Suisse a l'une des plus fortes densités mondiales de ces appareils.

Comme le fait remarquer Kleeb, les opératrices sont tenues à un strict secret professionnel sur le contenu des entretiens qu'elles "traduisent". Elles doivent être psychologiquement solides pour ne pas se laisser marquer par tout ce qu'elles peuvent entendre, des problèmes de travail aux disputes de famille.

La centrale qui relaye ces conversations est installée dans un ancien sanatorium. Un atelier de fabrication de téléscrits lui est adjoint. Environ 300 appareils sont vendus chaque année, dont 30 à 40% à l'étranger. La coopérative s'occupe en outre de sous-titrer des émissions de télévision car, pour ceux qui n'entendent pas, le téléjournal, par exemple, est pratiquement incompréhensible.

(Tages Anzeiger et
La Gazette de Lausanne)

Transports et circulation

Les handicapés manifestent pour un RER adapté à leurs besoins

Aucun représentant des services d'assistance aux invalides, publics ou privés, n'était là le 17 mai 1990 lorsqu'environ 150 handicapés manifestèrent, dans la gare principale de Zurich, contre le RER. La nouvelle "S-Bahn" ne tient en effet aucun compte des besoins spécifiques des handicapés. Mais ceux-ci n'avaient pas l'air de gens qui aient envie d'être assistés. De bonne humeur, sûrs d'eux, ils vinrent manifester pour ce qui leur tenait à coeur. Auto-assistance!

Ils étaient venus de partout. En chaise roulante, avec des béquilles ou avec des chiens d'aveugle et des cannes blanches. 11h du matin dans la gare de Zurich. Joe A. Manser, conseiller communal, est hissé dans son fauteuil roulant sur un wagon de marchandises des CFF. De même, Marc F.Suter, membre du Grand Conseil bernois. Un caméraman de la télévision se met en position. Des journalistes de la radio installent leurs microphones. Les rires fusent, les appels, les saluts. Une ambiance détendue et gaie. Les haut-parleurs sifflent. La conseillère nationale Monika Stocker les tripote. Un agent des CFF légèrement nerveux parle dans son appareil radio-électrique.

Manif interdite

Les CFF avaient interdit la manifestation. "Nous sommes très surpris de votre manière d'agir", écrivirent-ils au Club Handicapés et leurs amis (Ce Be eF) "et nous devons vous informer que nous n'aurions jamais autorisé cette manifestation... Nous attirons également votre attention sur le fait que des voyous se joignent souvent à de telles démonstrations". Lorsqu'on fit part de cette lettre aux handicapés, ils répondirent par des sifflements et des rires. Franziska Wyder lut ensuite la réponse du Club:

"Nous utiliserons, comme c'est notre droit en tant qu'usagers, les locaux ouverts au public des CFF. Les participants et participantes se rassembleront (comme pour une excursion ou un voyage). Les CFF étant, selon leur lettre, favorablement disposés envers les handicapés et comme nous comptons sur un grand nombre de personnes en fauteuil roulant, nous sommes persuadés que nous trouverons un wagon accessible aux handicapés. Nous serons aidés, sans aucun doute, par les représentants des organisations de handicapés qui nous ont confirmé la bienveillance des CFF à notre égard".

Menés en bateau par les CFF

Mais ces organisations n'avaient envoyé personne, pas même Ulrich Bickle du bureau de contact de la FSIH, créé pour "recevoir et traiter les requêtes des handicapés".

Les pourparlers entre ce bureau et les CFF n'avaient eu que de piètres résultats. Au contraire, le concept même de "Rail 2000" constitue un recul: une seule voiture par train sera réservée aux handicapés, qui ne pourront avoir accès aux autres wagons. "Nous avons le sentiment d'avoir été menés en bateau par les CFF" remarque Joe Manser, conseiller communal de Zurich. "Depuis les années soixante, les handicapés ont à plusieurs reprises présenté leurs requêtes aux CFF. En 1981, l'année des handicapés, le peuple zurichois accepta le crédit de plusieurs millions pour le RER.

Le 2 mars 1982, les CFF et le canton de Zurich signent le contrat d'exploitation. 59 variantes de matériel roulant (wagons à un et deux étages, accès surbaissé ou à une ou plusieurs marches) furent comparées et la Direction générale des CFF ainsi que le Conseil d'Etat se décidèrent pour la variante 35 à accès surbaissé. L'ère des trains de plain-pied semblait ouverte. Et soudain, l'amabilité - bonne pour l'image de marque - envers les handicapés passa de mode. Le concept fut entièrement remanié et c'est en grimpant des marches que l'on entre maintenant dans les wagons de la S-Bahn. Pour les handicapés, le train est parti sans eux."

La résolution adoptée par le Ce Be eF remarque notamment que "La décision a été prise par des hommes qui refusent de reconnaître qu'ils seront vieux, eux aussi, ou peuvent avoir un accident". Et Marc F. Suter ajouta dans son bref discours: "L'exclusion d'un passager sur dix est socialement injuste. Nous ne voulons ni bienveillance ni pitié. Mais nous avons le droit de bénéficier comme les autres d'un aménagement public. Pour reprendre votre propre slogan, nous voulons nous aussi changer et prendre la S-Bahn".
Pour Ekkehard Obrist, coordinateur des questions relatives aux handicapés aux CFF, la réponse est simple: "A votre place, je serais content qu'il soit désormais possible, dans certains cas, de prendre le RER en fauteuil roulant". A son avis, les handicapés "avaient une idée complètement fausse de ce que nous pouvions faire. Nous devons utiliser nos crédits là où ils rapportent le plus et le plus rapidement possible" (Interview du Beobachter).

"Ils passeront par ce chemin"

A 13h30 les handicapés se rendirent dans la gare souterraine de la Museumstrasse. Une barrière en treillis entoure le lieu réservé aux invités officiels et des tables sont dressées pour le vin d'honneur. La police cantonale est présente. Accrochées au grillage et sur les fauteuils roulants, des banderoles. Les visiteurs arrivent en nombre et c'est par centaines qu'ils se pressent maintenant, le long de ce chemin large de trois mètres, bordé de chaises roulantes, au coude à coude avec les handicapés. Des sourires crispés, parfois un petit signe gêné. "Mais oui, mais oui, on soutient les demandes des handicapés et on les comprend. Je vais "étudier" la résolution". Un policier de la police cantonale à son voisin: "Si ce que les handicapés exigent est justifié, ils ont bien raison de manifester". Et ce qu'ils exigent dans leur résolution, ce sont les cinq points suivants:

1. A titre de solution d'urgence, chaque train du RER sera équipé d'un wagon de conception nouvelle, offrant les prestations nécessaires, avec accès de plain-pied et sans séparation d'avec les autres voyageurs.
2. Pour les malvoyants et les aveugles, des haut-parleurs préviendront d'avance de l'arrivée dans les gares. Dès l'arrêt toutes les portes s'ouvriront automatiquement (pas de bouton à pousser!) et resteront ouvertes jusqu'au départ.
3. Tous les trains seront accompagnés.
4. Les gares sans personnel seront en priorité aménagées de manière adaptée aux handicapés.
5. Ni les CFF, ni les autres entreprises de transport ne devront à l'avenir adopter de solutions spéciales, discriminatoires, qu'il s'agisse du matériel

Points forts - Points faibles

Pendant deux ans les CFF ont concentré leurs efforts, plus que dans le passé, sur les difficultés que rencontrent les handicapés voyageant en train, et ont présenté le résultat de leurs études sous la forme d'un concept en deux parties. Cet important travail mérite d'être reconnu. Il appartient dès lors aux handicapés eux-mêmes d'en juger.
Les CFF poursuivent une stratégie de points forts. Ils désirent offrir des services valables dans certains domaines, alors que ce qui va au-delà est l'affaire d'autres responsables. Un handicapé en chaise roulante verra son voyage assuré de Berne à Yverdon, par exemple. Par contre, s'il veut se rendre de Niederscherli à Berne ou à Yverdon, ce ne sera pas le cas. La façon de maîtriser les temps d'arrêt et de changement de train qui « rétrécissent » de plus en plus, ne jouit que d'une faible attention dans le cadre du concept Absolument évidente est la déclaration des CFF, déclarant que le transport de personnes handicapées doit se dérouler dans le cadre des structures existantes, et que « des services ou des mesures spécifiquement prévues pour des handicapés n'osent exercer aucun effet négatif sur le trafic général des voyageurs ».
Les questions demeurent ouvertes, les points faibles évidents.
1. **La philosophie des gares d'appui** est-elle acceptable? Cette idée a vu le jour il y a deux ans, mais n'a jamais été débattue sérieusement au sein des organismes de handicapés. Cela doit avoir lieu maintenant. Les CFF projettent de se limiter à 100 gares, c'est-à-dire qu'ils n'endossent aucune responsabilité quant à l'acheminement et aux aménagements des 700 stations restantes. Il est permis de demander si les CFF ne déclinent pas avec un peu trop d'élégance le devoir qui leur incombe. Un exemple plutôt malheureux est la gare de Kempthal. Les CFF refusent la mise en place de rampes dans cette gare, invoquant les dépenses que cela occasionnerait. En outre, elle n'est fréquentée que par les employés de la fabrique Maggi. Cela laisse supposer qu'il est exclu que parmi eux puissent se trouver un jour des handicapés.
2. **La diminution des services** a été confirmée une fois de plus. Les CFF déclarent: les trains non accompagnés viendront certainement, et il y aura encore davantage de stations non desservies. Toutes les personnes concernées devraient se défendre contre ces mesures. Un concept intitulé « Personnes handicapées au plan des voyages » est nécessaire. Cette catégorie de voyageurs englobe les personnes accompagnées d'enfants en bas âge ou ayant une voiture de bébé, des bagages, celles qui n'ont pas l'habitude de se déplacer en train, et naturellement également les personnes âgées. Le thème du séminaire d'il y a deux ans était suffisamment clair. La documentation des CFF fait remarquer qu'en l'an 2000 la Suisse comptera 870 000 citoyens de plus de 65 ans. Par conséquent, les associations de handicapés et autres, ainsi que les personnes âgées, devraient se solidariser, c'est-à-dire faire valoir ensemble leurs droits, afin de rendre conscientes les entreprises de transport de leurs responsabilités. Les requêtes comprennent plusieurs points. L'organisme de liaison actuel doit s'adapter à la situation présente et s'appeler dorénavant: « Personnes handicapées dans leurs déplacements avec les transports publics ».
3. Les CFF attachent une grande importance à l'expression: « Gares accueillantes pour les handicapés ». Il n'existe à cet égard aucun critère d'uniformité. Ce dont nous avons besoin, c'est de « gares répondant aux besoins des handicapés », c'est-à-dire dont l'infrastructure corresponde à certains critères: places de parc réservées, voies d'accès, portes, guichets des billets, bureaux d'information, salles d'attente, toilettes, cabines téléphoniques, restaurants – bref, tout un complexe qui se doit d'être *accessible* aux handicapés de la marche et à ceux qui ne peuvent quitter leur chaise roulante. De même, l'accès aux quais doit pouvoir se faire sans obstacle (marches d'escalier).
4. Les CFF le confirment: « Il n'existe au niveau de la Confédération aucune base légale concernant le transport des handicapés. » Les handicapés (et autres groupes concernés) doivent donc agir en conséquence, afin que de telles bases soient créées.

Ernst P. Gerber
Rédacteur de « Faire Face »
Trad. et adapt. SCH.

Nouvelles d'autres pays

Manuel européen pour l'accessibilité du domaine construit

Ce manuel, actuellement en préparation, constituera une norme européenne de la construction adaptée aux handicapés. Commandé par la CEE, il est mis au point et en grande partie financé par les Hollandais et sera présenté, dès le mois de novembre prochain, lors d'un colloque international (voir encadré).

Des experts de plusieurs pays d'Europe ont participé à l'élaboration de ce manuel et, parmi eux, le Centre suisse, bien que notre pays soit encore très loin de la Communauté. Dans ses principes fondamentaux comme dans ses objectifs, cet "Euro-manual" concordera avec la norme Sn 521 500 de la CRB "Construction adaptée aux personnes handicapées" et avec les bases techniques établies par le Centre, particulièrement pour ce qui se rapporte à la construction adaptable. Il y aura quelques différences dans les détails, car les Douze sont plus exigeants que nous, même dans les petites choses et tiennent à édifier une Europe d'où aient vraiment disparu les barrières architecturales.

Mitterrand: "C'est de vous que viendront les solutions"

Le colloque international "Transport et handicap" réunit à Dunkerque, fin 1989, un millier de participants, venus de vingt-trois pays. Organisé par le ministère des transports, il eut l'honneur de la présence de M. Mitterand lui-même qui y prit la parole. On peut en conclure que l'Europe de demain tiendra davantage compte des besoins des handicapés.

Les congressistes de Dunkerque purent voir et tester différents systèmes et apprendre ce qui se faisait ailleurs en matière de transports publics: dans le domaine des trams ce sont Grenoble et Lille qui sont exemplaires, tandis que pour la technique des planchers de bus surbaissés, la RFA semble être à la pointe du progrès. Le changement s'y fait à une rapidité fulgurante et plus de la moitié des nouveaux autobus allemands sont d'ores et déjà équipés d'un accès de plain-pied!

Dans son compte-rendu du 14 décembre 89, "Le Monde" cite le Président de la République française: "Militants d'associations, militez encore davantage. C'est de vous que viendront les solutions." Le métro de Lille fut notamment évoqué, dont toutes les stations sont équipées d'ascenseurs pour handicapés. On a constaté d'ailleurs qu'ils sont utilisés par 25% des usagers, ce qui justifie largement sur le plan économique la politique en faveur des handicapés. Mais un invalide rappela que ces fameux ascenseurs, non prévus dans le projet initial, n'avaient été installés qu'après une manifestation de militants descendus dans la rue avec leurs fauteuils roulants!

Il faut espérer que la Suisse saura s'accrocher au train européen "transporter sans exclure" - sans que pour chaque projet une manifestation soit nécessaire.

ICTA
Information Centre

Technologie et accessibilité

C'est du 12 au 14 novembre 1990 que se tiendra à Hoenbroek (sud de la Hollande) une Conférence internationale sur la construction adaptée aux handicapés. Les organisateurs en sont le Centre hollandais de coordination pour la construction adaptée aux handicapés (CCPT) et la International Commission of Technology and Accessibility (ICTA). En présence de tout le gratin européen en matière de construction sans barrières architecturales, sera présenté le "Euro-manual" pour la construction adaptée. Les spécialistes de ces questions auront là l'une des rares possibilités d'échanger informations et expériences hors des limites étroites du territoire helvétique.

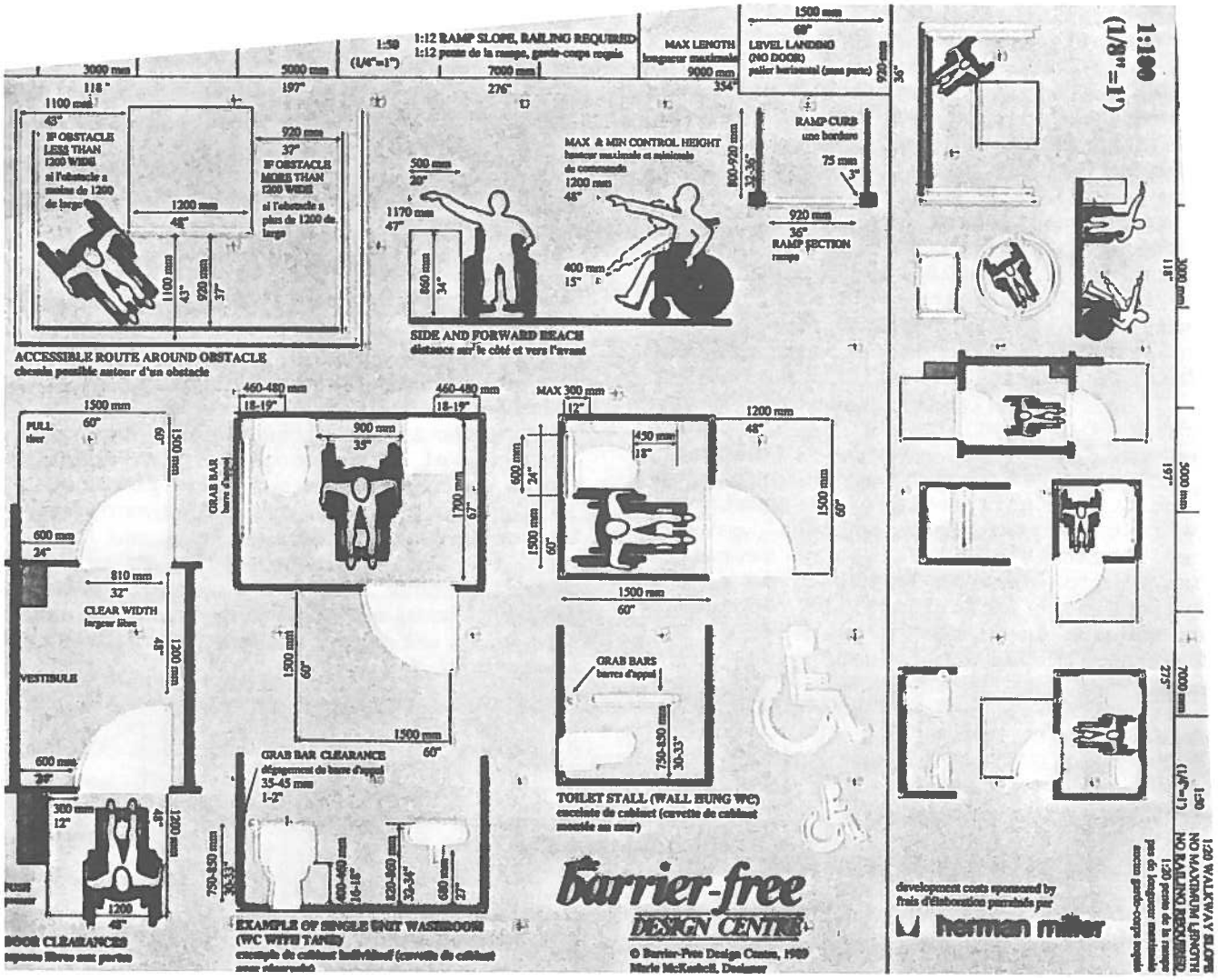
Renseignements et programme auprès du Centre suisse (Des connaissances d'anglais sont souhaitables).

Le Canada dispose désormais lui aussi de gabarits

Une version légèrement modifiée et augmentée du gabarit "En construisant, pensez aux handicapés" existe maintenant au Canada. Le "Barrier - Free Design Centre" de Toronto en a emprunté l'idée au Centre suisse et créé un modèle adapté aux conditions canadiennes et répondant à la norme de ce pays (CSA Standard B651: Barrier-Free Design).

Les deux langues nationales du Canada, le français et l'anglais, sont réunies sur le même modèle, tandis qu'en Suisse trois versions sont produites: en allemand, en français et en italien.

Le gabarit canadien a été parrainé par la société Hermann Miller Canada Inc. En Suisse, ce sont les banques cantonales qui en sont les sponsors. A ce propos, nous prévoyons pour cette année l'envoi de gabarits dans cinq à six nouveaux cantons.



..... en bref

Réimpression de 1000 classeurs

La demande concernant le classeur "Construction adaptée aux handicapés" ne faiblit pas. En mai dernier, les 10.300 unités de la première édition ont été épuisés. Mais la relève est assurée et nous continuons les livraisons.

En octobre 1987, les bureaux d'architectes et les communes suisses reçurent le classeur "Construction adaptée aux handicapés". A l'époque, 9000 environ furent expédiés, suivis depuis de 1300 nouvelles unités. En moyenne une quinzaine par semaine, jusqu'en mai dernier où nous sommes arrivés au bout de notre stock. Le dernier carton (20 pièces) fut ouvert et il nous fallut renouveler nos réserves. Une nouvelle tranche de 1000 classeurs fut alors commandée, grâce à trois entreprises qui avaient contribué à parrainer la première édition: PAVATEX SA, la CNA et BIELLA NEHER SA. Nous les remercions vivement de leur nouvel effort en notre faveur.

Veuillez stationner ailleurs!

Il y a de plus en plus de places de parc pour les handicapés, toutes visiblement signalisées par la marque distinctive bleue du fauteuil roulant. Et pourtant, nombre d'automobilistes s'installent précisément là où ils/elles ne devraient pas. Si l'on demande la raison de ce stationnement inconsidéré, la réponse est souvent du genre: "J'ai pensé qu'il ne viendrait pas d'handicapé juste maintenant!" A quoi un invalide répliqua un jour: "Dites plutôt que vous n'avez rien pensé du tout".

Pour obliger ces gêneurs à réfléchir au moins un peu la prochaine fois, il existe maintenant une fiche (!) que l'on peut placer sous l'essuieglaces. Inutile peut-être, mais qui sait?

S'adresser à l'Association suisse pour paraplégiques à Kriens.

Une fantaisie inédite: des cravates avec le signe du fauteuil roulant

Que portent le conseiller en construction élégant, l'architecte soigné, le maître d'ouvrage astreint au fauteuil roulant, et le responsable d'associations de handicapés qui veut promouvoir la construction adaptée et le montrer? Une cravate du Centre suisse, naturellement! Se fait en bleu marine et en rouge discret, avec le signe conventionnel du fauteuil roulant finement brodé en jaune. Prix: 22 francs pièce (jusqu'à épuisement du stock).

IBM invente l'écran pour aveugles

Pour les malvoyants et les aveugles, une petite lueur d'espoir s'est allumée. IBM a mis au point un convertisseur vocal qui reproduit acoustiquement les textes apparaissant sur l'écran de l'ordinateur personnel. L'écran devient ainsi "lisible" pour les aveugles. Dans une large mesure cet appareil peut être programmé selon les besoins de l'utilisateur. Son prix est de 1100 francs.

(SonntagsZeitung)

La vente des cassettes vidéos se poursuit

Le film vidéo "Han di c aps" rencontre un succès qui ne se dément pas et plus de 300 cassettes ont été commandées à ce jour. Les acquéreurs en sont surtout des architectes, des entreprises d'appareils sanitaires et des fabricants de cuisines, des entrepreneurs et sociétés de construction. L'EPF ainsi qu'une trentaine d'écoles professionnelles et d'ETS utilisent ce film dans leurs cours. De même, les deux écoles d'ergothérapie de Zurich et de Bienne ont commandé des cassettes vidéos et plusieurs associations de handicapés ont marqué leur intérêt pour "Han di c aps". Notre BULLETIN D'INFORMATION 15/89 a accordé une large place à la présentation du film.

Vous pouvez vous procurer ces cassettes vidéos (VHS, 27 min.) au prix de 35 fr. auprès du:
Centre suisse de construction adaptée aux handicapés, Neugasse 136,
8005 Zurich, tél. 01/272 54 44

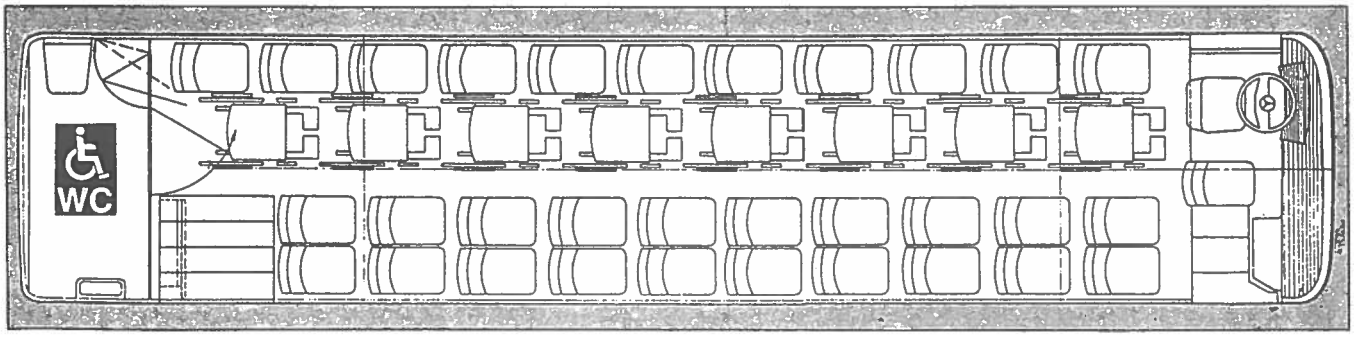
Un nouvel autocar pour les handicapés en fauteuil roulant

Lors de l'assemblée des délégués de l'Association suisse des paraplégiques, qui s'est tenue le 31 mars 1990 à Echarlens, dans le canton de Fribourg, le Dr Guido A.Zäch, président central, eut le plaisir de remettre un nouvel autocar au responsable local.

Ce car "Eurostar-Handicap" peut transporter confortablement 42 personnes sur des sièges-couchettes ou 22 en fauteuil roulant. Toutes sortes de solutions mixtes sont possibles, car on peut enlever les sièges à l'aide de simples poignées.

C'est la Fondation suisse pour paraplégiques qui a offert cet autocar à l'Association des paraplégiques, organisation d'entraide mutuelle. Il sera à la disposition, à des conditions intéressantes, surtout des personnes astreintes au fauteuil roulant et ne devra pas servir à des buts commerciaux.

Pour tous renseignements s'adresser à:
Association suisse des paraplégiques,
Langsägestrasse 2
6010 Kriens Tél. 041/42 11 07



Informationsbulletin der
Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
Neugasse 136 CH-8005 Zürich
Telefon 01/272 54 44 PC 80 - 46 16 - 2
Auflage dieser Ausgabe: 1150 Ex.(d) , 350 Ex.(f)
Erste 2 Exemplare gratis - weitere Exemplare Fr. 2.50/Ex.