

MONTHEY Le système de repérage pour malvoyants accusé de les guider droit dans les arbres!

Pour que les aveugles y voient clair

TEXTES: NICOLAS MAURY
PHOTOS: SABINE PAPILLOUD

Les méandres constitués par les multiples travaux en ville de Monthey ne semblent guère le gêner. Chapeau sur la tête et lunettes de soleil sur le nez malgré la météo maussade, Denis Maret se déplace d'un pas sûr. Il ne voit pourtant quasiment rien. «*J'ai juste 5% de bon à l'œil gauche...*»

Arrivé au sommet de l'avenue de la Gare, il avance avec fermeté sa canne blanche. Lorsque celle-ci rencontre les petits obstacles qu'il cherche délibérément, il s'arrête. «*Vous apercevez ces trois traits parallèles gravés dans le marbre: c'est d'eux dont il s'agit*», explique-t-il.

Distinguer les différents systèmes

Ces lignes ont beaucoup fait parler d'elles, notamment sur le site internet de l'Entente. Même le bonhomme Hiver les a citées lors de son «*Jugement*» à carnaval: «*A Monthey, on se sert des aveugles pour recenser les arbres!*» Evoquant cette anecdote avec un petit sourire aux lèvres, Denis Maret – vice-président de la section valaisanne de la Fédération suisse des aveugles (FSA) – se fait pourtant rapidement plus sérieux. «*Il y a une confusion à éclaircir sur ce à quoi elles servent. Il ne s'agit pas de lignes de guidage, mais de bandes de séparation.*»

Cette distinction, le Montheyan tient à l'expliquer: «*Plusieurs éléments de type podotactile existent pour aider les malvoyants à se déplacer. A Sion, la municipalité a installé des lignes de guidage. En les suivant grâce à une canne, on peut se déplacer d'un point A à un point B. La solution pour laquelle a opté Monthey est différente.*»

De fait, les trois traces parallèles servent à délimiter les zones: «*Si je descends l'avenue de la Gare côté commerces et que je me tiens à leur droite, je sais que je ne risque pas de rencontrer de circulation. Mais, si je veux traverser la route, je dois me positionner de manière perpendiculaire à elles. A partir de l'instant où je les ai franchies et jusqu'au moment où je vais retrouver*



Les bandes de séparation remplacent les points de repère constitués par les trottoirs dans cette zone de rencontre limitée à 20 km/h.

leurs homologues de l'autre côté de la chaussée, je sais que je marche dans la zone où circulent les voitures.»

Instructeur en locomotion travaillant pour le Centre des Marmettes qui, à Monthey, s'occupe des personnes sourdes et aveugles, Dany Gay développe: «*Ce secteur est en zone urbaine qui passera bientôt à 20 km/h, avec priorité aux piétons. Selon la loi, on n'y trouve plus de trottoir. En quelque sorte, ces lignes les remplacent.*» Directrice des Marmettes, Françoise Gay-Truffer ajoute: «*Ce système est opérationnel, mais nécessite une petite explication avant de pouvoir être utilisé correctement. Sans quoi, effectivement, les aveugles risqueraient d'avoir quelques surprises.*»

Démonstration par un contre-exemple

Ces surprises, Denis Maret en donne l'exemple. Choissant de se servir des bandes non dans leur fonction première mais comme d'une ligne de guidage, il se trouve bien vite face à un arbre! «*Voilà ce qui risque de se pas-*



A Monthey, la canne vient buter perpendiculairement à la bande délimitant la zone où peuvent circuler les véhicules.



A Sion, la canne court le long de la ligne de guidage pour aider les aveugles à se déplacer sur les trottoirs.

ser si on s'en sert de la mauvaise manière. Certes, avec l'habitude, on peut le faire. Mais je suis Montheyan et je connais ma ville, alors je sais comment réagir lorsque je me trouve face à un décrochement. Je parviens à l'éviter et à reprendre mon chemin de l'autre côté. Au départ cependant, ce n'est pas la fonction première de ces démarcations.» Selon le vice-prési-

dent de la FSA, une trentaine de personnes malvoyantes à Monthey sont concernées par ce système.

«*La polémique initiale était née d'une confusion dans les termes, relève Dany Gay. Elle n'a finalement pas lieu d'être.*» Et Denis Maret de conclure: «*Ces aménagements sont conformes à ce dont nous avons besoin!*»

PROCESSUS PARTICIPATIF

Les bandes de sécurité sont intégrées sur l'avenue de la Gare et le long de la Petite ceinture. «*Lorsque nous avons voulu revoir notre concept de circulation, nous avons dû prendre des mesures pour rendre cet espace adapté aux personnes malvoyantes*», rappelle Stéphane Coppey, président de Monthey. Lors de la mise à l'enquête du projet, Procap et la FSA avaient fait opposition. «*Une dizaine de séances furent nécessaires pour trouver une solution qui convienne à tous*», poursuit le président. Ces séances, Denis Maret y a participé: «*Au départ, pour limiter la vitesse, la commune voulait créer une avenue de la gare en dominos. Ce qui aurait été compliqué à gérer pour les malvoyants. D'où notre veto. Dans l'idéal il est clair que nous aurions souhaité le maximum: lignes de guidage, panneaux à gros caractères et bandes de signalisation. Ensuite, une pesée des intérêts a été effectuée et le choix actuel s'est concrétisé, avec l'avantage d'être intégré au mobilier urbain.*»

NM