

Développement Humain, Handicap et Changement Social Human Development, Disability, and Social Change



La ville à l'épreuve de l'accessibilité : analyse du contexte français

Frédéric Reichhart and Zineb Rachedi-Nasri

Volume 25, Number 1, September 2019

ACTES DU COLLOQUE - Pour une ville inclusive : innovations et partenariats
PROCEEDINGS OF THE COLLOQUIUM - For an Inclusive City:
Innovations and Partnership

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1085776ar>
DOI: <https://doi.org/10.7202/1085776ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Réseau International sur le Processus de Production du Handicap

ISSN

1499-5549 (print)
2562-6574 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Reichhart, F. & Rachedi-Nasri, Z. (2019). La ville à l'épreuve de l'accessibilité : analyse du contexte français. *Développement Humain, Handicap et Changement Social / Human Development, Disability, and Social Change*, 25(1), 189–200.
<https://doi.org/10.7202/1085776ar>

Article abstract

Based on the analysis of the institutional and regulatory framework, plans and actions facilitating accessibility to the city, this article questions the definition of accessibility, its purpose, publics and implementation focusing on mechanisms and strategies mobilized to improve accessibility to the city. It shows that accessibility, unpartitioned disability, is reshaped around a universalist perception, where quality and comfort of use for all improve beyond the user's profile. The universal accessibility, supported by texts, nevertheless cross by a segmented visibility by type of handicap. Being accessible is not enough and the key remains in the dissemination of information around this accessibility.

La ville à l'épreuve de l'accessibilité : analyse du contexte français

FRÉDÉRIC REICHHART ET ZINEB RACHEDI-NASRI

INSHEA, France

Article de transfert de connaissances • Knowledge-Transfer Articles



Résumé

À partir de l'analyse du cadre institutionnel et réglementaire français, des dispositifs et des actions facilitant l'accessibilité à la ville, cet article interroge la définition de l'accessibilité, de son objet, de ses publics et de sa mise en œuvre en faisant un focus sur les mécanismes et les stratégies mobilisés pour concrétiser l'accessibilité à la ville. Il montre que l'accessibilité, décloisonnée du champ du handicap, se remodèle autour d'une acception universaliste à la lumière de laquelle la qualité et le confort d'usage tendent à s'accroître pour tous par-delà le profil des usagers. L'accessibilité universelle, prônée par les textes, reste néanmoins traversée par une mise en visibilité segmentée par type de déficience. Rendre accessible n'est pas suffisant et tout l'enjeu réside dans la diffusion d'une information autour de cette mise en accessibilité.

Mots-clés : accessibilité, ville, handicap, confort d'usage, dispositifs

Abstract

Based on the analysis of the institutional and regulatory framework, plans and actions facilitating accessibility to the city, this article questions the definition of accessibility, its purpose, publics and implementation focusing on mechanisms and strategies mobilized to improve accessibility to the city. It shows that accessibility, unpartitioned disability, is reshaped around a universalist perception, where quality and comfort of use for all improve beyond the user's profile. The universal accessibility, supported by texts, nevertheless cross by a segmented visibility by type of handicap. Being accessible is not enough and the key remains in the dissemination of information around this accessibility.

Keywords : accessibility, city, disability, comfort of use

Vers la ville accessible

L'orientation des politiques publiques, l'implication des associations, notamment auto-support, ainsi que l'évolution conceptuelle du handicap à la lumière des approches socio-environnementales tendent à renforcer la participation sociale des personnes en situation de handicap et à favoriser l'émergence de nouveaux concepts, tels que l'inclusion et l'accessibilité. Il s'agit, à présent, de penser et aménager le cadre de vie de la personne pour permettre à chacun d'y évoluer et participer socialement. C'est dans cette perspective que l'environnement urbain doit se transformer afin de devenir inclusif.

À partir de l'analyse du cadre institutionnel et réglementaire français, des dispositifs et actions facilitant l'accessibilité à la ville, cet article vise à interroger la définition de l'accessibilité, de son objet, de ses publics et de sa mise en œuvre en faisant un focus sur les mécanismes et les stratégies mobilisés pour concrétiser l'accessibilité à la ville. Dans une approche à la fois socio historique et foucauldienne, il s'agit de revenir sur la production même de l'accessibilité comme révélatrice d'une évolution de la manière de concevoir le handicap. En considérant, l'accessibilité comme le résultat d'un dispositif, c'est-à-dire « un ensemble résolument hétérogène, comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques, bref : du dit, aussi bien que du non-dit, voilà les éléments du dispositif. Le dispositif lui-même, c'est le réseau qu'on peut établir entre ces éléments » (Foucault, 1977), nous allons, dans un premier temps, décrire l'apparition et le développement de ce concept. Celui-ci est marqué par l'évolution du handicap vers une perspective écologique et systémique prenant en compte l'individu en interaction avec l'environnement comme y invite les orientations des sources légales internationales et nationales. Puis, dans un second temps, nous allons analyser le contenu épistémologique de l'accessibilité montrant que

celle-ci est, historiquement, orientée de manière ciblée vers le cadre bâti et le transport et vers un public en particulier, les personnes à mobilité réduite. Cette segmentation de l'accessibilité en fonction, d'une part des types de déficiences et d'autre part des infrastructures entraîne des discriminations socio spatiales et de fortes inégalités territoriales : tout n'est pas accessible, ni à tout le monde. Progressivement, l'« accès à tout pour tous » apparaît, soutenu par les approches universalistes de type conception universelle et se prolonge vers l'idée de qualité d'usage de prestations et services. Enfin, dans une troisième partie, nous verrons que la prise en compte de l'accessibilité dans le réaménagement du territoire urbain s'appuie sur la mobilisation de différents acteurs privés et publics à travers la création d'instances et de la coordination d'outils de programmation, mais aussi à travers l'utilisation des progrès technologiques pour informer les usagers de la nature et du degré d'accessibilité des ressources dont ils sont en droit de disposer.

De la déficience de l'individu à la situation de handicap

L'évolution conceptuelle du handicap incarnée par de nouveaux modèles et classifications (Barral, 2000, 2007; Fougeyrollas, 1990, 2000,..) participe à l'émergence du principe d'accessibilité. En effet, dans le modèle de Wood, le handicap est considéré comme une caractéristique bio mécanique et fonctionnelle propre à un individu qui dysfonctionne et serait à réparer, rééduquer, réadapter. En revanche, dans les modèles dits socio-environnementaux, le handicap est considéré comme résultant d'une interaction entre l'individu et son environnement; dans ce cas, ce ne sont plus les caractéristiques propres d'un individu qui entraînent un handicap, mais l'ajustement manqué entre des facteurs personnels d'un individu et les composantes de la structure environnementale. En fait, le passage d'un modèle biomédical incarné par la Classification internationale du handicap (CIH, OMS, 1980) à des modélisations socio-environnementales marque un véritable changement de paradigme : dans le premier modèle, les actions développées



s'orientent vers les individus: comme l'ont montré entre autre Barral (1999) et Stiker (1997), historiquement, le handicap se structure dans le champ de la réadaptation avec des corps qu'il faut réparer. Effectivement, c'est la réparation et la compensation qui sont mobilisées afin de (ré) intégrer et insérer dans la société, les mutilés du travail, les mutilés de guerre, les malades atteints de tuberculose, poliomyélite, en développant leur autonomie via l'acquisition et le renforcement de compétences physiques et fonctionnelles. En somme, c'est à l'individu de s'intégrer. Tandis que dans l'approche socio environnementale, ce n'est pas à l'individu de s'intégrer, mais à la société d'inclure. Les bras de levier à actionner ne sont plus centrés sur l'individu, mais sur l'aménagement et la transformation de l'environnement; comme l'affirme Delcey (2002), « dans le modèle individuel, on va tenter d'adapter l'individu à la société, tandis que, dans le modèle social, on va tenter d'adapter la société à la diversité des individus qui la compose ». Ce changement de paradigme contribue à l'émergence et au développement de nouveaux concepts et principes tels que l'inclusion, mais aussi l'accessibilité. En d'autres termes, l'environnement devient une composante à prendre en compte dans la production du handicap. En ce sens, il convient d'aménager et de modeler l'environnement afin qu'il soit compatible avec les caractéristiques singulières des individus : l'accessibilité est née.

L'accessibilité dans les sources internationales du droit

Les sources internationales du droit soutenues par des instances comme le Conseil de l'Europe et l'Organisation des Nations-Unies (ONU) viennent, parallèlement, donner une assise à ce nouveau concept.

Au niveau européen, une politique en faveur du handicap se développe, soutenant l'émergence de l'inclusion et l'accessibilité au dépend de la réhabilitation et réadaptation. Cette politique débute à la fin des années 1950 dans le domaine social et de la santé publique, avec l'accord du 16 novembre 1959 qui reconnaît « la réadaptation et réemploi des invalides. ».

À partir des années 1990, les principes fondamentaux de l'accessibilité apparaissent dans les travaux, actions et supports édités par le Conseil de l'Europe via à la fois la reconnaissance de l'importance de facteurs environnementaux et l'élaboration de définitions du principe d'accessibilité. Ainsi, la Résolution 35 du 2 octobre 1996 insiste sur la « contribution à l'élimination de tout genre de barrière (psychologique, éducative, familiale, culturelle, sociale, professionnelle, financière, architecturale) à l'intégration ». Dans une perspective similaire, en 1996, la Charte sociale européenne révisée soutient la pleine intégration et participation à la vie sociale des personnes ayant des incapacités « notamment par des mesures, y compris des aides techniques, visant à surmonter des obstacles à la communication et à la mobilité et à leur permettre d'accéder aux transports, au logement, aux activités culturelles et aux loisirs. ». En 1993, le conseil de l'Europe édite un guide d'accessibilité qui situe celle-ci dans une perspective très architecturale autour du cadre bâti (Conseil de l'Europe, 1993) et de « l'accessibilité intégrale », désignant le milieu bâti « organisé de façon à permettre à tous d'y accéder de la manière la plus indépendante et naturelle possible ». Par la suite, en mars 1996, la Commission centrale de coordination pour la promotion de l'accessibilité donne une définition de l'accessibilité avec le « Concept européen d'accessibilité » : l'accessibilité, impliquant la conception des bâtiments et équipements, mais aussi les produits de construction et de consommation, se réfère à la conception universelle et à ses principes¹. « Accessibility is the way in which houses, shops, theatres, parks and places of work can be reach and used » (CCPT, 1996, p. 7). En fait, « on peut dire que la conception universelle rajoute à la notion d'accessibilité des principes comme « une même entrée pour tous » ou « les mêmes chances pour tous » afin

¹Selon le conseil de l'Europe, la « conception universelle » (*universal design*) est une stratégie qui vise à concevoir et à composer différents produits et environnements qui soient, autant que faire se peut et de la manière la plus indépendante et naturelle possible, accessible, compréhensible et utilisable par tous, sans devoir recourir à des solutions nécessitant une adaptation ou une conception spéciale ».

d'assurer la participation et l'intégration sur une base égalitaire (Conseil de l'Europe, 2009, p. 10). Comme l'indique un rapport en 2007, le Conseil de l'Europe définit « la notion d'accessibilité en référence à la notion de « conception universelle » qui retient l'idée que tout le monde devrait avoir les mêmes possibilités de participer aux diverses activités que permet la vie en société (Haider, 2007). En 2006, l'accord partiel laisse place à un Plan d'actions décennales en faveur du handicap. Structuré autour de quinze lignes d'actions, il englobe les droits civils, politiques, sociaux et culturels des personnes ayant des incapacités et affirme l'accessibilité comme une condition de la participation sociale (Conseil de l'Europe, 2006). C'est en ce sens que le Conseil de l'Europe édite un ensemble de recommandations soutenant l'accessibilité dans différents domaines². Ce plan est prolongé par la stratégie du Conseil de l'Europe « Handicap 2017-2023 » dans laquelle l'accessibilité est clairement affirmée comme l'un des cinq domaines prioritaires (Conseil de l'Europe, 2016).

De son côté, forte de l'expérience et des acquis de la Décennie des Nations Unies pour les personnes handicapées (1983-1992), l'ONU édite un ensemble de vingt-deux Règles pour l'égalisation des chances qui engage moralement et politiquement les États signataires à intégrer un certain nombre de principes dans les politiques et mesures en faveur des personnes ayant des incapacités. Parmi celles-ci, la règle cinq consacrée à l'accessibilité soutient l'importance d'« établir des programmes d'action visant à rendre le milieu physique accessible » et de « prendre les mesures voulues pour assurer l'accès à l'information et à la communication. » Par la suite, la convention des Nations Unies de 2006 reconnaît dans son préambule, « qu'il importe que les personnes handicapées aient pleinement accès aux équi-

pements physiques, sociaux, économiques et culturels, à la santé et à l'éducation ainsi qu'à l'information et à la communication pour jouir pleinement de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales ». Dans l'article neuf, elle définit l'accessibilité comme des mesures appropriées pour permettre aux personnes ayant des incapacités de « leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales », dans le but de « vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie ». Il est donc question d'une approche écologique dans laquelle l'accessibilité joue un rôle de médiateur et facilitateur vers la pleine citoyenneté, la participation sociale et l'autonomie des personnes ayant des incapacités.

Les politiques d'accessibilité en France

En France, le canevas réglementaire relatif à l'accessibilité est ancien et évolutif. Émergeant avec la loi d'orientation du 30 juin 1975, il va progressivement se préciser et se renforcer (1982, 1992; 2000) jusqu'à la loi du 11 février 2005. À l'origine, en 1975, l'accessibilité se concentre autour du cadre bâti et des transports. L'article 49 de la loi 1975 situe clairement l'accessibilité au niveau de l'environnement physique en tant que transformations et aménagements architecturaux de locaux : « les dispositions architecturales et aménagements des locaux d'habitation et installations ouvertes au public... doivent être telles que ces locaux et installations soient accessibles aux personnes handicapées. ». Quant à l'article 52, il élargit l'accessibilité aux déplacements et transports collectifs ou individuels avec des dispositions « pour adapter les services de transport collectif, pour aménager progressivement les normes de construction des véhicules de transport collectif (...) ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés ou, à défaut, l'utilisation des véhicules individuels ». Quelques années plus tard, l'accessibilité aux transports se retrouve dans

² À titre d'exemple, nous pouvons citer entre autre: Recommandation CM/Rec (2013)3 en vue d'assurer la participation pleine, égale et effective des personnes ayant des incapacités à la culture, au sport, au tourisme et aux activités de loisirs /Recommandation CM/Rec (2013)2 « garantir la pleine inclusion des enfants et des jeunes handicapés dans la société »/Recommandation CM/Rec (2009)8 « parvenir à la pleine participation grâce à la conception universelle ».



la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 autour de la mise en œuvre du droit au transport, rappelant que « des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite. » Pourtant, en dépit de ces mesures législatives, dans le domaine des transports et de l'aménagement architectural des locaux, l'accessibilité peine à se concrétiser. Une enquête réalisée en 1989 par le Ministère de l'Équipement souligne que 60 % des constructions édifiées depuis l'entrée en vigueur de l'obligation d'accessibilité ne répond pas aux normes imposées (Sanchez, 1989). En 1991, le législateur renforce le socle législatif par un texte légal complémentaire, insistant plus fortement sur l'accessibilité au cadre bâti; il s'agit de la loi du 13 juillet 1991 portant sur diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes ayant des incapacités des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public. En 2000, la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) comporte plusieurs dispositions concernant les personnes ayant des incapacités : elle prévoit les aménagements d'espaces publics en milieu urbain afin qu'ils soient accessibles aux personnes ayant des incapacités (article 35); elle donne à l'autorité de police la possibilité de réserver des emplacements de stationnement pour personnes ayant des incapacités (article 98) et elle affirme l'accessibilité aux personnes ayant des incapacités comme l'un des objectifs de la politique d'aide au logement (article 140).

Il faudra attendre que la loi du 11 février 2005 redynamise les politiques liées au handicap et à l'accessibilité, en visant à « permettre une participation (...) à la vie sociale, par l'organisation de la cité autour d'un principe d'accessibilité généralisée. » (André, 2005). En plus de ce principe, cette loi comporte le principe de « chaîne de déplacement », soulignant une vision continue et globale de l'accessibilité³. Enfin, un calendrier de mise en accessibilité est établi fixant à 2015 l'accessibilité généralisée de la société. Très rapidement, il ap-

paraît que l'échéance ne pourra pas être respectée. En 2011-2012, un état des lieux de la loi de 2005 est réalisé sous la forme d'un rapport d'information dont le titre est évocateur : « Loi Handicap : des avancées réelles, une application encore insuffisante ». Concernant l'accessibilité, ce document souligne « un chantier qui, malgré des avancées certaines, accuse un sérieux retard » (Campion, 2012). En octobre 2012, le Premier ministre confie à la sénatrice Claire-Lise Campion (2013) une mission gouvernementale sur le thème de « l'accessibilité des personnes en situation de handicap, aux bâtiments recevant du public (ERP), à la voirie, au logement, et aux transports publics ». Dans ce cadre, elle rédige le rapport « Réussir 2015 » qui conclut que « la France ne sera pas au rendez-vous de 2015 ». Cette situation aboutit à la mise en place d'outil de programmation et de financement sous la forme d'agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP). Perçus comme une mesure dérogatoire, ces derniers permettent aux propriétaires ou exploitants d'établissements recevant du public (ERP) ne respectant pas leurs obligations d'accessibilité au 31 décembre 2014 de s'engager sur un calendrier précis, entre trois et neuf ans selon les cas, ainsi que sur un budget et des travaux d'accessibilité.

Ce que l'accessibilité veut dire

Étymologiquement, l'accessibilité renvoie au verbe « accéder » tiré du latin *accedere* qui signifie « s'approcher ou rendre plus proche ». On retrouve cette idée d'atteindre et de se rapprocher dans la plupart des définitions communes de l'accessibilité. Selon le dictionnaire Hachette, est accessible, « ce que l'on peut atteindre ». Dans le même sens, le Larousse définit l'accessibilité comme étant ce « qui peut être atteint, abordé, dont on peut s'approcher ». Quant à la neuvième édition du dictionnaire de l'Académie Française, l'accessibilité renvoie à la « qualité de ce qui est accessible » convoquant « l'accessibilité d'un lieu » et la « faculté d'avoir accès ». En fait, ces définitions concentrent l'accessibilité sur la « possibilité d'aller à un endroit », d'atteindre un lieu, en la situant autour du déplacement des individus dans l'espace, impliquant de fait leur mobilité.

³ « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, doit être organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. » (Loi du 11 février 2005 art.45)

En 2000, un groupe de travail interministériel ⁴ compulse une définition de l'accessibilité qui va dans ce sens : « L'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics ou privés, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur, cognitif, vieillissement, ...) ou temporaire (grossesse, accident, ...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes, ...) ». Cette définition ne réduit plus l'accessibilité uniquement à des publics caractérisés par des altérations physiques et fonctionnelles, mais elle reste cantonnée à la trilogie « cadre bâti/voirie/ transport ». En 2006, la Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées prend l'initiative d'élaborer une autre définition, plus dynamique et globale, qui se fonde sur les textes internationaux et nationaux : « L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant, les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres ». D'une part, l'accessibilité se structure comme un moyen conduisant à l'inclusion et à la participation des personnes ayant des incapacités, mais dont l'ensemble de la société peut également profiter. D'autre part, l'accessibilité doit dépasser l'idée d'accès à un lieu pour inclure celle d'accès à un service et à une prestation, renvoyant à l'usage et l'utilisation :

accéder ne se restreint plus à pouvoir aller, mais englobe aussi pouvoir utiliser et faire.

Accessible à qui? ou « De l'accessibilité centrée sur une déficience à l'accessibilité pour tous »

L'analyse des textes réglementaires et légaux en faveur de l'accessibilité met en exergue une évolution concernant le public visé par l'accessibilité. En effet, dans un premier temps, le cadre légal et les actions mises en œuvre se concentrent sur les personnes à mobilité réduite et notamment les personnes ayant des incapacités motrices se déplaçant en fauteuil et qui sont les principaux destinataires des politiques et mesures d'accessibilité. C'est ainsi que, lorsque l'on évoque la notion d'accessibilité, ce sont les aménagements nécessaires pour les personnes en fauteuil roulant, tels que les rampes ou les ascenseurs qui sont ceux auxquels on fait communément référence. Puis, le public concerné par l'accessibilité va progressivement s'élargir et se diversifier; il va englober le spectre des personnes atteintes de déficiences hétérogènes pour prendre en compte la diversité des typologies fonctionnelles : le handicap visuel, le handicap auditif et le handicap mental vont être associés aux mesures d'accessibilité.

À partir des années 2000, l'accessibilité opère un changement majeur concernant les publics vers lesquels elle se destine, en quittant le champ du handicap et de la déficience pour englober « tout le monde ». Les différentes conceptions universalistes comme le Design For All (DFA), l'Universal design (Ostroff, 2001), « la conception universelle » ou « accessible » ou encore « la conception pour tous » développées à partir des années 1980 se démocratisent. En référence, notamment aux travaux de Macé (1985), elles impliquent « la conception de produits et d'environnements qui soient utilisables par tout individu, dans la plus grande mesure possible, sans recourir à l'adaptation ou à la conception spécialisée » et permettent entre autre de repenser les publics cibles au-delà d'une restriction fondée sur les dimensions organiques et fonctionnelles. Devenue l'affaire de tous, l'accessi-

⁴ Ce groupe de travail réunit des représentants des ministères de l'Emploi et Solidarité, de l'Équipement, Transports et Logement, de l'Éducation Nationale, de la Jeunesse et Sports, de la Fonction publique, Réforme de l'État et Décentralisation ainsi que de la Culture.



bilité universelle peut prendre forme. L'illustration de cette évolution apparaît dans la diversification des figures convoquées autour de l'accessibilité; parmi celles qui sont les plus stéréotypées et communes, il faut citer les personnes âgées ou seniors (en référence au vieillissement de la population), mais aussi les personnes circulant avec une poussette et les femmes enceintes. L'on peut y ajouter les voyageurs et touristes, plus ou moins chargés en affaires et bagages, les livreurs, les personnes illettrées ou avec des difficultés de lecture ou celles ne parlant et ne lisant pas la langue utilisée dans l'espace dans lequel elles se trouvent.

Accessible à quoi? ou « De l'accès au cadre bâti à l'accès à tout »

Après avoir montré à qui l'accessibilité s'adresse et souligné l'évolution des destinataires, il convient de s'intéresser à ce qui est accessible, c'est-à-dire aux différentes composantes environnementales visées. De même que les destinataires de l'accessibilité se sont diversifiés pour englober d'abord la variété des déficiences pour s'adresser ensuite à « tout le monde », on note également un glissement concernant le contenu et l'objet même de ce qui est accessible.

Dans un premier temps, l'accessibilité a d'abord fait référence à une dimension urbaine et architecturale; ce sont les bâtiments, la voirie et les transports qui sont visés par l'accessibilité. C'est en ce sens que nous parlons *d'accessibilité spatiale ou géographique*, c'est-à-dire liée à un espace. Pourtant, l'accès à un espace reste insuffisant s'il n'est pas complété par l'accès à une prestation ou à un service, à un contenu ou à un produit. En fait, chaque espace revêt une fonction qui détermine des actions et des pratiques : lorsque l'on se rend quelque part, c'est pour y faire quelque chose. Aller à la piscine suggère la pratique d'une activité aquatique (natation, aquagym, ...) spontanée ou organisée en cours individuel ou collectif; aller au musée suggère l'accès aux visites et ateliers, aux expositions, aux œuvres exposées, bref à un contenu culturel. Nous pouvons parler dans ce cas d'une *accessibilité*

fonctionnelle, c'est-à-dire liée à l'accès aux activités proposées au sein de l'espace.

Le Code de la construction et de l'habitation intègre l'articulation entre ces deux modalités, soulignant l'importance « de circuler, d'accéder aux locaux et équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer, de communiquer et de bénéficier des prestations en vue desquelles cet établissement ou cette installation a été conçu. » (Art. R111-19-2). En fait, l'accessibilité se structure dans une perspective dynamique, autour de la mobilité des personnes et de leurs déplacements quotidiens, professionnels saisonniers, dans leur cadre de vie, mais aussi autour de l'usage de services et de prestations. La démarche dite APCU (Atteindre, Pénétrer, Circuler et faire Usage) illustre cette évolution de l'accessibilité vers une conception globale fondée sur le principe de chaîne de déplacement et de sa continuité. Elle s'appuie sur la mobilité individuelle du citoyen et les parcours des usagers dans un cadre de vie. Cette démarche se structure autour du cheminement de l'individu d'un point de départ à un point d'arrivée, cheminement qui doit s'effectuer de manière continue, sans rupture, c'est-à-dire sans obstacle. Elle se décompose en plusieurs phases, chronologiques et successives, dont la première phase débute par le fait d'*atteindre* un endroit, ce qui implique l'utilisation de moyen de transport et de la voirie. Ainsi, faire des courses au centre-ville, demande tout d'abord de pouvoir s'y rendre et donc d'utiliser les transports en commun ou un véhicule personnel et garer ce véhicule, se déplacer dans les rues et se repérer pour aller à l'endroit souhaité. La seconde phase nécessite de *pénétrer* dans le bâtiment ou l'espace. Puis, une fois à l'intérieur, il faut pouvoir y *circuler*, c'est à dire s'y déplacer, mais aussi se repérer et s'orienter. Enfin, la dernière phase renvoie à *faire usage*, c'est-à-dire de pouvoir jouir de l'utilisation des ressources présentes et de bénéficier des prestations et des services.

En se repositionnant autour d'un public plus large et varié et un environnement global défini comme un cadre de vie, l'accessibilité pose les préalables au développement du principe d'ac-

cessibilité généralisée, c'est-à-dire l'accès à tout pour tous.

Un dispositif institutionnel en faveur de l'accessibilité à la ville

À partir des années 1970, différentes commissions consultatives ou de contrôle sont mises en place par le législateur français pour soutenir et mettre en place les politiques d'accessibilité (Reichhart et Rachedi, 2016). Ces instances comme le Comité de Liaison pour le Transports des Personnes Handicapées (COLITRAH) ou les commissions départementales pour l'accessibilité s'organisent autour de missions spécifiques et segmentées autour du cadre bâti, de la voirie et du transport. Vers la fin des années 1990, la volonté gouvernementale de coordonner les différentes actions en faveur de l'accessibilité s'oriente vers une perspective plus globale. Le COLITRAH cède la place au Comité de Liaison pour l'Accessibilité (COLIAC) dont la mission est d'assurer la continuité entre les déplacements et le cadre de vie et de coordonner les actions des acteurs du transport, de l'aménagement et de la construction, des concepteurs et gestionnaires de voirie et d'espaces publics (Lévy, 2002).

En parallèle de ces actions gouvernementales, des initiatives situées plus localement apparaissent au niveau des communes et des villes. Au niveau européen, il faut citer la « Déclaration de Barcelone sur la ville et les personnes handicapées », signée le 24 mars 1995 lors du Congrès sur « La ville et les personnes handicapées », organisé à Barcelone en mars 1995. Signée par plus de 150 villes de l'Union européenne, la déclaration impose aux signataires d'engager des mesures destinées à promouvoir l'égalité des chances des citoyens handicapés à l'aide de mesures favorisant notamment l'accès à l'information, aux différents services et espaces urbains, aux logements, aux transports et à la participation aux processus de décision. Une quinzaine de ville de tailles différentes telles que Bordeaux, Arles, Chambéry, Strasbourg ou encore Marseille figurent parmi les villes françaises signataires.

En France, en 1992, un réseau international de villes se structure à travers l'association européenne de la Fédération Mondiale des Cités Unies. Connu sous l'appellation « Villes ouvertes », ce réseau d'une vingtaine de villes européennes réparties dans sept pays a pour finalité de favoriser l'intégration des personnes ayant des incapacités dans la ville. Quelques années plus tard, en 2003, l'Association des Maires de France (AMF) et les principales associations représentant des personnes en situation de handicap signent la charte « Commune et handicap » dont le but est de « promouvoir l'intégration dans la cité de toutes les personnes handicapées en améliorant leur autonomie, par des actions concertées entre la commune et les associations regroupées ». Privilégiant le partenariat entre le tissu associatif et les collectivités, ce document cadre tient compte de la spécificité du contexte local. Il faut bien souligner qu'il s'agit d'une démarche volontaire « qui propose aux communes de manifester, au-delà de leurs obligations réglementaires, leur engagement à donner à la personne handicapée sa place dans la cité, en prenant des mesures concrètes pour répondre aux attentes de ces personnes dans les domaines de la vie quotidienne ». La signature de la charte par les villes implique donc de la part de ces dernières un engagement actif en faveur de l'accessibilité quotidienne de leurs territoires, en partenariat et concertation avec les associations locales. De nombreuses villes vont intégrer les problématiques liées à l'accessibilité dans leur politique de développement, mais aussi au sein de leur organigramme. Certaines vont désigner du personnel⁵ ou créer des services spécifiques à qui elles vont confier les dossiers impliquant les problématiques liées au handicap et à l'accessibilité, afin de faciliter et renforcer la prise en compte de l'accessibilité dans les actions et projets communaux.

Par la suite, les commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH, CIAPH) créées par la loi du 11 février 2005 ont pour mission

⁵ Les appellations varient désignant des référents ou chargés handicap ou d'accessibilité



de réaliser un état des lieux annuel de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports et de proposer des améliorations. En même temps, les différents instruments de planification et de développement du territoire urbain intègrent l'accessibilité et s'ajustent : les Plans de déplacements urbains (PDU) comportent une annexe accessibilité⁶, le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) à l'initiative du maire précise « les conditions et délais de réalisation d'équipements et aménagements prévus » en fonction du PDU, et le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) des transports organise la chaîne de déplacement et programme la mise en accessibilité des services de transports.

Informé de l'accessibilité de la ville et rendre visible l'accessible

Un autre enjeu se dessine : celui de la visibilité de l'accessibilité. Les premières initiatives visant à rendre visibles les ressources et équipements urbains se concrétisent par un recensement qui aboutit à l'édition d'annuaires ou dans certains cas à la mise en ligne des données sur un portail électronique. Cela pose le problème de l'actualité des données et de leur réactualisation. Souvent ces données sont éditées par des collectivités locales ou alors par des acteurs du champ touristique. À ce sujet, citons par exemple, « Paris ville accessible, fiches descriptive hôtel » ou la collection « Toujours un chemin » qui comporte des guides présentant les ressources accessibles de grandes villes comme Barcelone, Londres, Rome, Amsterdam, Venise ou encore Dublin (Reichhart & Lomo, 2013).

Depuis les années 2000, la technologie modifie en profondeur la diffusion des ressources accessibles. Dans le sillon du mouvement de l'*Open Data*, des bases de données de points d'intérêt se constituent, recensant des informations d'accessibilité pouvant être exploitées de

différentes manières. C'est le cas du projet *Open Street Map* débutant en 2004 qui collecte des données du monde entier disponibles sous une forme brute, mais aussi de cartes, de sites de calcul d'itinéraire ou de recherche par adresse. Ainsi, *Cap Street*, un logiciel disponible sur PC et Windows Phone permet aux personnes ayant des incapacités motrices de calculer l'itinéraire le plus adapté et de repérer les lieux accessibles sur *Open Street Map*. En 2013, une base de données est élaborée par la ville de Paris. Composée des différents types d'équipements municipaux (crèches, écoles, jardins, piscines...) accessibles aux personnes ayant des incapacités motrices, visuelles et auditives en fonction de leur niveau d'accessibilité, elle aboutit à une carte interactive et à la création d'une application pour smartphone. En même temps, un nombre croissant d'applications se développe autour de l'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Nous pouvons citer l'application *Handi-map* utilisée par les villes de Rennes, Lorient, la Rochelle, Montpellier et Nice. Destinée aux personnes à mobilité réduite, sa fonction à l'instar de *Cap street* est « de calculer des itinéraires accessibles aux personnes à mobilité réduite et d'afficher différents points d'intérêts liés à l'accessibilité ». À Angoulême, la Société de transport du Grand Angoulême (STGA) a développé en 2013 une application mobile à destination des usagers malvoyants, *VocaBus*, qui informe en temps réel de la circulation des bus, des temps d'attente et détecte à l'aide d'un système de géolocalisation l'arrêt le plus proche de la position de l'utilisateur.

En complément, il existe des plateformes de diffusion des informations d'accessibilité dont la plupart sont collaboratives, c'est-à-dire dont les données sont recueillies en direct par des « particuliers ». C'est le cas de *MR.Street* (qui indique aux personnes à mobilité réduite les itinéraires, les établissements recevant du public, les toilettes, les arrêts de transport accessibles) ainsi que *I wheel Share* et *J'accède*. L'application mobile *I wheel share* contribue à la mise en ligne par les utilisateurs « d'expériences quotidiennes de non-accessibilité ou de manque de sensibilisation, que ce soit dans les lieux de vie (cinéma, mais aussi bars, restau-

⁶ L'annexe précise les « mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant ».

rants...), les transports en commun ou encore sur la voie publique ». (Jeanne, 2015). En fait, elle n'est pas pensée comme un guide mais plutôt comme un « relevé de terrain collectif », un recensement et mutualisation d'informations empiriques, mis en ligne et identifiable, consultable sur une carte interactive. De son côté, l'association *J'accède*, créée en 2006, vise à « permettre aux personnes à mobilité réduite d'occuper une place à part entière dans la vie de la cité, en défendant le concept d'accessibilité pour tous. ». Elle élabore un guide interactif et collaboratif « alimenté par ses utilisateurs » avec des données provenant de commentaires mis en ligne par une application de téléphone portable afin de « détailler l'accessibilité des lieux ouverts au public et d'aider les personnes à mobilité réduite à mieux gérer leurs déplacements ». Enfin, dans le domaine des transports, le portail *Handicap.fr* permet à chacun d'indiquer l'emplacement des places de parking réservées. En février 2017, 60584 places de stationnement sont référencées dans plus de 676 villes françaises. Ensuite, à partir de ce référencement, il est possible de trouver la place la plus proche par rapport à une adresse.

On peut noter ici un paradoxe entre l'accessibilité universelle et les limites de la mise en visibilité qui reste segmentée par type de déficience. Bien que l'accessibilité soit sortie d'une vision centrée sur le type de déficience, les supports technologiques mobilisés n'ont toutefois pas adoptés ce tournant universaliste.

Encourager et promouvoir la ville accessible

Depuis 2009, l'Association des Paralysés de France (APF) a décidé de créer et publier un baromètre de l'accessibilité : il s'agit d'un classement des 96 chefs-lieux départementaux selon leur degré d'accessibilité pour évaluer l'état d'avancement de la mise en accessibilité de la France en tenant compte du cadre de vie, des équipements municipaux, des transports accessibles et de la politique municipale. Comme le précise le dossier de presse de l'APF (2010), « le but de ce baromètre n'est pas de porter un jugement définitif, mais bien d'évaluer

la mise en accessibilité des communes de 2010 à 2015, de valoriser les bonnes pratiques des villes investies dans la mise en accessibilité de leur commune, de motiver les villes moins engagées à se mobiliser rapidement pour être totalement accessibles en 2015 ». D'autres initiatives visent à récompenser et à encourager l'accessibilité à l'aide de prix dont l'objet est de promouvoir les actions menées pour rendre la ville plus accessible. Ainsi, depuis 2010, la Commission européenne en partenariat avec le Forum européen des personnes handicapées lance un prix, *Acces City Award*. Il s'agit de mettre en valeur et récompenser les villes de plus de 50 000 habitants qui soutiennent des actions dans l'environnement urbain en faveur de l'amélioration de l'accessibilité et la qualité de vie des personnes ayant des incapacités et vieillissantes. Il en est de même pour les Trophées de l'Accessibilité organisés depuis 2010 par **Accès Pour Tous**, en partenariat avec de [nombreuses associations](#), qui récompensent des initiatives et des réalisations prenant en compte le caractère universel de l'accessibilité. De même, citons la **première édition des Sésames** de « l'Accessibilité Positive », organisée par le salon des maires d'Ile de France, **qui récompense** les meilleures initiatives publiques franciliennes **en matière d'accessibilité**.

Enfin, un processus de labellisation se développe à partir des années 2000 afin d'identifier divers équipements accessibles. Ainsi, depuis 2001, le ministère chargé du Tourisme a confié à l'Association Tourisme et Handicaps (ATH) une campagne nationale de labellisation visant à identifier à l'aide d'un pictogramme, l'accessibilité des infrastructures et équipements touristiques pour au moins deux types de déficiences (Reichhart, 2013). En 2015, ce sont 5350 sites qui ont obtenu la Marque Tourisme et Handicap, majoritairement des structures d'hébergement. En même temps, dans le cadre de l'accessibilité numérique, le label *e-accessibilité* visant à valoriser la prise en compte de l'accessibilité numérique au sein des sites et applications web voit le jour ainsi que le label accessibilité orienté vers les bâtiments non résidentiels. Par la suite, la marque *Destination Pour Tous* (DPT) vient compléter la



marque ATH en qualifiant « les territoires qui proposent un cadre de vie, des activités et des services de la vie courante adaptés à tous comprenant notamment la chaîne de déplacement ». Dans une approche très holistique, elle a pour but de « garantir des prestations essentielles, en matière de prestations touristiques (hébergement, restauration, équipements et activités culturels et sportifs, activités de pleine nature...), services de la vie quotidienne (commerces, services ouverts au public, services de soins, d'aide et d'accompagnement), voirie et transports (cheminements, transports en commun, places de stationnement réservé, bancs et espaces de repos ». Les fondements de cette démarche garantissent un territoire avec une accessibilité organisée dans une continuité, référée au principe de la chaîne de déplacement et d'accessibilité généralisée. En 2014, la ville de Bordeaux demeure le premier territoire labellisé *Destination pour tous* pour l'accueil des personnes en situation de handicap mental et moteur. Elle est rejointe en 2017 par Balaruc-les-Bains et Amiens.

Pour conclure : accessibilité et confort d'usage

C'est dans une perspective dynamique et écologique que l'accessibilité s'est progressivement imposée à travers la mobilisation d'acteurs de terrain, le développement de textes internationaux et nationaux et de politiques publiques incitatives. Cette évolution se traduit à la fois par un élargissement des publics cibles ainsi que des composants environnementaux qui permettent d'aller au-delà d'une entrée par type de déficiences et de ne pas se limiter au cadre bâti et architectural pour adopter une vision plus élargie et fine de l'accessibilité. En prônant l'accès à tout pour tous, c'est l'accessibilité universelle et généralisée qui est visée.

En même temps, l'accessibilité bénéficie de la mise en place d'un vaste dispositif institutionnel qui, au fur et à mesure, prend une dimension transversale, continue et territoriale; transversale, car il englobe progressivement le cadre de vie dans sa globalité, continue avec la chaîne de déplacement et l'affirmation d'une

vision dynamique d'un individu mobile et agissant, territoriale avec les commissions communales d'accessibilité et la coordination des instruments de planification et de développement urbain. À cela s'ajoute une multitude d'initiatives connexes informant et promouvant l'accessibilité mise en place. En effet, dans un environnement où l'accessibilité n'est pas générale et totale, mais plutôt partielle et variable, informer les usagers de ce qui est accessible et ce qui ne l'est pas, mais aussi « ce qui est accessible à qui », reste essentiel. Les progrès technologiques impliquant de manière collaborative l'ensemble des citoyens concernés jouent un rôle important dans la visibilité et la promotion de l'accessibilité. Mais, ils sont aussi déterminants pour construire une ville intelligente et connectée au service de l'accessibilité, en lien avec l'usage et les besoins de ses habitants. Enfin, l'accessibilité, décloisonnée du champ du handicap, se remodele autour de la qualité et du confort d'usage; l'accès à des espaces, services et activités doit concerner tout le monde en recherchant l'accroissement de la qualité, quels que soient les profils des usagers.

Références

- ANDRÉ, S. (2015). La loi pour l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées. *Actualités Sociales Hebdomadaires*, 2394, 15-24.
- BARRAL, C., & ROUSSEL, P. (2002). De la CIH à la CIF : Le processus de révision. *Handicap*, 94-95, 1-23.
- BARRAL, C. (2007). La Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé : un nouveau regard pour les praticiens, *Contraste*, 27, 231-246.
- CAMPION, CL. (2013). *Réussir 2015 - Accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics*. Paris, France : Ministère des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion.
- CAMPION, CL., & DEBRÉ, I. (2012). *Loi Handicap : des avancées réelles, une application encore insuffisante*. Rapport d'information n° 635 (2011-2012). Paris, France : Commission pour le contrôle de l'application des lois.
- CONSEIL DE L'EUROPE. (1993). *Accessibilité principes et lignes directrices Adaptation des bâtiments dans un environnement bâti*. Strasbourg, France : Service de l'édition et de la documentation.
- CONSEIL DE L'EUROPE. (1996). *European concept for accessibility*. Central Coordinating Commission for the Promotion of Accessibility (CCCPA).

- CONSEIL DE L'EUROPE. (2006). *Plan d'action décennales pour la promotion des droits et de la pleine participation des personnes handicapées à la société : améliorer la qualité de vie des personnes handicapées en Europe 2006-2015*.
- CONSEIL DE L'EUROPE. (2009). *Achieving Full Participation Through Universal Design Council of Europe*.
- CONSEIL DE L'EUROPE. (2016). *Droits de l'Homme : Une réalité pour tous Stratégie du Conseil de l'Europe sur le Handicap 2017-2023*.
- DELCEY, M. (2002). Notion de situation de handicap (moteur). Les classifications internationales des handicaps. Dans *Déficiences motrices et situations de handicaps* (1-17), Paris, France : Association des paralysés de France.
- FOUCAULT, M. (1977). *Dits et écrits*, (vol 3). Paris, France : Editions Gallimard.
- FOUGEYROLLAS, P. (2002). L'évolution conceptuelle internationale dans le champ du handicap : enjeux socio-politiques et contributions québécoises, *Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé*, 474(2), 1-26.
- HAIDER, E. (2007). *L'accès des personnes handicapées aux infrastructures et espaces publics*, Conseil de l'Europe.
- JEANNE, E. (2015). Lancement d'une plateforme collaborative sur l'accessibilité. Repéré à <https://www.faire-face.fr/2015/01/06/accessibilite-personnes-handicapees-reseau-social/>
- LÉVY, G. (2002). *L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite?* Rapport remis au Premier ministre. Paris, Secrétariat d'État aux transports et à la mer.
- MACE R. (1985). *Universal design, barrier free environments for everyone*. Los Angeles, États-Unis: Designers West.
- MULLICK, A., & STEINFELD, E. (1997). Universal design: What it is and isn't. *Innovation, the Quarterly Journal of the Industrial Designer Society of America*, 16(1), 14-24
- OSTROFF E. (2001). Universal design: an evolving paradigm. Dans E.Ostroff et W.Preiser (dir.): *Universal design handbook* (1.3-1.11), New York, États-Unis: McGraw Hill.
- REICHART, F. (2013). Évolution et perspectives de l'offre de loisirs à destination de personnes handicapées. *Revue Espaces*, 314, 66-75.
- REICHART, F., & LOMO, A. (2013). Accessibilité et communication ou comment rendre visible ce qui est accessible? L'exemple des informations touristiques destinées aux personnes en situation de handicap en France. *MEI Média et Information*, 36, 53-64.
- REICHART, F., & RACHEDI, Z. (2016). L'accessibilité de 1975 à nos jours : vers une ville accessible à tous? *Les cahiers de la LCD*, 75-90.
- SANCHEZ, J. (1989). L'accessibilité, support concret et symbolique de l'intégration; apports et développement. Paris : CTNERHI.
- STIKER H. J. (1997). *Corps infirmes et sociétés*. Paris, France : Dunod.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION (1980). *International Classification of Impairments, Disabilities and Handicaps. A manual of classification relating to the consequences of disease*. Genève.

