

# Directive relative à la signalisation tactile dans les gares.

Octobre 2021.



# Table des matières.

2

<b>1. Généralités.</b>	<b>3</b>
1.1 Situation initiale.	3
<b>2. Grille de conception.</b>	<b>4</b>
2.1. Disposition et montage.	4
2.2. Écriture en relief.	6
2.3. Écriture en braille.	6
2.4. Flèches.	6
2.5. Caractéristiques et réalisation.	7
<b>3. Escaliers et rampes.</b>	<b>8</b>
3.1. Informations au niveau de jonction.	8
3.2. Informations au niveau du quai.	8
<b>4. Ascenseurs.</b>	<b>9</b>
4.1 Cabines d'ascenseur.	9
4.2. Informations au niveau de jonction.	10
4.3. Informations au niveau du quai.	10
<b>5. Situations idéales.</b>	<b>11</b>
Quai central et traversée.	11
Quai attenant au bâtiment voyageurs et quai extérieur, accès perpendiculaire.	12
Quai attenant au bâtiment voyageurs et quai extérieur, accès à niveau.	13
Quai attenant au bâtiment voyageurs et quai extérieur, accès parallèle.	14
Quai attenant au bâtiment voyageurs et quai extérieur, accès aux voies éloignées.	15
Informations complémentaires.	16

# 1. Généralités.

## 1.1 Situation initiale.

3

Les personnes malvoyantes doivent pouvoir s'orienter dans les gares. La signalisation visuelle ne leur étant que partiellement accessible, nous mettons à leur disposition un système d'information tactile qui les aide à s'orienter. Pour que les deux systèmes soient cohérents, il est important de les harmoniser et d'éviter les contradictions.

Les personnes malvoyantes doivent pouvoir trouver facilement les supports d'informations, c'est pourquoi nous les plaçons exactement là où ces personnes vont les chercher, à savoir au niveau de la main courante, au début et à la fin des escaliers et des rampes, ainsi qu'aux accès aux ascenseurs et dans les cabines d'ascenseur conduisant aux quais.

Nous utilisons l'écriture en relief (grandes lettres identifiables au toucher) et braille (écriture tactile à points) pour toutes les informations tactiles. Lorsque nous indiquons d'autres directions, nous complétons ces informations d'une flèche directionnelle placée juste devant.

Nous planifions les supports d'information tactiles de manière à garantir le guidage complet des voyageurs.

## 2. Grille de conception.

4

Nous positionnons toujours les panneaux tactiles de sorte que l'écriture en braille se trouve du côté de la main courante opposé aux personnes. Cela facilite la lecture de l'écriture braille avec les doigts lorsque la main est positionnée naturellement<sup>Fig. 1\*</sup>. Nous plaçons donc toujours l'écriture en relief sur le dessus de la main courante.

### 2.1. Disposition et montage.

Nous fixons toujours les supports d'information tout au début ou à la fin de la main courante selon la «Fig. 3». Le positionnement exact peut varier légèrement en fonction de la main courante utilisée et des conditions locales. Dans la mesure du possible, nous veillons à ce que les supports d'information ne se trouvent pas à proximité des points de montage de la main courante.

Lorsque des panneaux sont liés, nous les fixons à 10 mm d'écart<sup>Fig. 3\*</sup>.

Nous positionnons les informations complémentaires (trafic de proximité, Point of Interest, informations) indépendamment des informations relatives au quai et au secteur, sur la surface inclinée de la main courante<sup>Fig. 3\*</sup>. Cela permet ainsi aux personnes malvoyantes de faire la distinction facilement entre les différents types d'informations.

Nous plaçons les supports d'information de manière à ce que l'écriture en relief soit centrée par rapport au sommet de l'arrondi, cf. ligne A sur la «Fig. 2».

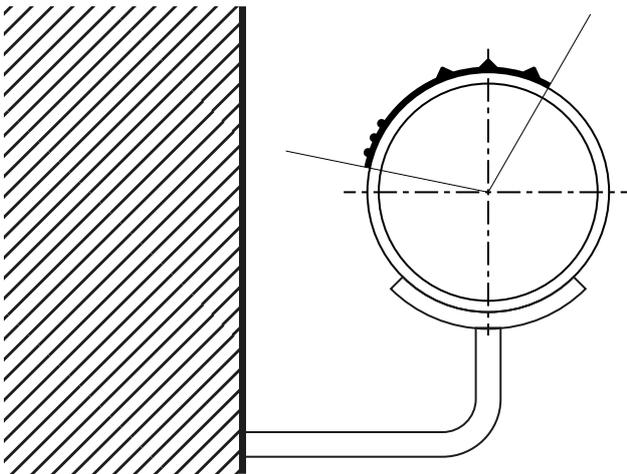


Figure 1: positionnement sur une main courante ronde.

## 2. Grille de conception.

5

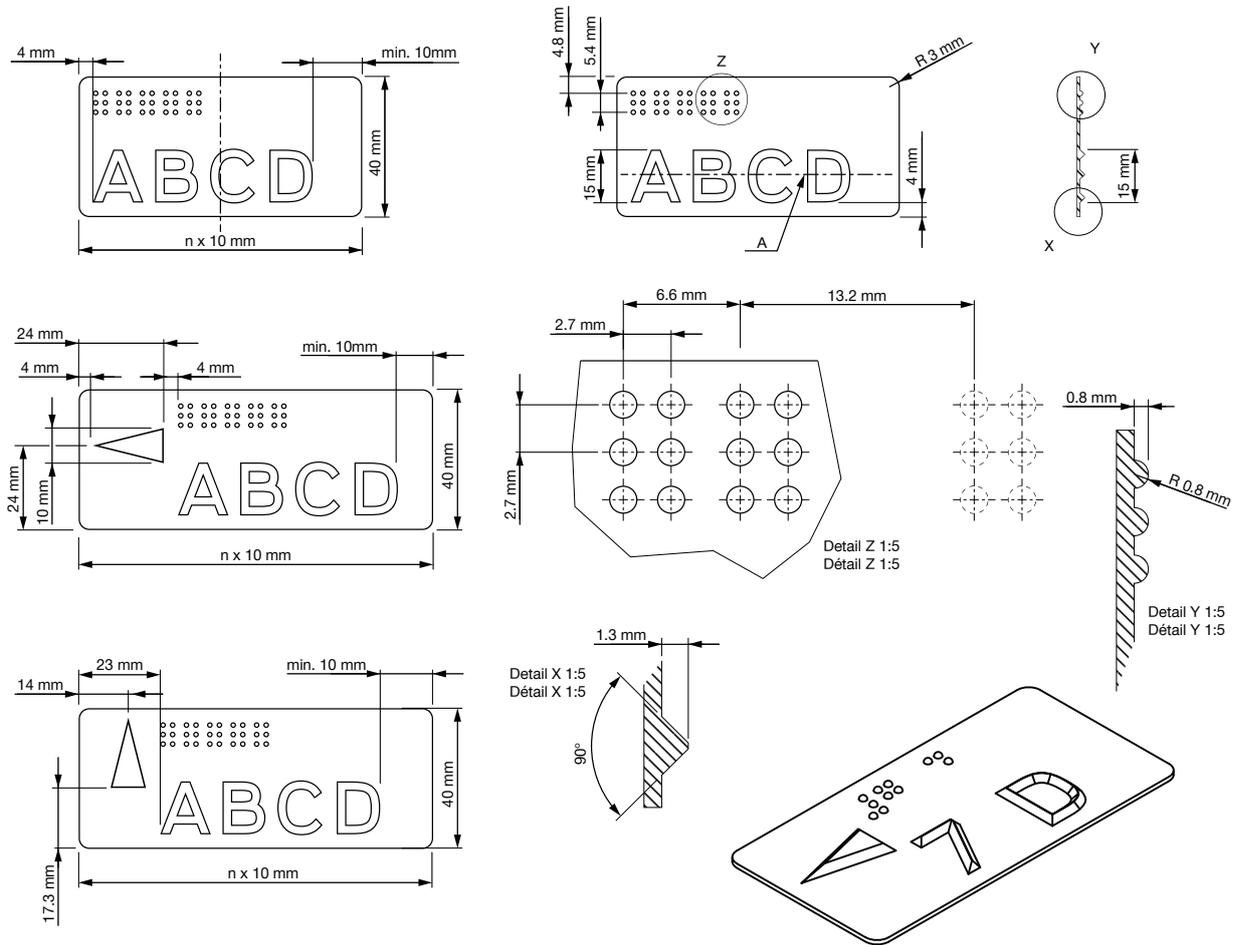


Figure 2: dimensions de l'écriture et de la flèche sur les panneaux tactiles.

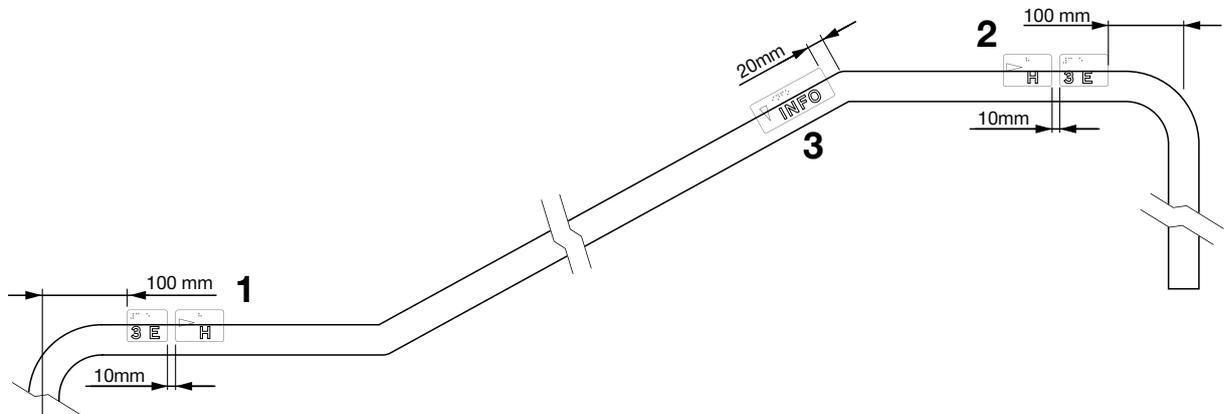


Figure 3: placement des supports d'information sur la main courante.

1: informations au niveau de jonction.

2: informations au niveau du quai.

3: informations complémentaires au niveau du quai.

## 2. Grille de conception.

6

### 2.2. Écriture en relief.

Pour l'écriture en relief, nous utilisons la police «DBSV\_Profilschrift». Cette écriture a été mise au point et testée spécialement pour que les aveugles et les personnes malvoyantes puissent la reconnaître au toucher et la différencier de l'écriture normale. On peut l'obtenir sur [profilschrift.dbsv.org](http://profilschrift.dbsv.org).

La hauteur des capitales tactiles (hauteur d'un «E» majuscule) est de 15 mm à partir du bord. La hauteur du relief résulte de l'épaisseur des caractères et de la géométrie définie. Elle est de 1,5 mm pour la hauteur des capitales tactiles donnée. Nous respectons strictement les dimensions et le positionnement de l'écriture en relief selon la «Fig. 2».

### 2.3. Écriture en braille.

Pour l'écriture en braille, nous utilisons le braille intégral conformément à la norme DIN 32986:2015-01. Nous respectons strictement les dimensions conformément à la «Fig. 2».

### 2.4. Flèches.

Selon que nous plaçons la flèche sur une surface horizontale (main courante) ou verticale (tableau ou touche d'appel au niveau des ascenseurs), la direction indiquée n'est pas la même. Nous en tenons compte lors du choix de la flèche sur un support d'information tactile.

Afin d'éviter la surcharge d'informations, nous nous limitons aux quatre directions de base: vers le haut, le bas, la droite et la gauche<sup>«Fig. 4»</sup>. Dans un contexte réel, la flèche pointe toujours dans la direction de la destination.

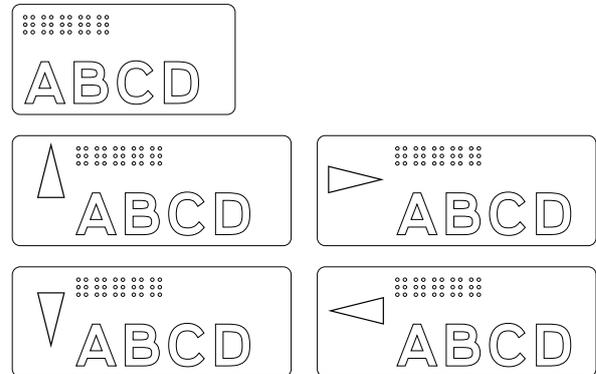


Figure 4: dispositions possibles des flèches.

## 5. Grille de conception.

### 2.5. Caractéristiques et réalisation.

7

#### **Supports d'information sur les mains courantes.**

Les supports d'information sont fabriqués en aluminium anodisé incolore. Lorsque c'est possible, nous collons le support d'information sur la surface. Dans le cas contraire, nous pouvons utiliser des assemblages affleurants comme des rivets.

En cas de collage, nous utilisons une colle dont la durée d'utilisation est d'au moins 10 ans en milieu extérieur non couvert.

#### **Supports d'information sur les installations d'ascenseur et les cabines d'ascenseur.**

Dans les cabines d'ascenseur et à l'entrée des installations d'ascenseur, nous utilisons des supports d'informations contrastés, car ils ont aussi une fonction visuelle. Afin de garantir la meilleure lisibilité possible, nous utilisons une écriture blanche sur un fond noir en respectant les prescriptions légales conformément à la norme NS-EN 16584-1:2017.

# 3. Escaliers et rampes.

## 3.1. Informations au niveau de jonction.

### Numéros des voies.

À l'entrée d'un escalier ou d'une rampe conduisant à un quai, nous communiquons en premier lieu les informations sur les voies et les secteurs. Ces informations permettent de confirmer à la personne qu'elle a choisi le bon accès pour se rendre à la voie et au secteur choisis.

Lorsque les accès qui mènent au quai sont parallèles aux voies, nous répartissons les numéros de voies sur les rampes de gauche et de droite et indiquons des deux côtés le quai le plus proche<sup>Fig. 10\*</sup>. Ainsi, nous indiquons la répartition des voies sur le quai dès l'arrivée au niveau de l'accès.

Si l'accès qui conduit au quai est perpendiculaire aux voies<sup>Fig. 11\*</sup>, nous indiquons tous les numéros de voies ainsi que les secteurs, y compris les derniers (flèches directionnelles). Lorsque les accès perpendiculaires à niveau ne présentent qu'une seule main courante, nous les signalons selon la <sup>Fig. 12\*</sup>.

Nous indiquons les accès parallèles à un quai extérieur sur la main courante, côté quai selon la <sup>Fig. 13\*</sup>.

Lorsque le quai indiqué permet d'accéder à d'autres voies qui ne sont pas situées directement près de l'escalier, nous les indiquons également<sup>Fig. 14\*</sup>. Nous complétons ces indications de voies d'une flèche directionnelle. Si une main courante est disponible au début de ces voies, nous confirmons les indications relatives aux voies à cet endroit conformément à la <sup>Fig. 14\*</sup>.

### Secteurs.

Nous indiquons toujours le numéro de la voie et le secteur auxquels une personne arrivera en empruntant un accès. Le dernier secteur dans le sens de la marche est également indiqué<sup>Fig. 10\*</sup>. Cela permet aux personnes malvoyantes d'éviter les zones de quais étroites et de s'assurer, dès leur arrivée, qu'elles ont choisi le bon escalier.

En cas d'accès à niveau avec une seule main courante, nous indiquons, côté quai, le dernier secteur dans les deux sens, à l'aide d'une flèche directionnelle<sup>Fig. 12\*</sup>.

## 3.2. Informations au niveau du quai.

### Indications de voie et de secteur.

À la sortie de l'accès au quai, nous répétons les informations relatives à la voie et au secteur fournies au niveau de jonction. Ces informations servent entre autres à l'orientation des voyageurs qui accèdent au quai et doivent prendre une correspondance.

Outre les indications de voie et de secteur, nous communiquons au besoin des informations complémentaires sur des directions accessibles via une sortie donnée.

### Informations complémentaires.

Dans les grandes gares (classe [a] de CFF Infrastructure conformément au document R I-50128) des informations complémentaires sont souvent nécessaires pour s'orienter<sup>Fig. 15\*</sup>. Nous communiquons ces informations avec retenue et nous concertons toujours avec les services de consultation régionaux d'Architecture sans obstacles.

Nous indiquons uniquement les informations complémentaires sur le quai, et non au niveau de jonction.

Ces informations peuvent indiquer les directions suivantes (liste exhaustive).

- **Trafic de proximité:** si le trafic de proximité n'est pas accessible à partir du site central de la gare (il l'est souvent à partir des plus petits numéros de voies), nous l'indiquons.
- **Point of Interest:** les lieux d'intérêt public peuvent contribuer à une meilleure orientation. Afin d'éviter la surcharge d'informations, nous ne communiquons que les endroits visités par de nombreuses personnes malvoyantes. Nous veillons à utiliser uniquement des abréviations courantes (p. ex. «Str.» pour «Strasse»), pour que même les voyageurs qui ne connaissent pas les lieux puissent utiliser les informations.
- **Information:** si la zone centrale d'information ne se trouve pas en direction des plus petits numéros de voie, nous l'indiquons au moyen du texte «INFO». Ces informations remplacent les indications relatives au trafic de proximité, à condition que ces deux endroits se trouvent dans la même direction.

## 4. Ascenseurs.

### 4.1 Cabines d'ascenseur.

Dans la cabine d'ascenseur, nous signalons chaque étage. Au niveau du quai, nous indiquons les voies, le secteur où la personne se trouve et le dernier secteur dans une direction donnée, y. c. la flèche directionnelle «Fig. 5», «Fig. 6». Pour les ascenseurs avec une seule porte, nous indiquons le dernier secteur dans la direction de la porte, pour les ascenseurs avec deux portes, nous indiquons le dernier secteur, à savoir celui se trouvant le plus proche de la position actuelle.

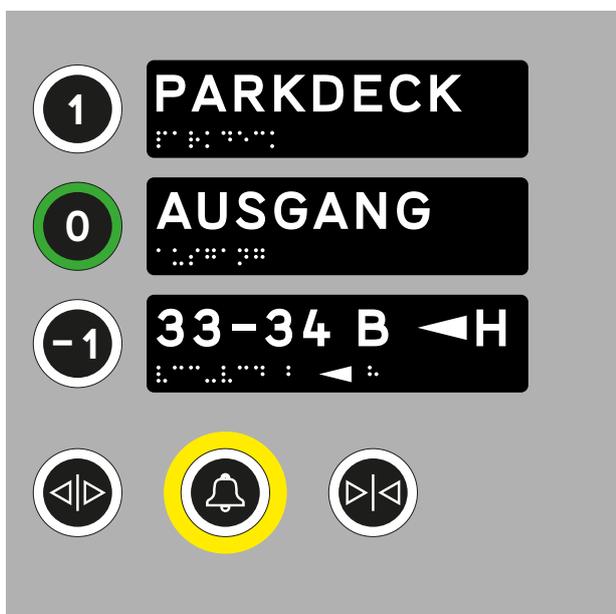


Figure 5: tableau d'ascenseur avec boutons d'accès aux étages.



Figure 6: tableau d'ascenseur avec bouton directionnel.

### 4.2. Informations au niveau de jonction.

Au niveau de l'accès aux ascenseurs (à l'extérieur de la cabine), nous indiquons les voies et le secteur auxquels l'ascenseur permet d'accéder sur le quai.

Nous plaçons les informations à proximité immédiate du bouton d'appel «Fig. 7», «Fig. 8».

### 4.3. Informations au niveau du quai.

Comme nous ne pouvons pas indiquer la disposition des voies sur le tableau (quelle voie se trouve de quel côté du quai), nous précisons cette information sur les mains courantes de la cabine d'ascenseur. Ce faisant, nous plaçons les informations relatives à l'ensemble des quais au bout de la main courante de droite, au niveau de la sortie d'ascenseur «Fig. 9».



Figure 7: bouton d'appel proposant une direction unique.



Figure 8: bouton d'appel proposant plusieurs directions.

# 4. Ascenseurs.

10

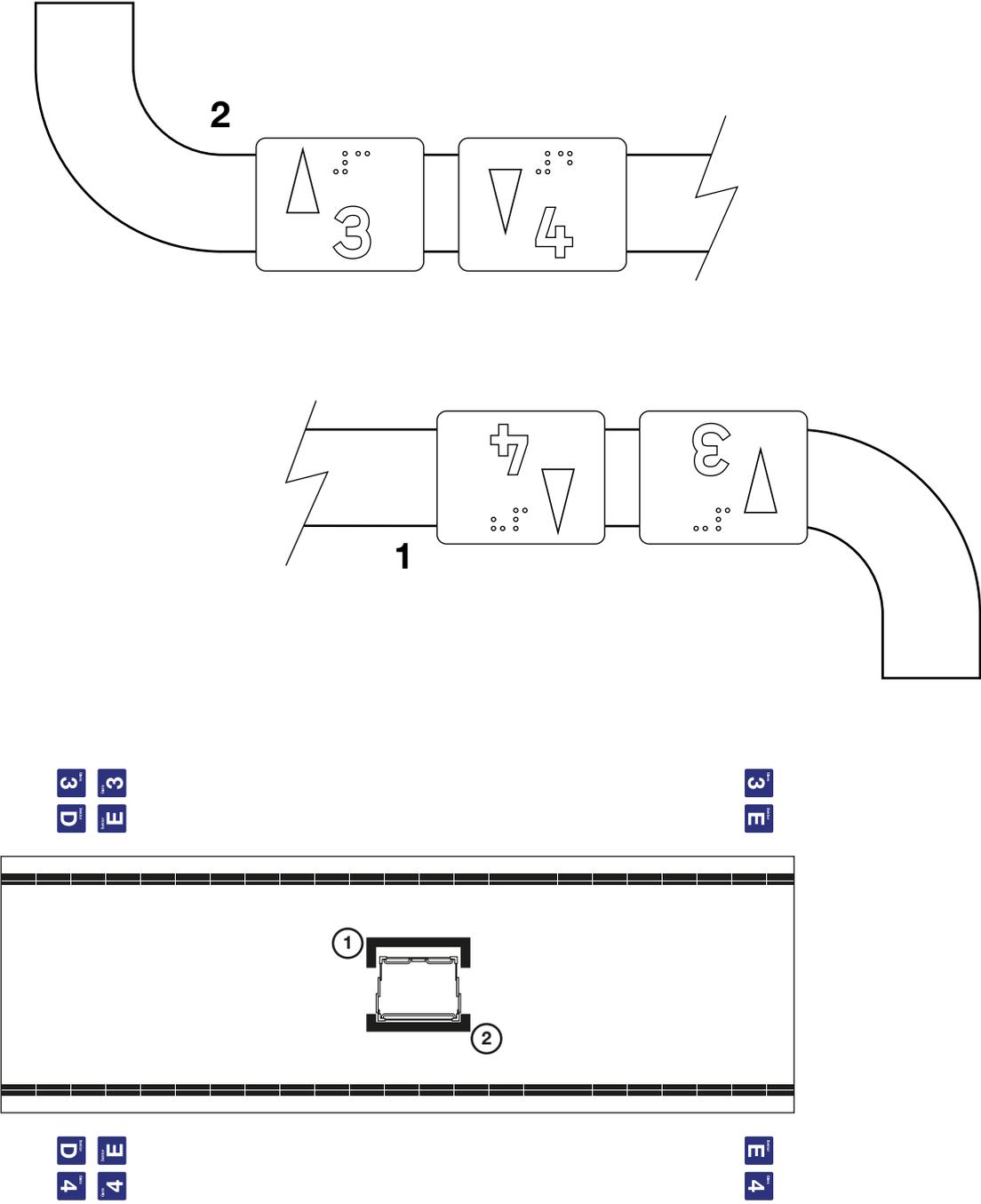


Figure 9: Aligement des voies dans la cabine d'ascenseur.

## 5. Situations idéales.

Quai central et traversée.

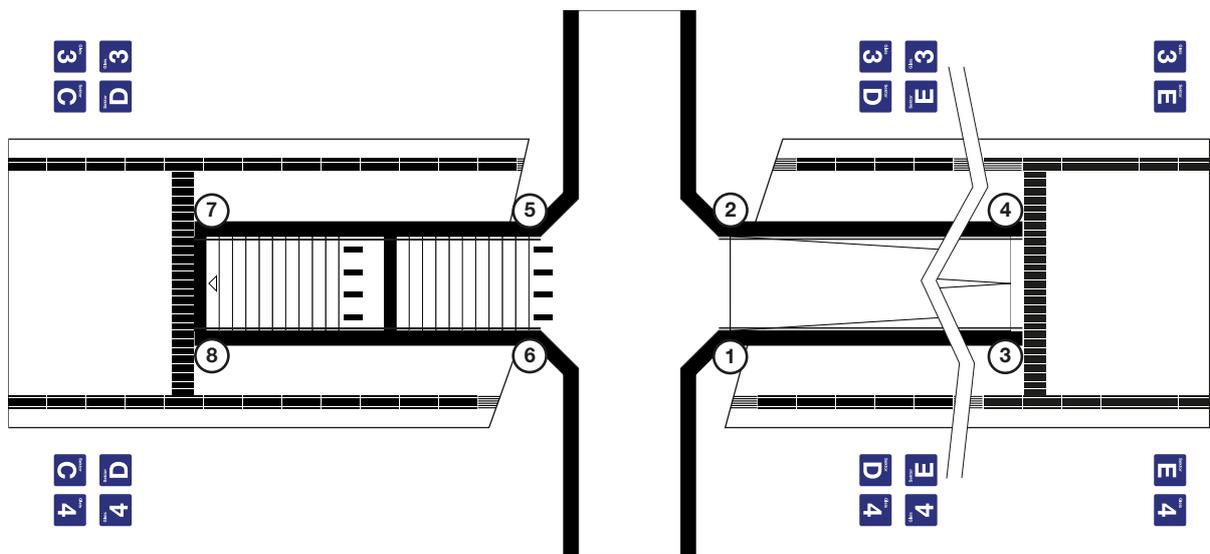
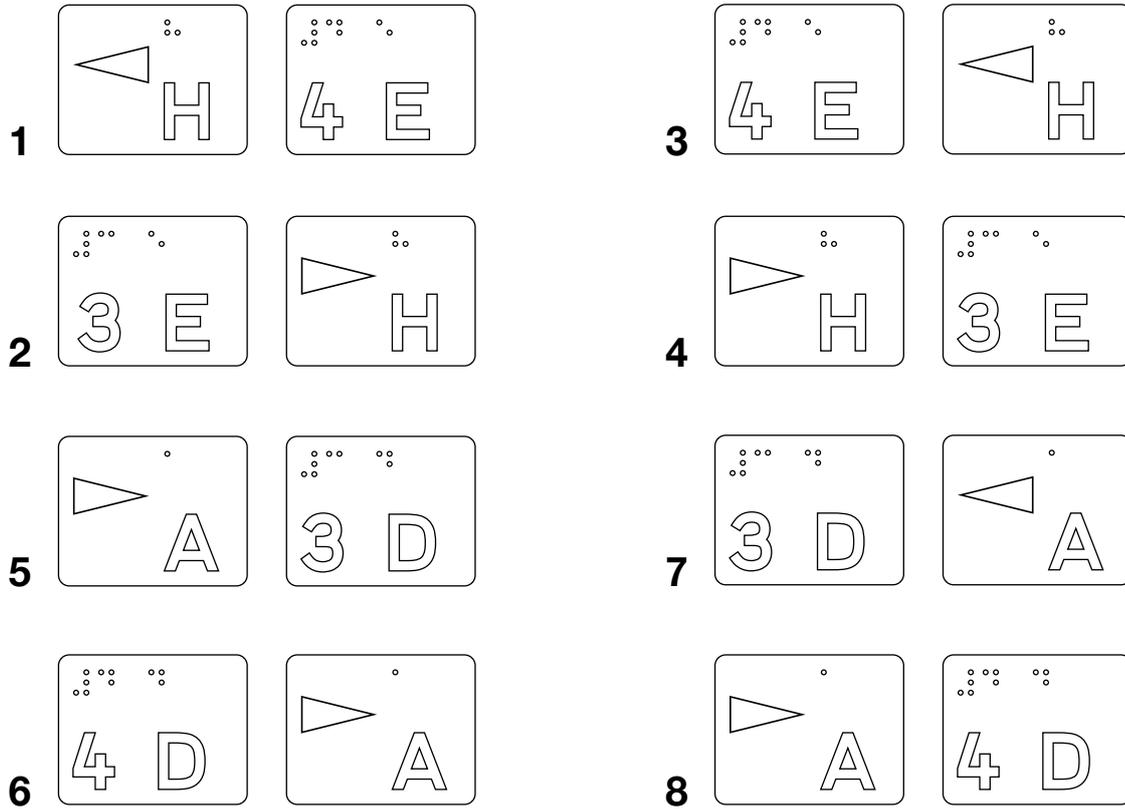


Figure 10: quai central avec escalier et rampe.

## 5. Situations idéales.

12

Quai attendant au bâtiment voyageurs et quai extérieur, accès perpendiculaire.

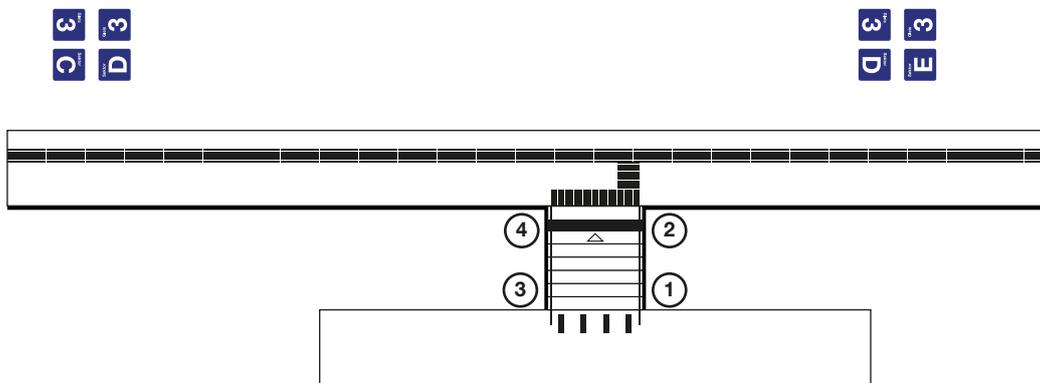
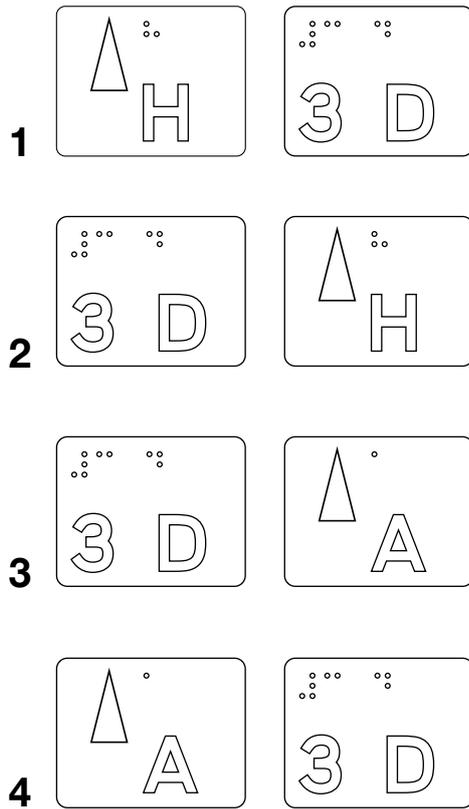


Figure 11: accès perpendiculaire aux voies.

## 5. Situations idéales.

Quai attendant au bâtiment voyageurs et quai extérieur, accès à niveau.

13

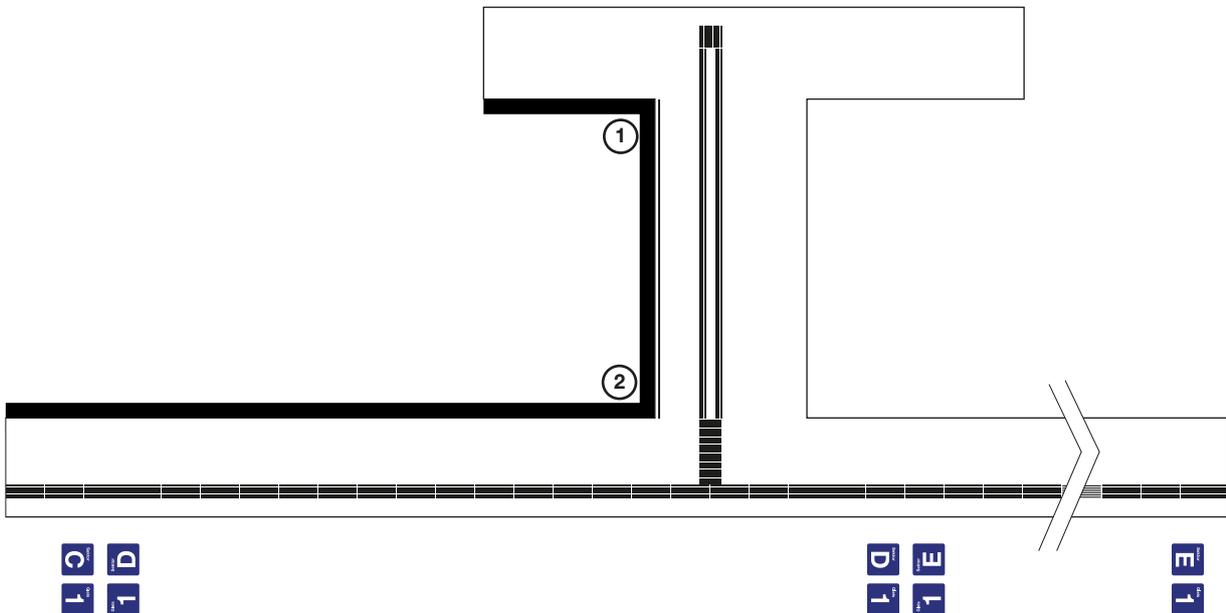
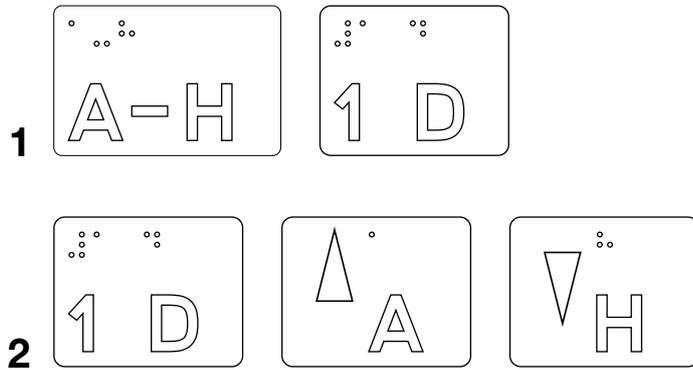


Figure 12: accès à niveau vers le quai extérieur.

## 5. Situations idéales.

14

Quai attendant au bâtiment voyageurs et quai extérieur, accès parallèle.

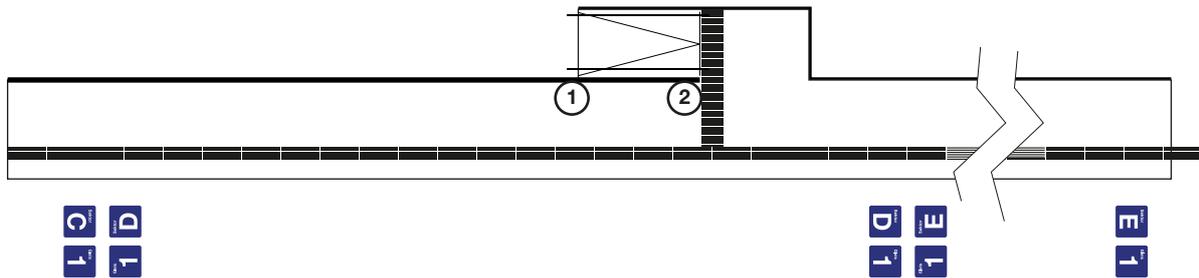
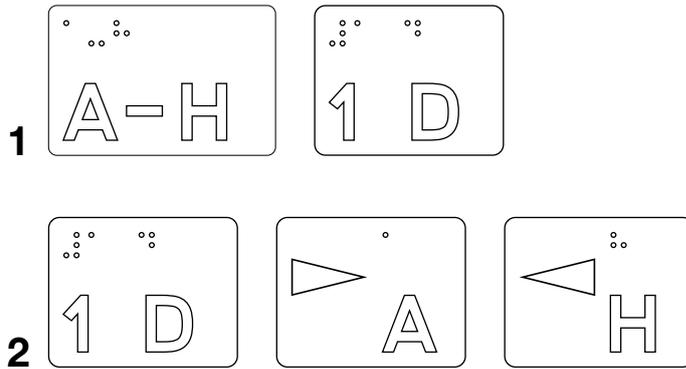


Figure 13: accès parallèle au quai extérieur.

## 5. Situations idéales.

Quai attenant au bâtiment voyageurs et quai extérieur, accès aux voies éloignées.

15

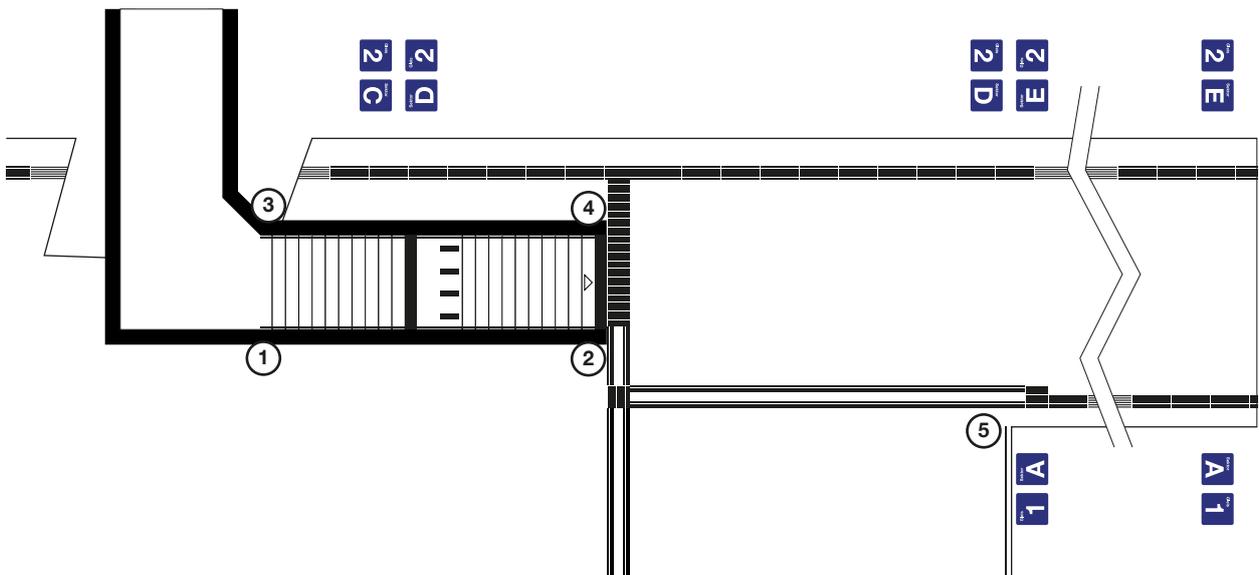
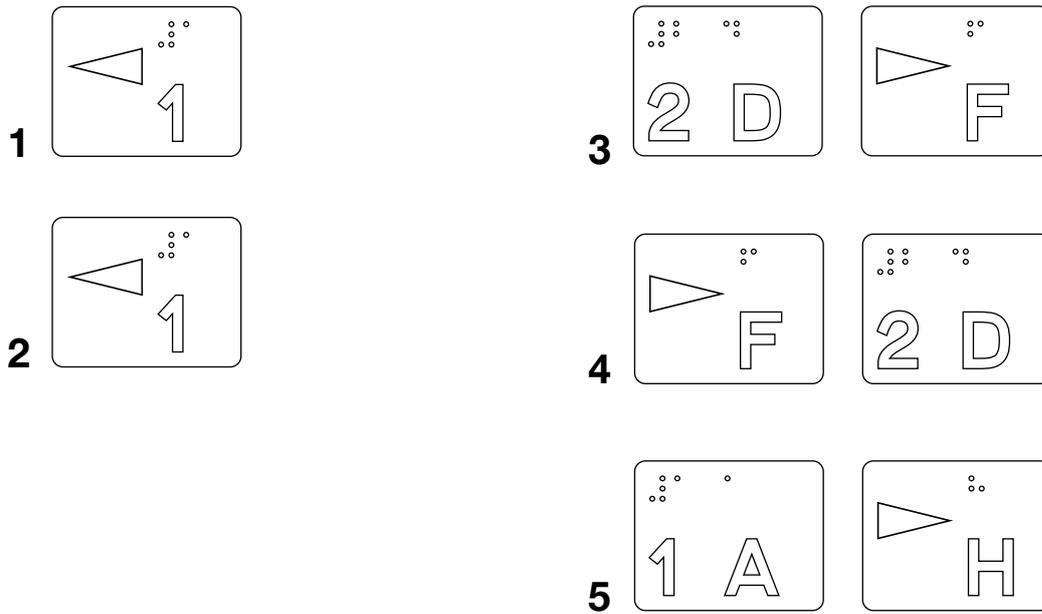


Figure 14: voie supplémentaire accessible par l'escalier.

## 5. Situations idéales.

16

### Informations complémentaires.

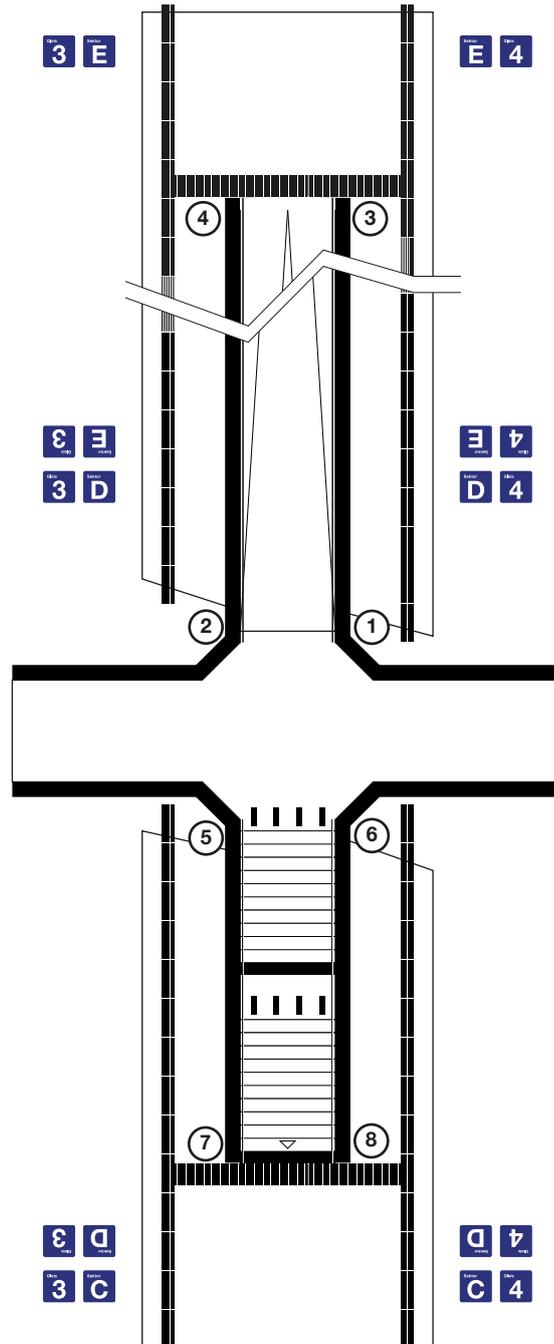
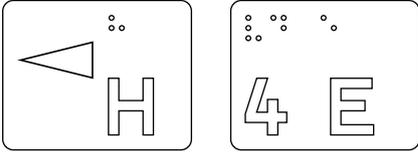
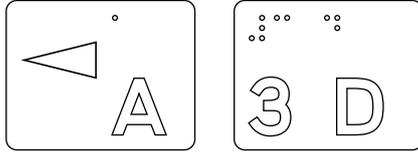
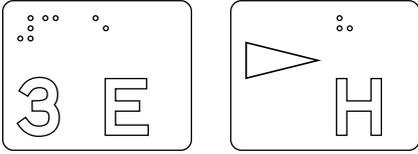


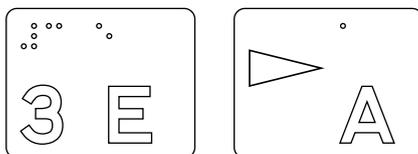
Figure 15: sortie avec informations complémentaires (panneaux à la page suivante).

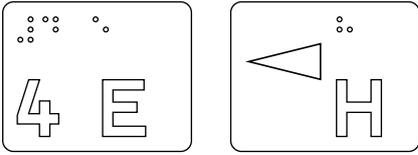
## 5. Situations idéales.

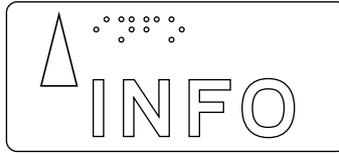
**1** 

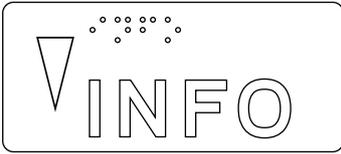
**5** 

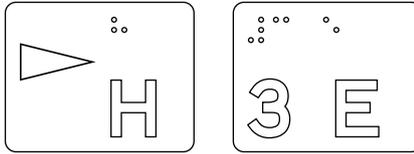
**2** 

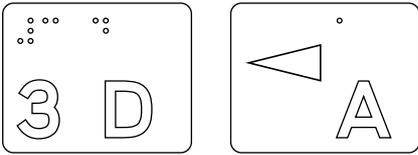
**6** 

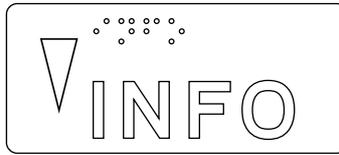
**3** 

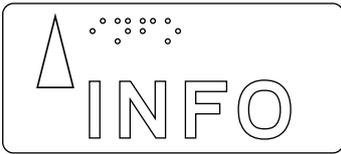


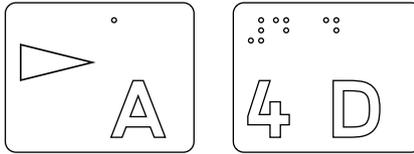
**4** 



**7** 



**8** 



**CFF SA**

Installations d'accueil et bâtiments  
Gardistrasse 2  
3000 Berne 65, Suisse  
entwicklung.bahnhof@sbb.ch  
www.cff.ch

En collaboration avec:

**BG SöV**

**Groupe de soutien des personnes en situation de handicap visuel dans les transports publics**  
Schützengasse 4  
9001 Saint-Gall  
information@ucba.ch  
www.ucba.ch/soev