



**HAL**  
open science

Mise en œuvre de l'accessibilité pour les personnes à  
mobilité réduite : un chemin semé d'embûches ?  
L'exemple des berges du Rhône

Émilie Vignon

► To cite this version:

Émilie Vignon. Mise en œuvre de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite : un chemin semé d'embûches ? L'exemple des berges du Rhône. Sociologie. 2008. dumas-00345991

**HAL Id: dumas-00345991**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00345991>**

Submitted on 10 Dec 2008

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**MISE EN ŒUVRE DE L'ACCESSIBILITÉ POUR  
LES PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE :  
UN CHEMIN SEMÉ D'EMBÛCHES ?**

**L'exemple des berges du Rhône**

**Emilie VIGNON**

**VA APU  
Promotion 53**

*Juillet 2008*

Président du jury : Béatrice VESSILLER  
Maître de TFE : Laurette WITTNER  
Expert : Laurent SABY



## Notice Analytique

	NOM	PRENOM	
<b>AUTEUR</b>	VIGNON	EMILIE	
<b>TITRE DU TFE</b>	Mise en œuvre de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite : un chemin semé d'embûches ? L'exemple des berges du Rhône		
	ORGANISME D'AFFILIATION ET LOCALISATION	NOM PRENOM	
<b>MAITRE DE TFE</b>	ENTPE, VAULX EN VELIN	WITTNER LAURETTE	
<b>COLLATION</b>	138 pages du rapport	6 Annexes (18 pages)	66 références bibliographiques
<b>MOTS CLES</b>	Accessibilité, Personnes à mobilité réduite, Berges du Rhône, Situations de handicap, Espace public, Concertation		
<b>TERMES GEOGRAPHIQUES</b>	Lyon, Berges du Rhône		
<b>RESUME</b>	<p>Si les personnes handicapées ont longtemps été rejetées et exclues, leur intégration dans la société est désormais une préoccupation affichée par les pouvoirs publics. Dans ce contexte, l'accessibilité se présente comme une nécessité, d'autant qu'elle profite à un public plus large que les seules personnes handicapées.</p> <p>Cependant, la mise en accessibilité repose sur de multiples composantes. Et c'est tout d'abord le poids de l'histoire qu'il faut prendre en compte dans un domaine aussi chargé émotionnellement. Ainsi, les évolutions dans les représentations sociétales du handicap, dans la législation ou encore dans le vocable doivent être considérées. De plus, la multitude des acteurs et leurs divergences d'opinion ne facilitent pas la mise en place d'une démarche concertée, démarche pourtant indispensable. En effet, au-delà des exigences techniques évidentes à la mise en accessibilité d'un projet tel celui des berges du Rhône, une mobilisation continue et collaborative de tous les acteurs est nécessaire. Ainsi, institutionnels, professionnels de l'aménagement, citoyens et associations doivent pour ce faire être formés et sensibilisés à la question de l'accessibilité.</p>		
<b>ABSTRACT</b>	<p>For a long time excluded and rejected from society, disabled people are currently a matter of great concern and their social integration is thus a priority for public authorities. In this context, accessibility is all the more essential as many people, even not handicapped, can take advantage of it.</p> <p>Nevertheless, the implementation of accessibility relies on numerous components. And first, the burden of history has to be taken into account in such a field full of emotion. Thus, evolutions in social representations of handicap, in legislation and in vocable have to be taken into consideration. Moreover, the multitude of participants and their differing opinions do not ease the implementation of a concerted process, process though fundamental. In fact, beyond obvious technical requirements to implement accessibility on a project such as the Rhône banks, a continuous and collaborative mobilization of all the parties is necessary. That way, investors, planning professionals, citizens and associations have to be trained and heightened of accessibility matter.</p>		



## Remerciements

Je tiens à remercier Laurette Wittner pour avoir accepté d'encadrer ce travail de fin d'études et m'avoir accompagnée au cours de sa réalisation.

Je remercie également Laurent Saby d'avoir accepté d'être l'expert de ce jury et Béatrice Vessiller d'en assurer la présidence.

Je remercie Thierry Coanus pour ses remarques et ses conseils apportés au cours des séances de méthodologie.

Je n'oublie pas non plus toutes les personnes qui m'ont accordé de leur temps en se prêtant au jeu des entretiens.

Enfin, je remercie Jean Michel pour son soutien inébranlable, Claire pour sa précieuse relecture ainsi que Marine et Abounidal pour l'ambiance chaleureuse qu'ils ont su créer dans les cellules jumelles, lieu de production de ce rapport.



# Sommaire

<b>LISTE DES ILLUSTRATIONS.....</b>	<b>9</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>11</b>
<i>Mise en situation .....</i>	<i>13</i>
<i>Du contexte au questionnement.....</i>	<i>14</i>
<i>Un terrain et une méthodologie au service de l'étude .....</i>	<i>18</i>
<i>Structure du rapport.....</i>	<i>20</i>
<b>1 PARTIE 1: LE HANDICAP, DOMAINE EN MUTATION DANS SES REPRESENTATIONS ET SES PRISES EN COMPTE .....</b>	<b>23</b>
1.1 VERS UNE INTEGRATION DES PERSONNES HANDICAPEES DANS LA SOCIETE .....	25
1.1.1 <i>Cadrage historique.....</i>	<i>25</i>
1.1.2 <i>Vers une véritable reconnaissance des handicaps : le rôle des classifications .....</i>	<i>28</i>
1.1.3 <i>Du modèle de la réadaptation vers le modèle de l'accessibilisation.....</i>	<i>30</i>
1.2 LES PRINCIPAUX ASPECTS REGLEMENTAIRES.....	33
1.2.1 <i>Bilan autour de la réglementation antérieure à 2005.....</i>	<i>34</i>
1.2.2 <i>Pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées : la loi du 11 Février 2005. ....</i>	<i>36</i>
1.3 LES EVOLUTIONS SEMANTIQUES .....	40
1.3.1 <i>De l'infirme à la personne en situation de handicap.....</i>	<i>41</i>
1.3.2 <i>Des vocables différents pour un même objectif, celui d'être mieux entendu.....</i>	<i>43</i>
1.3.3 <i>La limite de la négation du handicap.....</i>	<i>47</i>
<b>2 PARTIE 2: LE PROJET DES BERGES DU RHONE DANS UN CONTEXTE DE FORTE DEMANDE SOCIETALE EN MATIERE DE CONCERTATION.....</b>	<b>49</b>
2.1 LE PROJET DES BERGES DU RHONE, UN PROJET SOUS HAUTE TENSION.....	51
2.1.1 <i>Présentation générale du projet .....</i>	<i>51</i>
2.1.2 <i>Le projet des berges du Rhône ou la combinaison d'enjeux multiples.....</i>	<i>55</i>
2.2 DANS UN CONTEXTE DE FORTE DEMANDE DE CONCERTATION DE LA PART DU MILIEU ASSOCIATIF.....	57
2.2.1 <i>De l'implication croissante du milieu associatif.....</i>	<i>57</i>
2.2.2 <i>Les associations de personnes handicapées, acteurs inévitables de la concertation.....</i>	<i>60</i>
2.2.3 <i>Les limites du système participatif.....</i>	<i>63</i>
2.3 LA CONSTRUCTION DE L'ACCESSIBILITE DU PROJET DES BERGES DU RHONE.....	66
2.3.1 <i>Les principales instances de concertation mobilisées sur le projet des berges du Rhône .....</i>	<i>67</i>
2.3.2 <i>Démarche et moyens de concertation mis en place sur le projet des berges .....</i>	<i>73</i>
2.3.3 <i>De la diversité des acteurs et des points de vue .....</i>	<i>76</i>
<b>3 PARTIE 3: ACCESSIBILITE DES BERGES DU RHONE, UN BILAN MITIGE .....</b>	<b>85</b>
3.1 MISE EN EVIDENCE DES DIFFICULTES RENCONTREES DANS LA MISE EN ACCESSIBILITE DU PROJET .....	87
3.1.1 <i>Une démarche certes ambitieuse et volontaire mais incomplète .....</i>	<i>87</i>
3.1.2 <i>La nécessité d'apporter des solutions à de multiples problèmes techniques .....</i>	<i>90</i>
3.1.3 <i>Après l'ouverture des berges, la question des usages et de leurs conflits.....</i>	<i>95</i>
3.2 DES DISSENSIONS AU CŒUR MEME DU MILIEU ASSOCIATIF.....	98
3.2.1 <i>Le CARPA au cœur de la politique d'accessibilité lyonnaise .....</i>	<i>99</i>
3.2.2 <i>Des raisons multiples aux divergences du milieu associatif.....</i>	<i>103</i>
3.2.3 <i>Les caractéristiques structurelles des associations, éléments explicatifs de ces dissensions.....</i>	<i>107</i>
3.3 DE LA NECESSITE D'UNE ACTION COLLECTIVE .....	109
3.3.1 <i>L'accessibilité ou l'indispensable continuité d'action dans le temps et l'espace.....</i>	<i>109</i>
3.3.2 <i>La nécessité d'une formation des professionnels de l'aménagement à la question de l'accessibilité .....</i>	<i>112</i>
3.3.3 <i>La sensibilisation, élément essentiel de la mise en accessibilité .....</i>	<i>114</i>

<b>CONCLUSION</b> .....	<b>119</b>
<b>GLOSSAIRE</b> .....	<b>123</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>125</b>
<b>ENTRETIENS REALISES</b> .....	<b>131</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>135</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>139</b>
ANNEXE A : RECAPITULATIF DES LOIS RELATIVES AU HANDICAP DEPUIS 1975 .....	141
ANNEXE B : DECRET N°2006-1658 DU 21 DECEMBRE 2006.....	143
ANNEXE C : ARRETE DU 15 JANVIER 2007 .....	145
ANNEXE D : PRECISIONS CONCERNANT LE CNCPH ET LA CCDSA .....	151
ANNEXE E : ASSOCIATIONS PARTICIPANT A LA COMMISSION EXTRA MUNICIPALE D'ACCESSIBILITE .....	153
ANNEXE F : ARTICLES DE JOURNAUX RELATIFS A L'ACCESSIBILITE DES BERGES DU RHONE.....	155

## Liste des illustrations

Figure 1 : Vision générale de l'aménagement.....	52
Figure 2 : Séquence à dominante végétale.....	52
Figure 3 : Séquence à dominante minérale, les terrasses de la Guillotière.....	52
Figure 4: Le projet des berges dans la ville de Lyon.....	52
Figure 5: Lisse basse sur la partie haute des berges .....	93
Figure 6: Plinthes métalliques.....	93
Figure 7: Pictogramme fléchant le cheminement accessible.....	93
Figure 8: Pictogramme désignant les rampes de pente supérieure à 5% .....	94
Figure 9: Mains courantes au centre des escaliers .....	94
Figure 10: Ruban piéton.....	94
Figure 11: Granulométrie du ruban piéton .....	94
Figure 12: Pavés arasés pour permettre le passage vers le ruban piéton .....	94
Figure 13: Chemin de traverse enherbé .....	95
Figure 14: Chemin de traverse aux joints bétonnés.....	95
Figure 15: Pavés arasés devant les bancs.....	95
Figure 16: Mise en place de pavés sciés pour l'accès aux jeux d'enfants .....	95
Figure 17: Obstruction des rubans piéton et cyclable par le stationnement .....	115
Figure 18: Poubelles obstruant le cheminement sur le ruban piéton .....	115
Figure 19: Passerelle obstruant le ruban piéton.....	115



## **INTRODUCTION**



Qui peut aujourd'hui prétendre ne jamais avoir rencontré quelconques gênes ou difficultés à évoluer dans son environnement quotidien, à accéder aux transports, à circuler dans le cadre bâti ? Qui peut aujourd'hui prétendre n'avoir jamais été confronté aux béquilles, à la fatigue, au port de lourds bagages, aux sorties avec de jeunes enfants, aux promenades avec poussette... ? En d'autres termes, qui peut aujourd'hui prétendre ne jamais avoir été, pas même une fois, une personne à mobilité réduite<sup>1</sup> ? Qui pourrait donc aujourd'hui prétendre n'avoir nul intérêt à voir l'accessibilité<sup>2</sup> s'améliorer ?

### Mise en situation

Ainsi l'accessibilité, plus qu'une simple problématique liée au handicap moteur, sensoriel, mental ou cognitif que connaissent certaines personnes, se présente bel et bien comme une préoccupation actuelle, majeure, et surtout commune à tous. En effet il convient de souligner que son amélioration contribue au confort de l'ensemble de la population. Cependant, le constat en matière d'accessibilité des espaces publics mais aussi des lieux privés reste aujourd'hui très mitigé malgré de nombreux facteurs apportant la preuve d'une part que cette problématique constitue un enjeu majeur de notre société et d'autre part que l'intérêt qui y est porté est grandissant.

En effet, longtemps exclues et ignorées, les personnes handicapées revendiquent aujourd'hui, de façon légitime, une certaine reconnaissance sociale. De plus, il est désormais établi que les solutions apportées aux problèmes de ces personnes peuvent contribuer à l'amélioration du confort de vie d'un panel de population beaucoup plus étendu. Ainsi, dans le contexte d'une société vieillissante, au sein de laquelle les progrès médicaux ont contribué à sauver de nombreuses vies mais au prix de lourdes séquelles physiques, la problématique de l'accessibilité se présente chaque jour comme une préoccupation un peu plus pressante.

En réponse à cette préoccupation sociétale, les politiques menées aux échelles internationales, nationales et locales ont fait la preuve d'une volonté croissante de poser la question de

---

<sup>1</sup> Le terme de « personne à mobilité réduite », terme qui sera largement utilisé au cours du rapport, est aujourd'hui souvent préféré à celui de « personne handicapée ». Selon la définition qu'en fait le Parlement Européen en 2001, il regroupe toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer, telles que par exemple les personnes handicapées (tous types de handicaps confondus), les personnes de petite taille, les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie ou encore les parents avec enfants.

<sup>2</sup> Tout au long du rapport, le terme accessibilité fait référence à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Et lorsqu'il n'y a pas de précision particulière, il s'agit de l'accessibilité tant des espaces publics que des lieux privés.

l'accessibilité et d'y apporter des solutions. En effet, Jacques Chirac lors de son deuxième quinquennat avait par exemple inclus l'insertion des personnes handicapées parmi ses trois grands chantiers, avec la lutte contre le cancer et l'insécurité routière. Plus généralement, l'accessibilité semble aujourd'hui indissociable de tout discours politique et fait l'objet d'un nombre grandissant de textes réglementaires.

En effet, alors que la loi du 30 Juin 1975 dite d'orientation en faveur des personnes handicapées marquait véritablement le début d'une vraie prise en compte de cette population, les textes de loi en la matière se sont depuis multipliés. La loi du 11 Février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées est la dernière à avoir été promulguée. Abordant de nombreux thèmes de la vie en société de ces personnes, elle vise à en faire des citoyens à part entière, avec les mêmes conditions de services, d'emplois, d'infrastructures... que tout un chacun. De part ses objectifs affichés mais aussi de part la prise en compte du handicap qu'elle préconise, cette loi constitue une avancée majeure dans la lutte pour l'intégration des personnes handicapées dans la société et plus généralement dans le combat pour une meilleure accessibilité.

Dans ce contexte mêlé de revendications sociales grandissantes en matière d'accessibilité et d'obligations réglementaires de plus en plus strictes, comment, lorsque l'on se destine à une carrière dans les domaines du bâtiment et de l'aménagement, ne pas chercher à mieux connaître et à mieux comprendre les besoins des personnes handicapées ? C'est donc à la fois l'envie de découvrir ce que certains appellent parfois le « monde » des handicapés mais aussi le contexte présenté précédemment qui ont présidé au choix de ce sujet pour mon travail de fin d'études.

### *Du contexte au questionnement*

Si la loi du 11 Février 2005 propose des avancées indéniables en matière d'accessibilité, elle soulève aussi de toutes nouvelles interrogations. En effet, en présentant le handicap non pas comme une particularité individuelle mais comme la résultante d'un environnement inadapté, elle pose ouvertement la question du rôle des pouvoirs publics, aménageurs, concepteurs et autres acteurs dans les difficultés quotidiennes rencontrées par les personnes à mobilité réduite.

Ainsi, cette nouvelle législation et surtout cette nouvelle vision du handicap<sup>3</sup> incitent tout naturellement à l'étude de l'accessibilité au travers de projets d'aménagement. Ces derniers permettront notamment de mieux comprendre comment, ceux à qui l'on attribue aujourd'hui une part de responsabilité importante dans les gênes quotidiennes des personnes handicapées, appréhendent l'accessibilité et la mettent en œuvre. Ce rapport s'appuiera régulièrement sur l'exemple des berges du Rhône, projet d'aménagement urbain récent de la ville de Lyon, pour illustrer ses propos. Ce terrain de recherches sera par ailleurs plus particulièrement présenté dans la suite de cette introduction.

Si en choisissant ce sujet je pensais être principalement amenée à traiter d'aspects techniques pour expliquer succès et échecs en matière de mise en accessibilité, les explications se sont en réalité révélées être beaucoup plus variées et complexes. En effet, si cette mise en accessibilité peut, dans un premier temps, être pensée en termes d'ascenseurs, de rampes d'accès, de paliers de repos, d'écriture en braille ou autre signal sonore au niveau des feux de circulation, elle est en réalité dépendante de nombreuses autres variables, souvent moins évidentes aux premiers abords, mais tout aussi importantes. Ainsi, loin de pouvoir être exclusivement solutionnée par des réponses techniques, la mise en l'accessibilité<sup>4</sup> d'un projet repose sur de nombreuses variables. Quelles sont alors ces composantes de l'accessibilité ?

Longtemps rejetées et exclues de la société, les personnes handicapées ne bénéficiaient alors d'aucun statut social décent. En effet, comme le montre Goffman<sup>5</sup>, ces dernières font l'objet de stigmates qui remettent d'emblée en cause le respect de la considération accordée ordinairement à toute personne dans le jeu des interactions, dans le sens où ils remettent en cause l'humanité même de celui qui les porte. Et s'il semble aujourd'hui indéniable que des progrès ont été réalisés dans ce domaine, comment les stigmates dont cette population a été et reste la cible ont influencé et influencent les politiques actuelles en matière d'accessibilité ? De plus, chaque être humain mobilise, dans certaines situations et selon C.G.Jung<sup>6</sup>, son

---

<sup>3</sup> Cette nouvelle vision du handicap consiste finalement à considérer qu'il n'y a pas de « personnes handicapées » mais plutôt des « personnes en situation de handicap », c'est-à-dire des personnes dont les difficultés éprouvées dans leur vie quotidienne relèvent essentiellement d'une inadaptation du cadre de vie dans lequel elles évoluent.

<sup>4</sup> Les termes de « mise en accessibilité » et de « mise en œuvre de l'accessibilité » seront régulièrement utilisés au cours de ce rapport. Ils ne font pas uniquement référence à une mise en œuvre technique au sens réalisation des travaux, mais bien à l'ensemble du processus de mise en accessibilité d'un projet, de son émergence jusqu'à sa livraison, sur les aspects techniques comme sur les aspects sociaux.

<sup>5</sup> GOFFMAN E., 1975 (trad.), *Stigmate : les usages sociaux des handicapés*, Editions de Minuit, Paris, 180p.

<sup>6</sup> C.G. Jung distingue deux types d'inconscient que sont l'inconscient personnel et l'inconscient collectif. Ce dernier est en réalité un concept empirique et opérationnel qu'il a développé au contact de grands malades

inconscient collectif. Ce système psychique de nature impersonnelle et universelle est constitué de formes de pensées préexistantes, nommées archétypes, qui pénètrent dans le conscient et interviennent de ce fait inévitablement dans certaines de nos décisions, jugements et autres représentations. Par conséquent, les termes de « monstre » ou d'« infirme » ayant été employés à l'égard des personnes handicapées ne restent-ils pas inévitablement ancrés dans cet inconscient collectif ?

Parmi les évolutions notables concernant l'accessibilité, on peut justement souligner certaines modifications dans le vocable utilisé pour désigner les personnes handicapées. Ainsi, loin des dénominations de « monstre » ou d'« infirme » précédemment mentionnées, on préfère aujourd'hui parler de personnes à mobilité réduite ou encore de personnes en situation de handicap. Ces termes font alors référence à une population plus large. En effet, tenant compte des limitations que peut rencontrer une personne du fait d'obstacles environnementaux<sup>7</sup>, ils incluent dans leur définition des personnes non-handicapées<sup>8</sup> telles que des personnes âgées, des femmes enceintes ou encore des personnes de petite taille. Au Québec, c'est le terme de « personne exceptionnelle » qui est utilisé pour désigner les personnes handicapées. Et si cette dénomination peut être synonyme de « personne d'exception », on peut également l'interpréter comme « personne ayant une exception ». Face à ces différents vocables employés, il convient de se demander quels liens existent concrètement entre changements dans le vocabulaire et évolutions dans la représentation du handicap. Le vocable utilisé se fait-il l'écho des évolutions dans la représentation du handicap, ou, à l'inverse, dicte-t-il ces évolutions ? Ne s'agit-il pas plutôt d'ailleurs d'une combinaison de ces deux hypothèses ? Quelles sont alors les logiques qui sous-tendent ces changements dans les terminologies utilisées pour désigner les personnes handicapées ? Que traduisent-elles pour ce qui est de l'intégration de cette population dans la société ?

En parallèle de ces évolutions sociales, une législation s'est également construite, depuis maintenant une trentaine d'années, autour de la problématique de l'accessibilité. On peut désormais souligner l'importance des textes réglementaires en la matière, aujourd'hui

---

mentaux car l'histoire personnelle ne suffisait pas à expliquer et à comprendre l'ensemble des fonctionnements psychiques en jeu chez ces individus.

<sup>7</sup> Le rôle de l'environnement sur le handicap sera régulièrement abordé au cours du rapport. Il est alors important de souligner que le terme « environnement » est à prendre dans son sens le plus large (environnement naturel, environnement bâti, environnement social...).

<sup>8</sup> Le terme de « personne handicapée » fait ici référence à des personnes souffrant de déficiences physiques, sensorielles, mentales ou cognitives durables du fait d'une maladie ou d'un accident.

nombreux et relativement complets, qui encadrent notamment de plus en plus rigoureusement la réalisation de projets d'aménagement. En effet, depuis la loi de 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées, les textes juridiques se sont multipliés jusqu'à la promulgation de la loi de 2005 et de ses multiples textes d'application. Ainsi, quelles sont les évolutions réglementaires marquantes connues par la France ? En quoi ces dernières accompagnent-elles et illustrent-elles les changements qui s'opèrent au sein même de la société ?

Le projet des berges du Rhône, malgré son achèvement courant 2007, ne relève pas de cette nouvelle réglementation de 2005. Projet emblématique pour la ville de Lyon, il a cependant fait l'objet d'une attention toute particulière pour ce qui est de la concertation avec les personnes à mobilité réduite. Ainsi, quels ont été les moyens mobilisés pour l'implication de ce public ? Quelles ont été les principales difficultés rencontrées dans la construction de l'accessibilité sur le projet ?

Et si le projet des berges a fait l'objet d'une concertation, c'est notamment pour confronter les points de vue de multiples acteurs. Ainsi, institutionnels et professionnels de l'aménagement, mais aussi associations de personnes handicapées et usagers ont pris part, à leur façon et à leur échelle, à la mise en place et à la réalisation du projet. Mais alors, quand et comment chacun d'entre eux est-il intervenu ? Quels moyens se sont-ils donnés pour mettre en œuvre l'accessibilité ? Comment perçoivent-ils cette problématique ?

Au cœur de ce jeu d'acteurs, les associations occupent une place toute particulière. Groupes de pression relativement influents et dynamiques, notamment à Lyon, elles se posent aujourd'hui en interlocuteurs incontournables pour les pouvoirs publics. Quels sont alors les moyens offerts à ces associations de personnes handicapées pour s'exprimer et faire valoir leurs revendications ? Comment, sur le projet des berges, ont-elles été impliquées ? Comment et pourquoi les diverses dissensions entre les associations se sont-elles manifestées ?

Boycottée par ces dernières, l'inauguration des berges du Rhône en Mai 2007 marquait l'achèvement presque complet du projet. Quel bilan peut-on alors dresser quant à l'accessibilité de ce site ? Pourquoi certaines associations de personnes handicapées se disent aujourd'hui satisfaites alors même qu'elles avaient décliné l'invitation du maire à l'inauguration ? Comment, de façon générale, améliorer la mise en œuvre de l'accessibilité ?

### *Un terrain et une méthodologie au service de l'étude*

Si ce rapport aborde des problématiques générales relatives au domaine de l'accessibilité, il s'appuie régulièrement sur l'exemple d'un projet d'aménagement urbain récent, celui des berges du Rhône. En effet, ce dernier a constitué une porte d'entrée à une étude plus globale sur l'accessibilité tout en offrant la possibilité d'illustrer les propos tenus par des exemples concrets.

Le projet des berges du Rhône constitue ainsi un projet d'aménagement urbain récent de la ville de Lyon. Envisagé dès 2002, l'objectif était de reconquérir la rive gauche du fleuve afin de la rendre aux Lyonnais<sup>9</sup>, et ses caractéristiques le rendent tout particulièrement adapté à une réflexion sur l'accessibilité. En effet, son ampleur tout d'abord constitue un atout majeur. Parce qu'il s'agit d'un projet de grande envergure d'une part, mais aussi à haute valeur symbolique pour une municipalité qui avait fait de la réconciliation du Rhône avec les Lyonnais un thème dominant de sa campagne d'autre part, la concertation sur le projet des berges s'est voulue exemplaire. L'étude de la façon dont cette dernière a été menée s'en trouve donc d'autant plus intéressante. De plus, l'envergure du projet occasionne également l'implication d'acteurs multiples. Ces derniers apportent alors des visions différentes quant à la nécessité de prendre en compte l'accessibilité et de la mettre en œuvre. Parmi ces acteurs, usagers et associations de personnes handicapées se sont tout particulièrement mobilisés, ce qui enrichit considérablement l'étude proposée. Autres points forts du projet pour ce qui est de son utilisation dans une réflexion sur l'accessibilité, son caractère récent qui permet de mesurer la pertinence des réglementations actuelles, et le fait qu'il relève du domaine public puisque cela permet l'étude du positionnement des pouvoirs publics sur ce sujet et présente par là même un intérêt évident pour un ingénieur des TPE.

Afin de mener à bien cette étude, de nombreux acteurs ont été sollicités afin de recueillir, entre autres, leur opinion sur la prise en compte de l'accessibilité en général et plus particulièrement sur le projet des berges, sur la réussite de ce dernier en la matière, sur la pertinence de la législation en vigueur et des systèmes participatifs existants ou encore sur le positionnement des différents acteurs face à la question de l'accessibilité. Et même si les thèmes abordés restaient relativement constants d'un entretien à l'autre, la façon dont les acteurs les traitaient, elle, changeait. En effet, alors que les associations ont plutôt tendance à s'étendre longuement

---

<sup>9</sup> Les berges du Rhône étaient auparavant essentiellement des grandes aires de stationnement destinées aux voitures.

sur la question de l'accessibilité en général et les difficultés qu'elles peuvent rencontrer pour se faire entendre, les institutionnels évoquent quant à eux plus volontiers les aménagements techniques réalisés et la législation en vigueur.

Ce recueil d'information auprès des acteurs s'est très majoritairement fait au moyen d'entretiens de recherche, méthode permettant d'explorer avec pertinence et en profondeur la question de l'accessibilité. Ainsi, ils ont favorisé dans un premier temps l'exploration du sujet abordé et la construction du cadre conceptuel. Ils ont également pleinement contribué à l'approfondissement de la problématique développée par la collecte systématique de matériaux et par la vérification d'éléments d'information obtenus antérieurement.

Les entretiens réalisés étaient principalement semi directifs, divers thèmes étant alors introduits au cours de la discussion s'ils n'étaient pas spontanément abordés par la personne. L'intérêt de cette méthode réside dans le fait qu'elle apporte flexibilité tout en permettant de recueillir le même type d'informations auprès des différents acteurs et de les confronter, dans la mesure où les thèmes sont formulés à l'avance. Les entretiens avec les associations de personnes handicapées étaient souvent plus libres que ceux avec les institutionnels afin de les laisser évoquer en détail leurs expériences et leur perception du problème. Par ailleurs, les entretiens réalisés étaient individuels, à l'exception des deux effectués avec le Collectif d'Associations du Rhône Pour l'Accessibilité (CARPA), qui se sont déroulés respectivement avec deux et trois interlocuteurs<sup>10</sup>. Quinze personnes ont ainsi été rencontrées<sup>11</sup>. Par ailleurs trois entretiens supplémentaires ont été réalisés par téléphone et deux autres par email<sup>12</sup>.

Ces entretiens ont de plus été complétés par des observations de terrain. Ces dernières, permettant d'appréhender plus concrètement l'accessibilité des berges du Rhône et les dispositifs techniques mis en place pour son amélioration, ont aussi été l'occasion de rencontrer des usagers du site. Elles ont également permis de mesurer d'éventuelles discordances avec les discours tenus au cours des entretiens.

---

<sup>10</sup> Lors du premier entretien avec le CARPA, réalisé le 5 Mai 2008, Maurice Bost (membre) et Noël Mayoux (chargé de mission) étaient présents. Lors de l'entretien du 19 Mai 2008 destiné à rencontrer Didier Changeur (président), Maurice Bost a souhaité être présent de nouveau afin de « me surveiller » selon ses propres termes. Noël Mayoux travaillant dans le bureau où l'entretien s'est déroulé, il était présent de fait.

<sup>11</sup> La liste des personnes interrogées, avec leurs coordonnées et leur fonction, est fournie en annexe.

<sup>12</sup> La liste des personnes contactées par téléphone et par email est également disponible en annexe.

### *Structure du rapport*

La mise en œuvre de l'accessibilité, processus complexe et difficile, est dépendante d'un certain nombre de composantes indispensables à sa réussite. En effet, peut-on par exemple raisonnablement envisager le succès de la mise en accessibilité d'un projet si, aussi performante et complète que soit la législation, les acteurs porteurs de ce dernier ne sont pas disposés à accorder à la question de l'accessibilité toute l'attention qu'elle mérite ? Ce rapport mettra donc l'accent sur ces variables dont dépend la mise en accessibilité d'un projet en apportant notamment des éléments d'explication à travers le cas des berges du Rhône.

Ainsi, le premier temps du rapport permettra de resituer l'accessibilité dans un contexte global. Les différentes évolutions concernant la représentation sociale du handicap seront à cette occasion abordées et mises en parallèle avec les évolutions réglementaires. Par ailleurs, nous montrerons comment et pourquoi des changements sémantiques se sont également opérés dans le domaine du handicap. En effet, il convient d'avoir à l'esprit ces éléments pour mieux appréhender la vision que la société peut avoir du handicap et par là-même, la façon dont elle apporte une réponse à cette problématique aujourd'hui.

Dans un deuxième temps, nous montrerons que la construction de l'accessibilité sur le projet des berges s'est essentiellement faite par le biais de la concertation avec les associations de personnes handicapées. En effet, ces dernières ont souhaité être pleinement impliquées et participer activement aux débats en la matière. Mais en réalité, c'est dans un contexte plus général que s'inscrit cette implication des associations. Le milieu associatif exprime en effet désormais ouvertement sa volonté de prendre part aux décisions concernant le domaine de l'accessibilité, et il trouve une légitimité de plus en plus grande à cela, devenant même un interlocuteur inévitable pour les pouvoirs publics. Ses actions en la matière ayant joué un rôle de premier plan dans la mise en accessibilité des berges, nous reviendrons, après avoir présenté le projet et montré comment ses enjeux ont influencé la prise en compte de cette thématique, sur la façon dont la concertation a été menée et dont les associations ont été sollicitées. Nous soulignerons à cette occasion les rôles et implications des différents acteurs du projet.

Enfin, la troisième partie de ce rapport dressera le bilan de l'accessibilité du projet des berges du Rhône en mettant en avant d'une part les difficultés techniques rencontrées et d'autre part les incohérences dans la démarche de concertation. A cette occasion nous montrerons qu'au-

delà de ces aspects matériels, les conflits existant au sein même du milieu associatif peuvent être un frein à la construction de l'accessibilité, et plus généralement, nous reviendrons sur l'importance d'une action collective et avancerons des propositions pour favoriser cette dernière.



## **1 PARTIE 1 :**

# **Le handicap, domaine en mutation dans ses représentations et ses prises en compte**



Comprendre et analyser en détail la mise en accessibilité d'un projet est vain si aucune attention n'est portée au contexte historique dans lequel il s'inscrit. En effet, les politiques menées actuellement et les positionnements des acteurs sont intimement liés à l'histoire du handicap. Peut-on par exemple comprendre la virulence avec laquelle une personne handicapée peut parfois revendiquer des aménagements accessibles si l'on n'a pas en tête toutes les injustices, les méchancetés et le mépris dont cette population a fait l'objet ? Dans un domaine aussi chargé émotionnellement, le poids de l'histoire est grand, et appréhender les logiques des évolutions d'hier c'est mieux s'armer pour comprendre celles d'aujourd'hui.

## 1.1 Vers une intégration des personnes handicapées dans la société

*Afin de mieux appréhender les réflexions actuelles en matière d'accessibilité, il convient de revenir sur la construction du champ du handicap. En effet, cette dernière ne peut être dissociée des politiques menées aujourd'hui, et sa compréhension apporte certains éléments de réponse, notamment quant aux difficultés que les personnes handicapées peuvent avoir à s'insérer pleinement dans la société.*

### 1.1.1 Cadrage historique

#### 1.1.1.1 De l'Antiquité au Moyen Age

Si le terme d'« handicapé » est aujourd'hui d'usage courant, c'est en réalité sous l'appellation d'« infirme » que les personnes souffrant de déficiences ont été désignées durant plusieurs siècles. Dans l'Antiquité notamment, l'infirmité fait peur car elle représente un châtement des Dieux et c'est la raison pour laquelle on préfère abandonner les enfants naissant avec de telles malformations.

Au Moyen Age, la vision de l'infirmité est relativement similaire à celle de l'Antiquité. Ainsi, « le corps infirme inspire dans les différentes cultures une horreur sacrée assortie de superstitions et de magies »<sup>13</sup>. Cependant, à une période durant laquelle les déficiences étaient perçues comme monstruosité, malédiction<sup>14</sup> ou impureté<sup>15</sup>, succède une vision plus modérée de l'infirmité, considérant cette dernière comme une forme de misère parmi d'autres. L'infirme devient ainsi

---

<sup>13</sup> KRISTEVA J., 2003, *Lettre au président de la République sur les citoyens en situation de handicap, A l'usage de ceux qui le sont et de ceux qui ne le sont pas*, Editions Fayard, 96p.

<sup>14</sup> Plus particulièrement dans la civilisation grecque, la naissance d'un enfant infirme était interprétée comme un maléfice.

<sup>15</sup> Chez les Hébreux notamment, c'est plus à l'impureté que l'infirmité faisait référence.

objet de charité et bénéficie de l'aumône, soit individuellement soit par le biais d'œuvres hospitalières<sup>16</sup>.

#### 1.1.1.2 L'ère classique ou l'affrontement de deux courants de pensée

A partir du XIV<sup>e</sup> siècle, la société évolue en ce sens que le système jusqu'alors féodal centré sur l'agriculture et la propriété foncière laisse place à une organisation sociale dans laquelle dominant commerce et échanges. La réussite est alors signe de vertu et dans ce système, pauvres, malades et infirmes sont bien évidemment laissés d'autant plus en marge de la société voire même considérés comme responsables des maux de cette dernière. L'infirmité est alors de nouveau associée au châtement des Dieux, comme durant la période antique, et suscite peur et méfiance jusqu'à la Renaissance.

Ce sont alors les siècles classiques qui vont voir se développer une deuxième phase dans la représentation du handicap. En effet, deux courants de pensée vont alors s'affronter. S'opposent ainsi ceux qui continuent à affirmer que la déviance vient de Dieu, et qui rejoignent en ce sens le point de vue dominant des siècles précédents, et ceux qui attribuent ces malformations à des accidents naturels, génétiques, survenus au cours du développement du fœtus. Dans une période fortement marquée par la religion et les croyances, cette explication plus rationnelle occasionne inévitablement un regard nouveau sur les infirmes. Cela marque en réalité le tout début d'une certaine reconnaissance sociale du handicap.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, cela se traduit par la décision d'éduquer les infirmes au nom de la démocratie et des droits de l'homme, et par des prises en charge spécifiques permettant de compenser les inégalités dont ils sont victimes de fait. Les œuvres charitables se multiplient et des personnages aujourd'hui reconnus s'investissent dans cette cause. Ainsi, Valentin Haüy s'intéresse au devenir socioculturel des aveugles et met au point un matériel de lecture, l'abbé de l'Épée regroupe les sourds dans son institution et initie la langue des signes, Edouard Seguin et Jean Itard utilisent entre autres les travaux de l'abbé de l'Épée pour développer un dialogue avec les enfants déficients mentaux.

Cependant, si l'ère classique marque bien une nouvelle étape dans la prise en compte du handicap, notamment car l'infirmité bénéficie désormais d'un traitement social, il convient de

---

<sup>16</sup> NICOLAS-BAUER M-C., 1997, *Les innovations en matière d'accessibilité aux espaces publics pour les personnes à mobilité réduite*, DESS d'urbanisme, 35p.

mettre l'accent sur les raisons de cette soudaine considération pour les infirmes. En effet, quels que soient les points de vue quant à l'origine du handicap, tous s'accordent à penser que les déficients sont potentiellement dangereux pour la société, et c'est bien cette crainte de l'infirmes qui préside à la mise en place de mesures. Il est ainsi important d'avoir à l'esprit que ce sont bel et bien les représentations à l'œuvre dans le domaine du handicap qui vont expliquer les solutions retenues !

### 1.1.1.3 De l'impact de la révolution industrielle et de la première guerre mondiale

« Bien que jusqu'à la fin du XIXe siècle la tendance demeure au confinement des infirmes dans l'assistance et la mendicité, le développement de la technique avec l'industrialisation et les accidents du travail d'une part, l'extension des guerres et de leurs victimes d'autre part, ainsi que la marche en avant de la démocratie, transforment progressivement l'infirmité en objet de responsabilité collective »<sup>17</sup>. Comme le souligne ainsi Julia Kristeva, c'est principalement l'augmentation du nombre d'accidentés du travail dans une société à l'industrialisation galopante, et la multiplication des mutilés de guerre, héros de la nation, qui mettront la société toute entière face à ses responsabilités à l'égard des infirmes.

Dans ce contexte, il est acquis que la personne handicapée requiert la solidarité de la part de la communauté nationale et l'implication de l'Etat. L'infirmes réintègre ainsi la société et accède, par la loi du 14 Juillet 1905, au statut de « sujet de droit ». Il importe cependant de souligner que c'est essentiellement les mutilés et les grands invalides de guerre, et non les grands invalides civils, qui font l'objet de cette solidarité...

Les lois se multiplient alors pour apporter protection sociale aux travailleurs et assistance aux mutilés de guerre. Ainsi, à la loi de 1898 concernant la réparation des accidents du travail succéderont la loi de 1916 réservant des emplois aux mutilés de guerre, celle de 1918 pour le subventionnement d'écoles de rééducation leur étant destinées, puis celle de 1924 pour leur emploi obligatoire.

Ainsi, même si la reconnaissance sociale des personnes handicapées est évidemment, à cette époque, largement insuffisante, il convient de souligner que la multiplication des accidentés du

---

<sup>17</sup> KRISTEVA J., 2003, *Lettre au président de la République sur les citoyens en situation de handicap, A l'usage de ceux qui le sont et de ceux qui ne le sont pas*, Editions Fayard, 96p.

travail et des mutilés de guerre a contraint la société à considérer différemment ceux qui souffraient aussi de déficiences physiques, à savoir les infirmes.

## 1.1.2 Vers une véritable reconnaissance des handicaps : le rôle des classifications

### 1.1.2.1 *La Classification Internationale des Handicaps*

Nous avons précédemment eu l'occasion de constater que longtemps les personnes handicapées sont restées en marge du système social, ne faisant l'objet d'aucune reconnaissance particulière. A partir du XXe siècle cependant, certains travaux les concernant émergent et traduisent de ce fait un intérêt pour cette population. Parmi ces derniers, la Classification Internationale des Handicaps (CIH), publiée en 1980 par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), va considérablement faire évoluer la notion de handicap.

Cette classification s'inspire des réflexions du britannique Philip Wood, qui a largement contribué à transformer de façon radicale la notion de handicap en lui apportant une nouvelle approche sociétale longtemps mise de côté. Et si cette classification fut vivement critiquée, elle a au moins le mérite d'avoir fait parler du handicap et d'avoir amorcé un débat le concernant.

C'est ainsi en 1980 que l'OMS publie la CIH, projet expérimental de classification des handicaps, qui va clarifier la situation dans ce domaine en distinguant trois niveaux ou trois plans d'expérience du handicap : « celui des déficiences ou niveau lésionnel, celui des incapacités ou niveau fonctionnel et un niveau social, celui du désavantage social »<sup>18</sup>. Traduite en français en 1988 par l'Institut National de la Santé Et de la Recherche Médicale (INSERM), elle sera maladroitement appelée « classification des désavantages », ce qui accentue encore plus, s'il en était besoin, les effets de stigmatisation de ce projet de l'OMS.

Mais dès sa publication, cette classification suscite de vives critiques notamment car les facteurs environnementaux ne sont pas pris en compte, car la terminologie est négative, et surtout car l'expérience sociale négative des personnes est expliquée par leurs attributs propres sans tenir compte des facteurs contextuels. Les possibilités d'intervention restent alors cantonnées, selon cette classification, au niveau de l'individu. En réalité, elle se fait l'écho d'un seul des deux courants de pensée qui s'affrontent à l'époque, le courant médical.

---

<sup>18</sup> VILLE I., RAVAUD J-F., 2003, « Personnes handicapées et situation de handicap », *Problèmes politiques et sociaux* n°892, Septembre 2003, p.1-124.

### 1.1.2.2 *La confrontation du courant médical et du courant anthropologique*

La Classification Internationale du Handicap précédemment présentée traduit ainsi les idées du courant dit médical, qui définit le handicap comme la conséquence d'un état pathologique (maladie ou accident). Le fait qu'elle ait été traduite, en France, par l'INSERM, institut de recherche médicale, en apporte d'ailleurs une preuve supplémentaire. Cette classification suscitera donc de vives réactions de la part notamment des partisans du courant auquel le courant médical s'oppose, le courant dit anthropologique. Ce dernier, plus globalement social, considère que le handicap est « *la résultante de la confrontation d'un être humain avec ses capacités et de son environnement avec ses exigences* »<sup>19</sup>. Ces deux courants de pensée pourraient alors se résumer de la sorte : pour le courant médical, c'est la lésion corporelle pathologique qui rend la personne handicapée alors que pour le courant anthropologique ce sont la société et le cadre de vie qui créent les situations de handicap.

### 1.1.2.3 *La Classification Internationale du Fonctionnement, du Handicap et de la Santé*

Vivement critiquée, la CIH sera alors révisée par l'OMS et remplacée en 2001 par la Classification Internationale du Fonctionnement, du Handicap et de la Santé (CIF). La CIH a donc été modifiée en raison de son aspect essentiellement centré sur l'individu pour s'orienter vers une classification qui tient compte davantage de la situation sociale, des attentes de la collectivité et des capacités de l'individu<sup>20</sup>.

Cette nouvelle classification introduit alors expressément le rôle des facteurs environnementaux, dans le sens le plus large du terme<sup>21</sup>. On peut ainsi distinguer dans la CIF, non pas trois niveaux au caractère très médical comme pour la CIH (déficience, incapacité, désavantage), mais bien cinq niveaux que sont : les fonctions organiques, les structures anatomiques, les activités, les participations et les facteurs environnementaux. Ces cinq niveaux relèvent d'une part d'une dimension individuelle (fonctions organiques et structures anatomiques), d'autre part d'une dimension sociale (activités et participations) et enfin d'une dimension environnementale (facteurs environnementaux). Il convient de souligner que la perception du handicap au travers d'aspects sociaux et environnementaux est alors loin d'être

---

<sup>19</sup> HAMONET C., DE JOUVENCEL M., 2005, *Handicap : Des mots pour le dire, Des idées pour agir*, Editions Connaissances et Savoirs, 170p.

<sup>20</sup> KOMPANY S., 2008, *Accessibilité pour tous : la nouvelle réglementation*, Editions du Puits Fleuri, 338p.

<sup>21</sup> Selon C. Gardou et D. Poizat (2007, *Désinsulariser le handicap – Quelles ruptures pour quelles mutations culturelles ?* Editions Erès, 358p.) la CIF prend en considération les facteurs suivants : « produits et systèmes techniques, environnement naturel et changements apportés par l'Homme à l'environnement, soutiens et relations, attitudes individuelles et sociales, services, systèmes et politiques ».

acquise pour tous lors de la parution de cette classification et qu'il s'agit donc là d'une avancée majeure de cette dernière.

Ainsi, aussi maladroite qu'ait été la première classification proposée par l'OMS, elle a contribué à des avancées considérables dans le domaine du handicap. En effet, elle témoigne tout d'abord d'une volonté de mieux le comprendre et de mieux l'expliquer alors même qu'il avait été laissé de côté pendant des années. De plus, ayant été vivement critiquée, elle a contribué à faire parler du handicap et à amorcer un débat sur ce thème. Les travaux menés à l'occasion de ces débats ont alors été à l'origine d'importants changements au niveau du langage et de la pensée dans le domaine du handicap. Ces derniers résultent d'un consensus international qui a permis l'évolution d'une approche uniquement médicale, vers une approche plutôt à dominante sociale. Il s'agit en réalité de ce qui est couramment appelé le passage du modèle de la réadaptation vers celui de l'accessibilisation.

### 1.1.3 Du modèle de la réadaptation vers le modèle de l'accessibilisation

#### 1.1.3.1 *Le modèle de la réadaptation et sa progressive remise en question*

Le modèle de la réadaptation émerge en France à l'issue de la première guerre mondiale. Il s'agit à cette époque d'un projet tout à fait nouveau puisqu'il vise à réinsérer les infirmes dans la société alors que ces derniers n'avaient fait l'objet d'aucune attention jusqu'alors. C'est en raison de cette nouvelle perspective que l'infirmité sera progressivement perçue comme un handicap et que les infirmes seront considérés comme des handicapés. Néanmoins, ce modèle de la réadaptation, appelé également modèle individuel, vise à adapter unilatéralement les individus à la société, l'organisation de cette dernière n'étant pas questionnée.

Après la seconde guerre mondiale, le principe de la réadaptation, qui se développe alors fortement, se heurte au problème du relogement des personnes handicapées sortant des hôpitaux ou de centres spécialisés. En effet, si la loi de 1957 sur le reclassement des travailleurs handicapés confirme une politique de réinsertion de ces derniers, et notamment par le travail, les logements semblent alors inadaptés car souvent impossibles d'accès. Dans de telles conditions, il est alors difficile d'envisager, comme la loi le préconisait, un emploi impliquant des déplacements quotidiens. Afin d'apporter des solutions à ce problème et d'aider les personnes handicapées dans leur recherche de logement adapté, les pouvoirs publics créent en 1959 l'Association pour le Logement des Grands Infirmes (ALGI).

Cette dernière va alors, au cours de la mission qui est la sienne, être amenée à proposer l'adoption de normes d'accessibilité. Et c'est ainsi que l'idée d'accessibilité de l'environnement remplace progressivement celle de réadaptation de l'individu. Revendiquée par les associations de personnes handicapées et diffusée à l'échelle internationale via la première conférence mondiale sur les barrières architecturales<sup>22</sup> de 1965, la notion d'accessibilité s'impose alors.

### 1.1.3.2 Principes et légitimités du modèle de l'accessibilisation

« La vraie question qu'il faut se poser est de savoir si ce sont les personnes dites handicapées qui sont inadaptées à la société ou est-ce la société qui est inadaptée à accueillir toutes les personnes quelles qu'elles soient, fussent-elles handicapées, fussent-elles âgées »<sup>23</sup>. Ainsi pourraient être résumés les questionnements ayant conduit à l'apparition du modèle de l'accessibilisation, également appelé modèle social.

En effet, avec l'avènement d'une possible accessibilité dans la cité décrit précédemment, le handicap se trouve, du moins pour partie, déplacé sur le front des facteurs environnementaux. La question de l'intégration ne dépend plus exclusivement de l'adaptation des personnes handicapées à la société, mais également d'obstacles environnementaux rencontrés par les individus. Au-delà de son visage technique apparent, l'accessibilité a donc une portée symbolique fondamentale qui bouscule à la fois la notion de handicap et la conception de l'intégration proposée par le modèle de la réadaptation. En ce sens, on peut parler du modèle de l'accessibilité ou plutôt, si l'on souhaite mettre en évidence le côté dynamique du processus, du modèle de l'accessibilisation.

Ainsi, l'apparition du modèle de l'accessibilisation constitue indéniablement une étape marquante de l'histoire du handicap. En effet, en déstabilisant certaines des conceptions du handicap, elle ébranle le champ des représentations, des attitudes et des comportements à l'égard de cette population. Elle impacte de ce fait nécessairement le champ des relations entre valides et handicapés. Elle impacte également inévitablement les univers institutionnels. En effet, les centres de rééducation et de réadaptation voient leurs façons d'agir modifiées : il ne

---

<sup>22</sup> Cette conférence est organisée à Stresa du 17 au 20 Juin 1965 par les fédérations internationales des mutilés et des invalides civils avec le concours de la fédération mondiale des anciens combattants et de la société internationale pour la réadaptation des personnes handicapées. Elle réunit près de deux cents délégués représentant la quasi-totalité des pays européens, plus les Etats-Unis, l'Inde et le Chili. Cette conférence activera fortement le mouvement d'accessibilisation, les associations s'y référant dans leur pays respectif par la suite pour légitimer leur pression auprès des pouvoirs publics.

<sup>23</sup> Citation de Vincent Assante, à l'époque représentant de l'union nationale des polios de France, extraite du colloque *Handicap : Citoyenneté et Europe* du 23 Septembre 2000.

s'agit plus de travailler avec comme modèle de référence la normalité, mais bien de travailler avec pour finalité celle de l'autonomie de la personne handicapée. Mais au-delà des professionnels de santé, ceux de l'aménagement se voient eux aussi touchés par ces évolutions car ils ont désormais un rôle d'autant plus important à jouer dans l'intégration des personnes handicapées. La notion de handicap de situation qui émerge avec l'apparition de l'accessibilisation et qui met l'accent sur un handicap lié à la configuration de l'environnement et non aux aptitudes de l'individu, se fait l'écho de ce rôle nouveau des aménageurs.

Quant aux principales légitimités de ce modèle de l'accessibilisation, on citera tout d'abord une justification universaliste car loin de concerner uniquement les personnes handicapées, il s'adresse aussi à un public plus large tel que des personnes confrontées à des situations handicapantes du fait de leur âge ou d'une incapacité temporaire. Une autre justification pouvant être avancée est celle du principe d'égalité et de non-discrimination à l'égard des personnes handicapées<sup>24</sup>. Il y a en effet consensus pour lutter contre les inégalités de traitement dont les personnes handicapées font l'objet. Dans une résolution du Conseil Européen du 20 Décembre 1996, les états membres sont d'ailleurs invités à :

« -Supprimer les obstacles à la pleine participation des handicapés et ouvrir tous les aspects de la vie sociale à cette participation ;  
-permettre aux personnes handicapées de participer pleinement à la vie en société en éliminant les obstacles à cet égard ;  
-apprendre à l'opinion publique à devenir réceptive aux capacités des personnes handicapées et à l'égard des stratégies fondées sur l'égalité des chances ».

### *1.1.3.3 Les résistances à l'accessibilisation*

Bien que les justifications précédemment évoquées aient contribué à légitimer le modèle de l'accessibilisation et à favoriser sa percée au cours du XXe siècle, il est pourtant loin d'être dominant. En effet, la culture de la réadaptation traditionnelle, toutefois en régression, reste aujourd'hui plus forte que celle de l'accessibilisation. Afin d'expliquer ce constat, il est possible d'avancer deux types d'arguments :

---

<sup>24</sup> HEYRMAN E., 2002, *Les personnes à mobilité réduite : vers une mise en accessibilité globale des projets d'aménagement publics ? L'exemple Lyonnais*, Travail de Fin d'Etudes (ENTPE), 157p.

- Si la réadaptation reste aussi ancrée dans la culture française c'est notamment parce qu'elle a fait son apparition dans un contexte historique fort, celui de la première guerre mondiale avec ses millions de français blessés, mutilés ou invalides.
- Si l'accessibilisation ne parvient pas à prendre le dessus c'est d'une part parce que la France est fortement marquée par un validocentrisme<sup>25</sup> spontané qui tend à importer la vision du monde des valides, et d'autre part parce que la suppression ou tout du moins la réduction des obstacles environnementaux entravant les activités personnelles et la participation sociale des personnes handicapées est loin d'être acquise pour des raisons d'ordre politique, juridique, institutionnel, technique et économique.

*Ainsi, il a ici été fait la preuve d'avancées spectaculaires dans le domaine du handicap au cours des siècles. En effet, en témoignent tout d'abord l'émergence d'une reconnaissance à l'égard des personnes handicapées notamment suite aux grandes guerres, puis les efforts réalisés pour mieux appréhender leurs difficultés en entreprenant des classifications, et la volonté de les insérer dans la société. L'apparition de l'accessibilisation marque encore une autre étape dans l'histoire du handicap. En effet, ce dernier y étant décrit comme le résultat d'une interaction entre une personne et son environnement social et physique, aux explications médicales s'ajoutent des explications sociales, et le traitement du handicap ne se fait alors plus dans une logique d'assistance mais dans une perspective d'autonomie. Ce transfert conceptuel est fondamental car il a contribué à réorienter, ces dernières années, la prise en compte sociétale du handicap. En France notamment, il a guidé la politique dans ce domaine, particulièrement en 2003, lors des travaux lancés pour l'élaboration de la loi de 2005. Il n'en reste cependant pas moins important de souligner que si la législation et les politiques menées à l'égard du handicap se sont fait l'écho de ces avancées sociales, elles ont aussi souffert d'une trop lente mutation des mentalités dans ce domaine, l'histoire du handicap et de ses représentations restant en France très présentes.*

## **1.2 Les principaux aspects réglementaires**

*Au-delà des représentations à l'œuvre dans le domaine du handicap, la législation en vigueur joue également un rôle décisif dans les politiques qui sont menées. Ainsi, si les textes réglementaires concernant le handicap se sont multipliés au XXe siècle, il y en a plus particulièrement un qui a marqué les esprits dans ce domaine, il s'agit de la toute récente loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.*

---

<sup>25</sup> Le validocentrisme est un concept inventé par J.M. Bardeau dans son ouvrage *Voyage à travers l'infirmité*.

## 1.2.1 Bilan autour de la réglementation antérieure à 2005

### 1.2.1.1 *La loi d'orientation en faveur des personnes handicapées de 1975*

Le premier texte réglementaire dans le domaine de la construction ayant abordé la question du handicap date de 1966. Il s'agit en réalité d'une circulaire du ministère de l'équipement concernant le nombre de logements que les organismes HLM devaient réserver aux personnes handicapées. Dans la pratique, cette obligation s'est traduite par la réservation d'un nombre vraiment très limité de logements au rez-de-chaussée de certains immeubles HLM<sup>26</sup>. Plusieurs textes réglementaires sont ensuite venus compléter la législation sur la thématique du handicap.

Mais le véritable tournant réglementaire en matière d'accessibilité intervient avec la loi n°75-534 du 30 Juin 1975, dite loi d'orientation en faveur des personnes handicapées. Pour la première fois, le principe de l'accessibilité y est reconnu et considéré comme une obligation de la société civile envers les personnes handicapées. Une définition de l'accessibilité sera par ailleurs arrêtée dans le décret d'application n°78-1167 du 9 Décembre 1978, indiquant qu'« est réputée accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite toute installation offrant à ces personnes, notamment à celles qui circulent en fauteuil roulant, la possibilité de pénétrer dans l'installation, d'y circuler, d'en sortir dans les conditions normales de fonctionnement et de bénéficier de toutes les prestations offertes au public en vue desquelles cette installation a été conçue et qui ne sont pas manifestement incompatibles avec la nature du handicap ». Cette loi de 1975 constitue ainsi une avancée majeure car, en plus de reconnaître le principe d'accessibilité, elle tente d'encadrer le secteur du handicap de manière globale. Elle instaure pour ce faire de nouvelles dispositions couvrant les différents aspects de la vie quotidienne et vise à favoriser l'intégration des personnes handicapées dans ces domaines divers (emploi, éducation, formation, santé, sports et loisirs, aides financières et sociales...). Elle constitue alors l'une des premières conséquences réglementaires de la percée du modèle de l'accessibilisation face au modèle de la réadaptation précédemment évoqué.

Cependant, les conséquences de cette loi resteront limitées, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, comme la définition de l'accessibilité fournie précédemment le prouve, elle s'adresse essentiellement aux personnes en fauteuil roulant et de plus, elle ne concerne que les domaines du cadre bâti et des transports, la voirie et les espaces publics n'en faisant pas partie. Ensuite, il

---

<sup>26</sup> KOMPANY S., 2008, *Accessibilité pour tous : la nouvelle réglementation*, Editions du Puits Fleuri, 338p.

convient de souligner que la loi manque de directives claires et d'obligations concrètes. Les volontés affichées restent floues et l'absence de délais à respecter ou de sanctions éventuelles ne contribueront pas à faire de ce texte un texte moteur pour la mise en œuvre de l'accessibilité. En réalité, à l'image de la société à cette époque, la loi de 1975 traduit une mutation des mentalités sans pour autant savoir précisément quelles solutions concrètes apporter à cette nouvelle vision de l'accessibilité.

#### *1.2.1.2 Le domaine de la voirie et des espaces publics*

Suite à cette loi de 1975, les textes réglementaires renforçant les dispositions à l'égard des personnes à mobilité réduite vont se multiplier. En effet, très nombreux sont les lois, décrets, arrêtés et circulaires qui sont venus améliorer et compléter cette dernière. L'annexe A fournit par ailleurs la liste de l'ensemble des lois qui, depuis 1975, ont contribué à faire avancer la politique en matière de handicap.

De manière globale, ces textes juridiques ont eu tendance à apporter des réponses plus complètes mais aussi plus précises à cette problématique. A titre d'exemple, on soulignera que la loi du 13 Juillet 1991 impose l'accessibilité des habitations, des lieux de travail et des établissements recevant du public neufs. Elle fixe également des prescriptions techniques par décret. Ces évolutions dans la réglementation traduisent ainsi celles d'une société au sein de laquelle le modèle de l'accessibilisation ne cesse de se développer et qui appréhende mieux, notamment grâce à des travaux tels que les classifications de l'OMS, le domaine du handicap et les réponses pouvant ainsi être apportées à ses difficultés. L'accessibilité étant de plus en plus reconnue, les textes en la matière se doivent d'être de plus en plus complets et l'apparition dans ces derniers du champ de la voirie et des espaces publics s'en fait l'écho. Par ailleurs, les attentes et les revendications des personnes à mobilité réduite étant de plus en plus légitimes aux yeux de la société, les réglementations deviennent plus incisives, fixant des préconisations précises et de véritables obligations.

Cependant, étant donnée la multitude des textes réglementaires existants, nous ferons ici le choix de revenir plus particulièrement sur ceux concernant le domaine de la voirie et des espaces publics, c'est-à-dire ceux ayant eu, de près ou de loin, un rôle dans l'aménagement des berges du Rhône, le projet relevant de cette réglementation :

-Dès 1978, le domaine de la voirie et des espaces publics est soumis à des obligations de mise en accessibilité lors de travaux de réalisation ou dans le cadre de travaux de réfection. Parmi ces textes, on retiendra deux décrets de 1978, le décret n°78-109 du 1<sup>er</sup> Février et le décret n°78-1167 du 9 Décembre. Ils concernent notamment « *tous les espaces publics ou privés aménagés en vue de leur utilisation par le public* »<sup>27</sup>. Les points les plus intéressants si l'on s'inscrit dans la perspective du projet des berges résident dans les normes architecturales fixées afin d'assurer l'accessibilité de ces installations aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, des précisions sont apportées concernant les cheminements, les rampes, les pentes ou encore la nécessité d'implanter des ascenseurs. Par ailleurs, le décret du 9 Décembre, dans son article 4, prévoit pour les communes de plus de 5000 habitants la mise en place d'un plan d'adaptation de la voirie publique à l'accessibilité auquel toute réfection de la voirie devra se conformer. Cependant, il convient de préciser que les dispositifs mis en place ne s'adressent, en 1978, qu'aux personnes en fauteuil.

-Toujours dans le domaine de la voirie et des espaces publics, le décret du 31 Août 1999 vient compléter les deux précédents. Il fixe avec précisions les caractéristiques techniques des cheminements, les pentes à respecter, les nécessités en termes de paliers de repos, les largeurs de passage minimales ou encore les caractéristiques des escaliers. Ces dispositifs seront par la suite repris dans la dernière réglementation de 2005, et plus particulièrement dans son décret d'application n°2006-1658 du 21 Décembre 2006<sup>28</sup>, et complétés par des mesures destinées à tous types de handicaps. C'est d'ailleurs de cette loi de 2005 et de ses principales avancées dont il est question ci-après.

## 1.2.2 Pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées : la loi du 11 Février 2005.

### 1.2.2.1 *La loi de 2005 ou l'avènement de l'accessibilisation*

Si la loi de 1975 et celles qui lui ont succédé témoignaient déjà de la montée, en France, du modèle de l'accessibilisation, celle de 2005, franchissant un pas de plus, vient institutionnaliser une vision élargie de l'accessibilité. Les changements à l'œuvre dans la société se reflètent alors clairement dans cette nouvelle législation. En effet, cette loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées traduit particulièrement

---

<sup>27</sup> Citation extraite des décrets en question.

<sup>28</sup> Le décret du 21 Décembre 2006 et l'arrêté du 15 Janvier 2007 portant application de ce décret sont fournis en annexes B et C.

bien le contexte dans lequel elle a été rédigée, et notamment celui de la progression du modèle de l'accessibilisation.

Ce dernier se retrouve en effet dans la loi de 2005 car elle réunit à la fois des dispositions concernant le principe de non-discrimination, à travers des mesures collectives pour favoriser l'accès à l'éducation, à l'emploi, aux transports, au cadre bâti... et des mesures spécifiques destinées à compenser le handicap.

#### 1.2.2.2 *Délais, incitations financières, sanctions : les armes de la loi de 2005*

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 opère un basculement dans l'action publique accessibilité. En effet, le dispositif juridique progressivement adopté depuis 1975 se singularisait par une obligation de mise en accessibilité des établissements recevant du public et de la voirie uniquement pour des projets neufs ou lorsque des travaux étaient réalisés. Il prévoyait également un droit à la mobilité des personnes handicapées. La loi de 2005 impose désormais une obligation de mise en accessibilité généralisée de la cité dans un délai de dix ans. Beaucoup plus directive et incisive, elle marque ainsi le passage d'une stratégie d'opportunité à un objectif daté et d'un droit à la mobilité à une obligation d'accessibilité.

Cette volonté de parvenir à une mise en accessibilité généralisée de la cité est par ailleurs parfaitement traduite dans les articles 41 et 45 du chapitre III sur le cadre bâti, les transports et les nouvelles technologies. En effet, ils précisent respectivement que « *les dispositions architecturales, les aménagements et équipements intérieurs et extérieurs des locaux d'habitation, qu'ils soient la propriété des personnes privées ou publiques, des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public et des lieux de travail doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées, quel que soit le type de handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique* » et que « *la chaîne de déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».

Mais comme cela a déjà été précisé, tout autant que la volonté d'étendre la mise en accessibilité à l'ensemble de la cité, ce sont les mesures prises pour y parvenir qui sont nouvelles et radicales en comparaison des textes précédents. Ainsi, contrôles, sanctions, incitations

financières et délais sont autant d'armes dont la loi de 2005 s'est dotée pour s'assurer de son succès :

- Des contrôles et des sanctions pour s'assurer de la mise en place effective de l'accessibilité :

-Dans son article 41, la loi de 2005 stipule qu'après achèvement des travaux sur des bâtiments obéissant à l'obligation de mise en accessibilité et soumis à permis de construire, le maître d'ouvrage doit fournir à l'autorité ayant délivré ce permis un document attestant de la prise en compte des règles d'accessibilité.

-Des sanctions sont par ailleurs prévues à l'encontre des contrevenants. En effet, un établissement ne respectant pas les délais de mise en accessibilité s'expose à sa fermeture, et dans le cas d'un établissement neuf ou réhabilité sans tenir compte des règles d'accessibilité, le remboursement des subventions publiques peut être exigé et une amende de 45 000 euros peut être requise à l'encontre des architectes, entrepreneurs et de toute personne responsable de l'exécution des travaux. Ces sanctions peuvent par ailleurs aller jusqu'à l'emprisonnement en cas de récidive.

- Des aides publiques désormais subordonnées à la prise en compte de l'accessibilité :

-La loi du 11 Février 2005 le précise en effet dans son article 45 pour ce qui est des systèmes de transport collectif et dans son article 41 pour le cadre bâti. Ainsi, les subventions octroyées par les collectivités publiques pour la construction, l'extension ou la transformation du gros œuvre d'un bâtiment soumis à la réglementation de 2005 sont conditionnées à la production, par le maître d'ouvrage, d'un dossier relatif à l'accessibilité.

- Des délais de mise en accessibilité imposés :

-Les lois précédentes imposaient la conformité avec les règles d'accessibilité pour les établissements recevant du public neufs ou faisant l'objet de travaux. Désormais, tous ces établissements existants devront être mis aux normes dans un délai ne pouvant excéder 10 ans<sup>29</sup> à compter de la date de publication de la loi de 2005. C'est également le cas pour les

---

<sup>29</sup> Ces délais sont même réduits à 5 ans pour certains établissements tels que les préfectures ou les universités.

services de transport collectif qui devront répondre aux nouvelles exigences en la matière dans un délai similaire.

La question qui peut cependant être posée est celle d'une réelle application des sanctions prévues en cas de non respect de la loi. En effet, comme le souligne un membre du Collectif des Associations du Rhône pour l'Accessibilité (CARPA) « *ce qui pose problème ce sont les sanctions. Il n'y a pas assez de sanctions. Vous avez déjà entendu parler d'un promoteur qui se serait fait sanctionner pour ne pas avoir respecté la loi ?* »<sup>30</sup>.

### 1.2.2.3 La loi de 2005 : pour une mise en accessibilité concertée

Si la loi de 2005 impose des exigences techniques en matière d'accessibilité, elle vise également à promouvoir une démarche pérenne et concertée des acteurs du domaine. Pour ce faire, elle introduit un certain nombre de mesures nouvelles :

- La concertation comme élément essentiel de la mise en accessibilité de la cité :

-Cette concertation est principalement instituée via des commissions communales ou intercommunales d'accessibilité<sup>31</sup> dont la mise en place est obligatoire pour les communes de plus de 5 000 habitants. Ces commissions doivent en effet compter parmi leurs membres des représentants des personnes handicapées. Elles dressent alors le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elles établissent ensuite un rapport annuel présenté au conseil municipal et font toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant. Enfin, elles organisent un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées.

-Par ailleurs, au-delà de ces commissions communales et intercommunales, la concertation est favorisée par l'entrée de représentants de personnes handicapées dans les comités régionaux des partenaires de transport public et de transport ferroviaire. Les associations sont également consultées, à leur demande, sur l'élaboration des plans de déplacements urbains.

---

<sup>30</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

<sup>31</sup> Les commissions communales et intercommunales d'accessibilité seront plus particulièrement abordées dans la partie 2.3.1.4 de ce rapport. On peut simplement ici préciser que si la commune en question fait partie d'un groupement de communes alors il y aura alors création d'une commission intercommunale empêchant toute commission communale, la coexistence de ces deux instances pour un même territoire géographique étant interdite.

- Le partage des expériences au niveau national :

-L'article 3 de la loi de 2005 prévoit l'organisation tous les trois ans, à l'initiative du gouvernement, d'une conférence nationale du handicap à laquelle tous les acteurs publics et privés œuvrant en faveur des personnes handicapées sont conviés pour débattre des orientations et des moyens de cette politique. A l'issue des travaux de cette conférence, un rapport sur la mise en œuvre de la politique nationale en faveur des personnes handicapées est adressé à l'Assemblée Nationale et au Sénat, après avis du Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées.

- La nécessaire formation des professionnels intervenant directement sur la problématique de l'accessibilité :

-Si l'influence du modèle de l'accessibilisation sur la loi de 2005 était encore à démontrer, cette mesure en apporterait une preuve incontestable. En effet elle stipule que « *la formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées est obligatoire dans la formation initiale des architectes et des professionnels du cadre bâti* ». Ainsi, les professionnels du domaine médical ne sont désormais plus seuls à jouer un rôle dans le champ du handicap, les aménageurs devant eux aussi y prendre leurs responsabilités.

*La législation, vecteur incontournable de la politique de mise en accessibilité, montre ici combien elle a évolué depuis 1975, devenant plus complète, plus précise mais aussi plus directive. Se faisant le reflet des mutations sociétales dans le domaine du handicap, elle accompagne aussi les changements de mentalités. Car en effet, si la législation ne fait que suivre, en de nombreux points, les évolutions de la société, il n'en reste pas moins qu'elle impulse quand même, elle aussi, certaines dynamiques et c'est notamment le cas pour les différentes terminologies relatives aux personnes handicapées.*

### **1.3 Les évolutions sémantiques**

*Véhiculées par la société et par les textes réglementaires, les évolutions sémantiques concernant le domaine du handicap et plus particulièrement les personnes handicapées sont nombreuses. Elles ont alors des justifications variées, et si certains les considèrent comme légitimes, d'autres pointent du doigt ce qu'ils pensent être une négation du handicap.*

### 1.3.1 De l'infirmes à la personne en situation de handicap

#### 1.3.1.1 Exclusion des personnes handicapées et terminologies stigmatisantes

Le vocable utilisé pour désigner les personnes handicapées a considérablement évolué au cours du temps. Plus que de simples changements de terminologies, il se fait l'écho du regard de toute une société sur le handicap. Ainsi, pendant les nombreuses années au cours desquelles l'exclusion et le rejet ont été les seules solutions apportées à ce problème, les termes utilisés se sont faits le reflet de cette stigmatisation.

La législation est un vecteur majeur de ces changements de vocabulaire car elle entérine la vision que la société se fait du handicap. Ainsi, la loi du 14 Juillet 1905 porte sur l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables. Elle introduit, dans un contexte marqué par l'industrialisation et ses valeurs de productivité et d'efficacité, une distinction entre les citoyens à même de participer activement à la vie de la société et ceux qui en sont exclus du fait notamment de caractéristiques physiques.

La première guerre mondiale et ses nombreuses victimes contraignent la société à reconnaître ceux qui, défendant leur patrie, ont subi de graves séquelles physiques. Les termes de mutilés ou d'invalides remplacent ainsi progressivement ceux d'infirmes et d'incurables précédemment évoqués. Ces changements sont perceptibles dans les lois du 31 Mars 1919 et du 26 Avril 1924, lois proposant un certain nombre de mesures en faveur de ces mutilés de guerre telles que la création de pensions, de centres d'appareillage, de centres de rééducation fonctionnelle, ou encore d'emplois réservés. Mais les textes réglementaires continueront néanmoins à employer les termes d'infirmes, d'invalides, d'incurables, d'inadaptés ou d'incapables<sup>32</sup>, preuve qu'aucune mutation réelle des mentalités ne s'est encore opérée à cette époque.

La loi du 23 Novembre 1957 dite de reclassement des travailleurs handicapés marque en revanche l'entrée dans une nouvelle phase de prise en compte du handicap en France. En effet, la notion nouvelle de *travailleur* handicapé insiste sur l'intégration de la personne handicapée dans un système économique qui l'avait jusqu'alors rejetée. Et si cette dernière reste reléguée à une fonction adaptée à son rendement, il s'agit bel et bien d'une certaine reconnaissance des capacités de la personne handicapée. Cette reconnaissance est d'autant plus importante que la personne handicapée n'avait jusqu'alors été désignée que par des termes la

---

<sup>32</sup> La loi du 3 Janvier 1968 porte réforme du droit des incapables majeurs.

niant derrière le stigmate, la définissant par ce qu'elle n'était pas (curable, valide, capable, adapté...).

### 1.3.1.2 *Le terme de personne handicapée ou la période de transition*

Notre conception actuelle du handicap en France semble plus directement héritée de la loi d'orientation de 1975. En effet, cette dernière abandonne une logique d'exclusion de la personne handicapée pour favoriser sa réinsertion et son intégration. Par là-même, un basculement sémantique évident s'opère dans les textes réglementaires. Il illustre une ouverture de la société française aux individus souffrant d'un handicap, par le passage de la volonté d'enfermement des infirmes à la logique d'intégration des personnes handicapées aux structures sociales.

Le terme handicap provient d'une expression anglaise, « hand in cap » (littéralement : « main dans le chapeau »), utilisée afin d'assurer l'égalité des chances lors d'un jeu pratiqué au XVI<sup>e</sup> siècle en Grande Bretagne. Cette expression a ensuite été reprise dans les courses hippiques, le principe étant de donner un handicap aux meilleurs coursiers afin que chacun puisse avoir une chance de gagner. Ainsi, le terme handicap existait bien avant la parution de la loi de 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées, mais cette dernière va contribuer à le réactiver. On parle alors plus volontiers de personnes handicapées.

Si le terme de personne handicapée peut sembler très acceptable au regard des expressions fortement discriminantes employées jusqu'alors, il sera cependant remis en question dans les années 90. En effet, il y a consensus pour ne plus considérer le handicap comme un attribut essentiel de la personne, la définissant souvent toute entière, la niant derrière le stigmate. « *Dans une perspective universaliste, le handicap est maintenant envisagé comme une restriction de la participation sociale résultant de l'interaction entre une limitation d'activité consécutive à un problème de santé, et des obstacles environnementaux* »<sup>33</sup>. On parlera alors plus volontiers de personnes à mobilité réduite voire même de personnes en situation de handicap afin de souligner le caractère conjoncturel plus que naturel du handicap.

---

<sup>33</sup> VILLE I., RAVAUD J-F., 2003, « Personnes handicapées et situation de handicap », *Problèmes politiques et sociaux* n°892, Septembre 2003, p.1-124.

### 1.3.1.3 *Intégration des personnes handicapées et terminologies plus prudentes*

Le terme de personnes à mobilité réduite se multiplie dans les textes réglementaires à partir de 1994. Selon la définition qu'en fait le Parlement Européen, dans sa résolution législative du 14 Février 2001, il concerne « *toutes personnes ayant des difficultés pour se déplacer telles que, par exemple, les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicap sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil), les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie et les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette)* ».

Etant donné que cette définition inclut différents types de personnes pouvant potentiellement rencontrer des difficultés de déplacement dont les personnes handicapées, elle ne catégorise pas ces dernières et contribue ainsi à moins les stigmatiser. Ce vocable, plus prudent que les précédents, trouve alors l'approbation des associations de personnes handicapées. Il évoluera naturellement vers celui de personnes en situation de handicap pour diverses raisons : parce que ce dernier reflète plus la progression du modèle de l'accessibilisation mais aussi parce que le terme de personnes à mobilité réduite fait selon certains trop référence au handicap moteur.

Si ces évolutions dans les terminologies désignant les personnes handicapées contribuent certes à moins les stigmatiser, il n'empêche que la principale justification à ces changements doit être cherchée ailleurs...

## 1.3.2 Des vocables différents pour un même objectif, celui d'être mieux entendu

### 1.3.2.1 *L'inévitable augmentation du nombre de personnes en situation de handicap*

Le tiers de la population (34%) déclare « *ressentir parfois une gêne et des difficultés à évoluer dans son environnement ou accéder aux transports* »<sup>34</sup>. Ces gênes déclarées sont pour 13,4% liées à des déficiences motrices, pour 11,4% à des déficiences sensorielles (auditives ou visuelles), pour 9,8% à des déficiences organiques (respiratoires, cardio-vasculaires, urinaires...) et pour 6,6% à des déficiences cognitives et mentales. Et si les chiffres semblent déjà relativement importants, il convient de rappeler qu'ils sont vraisemblablement amenés à augmenter dans les années à venir.

---

<sup>34</sup> Enquête INSEE Handicaps-Incapacités-Dépendance, 2002. Les données qui suivent sont extraites de cette étude.

En effet, la combinaison de plusieurs facteurs tend à prouver que le nombre de personnes en situation de handicap est inévitablement voué à croître. La question de l'accessibilité est alors posée de façon encore plus pressante si l'on prend en considération le fait que :

- Les gênes rencontrées augmentent avec l'âge et qu'avec le papy boom et l'allongement de l'espérance de vie les personnes âgées seront de plus en plus nombreuses. L'INSEE prévoit que 25% de la population française aura plus de 65 ans en 2030 et que le nombre de personnes de plus de 80 ans aura alors doublé.
- Le nombre de victimes de maladies et de traumatismes physiques ou psychiques augmente du fait d'un monde de plus en plus violent et des progrès de la médecine qui permettent des survies naguère impossibles, mais au prix de lourdes séquelles<sup>35</sup>.
- Les modes de vie actuels associant stress et autres fatigues engendrent des maux variés favorisant les situations de handicap.

### 1.3.2.2 La justification par le nombre

Comme cela a précédemment été montré, le terme de personnes à mobilité réduite ou personnes en situation de handicap fait référence à une population plus large que la simple population handicapée. Elle est de plus vouée à croître dans les années à venir. Ainsi le concept de personnes à mobilité réduite est-il surtout utilisé pour justifier des actions qui semblent s'adresser, aux yeux de certains acteurs de l'accessibilité, à un nombre insuffisant de personnes.

Le nombre était en effet un argument très utilisé par les politiques dans les années 1970 et 1980 pour expliquer le peu de mesures dans le champ du handicap. Montrer que les aménagements réalisés pour les personnes handicapées bénéficient plus largement à une part importante de la population en utilisant notamment le terme de personne en situation de handicap, c'est s'assurer d'une écoute plus attentive des acteurs concernés. Ainsi, comme le souligne le chargé de mission du CARPA<sup>36</sup>, faire valoir le nombre important de personnes pouvant jouir d'aménagements accessibles constitue « *le meilleur argument à vendre si celui qui est en face de vous ne veut rien entendre pour les personnes handicapées* ».

---

<sup>35</sup> HAMONET C., 2004, *Lettre à Monsieur Jacques Chirac, Président de la République à propos du handicap et des personnes qui vivent des situations de handicap*, Editions Connaissances et Savoirs, 40p.

<sup>36</sup> Noël Mayoux, chargé de mission au CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

Mais par la même occasion, le chargé de mission du CARPA met en avant un point essentiel : l'utilisation du terme de personnes à mobilité réduite par les associations de personnes handicapées ne relève visiblement pas d'une volonté de soutenir une population qui pourrait elle aussi avoir besoin d'aménagements accessibles (femmes enceintes, personnes avec poussette...) mais bien d'une stratégie consistant à utiliser cette dernière comme moyen de pression pour mieux faire entendre les revendications des personnes handicapées.

### 1.3.2.3 *L'interpellation des acteurs de l'accessibilité*

Si les associations de personnes handicapées tentent d'apporter une légitimité à leurs demandes, aux yeux des acteurs qui construisent l'accessibilité, en invoquant le nombre important de personnes qui en bénéficieront, elles mettent également en œuvre d'autres justifications. Ces dernières constituent principalement en une interpellation de la personne qu'elles souhaitent convaincre du bien fondé de leurs revendications, interpellation visant à la mettre face à ses responsabilités et face à sa vulnérabilité. Il est ainsi ressorti au cours des entretiens réalisés que les associations de personnes handicapées ou plus largement les défenseurs de l'accessibilité avaient parfois tendance à :

- Mettre les institutionnels face à l'une des responsabilités qui est la leur : concevoir des espaces publics favorisant la mixité. Ainsi ils soulignent dans leur discours le fait qu'un espace public accessible constitue un espace public au sein duquel la cohésion sociale pourra s'installer.
- Sensibiliser les institutionnels en leur rappelant qu'ils sont eux aussi vulnérables. C'est ce que souligne un membre du CARPA<sup>37</sup> en affirmant : « *c'est ce que l'on vend en permanence. On dit : « et si vous vous cassez la jambe un de ces jours et que vous vous retrouvez pendant six mois dans un fauteuil, vous ne croyez pas que vous seriez contents ? » »*. Il y a alors une volonté de démontrer que tout un chacun est potentiellement une personne à mobilité réduite et donc qu'agir pour les personnes en situation de handicap d'aujourd'hui, c'est peut-être agir pour soi-même demain.

### 1.3.2.4 *L'image positive de la mère de famille*

Si nous avons d'ores et déjà eu l'occasion de montrer en quoi les terminologies de personnes à mobilité réduite ou personnes en situation de handicap servaient les associations de personnes

---

<sup>37</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

handicapées en apportant une nouvelle légitimité à leurs revendications, il est un point qui n'a pas encore été abordé et qu'il convient de souligner. En effet, le terme de personnes à mobilité réduite regroupe finalement trois principales catégories de personnes : celles ayant des incapacités motrices, sensorielles, cognitives ou mentales (c'est-à-dire celles que l'on appelle aussi personnes handicapées), les personnes âgées et les mères de famille (femme enceinte, mère avec des enfants en bas âge, mère avec poussette). Et c'est bien de cette dernière catégorie dont il va ici être question.

En effet, l'introduction d'un vocable nouveau à savoir par exemple celui de personnes en situation de handicap a eu deux conséquences majeures. D'une part inscrire les personnes handicapées dans une catégorie plus large de personnes éprouvant des difficultés à évoluer dans leur environnement ce qui leur a permis, comme cela a précédemment été montré, de justifier leurs actions par le nombre. D'autre part introduire aux côtés des personnes handicapées une population véhiculant naturellement d'une image positive, les mères de famille<sup>38</sup>.

En effet, si les personnes handicapées rencontrent des difficultés à faire valoir leurs revendications, notamment parce qu'elles ont longtemps été exclues et parce qu'aujourd'hui encore elles souffrent de certaines représentations historiques archaïques, les demandes formulées par la mère de famille bénéficient souvent d'une meilleure acceptation sociale. Ainsi, la mise en accessibilité d'un projet sera presque perçue comme une évidence si elle est présentée comme essentielle pour les mères de famille, ce qui semble loin d'être le cas pour les personnes handicapées. L'incorporation de cette catégorie d'utilisateurs a alors très largement contribué à justifier la nécessaire mise en accessibilité des projets d'aménagement urbain aux personnes dites à mobilité réduite.

---

<sup>38</sup> HEYRMAN E., 2002, *Les personnes à mobilité réduite : vers une mise en accessibilité globale des projets d'aménagement publics ? L'exemple Lyonnais*, Travail de Fin d'Etudes (ENTPE), 157p.

### 1.3.3 La limite de la négation du handicap

#### 1.3.3.1 *Du modèle de l'accessibilisation vers une position beaucoup plus radicale*

Dans un pays comme la France, « *le problème des personnes handicapées a toujours été traité de façon spécifique et les mesures prises prioritairement en termes d'aide, en termes de réadaptation* »<sup>39</sup>. Cependant, il a été souligné dans les parties précédentes que le modèle de l'accessibilisation gagnait du terrain. De plus en plus de personnes adhèrent en effet à l'idée selon laquelle le handicap résulterait d'une combinaison entre des déficiences individuelles et des carences de la société. Cette dernière aurait alors une part de responsabilité dans les difficultés rencontrées quotidiennement par les personnes handicapées.

Mais certains acteurs vont encore plus loin dans leurs propos, tenant un discours beaucoup plus radical dans lequel ils nient le rôle des déficiences individuelles dans les situations de handicap. En d'autres termes, ces situations de handicap ne seraient liées qu'à des obstacles environnementaux. Une telle position les amène nécessairement à s'opposer à toutes mesures spécifiques prises à l'attention des personnes handicapées. Vincent Assante<sup>40</sup>, lors du colloque *Handicap : Citoyenneté et Europe* de Septembre 2000, affirmait qu'en « *distinguant les personnes handicapées on tente de les spécifier, on crée nécessairement des catégories, on les distingue de l'ensemble. Elles sont handicapées car elles ont des difficultés à vivre dans une société qui n'est pas conçue pour leur permettre de vivre normalement* ».

#### 1.3.3.2 *Du risque d'en oublier les spécificités des personnes handicapées*

Il existe ainsi des divergences d'opinion quant au rôle des caractéristiques individuelles dans les situations de handicap, ce qui implique des divergences d'opinion quant à la nécessité de mener, ou non, des politiques spécifiques à l'égard des personnes handicapées. En effet, les acteurs n'accordant aucune place aux déficiences individuelles ne voient nécessairement pas l'intérêt de mesures particulières ne faisant selon eux que marginaliser encore plus cette population.

Cependant, cette position semble pouvoir être remise en question à plusieurs égards. En effet, elle apparaît tout d'abord dangereuse car il serait trop facile de chercher pour seule solution

---

<sup>39</sup> Citation de Michel Fardeau, à l'époque responsable de la chaire *Insertion des personnes handicapées*, extraite du colloque *Handicap : Citoyenneté et Europe* du 23 Septembre 2000.

<sup>40</sup> Citation de Vincent Assante, à l'époque représentant de l'union nationale des polios de France, extraite du colloque *Handicap : Citoyenneté et Europe* du 23 Septembre 2000.

une compensation dans l'aménagement d'un environnement mieux adapté, notamment pour les personnes lourdement handicapées voire polyhandicapées. Elle reste de plus très réductrice car l'élément de souffrance individuelle, de perception de la différence, de perception de sa ou de ses propres déficiences est complètement occulté. Il y a donc visiblement un risque à nier complètement le rôle des caractéristiques individuelles, la question du handicap, aussi liée soit-elle à l'accessibilité de l'environnement, ne pouvant s'en détacher.

*Les différentes terminologies utilisées au cours du temps pour qualifier le handicap ont ainsi considérablement évolué. Elles traduisent des changements profonds s'étant opérés dans la société, notamment le passage d'une politique de rejet à une politique d'intégration des personnes handicapées. Peu à peu le vocabulaire est devenu moins stigmatisant, cherchant à inclure les personnes handicapées dans des catégories plus larges. Ceci leur a notamment permis, pour plusieurs raisons, de mieux se faire entendre. Mais ce vocabulaire moins stigmatisant a aussi pour conséquence de mettre fortement en avant le rôle de l'environnement dans les situations de handicap, favorisant ainsi des points de vue plus radicaux occultant dangereusement les déficiences individuelles des personnes handicapées.*

Cette partie a montré combien le domaine du handicap avait connu, au cours des années, de multiples changements dans ses représentations, sa législation et son vocabulaire. Ce processus évolutif et les logiques qui sous tendent ces mutations constituent la base des politiques actuelles en matière d'accessibilité. Dans ce domaine très chargé émotionnellement, tout semble en effet intimement imbriqué : représentations sociales, législation et vocable évoluent les uns en fonction des autres.

## **2 PARTIE 2 :**

# **Le projet des berges du Rhône dans un contexte de forte demande sociétale en matière de concertation**



Si l'étude des représentations à l'œuvre et de la législation dans le domaine du handicap semblait indispensable pour mieux analyser la mise en accessibilité d'un projet tel que celui des berges du Rhône, il est d'autres éléments non moins importants à cette analyse. En effet, l'implication des associations de personnes handicapées est notamment l'une des composantes essentielles de l'accessibilité. Afin de comprendre les logiques de cette implication, il convient tout d'abord de revenir sur le contexte dans lequel s'inscrit le projet des berges et sur le contexte national et lyonnais en matière de concertation des associations de personnes handicapées. Il importe également de recenser les moyens déployés pour favoriser la concertation et les acteurs y ayant participé. L'analyse de leurs positionnements face à la problématique de l'accessibilité apportera quant à elle des éléments de compréhension sur les relations que ces acteurs entretiennent les uns avec les autres, les jeux d'acteurs ne devant pas être négligés dans un tel domaine.

## **2.1 Le projet des berges du Rhône, un projet sous haute tension**

*Le projet des berges du Rhône est un projet lyonnais d'aménagement urbain. Ses caractéristiques, notamment le fait qu'il soit récent et emblématique pour la ville de Lyon, en font un terrain d'étude particulièrement pertinent dans le domaine de l'accessibilité. La présentation du projet et surtout de ses enjeux est ici indispensable pour mieux appréhender le contexte dans lequel la mise en accessibilité des berges s'est déroulée et les choix qui ont été faits.*

### 2.1.1 Présentation générale du projet

#### 2.1.1.1 Objectifs et caractéristiques du projet

Le projet des berges du Rhône est un projet d'aménagement urbain de la ville de Lyon datant des années 1960<sup>41</sup>. Cependant, il ne se concrétisera qu'en 2002, lorsque Gérard Collomb, au cours de son premier mandat de maire de Lyon, prendra la décision d'effectivement réaménager les berges. L'objectif principal est alors de rendre le fleuve aux Lyonnais, les bords du Rhône étant à l'époque essentiellement dévolus au stationnement.

Suite à la décision de 2002 de lancer le réaménagement des berges, le projet de l'équipe In Situ/Jourda/Coup d'Éclat est retenu par une commission réunissant élus et professionnels de l'aménagement urbain. Suivront ensuite une phase de concertation avec le public au cours de laquelle des modifications seront apportées au projet de départ (2003-2004), puis une phase de

---

<sup>41</sup> Le projet des berges du Rhône était inscrit dans le schéma OREAM de 1966 en qualité de voie verte.

travaux (2005-2007). L'inauguration des berges le 10 Mai 2007 marquait alors l'achèvement presque complet du projet<sup>42</sup>.



Figure 1 : Vision générale de l'aménagement



Figure 2 : Séquence à dominante végétale



Figure 3 : Séquence à dominante minérale, les terrasses de la Guillotière

Ce réaménagement est incontestablement, de part son ampleur et ses enjeux, l'un des plus importants projets de la ville de Lyon de ces dernières années. D'un coût total de 44 millions d'euros<sup>43</sup>, il présente une superficie de 8 hectares, en plein centre ville. Il s'étend alors sur 5 kilomètres de berges, du parc de la Tête d'Or au Nord au parc de Gerland au Sud (cf. figure 4) et se compose de huit séquences paysagères au cours desquelles des ambiances variées mêlant végétal et minéral se succèdent.

Les deux extrémités du projet sont par exemple constituées par un cordon de ripisylve (cf. figure 2), milieu

particulièrement riche abritant une faune variée, alors que la partie centrale du site est dominée par des surfaces minérales, à l'image des terrasses de la Guillotière (cf. figure 3).

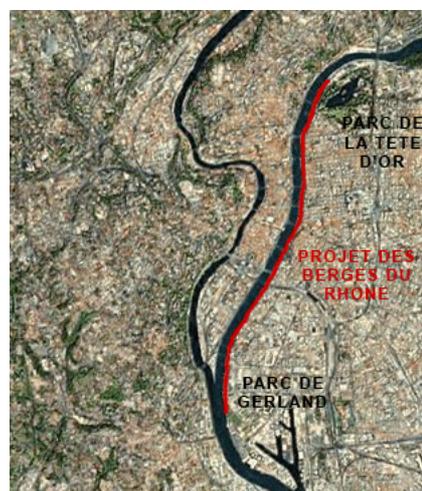


Figure 4 : Le projet des berges dans la ville de Lyon

Classé en voie verte, le projet des berges du Rhône se destine ainsi, comme le veut la définition de cette dernière, à tous les usagers utilisant des moyens de locomotion non motorisés. Les piétons, cyclistes, utilisateurs de rollers ou encore personnes à mobilité réduite peuvent ainsi se déplacer librement sur l'ensemble du site, sans restriction. Cependant, si le principe même de voie verte ne prévoit pas la création d'espaces dédiés aux différents usages, le projet des berges tente tout de même de séparer les flux. Pour ce faire, deux types de rubans ont été créés ; un ruban piéton côté fleuve caractérisé par un revêtement de sol en agrégats

<sup>42</sup> Certaines modifications, notamment concernant l'accessibilité, ont été apportées après l'inauguration. Par ailleurs, les ascenseurs prévus n'ont toujours pas été installés.

<sup>43</sup> Le financement des 44 millions d'euros a été réalisé à hauteur de 32 millions par le Grand Lyon, de 6 millions par la ville de Lyon, et de 6 millions par la région Rhône-Alpes.

concassés et un ruban cyclable lisse côté perré (cf. figure 1). De l'aveu même du représentant du maître d'ouvrage sur le projet, l'idée était « *d'affecter plus particulièrement les espaces sans pour autant l'interdire aux uns aux autres* »<sup>44</sup>, la granulométrie du ruban piéton rendant par exemple inconfortable la pratique du vélo ou du roller. Cependant, un problème s'est posé en ce sens que les personnes en fauteuil souffraient également de cet inconfort, déclenchant de vives polémiques sur lesquelles la partie 3.1.2.3 reviendra plus particulièrement. Au-delà de ces espaces de déambulation, le projet intègre des terrains de sport ainsi que des aires de jeux et de détente.

#### 2.1.1.2 Les acteurs du projet

Le projet des berges du Rhône est un projet dont le Grand Lyon, c'est-à-dire la communauté urbaine de Lyon, est le maître d'ouvrage. Il a ainsi été plus particulièrement suivi par le service espace public de cette administration.

La mairie de Lyon a elle aussi été inévitablement impliquée dans le projet du fait d'une part de la localisation géographique de ce dernier et d'autre part de ses compétences reconnues dans certains domaines, notamment celui de l'accessibilité. En effet, Sylvie Guillaume, adjointe au maire déléguée aux affaires sociales et aux solidarités, à la santé et aux handicaps, a souhaité que la municipalité de Lyon puisse être impliquée aux côtés du Grand Lyon sur la problématique de l'accessibilité, du fait d'un travail de longue date sur ce thème entre la mairie et les associations de personnes handicapées.

Plus généralement, dans le système local français, les interlocuteurs privilégiés de la population sont les élus municipaux. En cela, ils constituent des relais incontournables dont la communauté urbaine ne saurait se passer, notamment sur des projets d'une telle ampleur. En amont de la concertation, les élus communautaires se doivent donc de veiller à la bonne intégration des élus municipaux dans le processus, et c'est la raison pour laquelle, au niveau local, les choix en matière de concertation se font souvent conjointement avec les deux types d'élus. Dans le cadre du processus participatif mis en place pour les berges du Rhône, élus et techniciens du Grand Lyon mais aussi élus municipaux et concepteurs se sont mobilisés afin de répondre aux questions suscitées par le projet.

---

<sup>44</sup> Rémi Franceschini, technicien du Grand Lyon représentant du maître d'ouvrage sur le projet des berges du Rhône, entretien du 23 Mai 2008.

La maîtrise d'œuvre de conception et de réalisation des berges a été assurée par le cabinet de paysagisme lyonnais In Situ. Ce dernier est donc le mandataire du projet puisque c'est à lui que le marché a été attribué en 2003. Il s'est par suite associé avec les agences Jourda et Coup d'Eclat, respectivement pour la réalisation des boîtes belvédères<sup>45</sup> et de l'éclairagisme.

Enfin, usagers, riverains et représentants d'associations ont également été pleinement intégrés dans le projet des berges du fait notamment d'une longue phase de concertation au cours de laquelle ils ont été invités à s'exprimer. La partie suivante revient sur les raisons de ce rôle majeur joué par la population.

### 2.1.1.3 Le principe du marché de définition

L'un des points clefs dans la mise en accessibilité des berges du Rhône est qu'un important processus de concertation a été déployé. Si ce processus s'adressait à un public très large à savoir aussi bien aux usagers et associations de riverains qu'aux associations de personnes handicapées, il a surtout permis dans le cadre de notre étude, d'instaurer un dialogue entre les institutionnels et les personnes à mobilité réduite et ainsi de faire évoluer le projet.

Et c'est de cette évolution du projet dont il est ici question, car si des modifications ont pu être relativement facilement apportées à la proposition initiale de l'équipe lauréate c'est parce que cette dernière n'a pas en réalité fait l'objet d'un concours, mais bien d'un marché de définition. Selon le vice président du Grand Lyon en charge des relations avec les citoyens et donc de la concertation sur le projet des berges, « *on ne part pas sur un programme d'aménagement et un cahier des charges [...], on part sur le constat que la collectivité n'est pas en mesure aujourd'hui d'élaborer le programme et donc qu'elle demande à des équipes d'élaborer ce programme à sa place, avec elle bien sûr, et surtout l'idée c'est aussi de se dire qu'on peut l'élaborer avec l'ensemble des acteurs* »<sup>46</sup>.

Ainsi, le principe du marché de définition est-il beaucoup plus ouvert à la concertation que ne l'est le principe du concours, l'idée même pour les concurrents étant de proposer de grands principes d'aménagement tout en laissant la conception très ouverte. Cette dernière sera alors complétée voire réorientée avec les apports de la concertation menée auprès des riverains, des

---

<sup>45</sup> Les boîtes belvédères sont des volumes vitrés prévus dans le projet mais non encore réalisés du fait d'appels d'offre infructueux. Ils doivent être implantés sur le quai haut et pourront abriter des restaurants, locations de vélos...

<sup>46</sup> Gérard Claisse, Vice président du Grand Lyon en charge des relations avec les citoyens, entretien du 23 Mai 2008.

usagers et des associations. Le projet lauréat a alors été choisi dans cette optique, il est retenu car c'est « finalement celui qui va laisser le plus de place à la discussion, à la concertation »<sup>47</sup>, « finalement c'est le projet le plus ouvert »<sup>48</sup>.

## 2.1.2 Le projet des berges du Rhône ou la combinaison d'enjeux multiples

### 2.1.2.1 Enjeux symboliques

La ville de Lyon est une ville dont l'histoire est intimement liée à la présence de l'eau. Ce projet de retour au fleuve, de reconquête des berges pour les rendre aux Lyonnais est alors porteur d'une haute valeur symbolique pour la population.

De plus, il convient de souligner que le contexte international actuel est à la reconquête des bords de mer, des ports, et plus généralement des fronts d'eau. Ainsi le projet des berges était-il inévitablement voué à être exposé sur la scène médiatique, à être comparé avec d'autres projets similaires et même éventuellement à servir d'exemple pour les reconquêtes à venir. Elevé de ce fait au rang de symbole pour la ville de Lyon, il allait alors susciter de nombreuses espérances.

### 2.1.2.2 Enjeux politiques

Comme cela a précédemment été évoqué, le projet des berges du Rhône remonte aux années 1960. Cependant c'est au cours du premier mandat de Gérard Collomb en tant que maire de Lyon que la dynamique de reconquête des berges a effectivement été enclenchée. Ce dernier en a fait un des projets phares de sa campagne électorale, l'érigeant alors au rang d'enjeu politique incontestable.

De plus, l'ampleur du projet et sa dimension symbolique précédemment mentionnées donnent au réaménagement des berges une portée bien supérieure à la seule échelle locale. En effet, s'il s'agit bien évidemment d'un projet de référence pour la ville de Lyon, il résonne également à l'échelle nationale voire internationale. En témoignent notamment les récompenses<sup>49</sup> obtenues

---

<sup>47</sup> Gérard Claisse, Vice président du Grand Lyon en charge des relations avec les citoyens, entretien du 23 Mai 2008.

<sup>48</sup> Gérard Claisse, Vice président du Grand Lyon en charge des relations avec les citoyens, entretien du 23 Mai 2008.

<sup>49</sup> LAUGIER J., 2007, « Les berges du Rhône primées », *Le progrès*, 30 Novembre 2007.

lors des « Liveable Communities »<sup>50</sup> à Londres fin 2007. Lyon termine deuxième de sa catégorie (villes de 200 000 à 750 000 habitants) pour la qualité de son cadre de vie mais surtout, le projet des berges du Rhône remporte le trophée de l'amélioration du paysage par un aménagement urbain. Les berges deviennent ainsi une référence internationale. L'enjeu politique du projet est alors grand, la réussite de ce dernier pouvant permettre d'asseoir un peu plus la ville de Lyon sur la scène internationale.

### 2.1.2.3 Enjeux temporels

Si les enjeux temporels auxquels le projet des berges du Rhône a été soumis sont ici soulignés, c'est notamment parce qu'ils vont avoir des conséquences non négligeables sur la mise en accessibilité du site, ce point étant plus particulièrement détaillé dans la partie 3.1.1.1 de ce rapport.

En effet, le projet constituant le projet phare du premier mandat de Gérard Collomb, il se devait inévitablement d'être achevé à l'issue de ce dernier. Le vice président en charge des relations avec les citoyens au Grand Lyon ne s'en cache pas, « *il y avait une deadline qui était : les berges il faut qu'elles soient ouvertes à la fin du mandat* »<sup>51</sup>.

### 2.1.2.4 Enjeux sociaux

Comment enfin ne pas évoquer les enjeux sociaux majeurs auxquels le projet des berges a été confronté. Annoncé depuis fort longtemps et grandement médiatisé, il a bien évidemment suscité de très fortes attentes de la part de la population. Dans un tel contexte de reconquête du Rhône si cher aux Lyonnais, le défi était alors de taille pour les porteurs du projet. Ce dernier se devait de plus de favoriser la mixité des usages et des pratiques, l'objectif affiché étant de rendre le fleuve aux Lyonnais, à tous les Lyonnais.

Il convient également de souligner que l'un des principaux enjeux sociaux du projet résidait dans l'implication de diverses associations. En effet, le réaménagement des berges constituant un projet majeur et un symbole pour la ville de Lyon, les associations ont souhaité se faire d'autant plus entendre, et les raisons à cela sont multiples. D'une part, il est tout d'abord

---

<sup>50</sup> Liveable Communities signifie littéralement : « Communautés vivables ». Il s'agit en réalité d'une compétition internationale qui récompense certaines villes pour leur cadre de vie agréable.

<sup>51</sup> Gérard Claisse, Vice président du Grand Lyon en charge des relations avec les citoyens, entretien du 23 Mai 2008.

indéniable que ce sont sur les projets les plus importants et symboliques que les associations, et notamment les associations de personnes à mobilité réduite, vont concentrer leurs efforts. Cela vient du fait que la non-accessibilité d'un projet est par exemple perçue de façon d'autant plus inacceptable que ce dernier est de grande ampleur, mais également du fait que les associations espèrent faire de ce nouveau projet une référence pour l'avenir. Le représentant du maître d'ouvrage au Grand Lyon l'atteste, « *le projet berges est un projet phare donc pour les associations c'était là qu'il fallait demander quelque chose pour faire avancer ailleurs* »<sup>52</sup>. D'autre part, si ces dernières se sont fortement manifestées, c'est parce aussi qu'elles ont parfaitement conscience que sur un projet aussi symbolique que celui des berges, les pouvoirs publics ne peuvent pas se permettre un échec et seront de ce fait d'autant plus contraints à écouter leurs revendications.

*Le projet des berges du Rhône se présente ainsi comme un projet emblématique pour la ville de Lyon. Longtemps envisagé mais jusqu'alors jamais réalisé, son achèvement suscite selon ses concepteurs un véritable retour au fleuve des Lyonnais. Quant à son ampleur et ses multiples enjeux, ils ont incontestablement occasionné de fortes pressions sur les porteurs du projet et ont de ce fait joué un rôle déterminant dans la politique de mise en accessibilité menée.*

## **2.2 Dans un contexte de forte demande de concertation de la part du milieu associatif**

*Comme cela a précédemment été mentionné, c'est principalement par le biais de la concertation que l'accessibilité du projet des berges du Rhône a pu se mettre en place. De manière plus générale la participation citoyenne constitue l'une des composantes essentielles dans la construction de l'accessibilité. Il importe ainsi de revenir sur les raisons de cette implication grandissante de la société civile dans les projets d'aménagement urbain, et plus particulièrement ici sur le rôle des associations de personnes à mobilité réduite.*

### **2.2.1 De l'implication croissante du milieu associatif**

#### *2.2.1.1 La lente implication des associations dans l'élaboration des politiques publiques*

Si le principe de concertation de la société civile est aujourd'hui en plein développement, et si les associations de personnes handicapées sont désormais invitées à participer à l'élaboration des politiques publiques leur étant destinées, pendant très longtemps cependant elles sont restées exclues de ce système participatif.

---

<sup>52</sup> Rémi Franceschini, technicien du Grand Lyon représentant du maître d'ouvrage sur le projet des berges du Rhône, entretien du 23 Mai 2008.

En effet, les diverses mesures réglementaires françaises du début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>53</sup> laissent une place relativement restreinte à l'implication des acteurs sociaux et des associations dans l'élaboration et la mise en place des politiques publiques relatives aux personnes handicapées. Et même si les lois témoignent d'une certaine ouverture vers les partenaires sociaux du fait notamment qu'elles accèdent à des demandes des mutilés de guerres, l'implication effective de ces partenaires dans les instances d'élaboration et de mise en œuvre de la loi reste faible.

A titre d'exemple, la loi de 1957 crée un « conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés » auprès du ministre des affaires sociales. Ce conseil qui avait, entre autres missions, un rôle consultatif auprès des pouvoirs publics se composait alors d'une quarantaine de membres dont seulement 6 (au maximum) faisant partie des associations de personnes handicapées. Par ailleurs le corps médical était représenté à hauteur de 10 personnes ce qui témoigne de l'importance accordée à la médecine pour apporter des solutions aux questions soulevées par le handicap.

Dans les années 1960, plusieurs facteurs, par ailleurs intimement liés, vont engendrer de profonds bouleversements quant à la concertation des personnes à mobilité réduite. En effet, il faut tout d'abord souligner que le contexte général est celui d'une pression citoyenne grandissante pour prendre part aux décisions relatives au cadre de vie<sup>54</sup>. De plus, le modèle de l'accessibilisation se développe considérablement et un basculement sémantique s'opère dans le domaine du handicap avec le passage du statut de l'infirmité (inhérente à l'individu) à celui de situation de handicap (fonction de l'environnement). L'ensemble de ces facteurs contribue alors à conférer une nouvelle place aux personnes handicapées dans la société, leur permettant de rompre avec les principes de mise à l'écart ou d'assistance, de participer aux débats publics et de jouer un rôle d'expert dans les instances représentatives.

### *2.2.1.2 Le projet des berges dans le contexte lyonnais de valorisation de la concertation*

A l'image du cas français dans son ensemble, la ville de Lyon et son agglomération se sont plus particulièrement investies dans la mise en place de procédés participatifs dans les années

---

<sup>53</sup> Notamment la loi du 31 Mars 1919 relatif aux pensions des mutilés de guerre, celle du 26 Avril 1924 pour le travail obligatoire des mutilés de guerre et celle du 24 Février 1957 pour la protection contre les accidents du travail.

<sup>54</sup> En réalité, cette pression citoyenne pour prendre part aux décisions relatives au cadre de vie remonte principalement aux années soixante, alors que l'élaboration très centralisée des outils de planification suscitait de nombreuses critiques. Des citoyens et des associations ont alors fait connaître leur volonté d'avoir un droit de regard et de contrôle sur les politiques mises en place.

2000. Les nombreuses instances de concertation<sup>55</sup> créées à cette époque témoignent d'une volonté de construire et d'améliorer une démarche visant à impliquer la société civile dans les décisions publiques.

On peut alors distinguer deux niveaux d'action pour ces instances de concertation. Le premier correspond à des stratégies d'agglomération, avec le Conseil de Développement de la communauté urbaine. Créé en Décembre 2000, il s'agit d'un organe consultatif composé de représentants de la société civile. Il permet d'associer des citoyens, des acteurs économiques, institutionnels et associatifs à une réflexion sur l'avenir de l'agglomération. Le second niveau d'action est celui des politiques publiques sectorielles telles que les politiques en matière de transports, de logement, d'économie...

Cette volonté croissante de la ville de Lyon et de la communauté urbaine d'impliquer la société civile s'est également traduite, en 2003, par la création de la Charte de la participation du Grand Lyon. Résultant d'une coproduction entre les élus communautaires, les techniciens et la population, cette charte précise les orientations mais aussi les engagements de la communauté urbaine en matière de concertation et de valorisation de la participation citoyenne. Ses objectifs affichés sont ceux d'une démocratie participative plus importante, d'un engagement dans une dynamique de concertation, ainsi que d'une lisibilité, efficacité et convivialité de cette dernière. Le projet des berges du Rhône ayant débuté à cette même époque, il est à resituer dans un contexte général de valorisation de la participation citoyenne par la ville de Lyon et son agglomération.

### 2.2.1.3 *Les associations de personnes à mobilité réduite ou la politique du « rien sur nous, sans nous »*

Le secteur associatif représente une dynamique importante dans la vie des français. Il existe par ailleurs dans ce domaine un secteur social très important qui, peu à peu, prend conscience de la place qu'il occupe dans la société<sup>56</sup>. Les associations et leur dynamisme, leurs projets et parfois leurs actions concertées sont bien souvent un des moteurs du progrès souhaité, et ceci semble particulièrement vrai dans le cadre d'une lutte pour faire avancer la politique d'accessibilité.

---

<sup>55</sup> La partie 2.3.1 reviendra plus particulièrement sur ces instances de concertation.

<sup>56</sup> PIERRON J., 1988, *L'accessibilité, un bien être pour tous : clé de la communication pour les handicapés de la vie quotidienne*, Editeur LMUH, 441p.

En effet, les organisations de personnes handicapées jouent aujourd'hui un rôle moteur dans la mise en évidence des obstacles à l'autonomie et à la participation ainsi que dans la défense des droits des personnes en situation de handicap. Reconnues comme véritables experts de l'accessibilité, elles revendiquent le fait que leur expertise sur les questions liées à leurs conditions de vie ait autant de valeur que celle des professionnels, elles refusent d'être maintenues dans un statut d'assistées, elles refusent que l'on décide pour elles sans elles.

Le milieu associatif lyonnais dans le domaine de l'accessibilité se caractérise quant à lui plus particulièrement par sa vitalité et la persistance de son action. Les premières actions regroupent les associations du handicap moteur, mobilisées dans les années 1970 pour revendiquer l'accessibilité du métro. Des manifestations et sit-in seront alors organisés entre 1973 et 1978 par l'Association des Paralysés de France. Suite aux résultats obtenus par les utilisateurs de fauteuils roulants, les personnes souffrant d'un handicap sensoriel les ont rejoints. Les associations pour le handicap cognitif ne se sont manifestées que plus tard et leur implication dans la lutte pour l'accessibilité reste aujourd'hui encore limitée. Désormais, c'est la nécessité d'être systématiquement impliquées dans l'élaboration des politiques les concernant que revendiquent les associations de personnes handicapées.

## 2.2.2 Les associations de personnes handicapées, acteurs inévitables de la concertation

### 2.2.2.1 *Une dépendance réciproque des associations et des institutions*

Comme cela a été précédemment montré, les associations de personnes handicapées cherchent à être impliquées dans la mise en place des politiques d'accessibilité. Il s'agit en effet d'une demande bien connue de leur part. Et de manière plus générale, il est entendu que les associations dépendent en partie des institutions et de leur volonté de les concerter ou encore de leur attribuer des subventions. Ce que l'on entend moins en revanche, c'est que les institutions dépendent également, en certains points, des associations et que leur intérêt est alors de préserver la collaboration avec ces dernières.

En effet, il convient de souligner que certaines associations de personnes à mobilité réduite telles que par exemple l'APF, l'UNAPEI ou encore l'APAJH sont à la fois créatrices et gestionnaires d'établissements et de services destinés aux personnes handicapées. Ce statut leur confère donc en quelques sortes une fonction d'exercice des politiques sociales nationales en matière de handicap. De plus si l'on précise qu'aujourd'hui, 90% des 475 000 personnes

handicapées accueillies et accompagnées le sont dans les 8 000 établissements et services gérés par les associations<sup>57</sup>, on comprend combien les pouvoirs publics ont besoin du soutien de ces dernières dans le domaine du handicap. Il va alors sans dire que dans ce contexte de dépendance mutuelle, les institutions sont plus ou moins contraintes d'accéder aux demandes du milieu associatif pour ce qui est de l'implication dans la concertation.

#### 2.2.2.2 *De la nécessité d'impliquer les associations de personnes handicapées*

En abordant le domaine du handicap sous l'angle de l'économie, Annie Triomphe<sup>58</sup> replace la participation croissante des personnes handicapées dans la mise en place des politiques leur étant destinées dans un contexte plus large, celui de l'implication grandissante du « client » dans le processus d'élaboration d'un « produit ». Le système économique est en effet passé d'une logique où le « client » n'intervenait qu'à la phase finale pour valider le « produit » à une logique de coproduction tout au long du procédé de fabrication. Les raisons pouvant expliquer cette concertation des associations sont alors multiples.

Tout d'abord, les associations de personnes handicapées ont inévitablement une connaissance pointue du domaine du handicap mais surtout des besoins de ses adhérents. En effet, il existe des savoirs tacites détenus par les personnes à mobilité réduite du fait de leur expérience du handicap, savoirs difficilement formalisables et transférables. Dans ce contexte, « seule la concertation permet de faire avancer les choses dans le domaine de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite »<sup>59</sup> car elle constitue le seul moyen par lequel ces savoirs pourront alors être pleinement mobilisés.

De plus, si les institutions concertent les associations de personnes handicapées, c'est également parce que cela contribuera inévitablement à une satisfaction plus grande de ces dernières à l'issue du projet. En effet, concerter les associations c'est s'assurer d'un projet plus conforme à leurs attentes, mais c'est aussi s'assurer d'une meilleure acceptation de ce dernier. Et face à un milieu associatif relativement critique et parfois très virulent, il semble tout aussi important de travailler sur la réussite technique de l'accessibilité que sur la démarche pour la mettre en œuvre. La concertation est alors un moyen efficace pour témoigner aux associations

---

<sup>57</sup> TRIOMPHE A., 2006, *Economie du handicap*, Editions Presses Universitaires de France, 286p.

<sup>58</sup> TRIOMPHE A., 2006, *Economie du handicap*, Editions Presses Universitaires de France, 286p.

<sup>59</sup> MAJOU S., 2004, « Les handicapés participent à la reconquête des berges », *Le progrès*, 1<sup>er</sup> Mars 2004.

de l'attention portée à leurs attentes en termes d'accessibilité, c'est « *une solution d'apaisement et de pacification pour montrer aux associations qu'on s'intéresse à elles* »<sup>60</sup>.

Enfin, il est important de souligner que ces moyens d'expression mis en place par les pouvoirs publics ont tendance à canaliser le développement associatif vers des répertoires d'action axés sur la collaboration. En effet, en optant pour une stratégie dans laquelle les autorités locales savent se montrer attentives aux revendications associatives, elles évitent aussi une mobilisation d'ordre plus conflictuelle (manifestations...) et donc plus problématique pour elles. Le projet des berges du Rhône a par exemple fait l'objet d'une concertation dont une partie a été menée via la Commission Extra Municipale d'Accessibilité<sup>61</sup>, et comme le souligne Eric Heyrman, « *lorsque les critiques sur l'accessibilité s'élèvent au sein de cette commission cela ne pose a priori pas de problème majeur puisque c'est sa fonction, mais il est moins préférable pour les institutions que ses critiques soient exposées par un autre biais, publiquement* »<sup>62</sup>.

### 2.2.2.3 Mise en place de moyens adaptés aux relations avec les institutions

Dans un contexte de recours croissant à la concertation pour mettre en place l'accessibilité des projets d'aménagement urbain, les associations ont su développer des moyens d'action adaptés à cette nouvelle collaboration avec les institutions. L'objectif premier du milieu associatif est en effet de se présenter comme un acteur pertinent voire indispensable à la construction de l'accessibilité.

Pour ce faire, les associations tentent de produire le multiple le plus élevé de trois facteurs : le nombre de participants, la volonté d'agir et la netteté du programme mobilisateur. Ce sont en effet les points principaux nécessaires à la bonne collaboration avec les pouvoirs publics. Ainsi, les associations se sont notamment regroupées en collectifs, à l'image du Collectif d'Associations du Rhône Pour l'Accessibilité (CARPA), fortement impliqué sur le projet des berges. Ces groupements bénéficient d'une écoute plus attentive des institutions car ils mobilisent un grand nombre d'adhérents, se veulent représentatifs de plusieurs handicaps, développent un discours souvent constructif et modéré, et déploient des représentants dont le bagage technique facilite les contacts avec les acteurs rencontrés lors de la concertation.

---

<sup>60</sup> Eric Heyrman, ingénieur au Laboratoire Ergonomie et Science Cognitive pour les Transports (LESCOT) de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, entretien du 28 Mai 2008.

<sup>61</sup> La partie 2.3.1.2 reviendra plus particulièrement sur cette commission.

<sup>62</sup> Eric Heyrman, ingénieur au Laboratoire Ergonomie et Science Cognitive pour les Transports (LESCOT) de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, entretien du 28 Mai 2008.

### 2.2.3 Les limites du système participatif

#### 2.2.3.1 *Craintes et réticences des institutionnels face à la concertation*

La concertation, processus pourtant souvent décrit comme très bénéfique à un projet, reste encore timidement utilisée en France. Comment alors expliquer ce décalage entre la description élogieuse qui peut en être faite et la mise en pratique encore restreinte de ce procédé ? Deux justifications peuvent alors être ici avancées : d'une part la réticence des pouvoirs publics face à la participation croissante de la population, et d'autre part le problème de la représentativité des représentants associatifs.

Pour ce qui est du positionnement des institutions face à la concertation, il convient tout d'abord de souligner que la France, largement ancrée dans un système de démocratie représentative au sein duquel les élus prennent des décisions dans l'intérêt commun, voit la démocratie participative gagner de plus en plus de terrain. Et même si ces deux types de démocraties ne sont en aucun cas antagonistes, il est vrai que le pouvoir grandissant octroyé à la population effraie certains de nos représentants politiques. Démocratie participative ne signifie en effet en aucun cas que le pouvoir de décision est donné à la population, mais bel et bien que cette dernière a la possibilité d'exposer ses idées. Cependant, certains élus y voient une remise en cause de leur propre pouvoir. Cette idée selon laquelle l'importance de l'élu pourrait être relativisée du fait de l'implication grandissante de la société civile est ainsi l'une des raisons pouvant expliquer le retard de la France par rapport à d'autres pays en matière de démocratie participative.

A cela il faut ajouter le fait que l'implication du public fait peur en ce sens qu'elle met directement en danger les porteurs de projet. La concertation, avec les avis souvent critiques et les questions pertinentes des citoyens, expose en effet fortement les porteurs du projet et peut conduire à une remise en question directe de ce dernier. Coûteuse et souvent longue, l'implication de la population est ainsi redoutée, car trop souvent on y voit un risque que le projet soit totalement remis en question plutôt qu'une chance que ce dernier soit enrichi par les remarques avisées des habitants.

De plus, il convient de reconnaître que si la concertation effraie, c'est également parce que ses organisateurs ne disposent que de peu de méthodes pour la mettre en œuvre. La concertation reste en effet un procédé complexe qui requiert, pour assurer son bon déroulement, la prise en compte de certaines règles et la connaissance de certaines méthodes. Or, comme le souligne le

vice président en charge de la concertation des berges du Rhône : « *la concertation, par rapport à un certain nombre d'élus, on y va à reculons au début du mandat parce que finalement on ne maîtrise pas et il n'y a pas d'outils de méthodes* »<sup>63</sup>.

### 2.2.3.2 La difficile question des représentants et de leur représentativité

Si la concertation s'appuie sur une participation active de la population sollicitée pour donner son avis sur un projet donné, il convient néanmoins d'attacher une importance toute particulière au nombre de citoyens conviés lors de ces réunions de concertation. En effet, si un nombre important de participants favorise une diversité des points de vue et des idées, il peut également nuire au processus participatif en rendant difficiles d'une part les discussions et d'autre part la prise de décisions effectives.

Cette contrainte du nombre impose ainsi que seuls quelques représentants des associations de personnes handicapées soient présents lors des réunions de concertation. La difficulté réside alors dans le fait qu'il est délicat d'évaluer si l'argumentaire des participants, et plus particulièrement de ces représentants, est représentatif de l'opinion de l'ensemble des membres de l'association. En effet, de façon encore plus marquée dans le domaine de l'accessibilité, où les participants souvent handicapés eux mêmes sont émotionnellement très impliqués et ont à cœur de faire valoir leur opinion, il est difficile de faire la part des choses entre les revendications d'une association, et celles d'un individu engageant expériences et intérêts personnels. « *Cela peut arriver que des personnes en situation de handicap n'arrivent pas à dépasser leurs propres problèmes personnels et donc dans des réunions comme cela qu'elles soient trop enlisées dans le processus pour faire avancer les choses* »<sup>64</sup>. Certaines personnes ont en effet parfois tendance à adopter des positions qui ne reflètent pas les attentes de l'association qu'elles représentent, ce qui ne va évidemment pas dans le sens d'une concertation efficace.

Afin d'éviter de telles dérives, il est du devoir des associations de choisir soigneusement ses représentants. Quant à l'autorité organisatrice, elle pourra par exemple adresser les comptes rendus des réunions aux participants d'une part, mais aussi aux présidents des associations, afin de limiter ces prises de position trop personnelles.

---

<sup>63</sup> Gérard Claisse, Vice président du Grand Lyon en charge des relations avec les citoyens, entretien du 23 Mai 2008.

<sup>64</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

### 2.2.3.3 *Le handicap, obstacle à la concertation*

La concertation en matière d'accessibilité sur un projet tel que celui des berges du Rhône peut se heurter à des obstacles plus particulièrement liés au handicap de certains participants. En effet, s'il semble relativement facile d'y faire participer une personne en fauteuil, l'implication des déficients auditifs ou visuels est bien souvent beaucoup plus problématique, nécessitant des moyens spécifiques.

Ainsi, des interprètes ont été mobilisés pour permettre aux déficients auditifs de participer pleinement à la concertation sur le projet. Par ailleurs, une maquette a été réalisée pour faciliter la perception de l'espace par les déficients visuels. Néanmoins, travailler avec ces derniers n'a pas été chose facile car ils ont en tête le schéma de l'urbain constitué, avec ses façades contre lesquelles leur canne vient buter. Ainsi, comme le souligne la chef de projet du Grand Lyon, les berges, avec « *la notion de quai haut/quai bas, l'espace ouvert, l'absence de bordures ou de caniveaux sur lesquels on pourrait se caler, le principe d'espace partagé* »<sup>65</sup>, constitue un type de projet relativement nouveau et donc difficile de compréhension pour les déficients visuels.

### 2.2.3.4 *Les risques de stigmatisation des personnes handicapées*

La concertation telle qu'elle a été menée pour le projet des berges du Rhône peut également susciter une autre interrogation. En effet, elle s'est principalement construite autour d'ateliers thématiques ayant pour but d'aborder en profondeur une problématique spécifique. Ainsi, les personnes à mobilité réduite ont été invitées, au même titre que les pêcheurs, que les propriétaires de péniches commerciales ou encore que les jeunes skateurs, à participer à ces réunions thématiques, de façon indépendante. Plus généralement, la ville de Lyon organise régulièrement des conseils pour les jeunes, d'autres dédiés aux étrangers, aux personnes handicapées voire aux personnes âgées. Ne risque-t-on pas ainsi de reproduire, dans les processus de concertation, l'exclusion dont ces catégories de personnes peuvent d'ores et déjà faire l'objet dans leur vie quotidienne ?

Cette possibilité se doit en effet d'être interrogée car il semble indéniable que ces conseils ou commissions spécifiques à certaines catégories de personnes contribuent d'autant plus à les stigmatiser. Ne pourrait-on pas imaginer des démarches participatives auxquelles tout le monde serait amené à participer simultanément ? L'intérêt que l'on pourrait de plus trouver à cette démarche, outre le fait d'éviter toute stigmatisation de certaines catégories de personnes,

---

<sup>65</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

serait la prise de conscience collective de demandes parfois contradictoires et donc de la difficulté, pour les porteurs de projet, de satisfaire toutes les attentes.

Mais en réalité cette possibilité semble poser certains problèmes majeurs. Tout d'abord, celui du nombre, car il est souvent, dans le cadre d'une concertation, plus facile de fonctionner efficacement en comité restreint. Il est de plus important de souligner que la concertation mobilise d'autant plus la population qu'elle se sent concernée par les débats qui peuvent s'y tenir. Ainsi, une concertation trop générale, au sein de laquelle les différents participants ne verraient leurs principales préoccupations abordées que quelques instants, pourrait avoir pour conséquence une démobilisation de la population. Fonctionner collectivement, sans ateliers thématiques, c'est aussi risquer l'écueil d'une concertation trop générale au sein de laquelle les plus entendus seraient probablement les plus nombreux ou les plus virulents. Il est alors difficile de croire que ces groupes marginaux faisant souvent l'objet d'exclusion pourraient trouver leur place dans ce procédé. De plus, des problèmes bien spécifiques se posent pour les personnes à mobilité réduite, et une concertation commune sans commissions ou conseils distinctifs ne donnerait pas les moyens nécessaires à une discussion approfondie sur ces besoins particuliers.

*Si le processus de concertation des associations de personnes handicapées est resté restreint jusqu'aux années 2000, il s'est très largement démocratisé depuis et cette population se pose désormais en acteur incontournable pour ce qui est de la mise en place des politiques la concernant. Et quand on sait le rôle que peut jouer cette concertation dans la mise en accessibilité d'un projet tel que celui des berges, ce constat semble en effet primordial.*

### **2.3 La construction de l'accessibilité du projet des berges du Rhône**

*Si la partie précédente a montré une implication croissante des associations de personnes handicapées dans la construction de l'accessibilité, il convient alors d'aborder ici les formes que prend cette concertation. Par là-même, les commissions et les moyens mobilisés pour la participation des associations de personnes à mobilité réduite dans le projet des berges seront détaillés, tout comme les différents acteurs y ayant participé.*

### 2.3.1 Les principales instances de concertation mobilisées sur le projet des berges du Rhône

#### *2.3.1.1 Une implication multi-échelles des personnes à mobilité réduite*

Les dispositifs visant à favoriser la participation citoyenne de la population sont aujourd'hui nombreux. Parmi ceux-ci, certains sont plus particulièrement destinés à la problématique de l'accessibilité, et ce, à l'échelle de la nation, du département, de la commune ou encore du quartier.

L'objectif de cette partie 2.3.1 étant de mettre en avant les différentes instances de concertation ayant été mobilisées sur le projet des berges du Rhône, nous ne ferons ici qu'une brève présentation des autres conseils et commissions existants mais n'ayant pas été sollicités sur ce projet. Par ailleurs, un descriptif plus précis des deux premières instances évoquées est fourni en annexe D.

#### *A l'échelle nationale, le Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées (CNCPH)*

Institué par la loi du 17 Janvier 2002 relative à la modernisation sociale ce conseil a été renforcé dans ses fonctions par la loi du 11 Février 2005. Instance de concertation à l'échelle nationale sur la question du handicap, il a pour principale mission d'assurer la participation des personnes handicapées à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques les concernant, notamment via des avis émis sur des projets de lois et des textes réglementaires. Il a, à titre d'exemple, été sollicité pour examiner les quelques 80 projets de décrets d'application relatifs à la loi du 11 Février 2005.

Composé de 65 membres, ce conseil constitue l'interlocuteur principal des pouvoirs publics, à l'échelle nationale, en matière de politiques engagées en faveur des personnes handicapées. Par ailleurs, il convient de souligner que cette instance nationale est relayée, à l'échelle départementale, par le Conseil Départemental Consultatif des Personnes Handicapées (CDCPH).

#### *Aux échelles départementales et communales, les Commissions Consultatives Départementales ou Communales de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA, CCCSA)*

La mise en place des Commissions Consultatives Départementales de Sécurité et d'Accessibilité est rendue obligatoire par le décret n°95-260 du 8 Mars 1995. Cette

commission est sollicitée afin de formuler un avis au regard des demandes de dérogations aux dispositions réglementaires.

Présidée par le préfet, elle regroupe des membres complémentaires ce qui garantit la qualité de ses travaux, néanmoins les représentants de personnes handicapées ne sont qu'au nombre de trois, ce qui ne permet pas toujours d'assurer une bonne représentativité de tous les types de handicaps. Il est par ailleurs important de souligner que pour le cas de la CCDSA du Rhône, c'est le CARPA qui choisit les représentants associatifs participant aux réunions.

Les avis formulés par cette commission ne sont souvent que des avis simples c'est à dire une recommandation n'ayant pas valeur d'obligation. Il est rare cependant que l'avis formulé ne soit pas suivi. En effet, parce que les délibérations de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité sont consultables, elles sont aussi mobilisables dans le cadre d'un éventuel recours juridique d'une association.

Dans le cadre des berges du Rhône, aucune demande de dérogation concernant les règles d'accessibilité n'ayant été demandée, la CCDSA n'a pas été sollicitée. De manière plus générale, il convient de préciser que la décision de saisir ou non cette commission reste à l'appréciation du maître d'ouvrage...

Enfin, le décret du 8 Mars 1995 prévoit également la création possible de Commissions Consultatives Communales de Sécurité et d'Accessibilité. Néanmoins, il ne s'agit pas là d'une obligation, le préfet peut, s'il le souhaite, déléguer une partie des compétences du département vers la commune. Pour le cas lyonnais, la Commission Consultative Communale de Sécurité et d'Accessibilité a été mise en place car la ville de Lyon disposait de services techniques compétents.

#### *A l'échelle du quartier, les conseils de quartier*

Mis en place suite à la loi n°2002-276 du 17 Janvier 2002 relative à la démocratie de proximité, les conseils de quartiers constituent probablement la forme de concertation la plus locale en matière d'accessibilité. Lieux de dialogue entre les mairies et les citoyens, ces conseils sont consultatifs et mobilisent souvent de nombreux habitants venant s'exprimer sur leur environnement proche.

Leur composition, leurs attributions et leur mode de fonctionnement ne sont pas encadrés par des dispositions contraignantes. Les personnes à mobilité réduite peuvent ainsi y faire part de leurs avis sur les projets et de ce fait contribuer à améliorer ce qui pourrait entraver l'accessibilité de la ville<sup>66</sup>.

### 2.3.1.2 La Commission Extra Municipale d'Accessibilité (CEMA)

La ville de Lyon a mis en place plusieurs commissions extra municipales, chacune relative à un domaine en particulier. Ainsi, au même titre qu'il existe à Lyon une commission extra municipale pour la culture ou encore une pour l'éducation et la petite enfance il existe une Commission Extra Municipale d'Accessibilité (CEMA).

Cette dernière, créée à la fin des années 70, est actuellement présidée par Sylvie Guillaume, adjointe au maire déléguée aux affaires sociales et aux solidarités, à la santé et aux handicaps. Elle rassemble, en moyenne tous les deux mois, de nombreuses associations de personnes handicapées (cf. liste de ces associations en annexe E), des partenaires institutionnels (Ville de Lyon, Grand Lyon, SYTRAL, CERTU), des élus et des techniciens, soit une centaine de personnes au total.

A la fois lieu d'information, de consultation et de proposition, la commission n'a pas de pouvoir décisionnaire et se présente finalement plus comme une tribune d'expression de toutes les revendications des personnes à mobilité réduite. Chacune de ses séances est l'occasion, dans un premier temps, de faire un point sur les grands projets en cours à Lyon et sur l'actualité dans le domaine de l'accessibilité, et dans un deuxième temps, d'aborder une thématique spécifique avec la participation d'acteurs compétents. Le projet des berges du Rhône a ainsi fait l'objet d'une présentation générale au sein de cette commission en 2003, suite au choix du candidat retenu.

La CEMA de la ville de Lyon constitue cependant parfois la cible de critiques, qualifiée par certains de « fourre tout » et d'inutile. Et il est vrai que le nombre important d'associations qui y assistent transforme parfois cette commission en tribune des doléances ou en exutoire, et comme le souligne Eric Heyrman : « *le problème c'est aussi que c'est une commission à laquelle beaucoup de personnes participent, alors pour animer une réunion quand on est 30 voire 40 c'est assez délicat, et dans les*

---

<sup>66</sup> CERTU, 2004, *Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite*, Editions CERTU, 71p.

*faits ils étaient quelques fois 60 personnes. Et également pour déterminer si les demandes formulées sont représentatives et correspondent véritablement à un besoin c'est assez délicat»<sup>67</sup>.*

Il convient néanmoins d'apporter certaines précisions importantes, notamment sur le fait que ces critiques émanent de représentants de puissantes associations, telles le CARPA, associations qui ont quant à elles l'opportunité de participer à d'autres commissions, pour certaines décisionnaires, et en comité plus restreint. Leur réaction face à cette tribune que constitue la CEMA est alors compréhensible. Cependant cette dernière n'en reste pas moins importante pour de plus petites associations pour lesquelles cette tribune constitue le principal moyen de communication. De plus, il importe de souligner que, peut-être plus encore que n'importe quelle autre commission, la CEMA n'a pas pour vocation de prendre des décisions ni même de produire quoi que ce soit. Elle se doit de réunir les associations de personnes à mobilité réduite, de leur donner l'occasion de s'exprimer et de leur montrer que la ville de Lyon œuvre pour une amélioration de l'accessibilité. Il s'agit donc bien là, non pas d'une instance décisionnaire, mais bien plus d'une instance de communication, pour les associations d'une part qui peuvent faire part de leur opinion, et pour la ville de Lyon d'autre part qui souhaite montrer aux personnes handicapées qu'un intérêt leur est porté... Enfin, même si le grand nombre de personnes présentes à cette commission peut poser problème, c'est également ce qui lui donne toute sa pertinence, car y sont représentés tous les types de handicaps, même le handicap cognitif, pourtant si souvent absent des débats.

Comme cela a été précédemment mentionné, la CEMA est une instance à laquelle plusieurs dizaines de personnes participent. Ainsi, afin de faciliter les débats et d'aborder plus en détails certains aspects spécifiques de l'accessibilité, la commission a été divisée en sous commissions appelées groupes de travail thématiques, groupes qui fonctionnent avec un nombre de personnes bien moindre que la commission extra-municipale. Parmi eux, un groupe de travail est consacré au domaine de la voirie et possède en son sein des commissions de suivi de l'accessibilité présentées ci-après.

### *2.3.1.3 La commission de suivi de l'accessibilité*

Cette commission créée en 2003 s'apparente donc en réalité à une sous-commission de la CEMA. Elle s'inscrit dans une démarche de concertation spécifique pour les grands projets

---

<sup>67</sup> Eric Heyrman, ingénieur au Laboratoire Ergonomie et Science Cognitive pour les Transports (LESCOT) de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, entretien du 28 Mai 2008.

d'aménagement urbains, que le maître d'ouvrage en soit la ville de Lyon ou le Grand Lyon. Le projet des berges du Rhône fut par ailleurs le premier projet d'aménagement à être discuté au sein de cette commission de suivi de l'accessibilité.

Actuellement présidée par l'adjointe au maire déléguée aux affaires sociales et aux solidarités, à la santé et aux handicaps, cette commission de suivi de l'accessibilité regroupe quelques représentants d'associations de personnes handicapées et d'experts en accessibilité membres de la CEMA, des techniciens de la ville et du Grand Lyon, ainsi que les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre du projet.

La concertation sur le projet des berges du Rhône s'est déroulée, au sein de cette commission, en trois principales étapes. Le projet a tout d'abord été présenté au milieu associatif par le maître d'œuvre. Ont ensuite suivi des réunions de concertation au cours desquelles les associations de personnes handicapées ont formulé des recommandations visant à améliorer l'accessibilité du site. Enfin, la troisième étape fut celle de la restitution, étape au cours de laquelle le maître d'œuvre a précisé les modifications prévues par rapport à la proposition initiale, suite aux recommandations du milieu associatif.

Cette commission de suivi de l'accessibilité présente un intérêt certain en ce sens qu'elle permet d'aborder de manière approfondie la problématique de l'accessibilité sur un projet donné, et ce, avec les acteurs les plus pertinents. Elle est de plus en mesure de faire prendre conscience aux associations mais aussi aux concepteurs de certaines difficultés. En effet, les associations pourront appréhender la complexité du projet avec notamment ses contraintes géographiques, architecturales ou financières, alors que le maître d'œuvre pourra être mieux sensibilisé à la diversité des obstacles rencontrés par les personnes handicapées.

#### *2.3.1.4 La Commission Communale ou Intercommunale pour l'Accessibilité*

La loi du 11 Février 2005, dernière en date en matière d'accessibilité, prévoit la création d'une instance nouvelle pour la concertation sur ce thème, la Commission Communale pour l'Accessibilité, ou la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.

Respectivement présidées par le maire de la commune en question ou le maire d'une des communes du groupement, la commission regroupe également des représentants d'associations d'usagers et d'associations de personnes handicapées. Elle « dresse le constat de

*l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant. [...] Cette commission organise également un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées»<sup>68</sup>.*

En réalité, toute commune de plus de 5000 habitants se doit de créer une commission communale, sauf si elle dépend d'un groupement de communes ayant compétence en matière de transports ou d'aménagement du territoire. Dans ce cas, c'est une commission intercommunale qui devra être créée au sein de ce groupement de communes. Pour ce qui est de l'agglomération lyonnaise, c'est donc le Grand Lyon qui devrait, d'ici la fin de l'année 2008, mettre en place sa Commission Intercommunale pour l'Accessibilité.

Cependant, la mise en place de cette nouvelle commission intercommunale n'est pas sans poser problème. En effet la loi de 2005 interdit toute co-existence d'une commission intercommunale et d'une (ou plusieurs) commission(s) communale(s) sur un territoire donné. En effet, si une commission intercommunale est créée, elle assure alors les missions d'une commission communale pour chacune des communes de son périmètre géographique. Or, la CEMA actuellement en place à la mairie de Lyon, par son fonctionnement et ses objectifs, pourrait s'apparenter à une commission communale telle qu'elle est définie dans la loi de 2005. Elle entre donc en conflit avec la commission intercommunale à venir. Des discussions sont actuellement en cours afin de déterminer comment conserver une commission de ce type au sein de la mairie de Lyon tout en instaurant la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité du Grand Lyon imposée par la loi. A ce jour, il est question que la CEMA devienne le Conseil Communal Consultatif et qu'elle bénéficie de certaines compétences propres, compétences que la communauté urbaine accepterait alors de céder à la ville.

De plus, outre cette difficulté à faire co-exister la commission du Grand Lyon imposée par la loi et la commission de la ville de Lyon voulue par cette dernière, les textes réglementaires restent très évasifs sur un certain nombre de points. En effet ni les moyens humains, ni les moyens techniques, ni les moyens financiers nécessaires à ces commissions ne sont évoqués ! A l'inverse par exemple des CCDSA pour lesquelles toutes les personnes devant prendre part aux décisions sont précisément décrites et pour lesquelles les motifs et fréquences des réunions sont clairement énoncés, rien n'est fixé pour ces nouvelles commissions communales

---

<sup>68</sup> Article 46, chapitre 3 « cadre bâti, transports et nouvelles technologies », de la loi du 11 Février 2005.

et intercommunales. De plus, ces commissions devront dresser « *le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports* ». Mais comment évaluer « *l'état d'accessibilité* » sans critères imposés, sans indicateurs fiables et définis ? Si l'objectif est également de pouvoir mesurer l'accessibilité d'une ville par rapport à une autre, il faudrait de plus que ces critères et indicateurs soient fixés à l'échelle nationale ! Ainsi, il conviendrait donc probablement, dans un premier temps, de travailler à la mise en place d'indicateurs d'accessibilité fiables et pertinents à l'échelle nationale. Ces derniers pourraient alors servir de base à la mise en œuvre de la politique d'accessibilité tout en permettant l'évaluation de l'état d'accessibilité d'une ville, évaluation importante pour la commune d'une part, mais également pour l'information des personnes à mobilité réduite d'autre part. Enfin, la loi de 2005 appelle une autre question. En effet, elle parle de faire « *le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports* », mais un tel constat, effectué domaine par domaine permet-il réellement d'évaluer l'accessibilité globale d'une ville ?

### 2.3.2 Démarche et moyens de concertation mis en place sur le projet des berges

#### 2.3.2.1 De multiples moyens pour susciter l'implication du public

D'importants moyens ont été mis en place afin d'une part de présenter le projet des berges du Rhône au public, et d'autre part de recueillir son opinion. Tout d'abord, suite au choix, début 2003, du candidat retenu pour l'aménagement des berges, une exposition, « *La rive à vivre* », présentant le projet lauréat mais aussi les trois projets non sélectionnés a été organisée, pour une durée d'un mois (du 28 Février au 30 Mars 2003), place des Terreaux à Lyon.

Les mois qui suivirent furent consacrés à la concertation proprement dite. Cette concertation, qui se déroula ainsi de Juin à Novembre 2003, avait pour objectif affiché celui de « *passer des intentions exprimées lors de l'exposition au projet concret, avec la participation de la population* »<sup>69</sup>. Mais ces six mois de concertation peuvent en réalité être scindés en deux phases distinctes. Jusqu'au 10 Août 2003 tout d'abord, phase durant laquelle un dialogue s'est engagé entre les différents acteurs de la concertation et durant laquelle des propositions ont ainsi émergé. De Septembre à Novembre 2003 ensuite, phase durant laquelle les évolutions décidées par le maître d'ouvrage et le concepteur suite aux discussions engagées sont restituées et débattues. Quoiqu'il en soit, les méthodes de concertations utilisées au cours de ces deux phases ont été

---

<sup>69</sup> Gérard Claisse, Vice président du Grand Lyon en charge des relations avec les citoyens, entretien du 23 Mai 2008.

relativement similaires. Ces dernières se sont construites d'une part autour d'une vingtaine de réunions générales impliquant le grand public, et d'autre part autour d'ateliers thématiques abordant des problématiques plus spécifiques telles que celles des activités de pêche, des activités commerciales le long des berges, ou encore de l'accessibilité. Ces réunions se déroulaient pour la plupart à bord de la péniche des berges, péniche acquise par le Grand Lyon pour y présenter le projet et accueillir une partie de la phase de concertation.

De Décembre 2003 à Mai 2004, une nouvelle exposition intitulée « La rive arrive » permit aux visiteurs de découvrir l'avant projet tel qu'il avait été arrêté à l'issue des six mois de concertation. Il s'agissait donc pour les institutions d'exposer le projet des berges reconquises presque finalisé.

Enfin, l'année 2004 fut l'occasion, pour le Grand Lyon, d'organiser une ultime exposition, « Ma rive à moi, naturellement », présentant les usages futurs qui seraient suscités par le projet des berges et visant à favoriser d'ores et déjà le processus d'appropriation des berges par les habitants.

C'est donc principalement durant l'année 2003 et au début de l'année 2004 que la concertation sur l'aménagement des berges du Rhône a eu lieu. Outre les réunions et ateliers précédemment mentionnés, des registres et questionnaires ont été tenus à la disposition du public pour recueillir ses commentaires. Par ailleurs, ce dernier a également pu s'exprimer grâce au forum du site internet mis en place par le Grand Lyon.

Cependant, en dehors de cet engouement du public pour le projet des berges, certains aspects de la concertation ont été la cible de virulentes critiques. En effet, il convient tout d'abord de souligner que si d'importants moyens ont été mis en place pour favoriser la présentation du projet retenu à la population et susciter ses réactions, les Lyonnais n'ont pas eu l'occasion d'intervenir dans le choix du candidat proprement dit. C'est en effet au début de l'année 2003 que le cabinet In Situ a été choisi pour réaliser l'aménagement des berges, et ce n'est qu'à l'issue de ce choix que la concertation a ensuite commencé. Le public n'a donc été consulté ni sur la nécessité du projet, ni sur ses principales orientations. Une autre critique majeure ayant été adressée aux institutionnels de la part des associations de personnes handicapées a été

l'absence totale de concertation durant la phase chantier, ce qui a occasionné de multiples modifications ultérieures<sup>70</sup>.

### 2.3.2.2 Une démarche innovante et volontaire

Si des critiques peuvent certes être adressées à l'égard de la concertation menée pour les berges du Rhône, il importe néanmoins de souligner que la démarche en matière de participation citoyenne reste innovante et volontaire. En effet, il s'agit tout d'abord, selon les pouvoirs publics, de la plus grande concertation jamais organisée sur un projet d'aménagement urbain à Lyon. De plus, cette dernière « ne répond à aucune obligation réglementaire pour le projet des berges, mais à la volonté que cet espace emblématique puisse être conçu en lien étroit avec les attentes des Grands Lyonnais »<sup>71</sup>. La preuve ayant été faite que la concertation reste délicate et « dangereuse » pour les porteurs de projet et les institutionnels, cette démarche se devait d'être soulignée. Elle témoigne alors, selon les associations de personnes handicapées elles-mêmes, d'une « action par conviction »<sup>72</sup> et d'une « réelle envie de concertation »<sup>73</sup>, notamment selon elles, de la part de la ville de Lyon.

En effet, alors que l'éventuelle démarche de concertation relevait de la compétence du Grand Lyon, maître d'ouvrage du projet, la municipalité par l'intermédiaire de Sylvie Guillaume, son adjointe en charge du handicap, a émis le souhait d'être elle aussi impliquée. Ainsi, un accord trouvé entre Sylvie Guillaume et Gilles Buna, vice président de la communauté urbaine de Lyon en charge de l'urbanisme, a permis la mise en place d'une concertation conjointe de ces deux institutions avec les associations de personnes handicapées. Des réunions concernant l'accessibilité ont ainsi été organisées, d'une part par le Grand Lyon dans le cadre de ses réunions thématiques sur la péniche, et d'autre part par la ville de Lyon dans le cadre de la commission de suivi de l'accessibilité spécialement destinée au suivi de l'accessibilité sur le projet des berges.

De plus, au-delà de l'aspect volontaire, cette démarche s'est voulue innovante dans les moyens mis en œuvre pour susciter l'implication du public. L'achat d'une péniche sur laquelle les réunions de concertation se sont déroulées s'est par exemple révélé être une façon originale et

---

<sup>70</sup> Les raisons de cette absence de concertation durant la phase chantier seront plus particulièrement détaillées dans la partie 3.1.1 de ce rapport.

<sup>71</sup> Extrait du rapport annuel 2003 de la Charte de la participation du Grand Lyon.

<sup>72</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

<sup>73</sup> Eric Benon, Vice président de l'AMH (Association des Malades et Handicapés), entretien du 28 Mai 2008.

ludique d'accueillir les usagers. Par ailleurs, des planches d'essai pour le revêtement du ruban piéton avaient été soumises aux associations de personnes handicapées moteur, afin de définir avec eux quelle granulométrie était la plus adaptée à leurs besoins. Selon le représentant du maître d'ouvrage au Grand Lyon, c'est la première fois qu'une telle initiative avait été prise.

### 2.3.3 De la diversité des acteurs et des points de vue

#### 2.3.3.1 *La mairie comme interface*

De manière générale, la ville de Lyon se présente incontestablement comme un acteur incontournable de l'accessibilité. En effet, parce qu'elle mène une politique active dans ce domaine depuis plusieurs années et parce qu'elle a délégué le champ du handicap à l'une des adjointes au maire, elle est l'interlocuteur privilégié des associations de personnes handicapées. De plus, la véritable porte d'entrée de ces dernières reste la Commission Extra Municipale d'Accessibilité (CEMA) et donc par conséquent la ville de Lyon. Comme le souligne la chargée de mission au handicap de la municipalité, « *on travaille toute l'année avec les associations sur l'ensemble des actions menées par la ville. On ne fait rien sans concerter le domaine associatif [...] donc après il y a des liens directs qui se créent et c'est évident que la ville là-dessus a un atout par rapport aux techniciens du Grand Lyon qui ne connaissent pas ce public là* »<sup>74</sup>.

Sur le projet des berges du Rhône en revanche, les possibilités d'action de la mairie de Lyon semblent être restées relativement limitées, notamment parce qu'elle n'avait pas la maîtrise d'ouvrage du projet. Son implication a en réalité pu se faire grâce à un accord trouvé avec le Grand Lyon pour que la concertation concernant l'accessibilité soit menée de front entre ces deux institutions. Mais son rôle principal a été celui d'intermédiaire entre les associations et la communauté urbaine, comme en témoignent les propos recueillis auprès de la chargée de mission au handicap de la municipalité : « *c'est vrai qu'il y a une certaine complexité aussi, notamment sur les berges du Rhône parce que nous, ville, on est là en tant qu'interface. On est interface entre les associations de personnes handicapées et le Grand Lyon qui est promoteur du projet. On n'a pas vraiment de légitimité. C'est aussi pour cela que c'est assez difficile de se faire entendre. [...]. En fait on a une légitimité parce qu'on est ville de Lyon, mais on n'a pas concrètement de pouvoir, on ne s'inscrit pas dans les hiérarchies du Grand Lyon donc c'est difficile pour nous de solliciter le vice président qui est en charge des berges du Rhône et de lui dire « écoutez, maintenant il faut que l'on traite vraiment cette question de l'accessibilité »* »<sup>75</sup>.

---

<sup>74</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

<sup>75</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

Ainsi, pour faire valoir leurs revendications, les associations de personnes handicapées s'adressaient prioritairement à la mairie de Lyon, cette dernière relayant alors l'information à la communauté urbaine. Dans son rôle d'intermédiaire, elle cherchait à faire comprendre au milieu associatif que certaines choses étaient assurément impossibles et qu'il ne s'agissait pas d'une quelconque mauvaise volonté du Grand Lyon. En parallèle, elle œuvrait auprès de ce dernier afin de lui « *faire entendre qu'il fallait prendre en compte les demandes des associations, qu'effectivement il ne pourrait pas répondre à tout mais que c'était déjà important de concerter et ensuite de voir* »<sup>76</sup>.

Néanmoins, dans ce système au sein duquel la mairie occupe une place déterminante, des relations constantes et soutenues entre cette dernière et le maître d'ouvrage auraient été nécessaires. Or, les acteurs du projet et plus particulièrement les associations de personnes handicapées, à l'image du président du CARPA, soulignent qu'« *il est vrai que sur ce projet la ville de Lyon et le Grand Lyon ont eu du mal à obtenir des rendez vous* »<sup>77</sup>.

### 2.3.3.2 Le Grand Lyon et sa difficile confrontation d'avec les associations

Alors que la mairie travaille depuis de nombreuses années avec les associations de personnes handicapées, le Grand Lyon a quant à lui beaucoup moins d'expérience au contact de cette population. Organiser et mener une concertation avec ce public n'est donc pas chose facile pour cet acteur, souvent plus axé sur des aspects techniques. Ainsi, comme le souligne la chargée de mission au handicap de la ville de Lyon, il ne voit pas toujours d'un bon œil la demande de concertation d'avec les personnes handicapées : « *c'est sûr que je pense qu'à l'origine, avec un projet comme les berges, quand on sollicite le Grand Lyon pour leur dire qu'on fait une réunion de concertation avec les associations de personnes handicapées, je ne pense pas qu'ils nous voient arriver avec un grand sourire. Voilà ils doivent se dire « ils vont encore nous demander dix mille trucs, cela va être des contraintes en plus à gérer »* ».

Mais au-delà d'une expérience moindre du Grand Lyon par rapport à celle la mairie en matière de concertation avec les personnes mobilité réduite, il convient également de souligner que la communauté urbaine développe plutôt un discours de techniciens, discours souvent peu adapté au dialogue avec le milieu associatif. En effet, la chargée de mission au handicap de la municipalité le met en avant : « *je pense qu'au grand Lyon c'est plus une culture de techniciens qui sont*

---

<sup>76</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

<sup>77</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

*sur des textes réglementaires et la concertation c'est aussi quelque chose de nouveau dans leur méthodologie de travail ».*

Alors peut être est-ce cette nouveauté dans leur méthodologie de travail qui peut expliquer certains échecs de la concertation. Les associations de personnes handicapées telles que l'Association des Malades et Handicapés (AMH) ou encore l'association Point de Vue sur la Ville ont notamment vivement regretté le peu de disponibilité du Grand Lyon à leur égard et selon elles, un manque de motivation évident. Elles affirment alors qu' « *il y a eu une bonne réaction de la ville de Lyon sur le projet des berges mais que le Grand Lyon, lui, il a fait sous la pression* »<sup>78</sup> et mettent en avant un manque de communication ayant inévitablement fait défaut à la concertation : « *le Grand Lyon était quand même très difficile à avoir. Nous, on appelle la chef de projet et on nous dit « et bien non, ce n'est plus elle qui s'en occupe ». Donc c'est qui maintenant notre interlocuteur ? Les personnes changent mais nous on n'est pas forcément au courant. Vous savez quand on est aveugle on ne peut pas lire les journaux, donc pour nous c'est un grand flou artistique !* »<sup>79</sup>.

La confrontation avec le milieu associatif n'a semble t-il pas été chose facile pour le Grand Lyon sur le projet des berges du Rhône. Les associations se montrent en effet globalement assez critiques quant à sa façon de mener la concertation. Cependant, il faut souligner que la bonne volonté de la communauté urbaine ainsi que « *sa réceptivité aux demandes du milieu associatif* »<sup>80</sup> ont été mis en avant par la maîtrise d'œuvre du projet d'une part et par le CARPA d'autre part. Plus qu'une simple opinion, cette prise de position reflète parfaitement les positionnements que peuvent avoir les différents acteurs du projet les uns par rapport aux autres, et notamment le fait que le CARPA se distingue souvent, dans son discours, de celui des autres associations ou alors que le maître d'œuvre a plutôt tendance à s'aligner sur les décisions du maître d'ouvrage.

### 2.3.3.3 *La maîtrise d'œuvre au cœur de toutes les polémiques*

Si les opinions sont partagées quant à la façon dont le Grand Lyon a mené la concertation sur le projet des berges, elles sont en revanche beaucoup plus unanimes pour condamner la

---

<sup>78</sup> Eric Benon, Vice président de l'AMH, entretien du 28 Mai 2008.

<sup>79</sup> Georges Masson, membre de l'association Point de Vue sur la Ville, association adhérente au Comité Louis Braille, entretien du 16 Mai 2008.

<sup>80</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

maîtrise d'œuvre. Les discours sont alors plus ou moins emportés en fonction qu'ils émanent d'un institutionnel, nécessairement contraint à une certaine réserve, ou d'une association.

Si le champ de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est aujourd'hui fortement réglementé, il n'empêche qu'une bonne connaissance des textes de loi ne suffit probablement pas à garantir le succès d'un projet dans ce domaine. En effet, « *la question de la sensibilité de l'architecte est une question fondamentale* »<sup>81</sup>, notamment car le strict respect de la réglementation peut conduire à des aberrations mais surtout il exclut la dimension sensible qui fera de l'accessibilité du projet une accessibilité réussie, homogène, intelligente et continue. Selon la mairie de Lyon, cette sensibilité a fait défaut à l'architecte des berges du Rhône, ce dernier ne connaissant a priori « *pas du tout le milieu* »<sup>82</sup>.

Une autre critique adressée au maître d'œuvre dans le cadre du projet des berges du Rhône a été celle d'une trop grande importance accordée à l'esthétique, souvent au détriment de l'accessibilité. Il s'agit là d'une critique à l'égard des architectes assez couramment répandue que la mairie de Lyon exprime de façon modérée : « *c'est sûr que l'architecte est plus dans un désir de création que d'accessibilité ; c'est sa priorité* »<sup>83</sup>, quand les associations se montrent beaucoup plus radicales : « *oui bien vous irez expliquer à un artiste, vous irez leur expliquer que vous ne voulez pas des pavés, et ils vont vous dire « je regrette ça c'est mon projet, moi je mets des pavés parce que l'environnement avec ci, avec là, avec machin, ce sont des pavés qui vont là, c'est tout, c'est mon projet ça »* »<sup>84</sup>.

C'est ainsi peut-être pour ces questions d'esthétique que le maître d'œuvre a parfois fait preuve de réticence face aux demandes des associations. En réalité, la chef de projet du Grand Lyon souligne la bonne volonté de l'architecte lors des démarches de concertation. Ce dernier aurait été tout à fait disposé à écouter les associations durant cette phase et à tenter d'apporter des réponses satisfaisantes à leurs attentes. En revanche, les revendications formulées après que les berges du Rhône ont été achevées ont posé plus de problèmes, en témoignent les propos de la chef de projet au Grand Lyon : « *après, quand il fallait rectifier les choses parce qu'on se rendait compte que ça n'allait pas, ils ont vite trouvé qu'on commençait à aller un peu loin et ils n'étaient plus d'accord, ils*

---

<sup>81</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

<sup>82</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

<sup>83</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

<sup>84</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

*voulaient qu'on les laisse terminer point barre. [...]. C'est même pour ça à mon avis qu'on a perdu du temps et qu'on a envoyé des signaux très négatifs aux associations »<sup>85</sup>.*

Face à ce constat, la question se pose de savoir si le Grand Lyon, en tant que maître d'ouvrage, pouvait librement décider des modifications à apporter au projet pour en améliorer l'accessibilité. Selon un représentant du maître d'ouvrage, il n'est pas si facile de réellement tout imposer si le maître d'œuvre s'y oppose, en effet, *« un maître d'œuvre c'est un concepteur. Il y a une propriété intellectuelle. À partir du moment où on lui valide quelque chose, après, pour le modifier, il faut aussi le faire avec son accord. [...]. La propriété intellectuelle ça reste un droit. On ne peut pas tout imposer au maître d'œuvre »*<sup>86</sup>. Cette position du Grand Lyon, si elle semble certes justifiée, peut aussi être perçue comme un moyen de faire porter à l'architecte le poids de certains refus, alors même que le maître d'ouvrage ne souhaitait pas accéder non plus à ces demandes.

Toujours est-il qu'aux yeux des associations c'est bel et bien le maître d'œuvre qui est responsable de la majorité des problèmes d'accessibilité du site. Les associations se montrent à cet égard beaucoup plus critiques que les institutions, déclarant que *« la personne qui a géré ce projet au niveau de l'architecte ou du paysagiste s'en est complètement contre-foutu de l'accessibilité handicapés. Mais vraiment, quand on voit les problèmes, on se dit que c'est le cadet de ses soucis ! »*<sup>87</sup>. A cela le maître d'œuvre lui-même tente de se défendre, évoquant d'une part la difficulté pour un valide d'appréhender les difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap<sup>88</sup>, et d'autre part l'existence de plusieurs variables autres que l'accessibilité intervenant dans la conception du projet : *« il n'y a pas que l'accessibilité. Il y a l'aspect esthétique, on en parle beaucoup, mais il y a aussi la fonctionnalité, il y a aussi les usages, il y a le coût bien sûr aussi »*<sup>89</sup>.

Cependant, il convient peut-être de relativiser le discours de certains acteurs en rappelant que les préjugés sont encore forts concernant les architectes. En témoigne notamment la généralisation, peut-être excessive, d'un membre du CARPA qui affirme que *« ceux qui mettent des freins ce sont toujours les architectes ! »*<sup>90</sup>. Et si cette image que véhicule la profession est sans doute loin d'être infondée, il n'en reste pas moins que des évolutions s'opèrent actuellement,

---

<sup>85</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

<sup>86</sup> Rémi Franceschini, technicien du Grand Lyon représentant du maître d'ouvrage sur le projet des berges du Rhône, entretien du 23 Mai 2008.

<sup>87</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

<sup>88</sup> David Schulz, représentant du maître d'œuvre : « peut-être que nous aussi en tant que non handicapé, on ne se posait pas la question sur 2 ou 3 mètres de passage pour un revêtement pavés ». Entretien du 21 Mai 2008.

<sup>89</sup> David Schulz, représentant du maître d'œuvre, le 21 Mai 2008.

<sup>90</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

notamment grâce des obligations réglementaires nouvelles en termes de formation à l'accessibilité<sup>91</sup>.

#### 2.3.3.4 De l'hétérogénéité du milieu associatif

Si les associations de personnes handicapées impliquées dans le projet des berges avaient toutes pour objectif commun de favoriser l'accessibilité du site, leurs modes d'action se sont en revanche révélés être bien plus divers. En effet, alors qu'une association comme le CARPA conserve en toutes circonstances un discours modéré, d'autres associations ont des propos beaucoup plus virulents et des actions beaucoup plus radicales. Le CARPA se présente ainsi comme un acteur particulier du milieu associatif de part sa façon d'agir très pacifique en comparaison d'autres associations, la partie 3.2.1 de ce rapport y reviendra par ailleurs en détails.

Par conséquent, le CARPA mis à part, les associations de personnes handicapées peuvent parfois développer un discours très revendicatif voire agressif. Les principales raisons à cela sont d'une part la forte implication émotionnelle de ces acteurs et d'autre part le fait qu'ils se sentent encore souvent ignorés voire méprisés des institutions. Le président du CARPA parle même « *d'insolence* »<sup>92</sup> pour qualifier la façon d'agir de certains représentants associatifs. Quoi qu'il en soit, ces comportements excessifs ont été spontanément évoqués par l'ensemble des institutionnels rencontrés et il semble indéniable qu'ils ne servent pas la cause des associations. Ils contribueraient en effet plutôt à les décrédibiliser, provoquant chez leurs interlocuteurs des réactions d'agacement pouvant conduire à une opposition systématique à toute demande émanant des associations. Les extraits d'entretien d'institutionnels qui suivent en témoignent :

Pour la chargée de mission au handicap de la ville de Lyon : « *il n'est pas toujours facile de gérer les demandes des associations qui sont des demandes qui peuvent être exponentielles. On s'en est bien rendu compte sur les berges du Rhône où, à un moment les demandes étaient tellement excessives de la part des associations que l'on avait l'impression que ça allait être un lieu dédié aux personnes handicapées ou aux déficients visuels ou ce genre de choses. Donc il faut aussi faire prendre conscience aux personnes handicapées qu'on est dans un site qui a des contraintes* »<sup>93</sup>.

---

<sup>91</sup> La formation des architectes à l'accessibilité est désormais une obligation réglementaire depuis l'entrée en vigueur de la loi de 2005. La partie 3.3.2 reviendra plus particulièrement sur ce point.

<sup>92</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

<sup>93</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

Pour la chef de projet du Grand Lyon : « *au bout d'un moment il fallait que tout soit en parquet lisse. [...]. Tout à coup pendant le chantier, alors que ces points là n'avaient pas été soulevés en concertation, il y a eu des positions très virulentes et pour le coup jusqu'au-boutistes. Parce qu'on les avait méprisés et donc on allait payer* »<sup>94</sup>.

Pour le représentant du maître d'œuvre : « *Ce que j'ai observé dans les réunions c'est qu'il y a des associations, leur position c'est : on en veut le maximum et il y en a d'autres qui demandent ce qui est réaliste !* »<sup>95</sup>.

Pour le représentant du maître d'ouvrage du Grand Lyon : « *Moi, la remarque qui m'a été faite par un handicapé c'est : « pourquoi est ce qu'on ne peut pas aller sur les pelouses ? ». Alors je lui ai répondu qu'il pouvait aller sur les pelouses, et là il me dit : « oui mais on ne peut pas rouler sur les pelouses, les vélos, eux, ils peuvent rouler ». Donc moi bien sûr je lui ai dit : « et ben là je ne peux rien faire pour vous, je ne peux pas vous rendre vos jambes ! ». Vous voyez, ce genre de remarques c'est de l'aberration quoi ! On ne peut pas tout demander. Moi, ce genre de personnes là, à la limite, je répondrais presque toujours négativement à toutes leurs demandes et c'est tout quoi !* »<sup>96</sup>.

Ainsi, même s'il importe de souligner que le discours des associations reste majoritairement constructif et modéré, le milieu associatif a parfois tendance à formuler des demandes trop excessives et irréalistes aux yeux des institutionnels. En évoquant le prochain réaménagement des rives de Saône avec ces derniers, ils m'ont alors fait part d'une crainte, celle de ne pouvoir rendre accessible ce projet. En effet, il est « *bors de question d'aller réaliser des rampes qui ne tiendraient d'ailleurs même pas sur les petits bas ports. Donc quoi qu'on fasse sur les bas ports de la Saône, si on résonne comme cela, ce sera complètement discriminatoire pour les fauteuils roulants à partir du moment où il n'y a que des escaliers* »<sup>97</sup>. La question qui se pose alors derrière cela est celle de savoir si les pouvoirs publics doivent renoncer à des aménagements parce qu'ils ne peuvent pas être rendus accessibles alors que l'espace existe.

*La concertation relative à l'accessibilité des berges du Rhône s'est ainsi construite autour d'instances de concertation en place ou créées spécialement pour le projet, autour d'un dispositif et d'une démarche globalement volontaires et innovants, mais aussi autour d'acteurs multiples. Ces derniers, par les divergences de leurs points*

---

<sup>94</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

<sup>95</sup> David Schulz, représentant du maître d'œuvre, le 21 Mai 2008.

<sup>96</sup> Rémi Franceschini, technicien du Grand Lyon représentant du maître d'ouvrage sur le projet des berges du Rhône, entretien du 23 Mai 2008.

<sup>97</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

*de vue concernant l'accessibilité et par leurs différentes expériences de la concertation et des personnes à mobilité réduite, constituent le cœur de toute la dynamique de concertation mise en place.*

Afin de satisfaire aux fortes attentes des Lyonnais sur le réaménagement d'un site aussi emblématique que celui des berges du Rhône, les pouvoirs publics avaient pour ambition de déployer une concertation exemplaire. Et il faut reconnaître que les moyens engagés ont été conséquents, laissant transparaître la réelle volonté de certains acteurs d'impliquer, d'écouter et de satisfaire le public et notamment les personnes à mobilité réduite. Néanmoins, si les associations soulignent volontiers une forte mobilisation de la mairie de Lyon, elles remettent également en cause, en certains points, l'implication du Grand Lyon ou encore du maître d'œuvre. Or, dans un domaine aussi complexe que l'accessibilité, le succès de la démarche reste pour beaucoup conditionné à une mobilisation conjointe et simultanée des différents acteurs. Ainsi, si la concertation concernant le projet des berges du Rhône reste globalement très salubre, il n'empêche que de nombreux points ont été source de conflits et que plusieurs problèmes demeurent.



### **3 PARTIE 3 :**

## **Accessibilité des berges du Rhône, un bilan mitigé**



« La concertation en général a été très fructueuse. [...]. Globalement ça a été très intéressant. Le point sur lequel cela s'est moins bien passé c'est clairement l'accessibilité. C'est le domaine sur lequel la concertation s'est le moins bien passée »<sup>98</sup>. Ainsi, il convient désormais d'apporter des éléments de réponse pouvant justifier d'une concertation mitigée pour ce qui est de l'accessibilité alors même que de nombreux moyens et acteurs avaient été mobilisés. Nous montrerons alors comment une discontinuité dans l'implication des associations de personnes handicapées en phase chantier a conduit à de nombreux problèmes techniques. Nous verrons également qu'au-delà des aspects techniques évidents, la mise en accessibilité des berges du Rhône et son succès discutables sont à mettre en parallèle avec de nombreuses divergences au sein même du milieu associatif et avec la nécessité d'une action collective, aujourd'hui encore trop limitée.

### **3.1 Mise en évidence des difficultés rencontrées dans la mise en accessibilité du projet**

*L'accessibilité d'un projet tel celui des berges du Rhône repose inévitablement, entre autres, sur la démarche déployée pour la mettre en œuvre et sur des aspects techniques de conception. Cette partie reviendra principalement sur les éléments ayant posé problème dans ces domaines et ayant de ce fait nui à une concertation voulue au départ exemplaire.*

#### **3.1.1 Une démarche certes ambitieuse et volontaire mais incomplète**

##### *3.1.1.1 La phase chantier ou l'absence de concertation*

Comme cela a précédemment été évoqué, la concertation fut activement menée au cours des années 2003 et 2004 auprès des associations de personnes à mobilité réduite. Le projet fut à cette occasion présenté puis discuté et modifié au regard de leurs propositions. La suite logique à cette concertation aurait été, comme cela est habituellement fait pour les grands projets lyonnais, la consultation des associations en phase chantier. L'intérêt d'un suivi attentif des travaux réside dans la possibilité de déceler rapidement toute erreur de mise en œuvre, la moindre modification dans la réalisation du projet pouvant avoir de lourdes conséquences sur l'accessibilité. Cependant, dans le cas des berges du Rhône, le suivi du chantier n'a pas eu lieu. Le président du CARPA le souligne : « *les berges du Rhône, c'est l'exemple type, malheureusement, d'un loupé, c'est-à-dire qu'on a bien eu cette première réunion avec l'architecte [...], après on a eu une réunion sur l'essai des matériaux de revêtement des rubans de déambulation. Nous n'avons d'ailleurs jamais eu, je crois, le procès verbal comme quoi les associations avaient sélectionné tel revêtement plutôt que tel autre. Et après*

---

<sup>98</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

*malheureusement nous n'avons pas eu de réunions en cours de chantier. [...]. Le CARPA en a demandé à plusieurs reprises. Nous avons alerté Madame Guillaume [...] mais Madame Guillaume et le Grand Lyon n'ont jamais réussi à se retrouver sur ce plan là»<sup>99</sup>. En fait, « le projet des berges du Rhône, on l'a vu avant, il s'est fait, et on a découvert après qu'il y avait des choses qui n'allaient pas »<sup>100</sup>.*

Les explications à cette interruption brutale de la concertation divergent alors en fonction des acteurs. La mairie de Lyon et le vice président du Grand Lyon en charge des relations avec les citoyens évoquent volontiers des contraintes de temps ayant empêché l'implication des associations. En effet, « *il y a une deadline qui est : les berges il faut qu'elles soient ouvertes à la fin du mandat et donc il y a un chemin critique, on refait le compte à rebours et on arrive à un certain nombre de dates* »<sup>101</sup>. Le projet se devant d'être terminé avant les élections municipales de 2008, certaines échéances se sont alors naturellement imposées, rendant impossible une concertation à ce stade d'avancement. « *Le Grand Lyon était vraiment dans un contexte d'urgence et il fallait vraiment faire émerger ce projet très rapidement, ce qui a entraîné quelques loupsés du point de vue de la concertation* »<sup>102</sup>.

Les techniciens du Grand Lyon rencontrés insistent quant à eux sur d'autres points pour justifier ce que les associations ont appelé une absence totale de concertation durant la phase chantier. Ils soulignent tout d'abord d'une même voix la continuité de cette concertation, mais d'une façon différente, affirmant, pour le représentant du maître d'ouvrage, que les associations « *n'ont pas été mises à l'écart, mais que cela a été fait de façon moins officielle* »<sup>103</sup>, et pour la chef de projet que « *la péniche était toujours ouverte donc les informations sur le chantier, faire remonter les choses, cela se faisait beaucoup, sans faire de réunions forcément, la réunion n'est qu'un moyen parmi d'autres !* »<sup>104</sup>. En réalité, il semble bien peu probable que les associations puissent effectivement s'assurer de la bonne réalisation du projet en phase travaux si des visites de chantier ne sont pas expressément organisées à cet effet...

Même si le Grand Lyon tend à minimiser cette absence de concertation d'avec les associations en phase chantier, il avance quelques arguments pouvant justifier ses choix. D'une part, le projet des berges ayant fait l'objet de nombreux appels d'offre infructueux avant le lancement

---

<sup>99</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

<sup>100</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

<sup>101</sup> Gérard Claisse, Vice président du Grand Lyon en charge des relations avec les citoyens, entretien du 23 Mai 2008.

<sup>102</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

<sup>103</sup> Rémi Franceschini, technicien du Grand Lyon représentant du maître d'ouvrage sur le projet des berges du Rhône, entretien du 23 Mai 2008.

<sup>104</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

des travaux, il y a semble t-il eu une longue période durant laquelle « *il n'y avait rien à concerter, tout simplement* »<sup>105</sup>. D'autre part, le Grand Lyon souligne avoir décelé d'importants problèmes relatifs à l'accessibilité lors de la phase travaux, ces problèmes concernaient notamment des aberrations dans les revêtements des sols. Ainsi, a-t-il souhaité faire modifier ces dernières avant toute visite des associations : « *on s'est retrouvé sur le chantier à voir des choses qui n'allaient pas et qu'on voulait corriger avant. [...]. Ce qui nous paraissait flagrant, autant le corriger avant. Et puis voilà ça a traîné...* »<sup>106</sup>. La position de la communauté urbaine semble en ce sens justifiée que le dialogue avec les associations aurait pu être considérablement dégradé face à ces aberrations dans la réalisation.

### 3.1.1.2 L'interpellation de la presse comme seul recours

Les associations n'ayant pas été concertées durant le chantier des berges, les problèmes relatifs à l'accessibilité se sont multipliés. Ainsi, deux membres du CARPA se sont-ils décidés à faire une visite officieuse des berges avant même son inauguration afin d'en recenser tous les dysfonctionnements en termes d'accessibilité. Selon eux, « *il y avait pas mal de choses à reprendre. Et nous avons décidé d'un commun accord d'envoyer un mail à Monsieur Collomb avec copie à Madame Guillaume et tout le monde, comme quoi nous boycottons l'inauguration et nous prévenions Monsieur Collomb que nous étions absolument mécontents de comment cela s'était fait et des raisons pour lesquelles nous n'y allions pas* »<sup>107</sup>.

Assez paradoxalement, l'inauguration des berges en Mai 2007 a donc été un véritable tournant dans la mise en accessibilité du projet. En effet, la presse ayant eu vent du boycott des associations de personnes à mobilité réduite, les articles de journaux se sont multipliés, à l'image de celui du 24 Mai 2007 dans Le Progrès intitulé « *Accessibilité des berges : les associations montent au créneau* »<sup>108</sup>. Inutile alors de préciser qu'étant donnés les enjeux autour du projet des berges précédemment évoqués, les pouvoirs publics ont rapidement réagi face à cette pression médiatique. Une réunion a très vite été organisée avec Gilles Buna (vice président du Grand Lyon en charge de l'urbanisme), les représentants du projet de la communauté urbaine, la mairie de Lyon ainsi que les associations de personnes handicapées. Cette réunion a par la suite débouché sur une série de rencontres et de visites de site au cours desquelles les

---

<sup>105</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

<sup>106</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

<sup>107</sup> Didier Changeur et Maurice Bost, respectivement président et membre du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

<sup>108</sup> Plusieurs articles de presse relatifs aux berges du Rhône dont celui intitulé « Accessibilité des berges, les associations montent au créneau » sont fournis en annexe F.

associations et les institutionnels ont recensé l'ensemble des problèmes liés à l'accessibilité sur le projet des berges. Des réponses satisfaisantes ont alors été apportées à la quasi-totalité des demandes selon le CARPA : « nous avons obtenu toutes les modifications que nous avons demandées, tout du moins l'engagement qu'ils les fassent. Non, non, on a eu une très bonne écoute de Monsieur Buna ». Il importe cependant de noter que de telles modifications alors même que le chantier était achevé ont engendré des surcoûts fort importants qui auraient sans nul doute pu être évités si la concertation avait été menée de façon continue tout au long du projet.

### 3.1.1.3 De la nécessité pour les institutions d'afficher leur bonne volonté

Les modifications trop tardives sur le projet des berges ont certes occasionné des surcoûts importants, mais elles ont également contraint les pouvoirs publics à aller d'autant plus loin pour ce qui était de l'accessibilité du site. En effet, à partir du moment où les associations avaient été déçues de la façon dont la concertation avait été menée et des résultats techniques sur le projet, les institutions se devaient de déployer d'autant plus de moyens pour témoigner au milieu associatif de sa bonne volonté. La chef du projet au Grand Lyon le souligne : « pour le coup on a dû aller beaucoup plus loin que ce que l'on aurait fait dans tous les cas en termes de remplacement de matériaux parce qu'à partir du moment où les acteurs avec lesquels on a travaillé sont déçus, et bien on est obligé d'aller beaucoup plus loin pour de nouveau remettre tout le monde d'accord. [...]. En fait il faut de nouveau montrer patte blanche quand on est en train d'avancer dans les travaux, ce phénomène de choix de revêtements à certains endroits on a été obligé de l'appliquer y compris sur des endroits où ma fois, si on a 40 centimètres de pavés à traverser ponctuellement c'est quand même pas scandaleux au départ. Mais pour le coup, il a fallu être un petit peu perfectionniste, allez un petit peu trop loin pour bien montrer qu'on faisait notre mea culpa »<sup>109</sup>. Ainsi, accéder à presque toutes les demandes des associations, aussi anodines soient-elles, a permis aux pouvoirs publics de regagner la confiance du milieu associatif, mais aussi de redorer l'image d'un projet ne devant surtout pas être ternie pas la problématique accessibilité.

## 3.1.2 La nécessité d'apporter des solutions à de multiples problèmes techniques

### 3.1.2.1 De la difficulté d'appréhender l'accessibilité d'un projet comme celui des berges avant sa réalisation concrète

Il est ici important de revenir sur le fait que plusieurs problèmes relatifs à l'accessibilité ont été mis en évidence après achèvement du projet. Cependant, la plupart d'entre eux ne relèvent ni d'erreurs d'exécution ni de modifications par rapport au projet initialement proposé aux

---

<sup>109</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

associations. En réalité, ces problèmes témoignent de la difficulté de traiter parfaitement la problématique de l'accessibilité, du moins sur le plan technique, pour un projet comme celui des berges du Rhône.

En effet, son ampleur tout d'abord, et sa nature ensuite ont inévitablement conduit à certains oublis. Pour ce qui est de son ampleur, le chantier des berges est un chantier d'environ 100 000 m<sup>2</sup> mené « *tambour battant* » selon la chef de projet du Grand Lyon. Il est de ce fait impossible de vérifier chaque centimètre carré des plans d'exécution afin de s'assurer notamment que les choix de matériaux conviennent, que les éclairages sont suffisants... De plus, la nature même du projet a également été source de difficultés. En effet, comme le précise un membre du CARPA, il est bien plus évident d'examiner l'accessibilité d'un bâtiment car les contraintes à vérifier peuvent aisément l'être sur les plans fournis par l'architecte (largeur de passage, pourcentage des pentes...). Dans un projet d'espace public comme celui des berges, les aspects pouvant poser problème sont bien moins facilement identifiables par le dessin. Preuve en est, les principales modifications réalisées après l'achèvement du chantier ont été des changements ponctuels dans les revêtements, le ponçage de pavés trop anguleux, le rabotage du ruban piéton trop granuleux ou encore la réalisation de joints ; en d'autres termes, des changements concernant des aspects très difficilement décelables sur les plans d'exécution. Seules des visites de chantier avec les associations de personnes handicapées auraient pu permettre la mise en évidence de ces problèmes avant la fin des travaux, « *c'est seulement quand on est dans l'espace et quand on le pratique qu'on comprend qu'à cet endroit là ce sera un obstacle pour les fauteuils roulants* »<sup>110</sup>.

### 3.1.2.2 Les rampes d'accès ou le refus de toute discussion du milieu associatif

S'il est un aspect ayant été soulevé par les associations dès le début de la concertation, c'est celui des rampes d'accès aux berges. En effet, les berges du Rhône sont accessibles par des escaliers ou des rampes. Cependant, ces dernières existaient déjà et le représentant du maître d'ouvrage précise clairement qu'« *il avait comme impératif de ne pas modifier le mur perré et de ne pas modifier les accès, sauf au niveau du revêtement* »<sup>111</sup>. Il s'agit en réalité d'une contrainte imposée par l'architecte des bâtiments de France à laquelle les associations se sont opposées, notamment

---

<sup>110</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef de projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

<sup>111</sup> Rémi Franceschini, technicien du Grand Lyon représentant du maître d'ouvrage sur le projet des berges du Rhône, entretien du 23 Mai 2008.

parce que les rampes existantes ne respectaient pas les normes actuelles d'accessibilité<sup>112</sup>. Considérant cette impossibilité de modifier les rampes comme une discrimination à leur encontre, les associations de personnes handicapées sont, selon la chef de projet, devenues assez virulentes : « *En gros si on n'aménageait pas des rampes aux normes et si on ne restructurait pas tous les ouvrages du perré, c'est qu'on s'en foutait des handicapés* »<sup>113</sup>. De manière plus générale, cet exemple illustre la difficulté, pour les pouvoirs publics, de faire accepter aux associations les contraintes inévitables qu'occasionne l'implantation d'un projet dans un site existant.

En réalité, si le positionnement des associations face aux rampes d'accès est important, c'est parce qu'il a été déterminant dans la suite de la concertation. En effet, cet aspect fut l'un des premiers revendiqués par le milieu associatif et d'après la chef de projet, le refus de modifier les accès a constitué un point de blocage immédiat avec les associations, entraînant alors la concertation sur de mauvaises bases. L'implication du milieu associatif aurait alors, selon elle, été beaucoup moins constructive qu'elle n'aurait pu l'être : « *c'est dommage parce que finalement on n'était pas du tout dans de la participation et du partage de projet* »<sup>114</sup>.

Afin d'apporter toutefois une solution satisfaisante aux associations pour ce qui est de l'accès aux berges, les pouvoirs publics ont finalement consenti à l'installation d'ascenseurs : « *c'est pour cela d'ailleurs que les élus ont validé le fait de réaliser des ascenseurs. [...]. Et je peux d'ailleurs vous garantir que derrière, le service qui va gérer est absolument contre ces ascenseurs car il considère par expérience que des ascenseurs sur l'espace public c'est beaucoup trop soumis aux problèmes du vandalisme et que cela pose des problèmes de pérennité et de gestion auxquels il pense ne pas pouvoir faire face. [...]. Comme il n'y a pas eu adhésion sur le fait de prendre le site tel qu'il était, les élus ont décidé de quand même tenter l'implantation d'ascenseurs en espérant qu'ils marchent correctement* ». En revanche, ces ascenseurs n'ont toujours pas été installés. En effet, ils dépendent du marché des belvédères<sup>115</sup> pour lequel les deux consultations menées ont été infructueuses du fait de l'absence de réponse sur le lot structure. Finalement, le marché des ascenseurs a récemment été dissocié de celui des belvédères ce qui devrait permettre de relancer rapidement une consultation les concernant.

---

<sup>112</sup> Les rampes existantes avaient pour certaines une pente supérieure à 5%, et quoi qu'il en soit, même celles de pente réglementaire ne respectaient pas la législation en termes de paliers de repos.

<sup>113</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

<sup>114</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

<sup>115</sup> Les boîtes belvédères sont des volumes vitrés prévus dans le projet mais non encore réalisés du fait d'appels d'offre infructueux. Ils doivent être implantés sur le quai haut et pourront abriter des restaurants, locations de vélos...

### 3.1.2.3 Les solutions techniques apportées aux demandes des associations

Cette partie a pour objectif de balayer les principales demandes formulées par les associations afin d'améliorer l'accessibilité des berges et les réponses techniques alors apportées. Les articles de journaux fournis en annexe F rappellent par ailleurs certaines d'entre elles. On peut globalement répartir ces réponses en deux groupes : celles consistant à rajouter un élément nouveau et celles consistant au contraire à raboter un élément existant. De plus, il convient de souligner qu'une demande majeure des associations a été refusée, celle d'implanter des barrières de protection le long du fleuve. En effet, les risques d'inondation auxquels le site est soumis rendent impossible l'installation de ces barrières.

#### Des éléments nouveaux rajoutés

Des lisses basses ont été demandées et implantées sur les berges du Rhône à des endroits où la perception du vide par les déficients visuels était rendue difficile à cause de la végétation et de l'environnement se trouvant derrière. Ces lisses servent alors de butée aux aveugles. Cependant, comme le souligne le représentant du maître d'ouvrage, « *alors pour certains cela a été suffisant et pour d'autres il aurait mieux valu ne rien faire. Comment répondre à cela ? [...] On ne peut pas répondre à la demande de tout le monde. On satisfait certains et on contrarie d'autres* »<sup>116</sup>.



Figure 5: Lisse basse sur la partie haute des berges

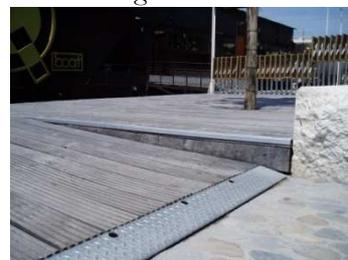


Figure 6: Plinthes métalliques

Des plinthes métalliques ont été ajoutées sur les accès des terrasses en bois afin de favoriser le contraste des couleurs pour les déficients visuels.

Des pictogrammes ont été implantés à la demande des associations. Certains flèchent les cheminements à suivre pour les personnes à mobilité réduite et d'autres mettent en garde contre les rampes d'accès dont les pentes sont supérieures à 5%.



Figure 7: Pictogramme fléchant le cheminement accessible

<sup>116</sup> Rémi Franceschini, technicien du Grand Lyon représentant du maître d'ouvrage sur le projet des berges du Rhône, entretien du 23 Mai 2008.

Des mains courantes ont été installées sur les escaliers des terrasses de la Guillotière. Par ailleurs, suite à la demande des associations, elles ont été implantées au centre de l'escalier afin de permettre par exemple à une personne handicapée du côté droit de descendre avec la main courante à sa gauche et inversement.



Figure 8: Pictogramme désignant les rampes de pente supérieure à 5%

#### Des éléments existants rabotés

La modification la plus importante ayant été réalisée sur le projet des berges afin d'en améliorer l'accessibilité a été le rabotage du ruban piéton. En effet, la granulométrie de ce dernier s'est révélée être beaucoup trop grande après sa mise en œuvre, occasionnant de fortes gênes et secousses pour les personnes en fauteuil mais également une sensation d'inconfort pour les piétons. Ainsi, la décision fut prise de raboter ce ruban afin d'en diminuer la granulométrie (cf. article



Figure 9: Mains courantes au centre des escaliers

du Progrès fourni en annexe F). Il convient cependant de se demander comment, alors que des planches d'essai avaient été soumises aux associations, le revêtement a pu se révéler aussi inadapté. En réalité, alors que les associations de personnes handicapées soutiennent que « *la granulométrie retenue n'a pas été*



Figure 10: Ruban piéton

*respectée* »<sup>117</sup>, les pouvoirs publics expliquent que les planches d'essai étaient insuffisamment longues au regard de la longueur de la promenade : « *ce qui a été testé sur 2 mètres et approuvé ne l'était plus sur 5 kilomètres* »<sup>118</sup>.



Figure 11: Granulométrie du ruban piéton



Figure 12 : Pavés arasés pour permettre le passage vers le ruban piéton

<sup>117</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

<sup>118</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

Une autre demande majeure des associations a été celle d'un cheminement accessible continu. En effet, certaines aberrations ont pu être constatées lors de l'achèvement des berges, notamment des rampes pour personnes à mobilité réduite débouchant sur un revêtement en pavés...Ainsi, plusieurs modifications visant à améliorer la continuité du cheminement accessible ont été apportées : des pavés ont notamment été arasés et des joints enherbés impraticables par les personnes en fauteuil ont été bétonnés.



Figure 13: Chemin de traverse enherbé



Figure 14: Chemin de traverse aux joints bétonnés

Enfin, des modifications visant à rendre accessibles certaines commodités offertes par les berges ont enfin été apportées. Il s'agissait notamment, par le rabotage de pavés, de faciliter l'accès des bancs ou encore des aires de jeux aux personnes en fauteuil.



Figure 15: Pavés arasés devant les bancs

### 3.1.3 Après l'ouverture des berges, la question des usages et de leurs conflits

#### 3.1.3.1 Les berges classées voie verte

Suite à l'achèvement des berges du Rhône, le Grand Lyon a pris la décision de donner au projet le statut de voie verte.

Conformément au code de la route, « la voie verte est affectée exclusivement à la circulation des véhicules non motorisés et des piétons (y compris patineurs, utilisateurs de trottinettes, personnes à mobilité réduite) [...]. La voie verte est interdite à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des véhicules de secours, de police, de gendarmerie, d'entretien ou de service et de ceux desservant les péniches « logement », les péniches « activités » et bateaux de croisières »<sup>119</sup>.

De plus, une voie verte est un espace mixte sans distinction ni spécialisation d'aucune zone. Il n'y a pas d'espace réservé, chacune des catégories d'usagers précédemment évoquées pouvant librement circuler sur l'ensemble du site. Sur le projet des berges cependant, deux types de



Figure 16: Mise en place de pavés sciés pour l'accès aux jeux d'enfants

<sup>119</sup> Extrait du code de la route et de l'arrêté municipal du 27 Avril 2007.

ruban ont été mis en place : un ruban piéton au revêtement plutôt granuleux et un ruban cyclable lisse.

Il y a donc une ambiguïté sur le projet des berges, ce dernier se présentant réglementairement comme un espace mixte et partagé dans sa globalité, mais son aménagement suggérant en réalité une séparation des espaces. Le fait est que le statut réglementaire de la voie verte n'existait pas lorsque le projet a été conçu. L'idée de départ était alors de créer des espaces dédiés, c'est-à-dire un espace destiné aux piétons et personnes à mobilité réduite, et un espace destiné aux cyclistes, patineurs et utilisateurs de trottinettes. Mais alors que le projet était d'ores et déjà achevé, son statut a été modifié, passant « d'espaces dédiés » à « voie verte ». Certains membres associatifs voient par ailleurs dans ce changement de statut une façon de mettre un terme aux plaintes des associations de personnes à mobilité réduite concernant la trop grande rugosité du ruban piéton. Comme le souligne un membre du CARPA : « *la position des pouvoirs publics c'était « ça ne va pas ? Et bien alors on va dire que l'on mélange tout et il n'y a plus de problème ! »* »<sup>120</sup>.

Quoi qu'il en soit, l'aménagement des berges suscite une spécialisation des espaces ne correspondant pas au statut juridique du projet. Les entretiens ont de plus montré que peu de personnes savent que le site est en réalité parfaitement partagé. Les vélos pensent être sur « leur » espace lorsqu'ils circulent sur le ruban cyclable et cette appropriation de l'espace comporte nécessairement un risque. En effet, dès lors qu'un usager se sent légitime sur un espace qu'il pense lui être dévolu, il peut s'irriter de toute intrusion de l'Autre dans son domaine. De plus, son comportement peut devenir contradictoire au partage de l'espace (vitesse excessive pour les vélos). Cette confusion pose problème en ce sens que certains cyclistes pensent pouvoir disposer librement du ruban lisse alors même que des personnes à mobilité réduite ayant connaissance du statut de voie verte se trouveraient par exemple tout aussi légitimes sur cet espace, entraînant nécessairement des conflits d'usages.

### 3.1.3.2 Les personnes à mobilité réduite au cœur des conflits d'usages

Si la chef du projet précise que les différents usages des berges avaient été envisagés, elle souligne qu'« *en revanche ce que personne, mais personne, personne, n'avait imaginé [...] c'est la foule le*

---

<sup>120</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

*week-end quand il fait beau*»<sup>121</sup>. Et c'est précisément cette foule qui pose problème à certaines personnes à mobilité réduite, notamment les déficients visuels. En effet, outre le fait que la foule puisse générer chez cette population une certaine anxiété, il convient de souligner que les déficients visuels ont besoin de repères pour se déplacer, repères pouvant être masqués en cas de forte affluence.

Parmi cette foule, de nombreux vélos<sup>122</sup> ont choisi les berges du Rhône pour se promener, se déplacer ou encore s'entraîner. Et malgré la limitation de vitesse à 10km/h et le risque d'être verbalisé en cas d'infraction, les cyclistes adoptent pour certains une allure assurément incompatible avec la présence des autres usagers, et notamment des personnes à mobilité réduite<sup>123</sup>. Les personnes en fauteuil tout d'abord, ont témoigné d'une appréhension face à ces vélos qui leur « *arrivent dessus* »<sup>124</sup>. Les déficients visuels ensuite, ont des difficultés à évoluer au milieu de ces nombreux cyclistes. En effet, ces derniers se déplacent sans faire de bruit ce qui fait craindre aux déficients visuels d'éventuelles collisions. Le point principal est que sur le site des berges du Rhône, les personnes à mobilité réduite doivent supporter les « inconvénients » d'un espace classé voie verte sans en avoir les avantages. En effet, ils sont ainsi immergés au milieu des vélos mais ces derniers n'adoptent pas pour autant une attitude de partage du site du fait d'espaces trop différenciés.

### *3.1.3.3 De la difficulté de trouver des solutions au conflit d'usages personnes handicapées/cyclistes*

Selon Maryvonne Dejeammes de la mission accessibilité et personnes âgées du CERTU, les solutions au conflit d'usages personnes à mobilité réduite/cyclistes manquent. Les idées en la matière pourraient alors venir du Royaume Uni où certaines collectivités locales ont repensé leur centre ville sur le principe de « l'espace partagé ». Il s'agit en réalité d'un espace commun à tous les usages (voitures, vélos, piétons) dans lequel les délimitations des espaces (trottoirs, bordures) disparaissent souvent. Ce concept est proche de celui de « zone de rencontre », plus particulièrement développé en Suisse, que certaines villes françaises ont entrepris de mettre à

---

<sup>121</sup> Emmanuelle Sibué-Allard, chef du projet des berges du Rhône au Grand Lyon, entretien du 6 Juin 2008.

<sup>122</sup> Aucune statistique quant à la fréquentation des berges n'a à ce jour été réalisée, que ce soit pour les piétons, les vélos ou les personnes à mobilité réduite. Selon la chef de projet, il est tout simplement impossible de réaliser des statistiques sur un espace ouvert.

<sup>123</sup> Des plaintes d'associations de personnes handicapées quant à la difficile cohabitation avec les vélos ont été formulées auprès du Grand Lyon.

<sup>124</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

l'essai. Il s'agit d'une zone limitée à 20 km/h dans laquelle les piétons peuvent librement investir la chaussée pour des activités de jeu, de sport, de flânerie, de rencontre...

Ces concepts « d'espace partagé » ou de « zone de rencontre » sont particulièrement intéressants car les problèmes qui peuvent y survenir entre les cyclistes et les personnes à mobilité réduite sont comparables à ceux des berges. En effet, globalement, la disparition des délimitations pose problème aux déficients visuels qui utilisent justement ces bordures et autres marquages tactiles pour s'orienter. Cette situation est d'autant plus problématique que l'approche de zone de partage part du principe que les piétons établissent un « contact visuel » avec les autres usagers. La société de design internationale Ramboll Nyvig<sup>125</sup> suggère alors la création, au sein de ces zones de partage, d'un « espace sûr » destiné aux personnes vulnérables, espace qui pourrait être matérialisé au moyen d'une bande de guidage, d'un séparateur central ou encore d'une bordure. En France, les possibilités de délimitation de l'espace piétons/cyclistes sont actuellement à l'étude au CERTU.

*« Les berges du Rhône séduisent parents et enfants », « Les cyclistes conquis par les berges du Rhône », « Les berges du Rhône déjà un succès » ou encore « Les berges du Rhône ont conquis les Lyonnais », autant de titres d'articles du Progrès qui témoignent du franc succès du projet des berges. Cependant, deux domaines restent remis en question dans ces mêmes articles : le stationnement et l'accessibilité. En réalité, il est très difficile d'appréhender parfaitement l'accessibilité d'un projet comme les berges avant sa réalisation concrète de part son ampleur et sa nature. La démarche se doit alors d'être continue afin que le moindre problème non décelé sur les plans puisse être modifié rapidement. Sur les berges cependant, l'absence de concertation durant la phase chantier a particulièrement nui au projet, dégradant d'une part les relations entre les associations et les pouvoirs publics, et engendrant d'autre part d'inutiles surcoûts aux frais du contribuable. Mais au-delà des aspects techniques ou de démarche, le problème des usages se pose depuis l'ouverture des berges du Rhône. En effet, il semble que l'aménagement tel qu'il a été conçu rende parfois difficile la cohabitation des piétons avec les cyclistes, le problème se posant de façon encore plus forte pour les déficients visuels.*

### **3.2 Des dissensions au cœur même du milieu associatif**

*Alors que l'accessibilité pourrait être perçue par certains comme un « combat » des associations de personnes handicapées face à l'ensemble des acteurs en charge du projet, la situation se révèle en réalité plus complexe. En effet, le milieu associatif, même s'il reste motivé par la même ambition, celle de favoriser l'accessibilité, connaît*

---

<sup>125</sup> Ramboll Nyvig for Guide dogs, 2007, *Shared space – safe space*.

*des dissensions. Ces dernières viennent d'une part de désaccords quant aux méthodes à employer, et d'autre part de divergences quant aux aménagements à réaliser (conflits de handicaps).*

### 3.2.1 Le CARPA au cœur de la politique d'accessibilité lyonnaise

#### 3.2.1.1 *Le CARPA ou l'objectif d'une coproduction de la politique locale d'accessibilité*

La création du Collectif d'Associations du Rhône pour l'Accessibilité (CARPA) remonte au 8 Février 1990. La Direction Départementale de l'Équipement du Rhône souhaitant à cette époque mettre en place une charte de l'accessibilité, elle sollicite le conseil technique des associations qui décident alors de se fédérer en collectif. Ainsi, dès sa création, le CARPA est voué à collaborer avec les pouvoirs publics. Il regroupe aujourd'hui 20 associations représentant tous les types de handicaps.

Acteur incontournable du domaine de l'accessibilité à Lyon, le CARPA reste cependant fortement critiqué par certaines associations notamment à cause de ses discours jugés parfois trop modérés. Il convient ainsi tout d'abord de revenir sur les objectifs affichés du CARPA pour mieux comprendre ses modes d'action. L'objectif premier du collectif est celui de la crédibilité, crédibilité face aux différents acteurs qu'il est amené à rencontrer et notamment les pouvoirs publics. Les membres du bureau du CARPA revendiquent ainsi un discours avant tout constructif, tenant compte de la réglementation actuelle et des diverses contraintes d'un projet. En réalité, conscient du temps qu'il faudra pour réellement mettre en place l'accessibilité, le collectif privilégie les relations durables, pérennes : *« l'objectif final, global du CARPA, c'est le maintien de la relation puisqu'ils se disent que la mise en accessibilité ne pourra pas se faire en un jour et qu'ils auront besoin de très nombreuses années et donc qu'ils auront besoin de travailler au quotidien avec les techniciens, avec les élus. Ils préfèrent donc une politique des petits pas, disons progressive »*<sup>126</sup>. Cette attitude du collectif le place en interlocuteur privilégié des pouvoirs publics, en coproducteur des politiques d'accessibilité, ce qui lui permet de contrôler une grande partie de ce qui se passe à Lyon dans ce domaine. Il peut ainsi œuvrer pleinement pour ce qu'il considère être le plus important, l'amélioration de l'accessibilité : *« ce qui est important, c'est qu'on améliore. C'est ça qui est important »*<sup>127</sup>, confiait un membre du CARPA lors d'un entretien.

---

<sup>126</sup> Eric Heyrman, ingénieur au Laboratoire Ergonomie et Science Cognitive pour les Transports (LESCOT) de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), entretien du 28 Mai 2008.

<sup>127</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

### 3.2.1.2 Les moyens déployés par le CARPA pour assurer cette coproduction

Afin de satisfaire à ses principaux objectifs à savoir la crédibilité et le maintien de la relation avec les pouvoirs publics, le CARPA est tout particulièrement attentif au discours qu'il développe et aux personnes qui le véhiculent.

Tout d'abord, comme cela a précédemment été évoqué, il met en place un discours qu'il veut constructif et son président s'en fait l'écho en affirmant : « nous ne sommes pas là crier haro sur le baudet en disant « vous vous foutez de tout le monde, des handicapés, vous n'en avez rien à faire ». Nous, nous sommes là pour dire « écoutez, voilà, nous constatons là un loupé, voilà pourquoi c'est un loupé et les problèmes que cela nous pose », et nous avons parfois des personnes dans d'autres associations qui sont beaucoup plus vindicatives, aigries, voire même manquent de respect envers les interlocuteurs que nous avons et ça, ça ne passe pas. Nous dans le collectif nous sommes des professionnels et nous sommes des gens de bonne représentation et de bon contact. Nous sommes là pour faire avancer les choses pour le handicap avec un grand H mais nous ne sommes pas là pour condamner les gens parce que d'abord cela ne donne rien, cela pourrait les relations et donc je pense qu'il faut un dialogue constructif, il faut un dialogue critique mais critique constructif, toujours, toujours... Et un dialogue qui n'est que critique et revancharde n'aboutit jamais »<sup>128</sup>.

De plus, il est important de souligner que pour assurer ce discours constructif, le CARPA choisit scrupuleusement les personnes du bureau, c'est-à-dire les personnes qui seront amenées à parler au nom du collectif lors de réunions. En effet, ces dernières doivent tout d'abord être ce que le président du CARPA appelle des personnes « de bonne représentation, de bon contact »<sup>129</sup>, sous entendu des personnes capables de tenir un discours modéré, pas uniquement revendicatif. En effet, selon Didier Changeur, « certains représentants d'associations, même au sein de l'APF, ne sont pas de bons interlocuteurs »<sup>130</sup>. Les membres du bureau sont de plus très majoritairement des professionnels du bâtiment. Ainsi, Didier Changeur et Maurice Bost, respectivement président et membre du CARPA sont d'anciens ingénieurs, l'un des travaux publics, l'autre de la compagnie générale des eaux. En réalité, leurs connaissances du milieu facilitent indéniablement le dialogue d'avec les techniciens et confèrent une certaine légitimité à leurs propos : « on est plutôt plus professionnel, on sait de quoi on parle, on sait pourquoi on peut dire que ce n'est pas conforme et on n'est pas là pour toujours dire qu'on en veut toujours plus »<sup>131</sup>.

---

<sup>128</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

<sup>129</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

<sup>130</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

<sup>131</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

### 3.2.1.3 Un collectif aux multiples légitimités

Le CARPA est aujourd'hui un acteur incontournable de l'accessibilité à Lyon. Plus que cela, il est même un interlocuteur reconnu et estimé des pouvoirs publics. Nous allons donc ici mettre en avant les raisons pour lesquelles le collectif jouit d'une très grande légitimité dans le domaine de l'accessibilité.

Dans son ouvrage *Economie du handicap*<sup>132</sup>, Annie Triomphe distingue trois points majeurs qui confèrent aux associations une certaine légitimité :

- Tout d'abord, les associations doivent faire la preuve que les intérêts privés qu'elles représentent peuvent promouvoir l'intérêt collectif. C'est tout particulièrement le cas des associations de personnes handicapées qui s'appuient aujourd'hui sur la notion de personnes en situation de handicap pour montrer que les aménagements demandés constituent une amélioration sociale pour tous.
- De plus, les associations doivent démontrer de leur capacité à fonder leurs propositions sur des réalités économiques, sociales, techniques... Le CARPA, avec son discours de professionnels et de praticiens s'inscrit parfaitement dans cette logique. Comme le souligne Eric Heyrman, « *les techniciens ont donc trouvé là un interlocuteur idéal représentant à la fois du monde associatif et du monde professionnel* »<sup>133</sup>.
- Enfin, les associations doivent faire la preuve de leur capacité à mobiliser la société civile. Les associations sont en effet un relai d'opinions et un acteur des négociations avec les pouvoirs publics d'autant plus puissants que leurs actions trouvent un écho favorable auprès de la population, qu'elles bénéficient du soutien de bénévoles et qu'elles reçoivent des dons financiers. Là encore, le CARPA répond bien aux critères nécessaires, selon Annie Triomphe, pour développer une certaine légitimité. En effet, on peut notamment souligner le fait que ce collectif travaille presque exclusivement avec des bénévoles, le chargé de mission étant depuis peu le seul salarié.

Néanmoins, si les critères avancés par Annie Triomphe dans son ouvrage permettent certes d'expliquer la légitimité dont jouit le CARPA, ils restent insuffisants. En effet, cette dernière repose également sur d'autres points :

---

<sup>132</sup> TRIOMPHE A., 2006, *Economie du handicap*, Editions Presses Universitaires de France, 286p.

<sup>133</sup> Eric Heyrman, ingénieur au Laboratoire Ergonomie et Science Cognitive pour les Transports (LESCOT) de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, entretien du 28 Mai 2008.

- Le CARPA a été le premier collectif créé en matière d'accessibilité. De plus, c'est la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) du Rhône qui avait encouragé la création de ce collectif afin qu'il puisse l'assister dans sa rédaction de la charte d'accessibilité. Il va sans dire que le CARPA n'en a qu'une légitimité accrue ! En travaillant aux côtés de la DDE, le collectif a de plus augmenté ses compétences techniques, notamment en encadrant la formation des maîtres d'œuvre.
- Le CARPA dispose également d'une légitimité par le nombre du fait de la multitude de ses adhérents. De plus, étant donné qu'il représente l'ensemble des handicaps, il va parfaitement dans le sens de la politique actuelle prônant une vision transversale et une démarche pluri-handicaps.
- Enfin, il convient de rappeler que le CARPA a été créé par le président de l'Association des Paralysés de France (APF) et que le collectif garde des liens très étroits avec cette dernière. A titre d'exemple, les locaux du CARPA se trouvent au sein ceux de l'APF et les membres du bureau sont presque exclusivement membres de cette association. Ainsi, le CARPA bénéficie d'importants relais nationaux via l'APF.

Les légitimités du CARPA sont donc multiples et variées, émanant aussi bien de l'histoire du collectif que de ses caractéristiques ou encore de ses modes d'actions.

#### 3.2.1.4 *Le CARPA force de pression à Lyon*

L'ensemble des éléments précédemment évoqués confèrent au CARPA une place de choix dans la politique locale en matière d'accessibilité. En effet, ses objectifs, ses modes d'actions, ses représentants et sa légitimité ont fait de lui un interlocuteur pertinent et incontournable des pouvoirs publics comme en témoigne la chargée de mission au handicap à la ville de Lyon : « *le CARPA on s'entend très bien avec eux. Alors franchement c'est un allié, c'est un partenaire primordial pour nous le CARPA. Ils sont très constructifs, on est vraiment sur la même longueur d'onde. Ils savent quand c'est possible de demander plus, quand on est face à des contraintes techniques. Et puis ce sont des gens qui ont de vraies compétences techniques donc ils sont capables d'entendre et ils comprennent ce que veulent dire les techniciens. [...]. Le CARPA ils sont vraiment nickel* ». Ainsi, aujourd'hui systématiquement sollicité sur les questions d'accessibilité, le CARPA a la possibilité de tout « contrôler », il a véritablement la main mise sur ce domaine.

Certains aspects témoignent justement de cette place particulière qu'occupe le collectif auprès des pouvoirs publics. Parmi eux, le fait que le CARPA décide de l'ordre du jour des réunions de la Commission Extra Municipale d'Accessibilité (CEMA) avec la ville de Lyon. On peut également souligner que le CARPA choisit les représentants associatifs qui siègent à la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA), cette commission ayant un rôle non négligeable puisqu'elle statue sur les demandes de dérogations. Enfin, alors que certaines associations critiquent vivement le CARPA, elles font pourtant le choix de rester adhérente au collectif. Etant donné que ce dernier ne bénéficie d'aucune subvention qu'il pourrait par la suite redistribuer à ses associations adhérentes, ce choix peut être expliqué par deux facteurs. D'une part, mener des actions en faveur de l'accessibilité a un coût, coût que le CARPA prend à sa charge, ce qui n'est pas négligeable pour les plus petites associations. D'autre part, c'est bien la preuve qu'aux yeux des dernières, rester dans le CARPA c'est s'assurer d'être mieux entendues des pouvoirs publics.

### 3.2.2 Des raisons multiples aux divergences du milieu associatif

#### 3.2.2.1 *De la vision pacifique du CARPA à celle plus revendicative des groupes d'intérêt*

Alors que le CARPA bénéficie d'une légitimité toujours plus grande, certaines associations de personnes handicapées remettent ouvertement en cause les objectifs, les méthodes ou encore la représentativité de ce collectif.

En effet, il faut tout d'abord préciser que l'APF est une association gestionnaire d'établissements spécialisés et que pendant longtemps elle s'est focalisée sur la recherche de subventions pour ses structures plus que sur l'accessibilité. En réalité, afin de produire un discours cohérent aux yeux des pouvoirs publics, cette association ne souhaitait pas revendiquer à la fois le développement de structures d'accueil correspondant à une logique d'assistance et l'amélioration de l'accessibilité correspondant à une logique d'autonomie. Désormais, l'APF revendique bel et bien ces deux aspects, expliquant alors aux pouvoirs publics qu'il s'agit de deux types de populations différentes à satisfaire. Néanmoins, elle reste pour certaines associations trop axée sur une logique d'assistance, ce qui occasionne des critiques à l'égard du CARPA dont les influences viennent pour beaucoup de l'APF.

D'autre part, certaines associations comme Point de Vue sur la Ville ou l'Association des Malades et Handicapés soulignent un discours trop lisse et trop politiquement correct du

CARPA, remettant alors directement en question l'efficacité de l'action du collectif. Selon elles, les méthodes de ce dernier seraient « *très modérées, archi modérées, [...], ils sont un peu bidon quoi !* »<sup>134</sup>. Cette même personne me confie par ailleurs une anecdote témoignant de la volonté du collectif de travailler de façon non revendicative : « *par exemple, moi j'ai été contacté par le CARPA, il voulait le nom de quelqu'un en fauteuil qui avait été présent à tel moment [...]. Alors moi je lui donne un nom, le nom de quelqu'un en fauteuil et là il me dit : « Ab non, non, non, pas lui, il est trop revendicatif » »*<sup>135</sup>.

De manière plus générale, certaines associations souhaiteraient voir le CARPA adopter un discours plus virulent et revendicatif. Ces divergences de points de vue engendrent inévitablement des tensions entre les dirigeants du collectif et certains de ses membres. On peut par exemple rappeler l'action du Comité Louis Braille qui, pour dénoncer les difficultés rencontrées par les personnes déficientes visuelles avec le tramway, avait envoyé un courrier au président du SYTRAL<sup>136</sup> et en copie au quotidien Le Progrès. Cette action avait occasionné une vive réaction de Didier Changeur, président du CARPA, qui avait souligné que cette démarche était inappropriée étant donné l'existence d'une Commission Extra Municipale d'Accessibilité (CEMA), lieu a priori destiné à ce genre de doléances. Il faut également rappeler que les associations membres du CARPA étaient pour certaines opposées au boycott de l'inauguration des berges, préférant y aller pour manifester. Le président du collectif s'en fait l'écho : « *là les associations adhérentes du collectif m'ont mis, en tant que président, un peu en balance en disant qu'ils trouvaient que j'étais trop gentil, que eux voulaient y aller, manifester et tout. Moi j'ai dit ce n'est pas ma façon de fonctionner. [...]. Donc moi j'ai dit que j'étais contre une manifestation, ce n'était pas le lieu, l'inauguration avait lieu et pour les personnes valides c'est quand même une très belle réalisation. Bon pour nous, personnes en situation de handicap, il y avait des loupés, ça faisait pour moi l'objet d'une concertation a posteriori, de travaux supplémentaires à faire* »<sup>137</sup>.

Enfin, si le CARPA suscite des critiques de la part d'autres associations, c'est également parce que ces dernières considèrent le collectif comme assez peu représentatif de tous les handicaps. Les réunions entre le bureau et les associations membres seraient très rares, et ces dernières auraient du mal à se faire entendre des représentants du collectif, leurs revendications étant jugées trop revendicatives. Les déficients visuels considèrent notamment « *qu'ils ont des besoins*

---

<sup>134</sup> Anonymat de la personne préservé.

<sup>135</sup> Anonymat de la personne préservé.

<sup>136</sup> Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise.

<sup>137</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

*spécifiques et donc qu'ils doivent être défendus par des personnes qui connaissent leurs besoins alors que c'est vrai, dans les membres du bureau du CARPA, nous avons 80% au minimum de personnes handicapées moteur plus ensuite 20% qui sont plutôt sympathisants du handicap moteur*<sup>138</sup>. Cette citation et plus particulièrement l'emploi du terme « *sympathisants* » témoigne d'un véritable « conflit » entre les différents types de handicaps, conflit évoqué ci-après.

### 3.2.2.2 *Les conflits entre les différents types de handicap*

Au-delà des divergences entre le CARPA et certaines associations, il existe des conflits entre les différents types de handicaps. En effet, les aménagements souhaités par certains peuvent nuire à l'accessibilité des autres. L'exemple le plus courant en la matière est celui de l'aplanissement de l'espace désiré par les personnes handicapées moteur. En effet, l'absence de trottoirs, de bordures ou autres dénivellations rend le déplacement de cette population plus facile. En revanche, cela complique terriblement celui des déficients visuels pour lesquels les ruptures de niveaux témoignent d'un changement d'espace.

Même si la situation semble s'être considérablement améliorée, la mairie de Lyon évoquant « *une guerre entre les déficients visuels et les personnes en fauteuil* »<sup>139</sup> il y a encore quelques années, il n'empêche que ces conflits d'intérêt nuisent globalement à l'objectif pourtant recherché par tous : l'amélioration de l'accessibilité. Les pouvoirs publics se trouvent en effet face à des demandes contradictoires auxquelles il est donc difficile de répondre, et comme le souligne le représentant du maître d'ouvrage, ce n'est d'ailleurs pas leur rôle : « *au sein même des associations il y a des divergences énormes ! Et nous, on n'est pas là pour arbitrer* »<sup>140</sup>.

### 3.2.2.3 *L'éternelle domination du handicap moteur*

De manière générale, même si la prise en compte de l'ensemble des handicaps s'est considérablement améliorée, le traitement du handicap moteur reste dominant. Ces inégalités s'expliquent par plusieurs facteurs :

---

<sup>138</sup> Eric Heyrman, ingénieur au Laboratoire Ergonomie et Science Cognitive pour les Transports (LESCOT) de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, entretien du 28 Mai 2008.

<sup>139</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

<sup>140</sup> Rémi Franceschini, technicien du Grand Lyon représentant du maître d'ouvrage sur le projet des berges du Rhône, entretien du 23 Mai 2008.

- Tout d'abord, les associations de personnes handicapées moteur ont été les premières à se mobiliser. Ce type de handicap dispose de plus d'une meilleure prise en compte réglementaire.
- D'autre part, le handicap en général reste très lié à l'image de la personne en fauteuil. En témoignent notamment les propos d'une journaliste du Progrès qui écrivait concernant les berges : « *car si la volonté affichée de la part des concepteurs est celle de satisfaire les demandes des handicapés moteurs, quelques interrogations subsistent, à deux mois de la présentation du projet définitif* »<sup>141</sup>. Ce constat s'explique principalement par le fait le handicap moteur bénéficie une meilleure visibilité auprès de la population, les déficients visuels, déficients auditifs ou déficients mentaux étant moins bien identifiables.
- Un autre facteur à invoquer est la puissance des associations de personnes handicapées moteur et leur forte implication dans le combat pour l'accessibilité. Pour le cas des berges du Rhône, la ville de Lyon souligne que les différentes associations « *sont toutes conviées, toutes les demandes sont prises en compte. Mais après effectivement, si on fait un bilan sur la fin, les plus actifs sont les représentants du handicap moteur avec le CARPA surtout et les personnes handicapées visuelles* »<sup>142</sup>.
- Enfin, si le traitement du handicap moteur reste dominant, c'est aussi parce que les solutions nécessaires à ce dernier sont mieux connues. En effet, ce type de handicap se traite avec des prescriptions techniques particulières désormais bien identifiées. A l'inverse, le handicap cognitif pose beaucoup plus de problèmes comme le précise un membre du CARPA : « *le handicap qu'on appelle cognitif, quand on en parle avec des spécialistes, on se regarde dans le blanc des yeux et on dit « bon au fait, qu'est ce qu'on fait pour eux ? ». C'est plus difficile parce qu'on perçoit moins ce qu'il serait bon de faire* »<sup>143</sup>. Il est ainsi plus facile de voir la concrétisation d'une accessibilité physique que d'une accessibilité pour les personnes handicapées mentales.

---

<sup>141</sup> MAJOU S., 2004, « Les handicapés participent à la reconquête des berges », *Le progrès*, 1<sup>er</sup> Mars 2004.

<sup>142</sup> Cécile Jacasson, chargée de mission à la santé et au handicap à la ville de Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

<sup>143</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 5 Mai 2008.

### 3.2.3 Les caractéristiques structurelles des associations, éléments explicatifs de ces dissensions

#### 3.2.3.1 *Une satisfaction affichée du CARPA face au projet des berges...*

Il est assez surprenant de constater que le CARPA affiche une véritable satisfaction face à l'accessibilité du projet des berges du Rhône alors que les autres associations rencontrées ont été au contraire beaucoup plus critiques. La première explication à ce constat réside dans les objectifs de ce collectif.

En effet, comme cela a été précisé auparavant, le CARPA cherche avant tout à améliorer la prise en charge de l'accessibilité. Ainsi, contrairement à d'autres associations dont la satisfaction dépend exclusivement du résultat technique final, le collectif accorde tout autant d'importance aux améliorations globales, qu'elles soient visibles sur le projet ou à prévoir. Pour les berges notamment, le CARPA affirme que l'erreur de granulométrie dans le revêtement du ruban piéton (qui a tout de même occasionné un surcoût de près de 100 000 euros HT) servira incontestablement de leçon pour les autres aménagements à venir. Ainsi, même si le CARPA reconnaît lui-même qu'il y a eu des « *loupés* »<sup>144</sup>, il préfère se concentrer sur les enseignements qui en seront tirés, sur l'idée que cela fait avancer les choses.

De plus, il convient de rappeler que les pouvoirs publics ont finalement accédé à la quasi-totalité des demandes de modifications formulées par le CARPA après l'ouverture des berges. Ainsi ce dernier ne peut que porter le projet aux côtés des institutionnels, même si l'accessibilité reste imparfaite et si la démarche est critiquable. En effet, parce que les élus ont selon le collectif fait preuve de bonne volonté, témoigner d'une certaine satisfaction contribue ainsi à encourager les pouvoirs publics dans cette démarche.

#### 3.2.3.2 *...Alors que d'autres associations critiquent ouvertement l'aménagement*

Les associations rencontrées autres que le CARPA ont quant à elles critiqué le projet des berges tant du point de vue du résultat technique final que du point de vue de la démarche. Et face à la position du collectif, elles avancent d'autres explications...

---

<sup>144</sup> Didier Changeur, président du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

En effet, l'association Point de Vue sur la Ville explique que « *le problème avec ces grosses structures, c'est que l'on cherche toujours à ménager les élus* »<sup>145</sup>. En réalité, il est probablement difficile pour un collectif comme le CARPA, dont la volonté est de préserver ses relations avec les pouvoirs publics, de critiquer de façon trop virulente un projet après son achèvement. Cela ne correspond en effet pas à la ligne de conduite globale tenue par le collectif, ligne de conduite qui a sans nul doute contribué à en faire un interlocuteur privilégié des institutionnels. Pour le CARPA, être trop critique sur un projet aussi important pour les pouvoirs publics, c'est risquer de perdre cette situation privilégiée qui est la sienne ! Mais en évoquant ces « *grosses structures* », l'association Point de Vue sur la Ville met également le doigt sur un aspect fondamental permettant d'expliquer les divergences entre les associations : la taille de ces dernières. En effet, au-delà du nombre d'adhérents proprement dit, la taille d'une association conditionne son fonctionnement, comme cela va être démontré ci-après.

### 3.2.3.3 *Éléments influençant la structuration d'une association*

Dans son ouvrage *Economie du handicap*, Annie Triomphe souligne que « *le formalisme de constitution et de fonctionnement des organes de décision s'accroît avec la taille de l'association* »<sup>146</sup>. Ceci implique que le CARPA est régi par une organisation assez stricte, laquelle rend d'autant plus difficile les commentaires libres et spontanés quant à la réussite d'un projet. A l'inverse, une plus petite association sera souvent plus libre dans ses propos. De façon plus générale, plus une association est structurée et plus ses comportements et discours seront réglés, contrôlés, maîtrisés. Or le CARPA témoigne justement d'une grande structuration au sens où Annie Triomphe la définit. En effet, selon elle, la structuration du champ associatif est d'autant plus grande que :

- le degré de professionnalisation est élevé. Or le CARPA compte parmi ses représentants de nombreux professionnels de l'aménagement, professionnels dont il est reconnu qu'ils ont aujourd'hui un rôle important à jouer dans la politique d'accessibilité.
- le degré d'ouverture de l'association est élevé. Or, le CARPA est un collectif qui d'une part regroupe de nombreuses associations représentant tous les handicaps et d'autre

---

<sup>145</sup> Georges Masson, membre de l'association Point de Vue sur la Ville, association adhérente au Comité Louis Braille, entretien du 16 Mai 2008.

<sup>146</sup> TRIOMPHE A., 2006, *Economie du handicap*, Editions Presses Universitaires de France, 286p.

part entretient des relations continues avec les professionnels de l'aménagement et les institutionnels.

- Les financements publics sont élevés. Sur ce point, il est important de rappeler que CARPA ne reçoit qu'une faible subvention de la part de la ville de Lyon et de la région Rhône-Alpes, cette dernière couvrant à peine le salaire de son unique employé.

Le CARPA se présente ainsi comme un collectif fortement structuré et donc nécessairement plus contraint dans ses commentaires et ses jugements. C'est en cela notamment qu'il s'oppose à de plus petites associations comme Point de Vue sur la Ville ou encore l'Association des Malades et Handicapés, associations qui peuvent exprimer librement leurs opinions et ne comprennent de ce fait pas forcément la situation du CARPA.

*Si la ville de Lyon dispose d'un milieu associatif actif et dynamique, ce dernier se caractérise également par des divergences de points de vue qui nuisent inévitablement à la mise en accessibilité. En effet, on observe notamment de fortes dissensions entre les représentants du CARPA et d'autres associations lyonnaises faisant d'ailleurs pour la plupart partie du collectif. Que ces désaccords portent sur les objectifs à atteindre, sur le discours déployé, sur les actions menées, sur les types de handicaps défendus ou sur les caractéristiques propres à l'association, ils contribuent quoi qu'il en soit à affaiblir le mouvement associatif dans son combat pour l'accessibilité.*

### **3.3 De la nécessité d'une action collective**

*Si la mise en accessibilité implique de multiples acteurs, elle ne peut en aucun cas résulter d'actions individuelles et indépendantes de la part de ces derniers. En effet, chacun d'entre eux a un rôle à jouer, à son échelle, à son niveau, mais toujours en collaboration étroite avec les autres. Cette partie a pour objectifs de mettre en avant les raisons de cette nécessaire action collective, de souligner l'importance de la formation des professionnels mais surtout l'indispensable sensibilisation de l'ensemble de la population à la question du handicap.*

#### **3.3.1 L'accessibilité ou l'indispensable continuité d'action dans le temps et l'espace**

##### *3.3.1.1 La « qualité accessibilité » garantie par la continuité temporelle de l'action*

L'accessibilité d'un bâtiment, d'un système de transport ou d'un espace public est une qualité souhaitée dès le début du projet, au moment même de sa décision politique, à moins qu'elle ne soit que l'application des règles en vigueur. Dans le cas du projet des berges du Rhône, nous

avons pu voir qu'il y avait eu une réelle volonté de mise en accessibilité. Quoi qu'il en soit, l'accessibilité est une culture qui doit se traduire tout au long du projet, de manière continue<sup>147</sup>.

Dans le déroulement de ce dernier, chaque étape doit faire l'objet d'une attention particulière afin d'assurer le meilleur résultat possible en termes d'accessibilité. Les exigences en la matière, même si elles semblent porter sur des détails, ne peuvent en effet être satisfaites qu'à la condition d'avoir été prises en compte en amont. Il faut également bâtir une approche progressive et adapter les exigences en fonction, d'une part du contexte et d'autre part de l'état d'avancement. En effet, une demande concernant le domaine de l'accessibilité peut être formulée trop tôt et il conviendra alors de la réitérer plus tard, mais surtout, une demande formulée trop tard risque d'une part d'occasionner des travaux beaucoup plus importants, et d'autre part d'engendrer des surcoûts non négligeables.

### *3.3.1.2 De la nécessaire collaboration entre différents corps de métiers*

Si l'importance de la continuité temporelle du suivi de l'accessibilité tout au long d'un projet vient ici d'être soulignée, il convient également de mettre en avant la nécessité d'une continuité spatiale. En effet, la ville fait l'objet de constantes modifications, les unes concernant la voirie, les autres le cadre bâti, les transports ou les espaces publics. Toujours est-il que les acteurs de ces transformations sont multiples. Ils travaillent pour des structures différentes, avec des moyens divers, sur des zones d'intervention variées et dans des domaines de compétences diversifiés. Il convient alors de s'assurer de la continuité de l'accessibilité, notamment au niveau des interfaces du projet avec son environnement. Cela implique nécessairement un travail de concert entre les différents intervenants, une véritable collaboration pour que l'aménagement ne soit pas une simple juxtaposition d'éléments.

### *3.3.1.3 Une culture partagée de l'accessibilité*

Si la collaboration entre les différents professionnels impliqués dans l'accessibilité est importante, il est une autre collaboration qui l'est tout autant. En effet, la mise en accessibilité d'un projet nécessite également un travail étroit entre ces professionnels d'une part et les usagers d'autre part. Cependant, la réussite du dialogue étant conditionnée à une bonne compréhension des uns et d'autres, une culture partagée de l'accessibilité semble s'imposer.

---

<sup>147</sup> CERTU, 2004, *Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, Eléments méthodologiques*, Editions CERTU, 72p.

Cette culture partagée repose tout d'abord sur l'acquisition, par les professionnels, d'une culture d'usage, puis sur l'acquisition, par les associations de personnes handicapées, d'une culture technique.

Tous les professionnels impliqués dans la mise en accessibilité, qu'ils soient architectes, constructeurs, entrepreneurs dans le bâtiment travaux publics ou encore chargés de l'entretien, doivent intégrer qu'ils sont directement concernés, dans l'exercice de leur métier, par la question du handicap. Les sensibiliser au handicap de situation permettra de convaincre chacun d'entre eux de l'utilité de traiter la problématique tout au long du projet. En effet, il ne faut pas s'étonner du non respect de certaines règles en termes d'accessibilité si l'utilité de ces dernières échappe complètement aux principaux intéressés ! Il y a actuellement une incompréhension totale de l'intérêt de ces normes par certains professionnels : pourquoi fait-on des histoires pour un abaissement de chaussée à 3 centimètres alors que 2 ou 3 centimètres, finalement c'est pareil ! Parce qu'à 3 centimètres, un fauteuil électrique ne peut plus monter sur le trottoir ! Mais pour l'intégrer, il faut l'avoir vu ou vécu, comme en témoigne la maîtrise d'œuvre du projet des berges : *« les associations font partie des gens qui nous sensibilisent sur le sujet. Le fait d'aller sur site avec des personnes en fauteuil roulant c'était enrichissant, ça permettait de voir les problèmes réels des gens. Parce que parfois vous avez une norme qui dit qu'il faut une pente de tant de %, et on se dit 4 ou 5% qu'est ce que ça change ? Et puis en fait on voit qu'à partir d'un moment ça devient plus difficile pour les personnes, ça permettait de mieux comprendre la législation »*<sup>148</sup>. Cette sensibilisation relève en réalité d'une sensibilisation d'usage, démarche allant au-delà des aspects réglementaires. Toutes les interventions, de la conception à l'entretien de l'ouvrage, devront tenir compte de cette qualité d'usage et de la nécessité de la préserver. C'est après seulement que les normes et techniques de mise en œuvre interviennent car elles ne représentent rien pour quelqu'un n'ayant jamais appréhendé les difficultés du handicap.

Si les professionnels doivent tenter de mieux comprendre les associations en acquérant une culture d'usage, ces dernières doivent également favoriser le dialogue en développant une culture technique. L'exercice de la concertation implique la rencontre de publics très divers que bien des choses séparent. Ainsi, les représentants du milieu associatif vont notamment découvrir le langage et les aspects techniques d'un projet, le jeu d'acteurs, les contraintes de la conduite de réunion ou encore le formalisme d'une commission. Mais la principale difficulté rencontrée par les associations reste la barrière de la culture technique. C'est la raison pour

---

<sup>148</sup> David Schulz, représentant du maître d'œuvre, le 21 Mai 2008.

laquelle certaines d'entre elles, comme le CARPA, choisissent pour représentants des personnes du domaine de l'aménagement au sens large. De leur côté, les professionnels apprécieront de pouvoir s'adresser à un public disposant d'un bagage technique minimum. Cela facilitera le dialogue et donnera plus de poids au discours des associations.

### 3.3.2 La nécessité d'une formation des professionnels de l'aménagement à la question de l'accessibilité

#### 3.3.2.1 Une formation initiale désormais obligatoire

L'accessibilité est largement dépendante des dispositions qu'ont les professionnels à s'emparer de cette problématique. Et inévitablement, des connaissances réglementaires dans ce domaine semblent alors indispensables. Cependant, la formation des professionnels de l'aménagement était jusqu'à la loi de 2005 facultative. Leurs éventuelles connaissances provenaient alors de stages de deux ou trois jours au sein des cours de droit des écoles d'architecture notamment. Cette situation était indiscutablement aberrante au regard d'une part du rôle que peuvent jouer ces professionnels dans la mise en accessibilité et d'autre part des obligations réglementaires en la matière auxquelles ils doivent se soumettre. Les nouveaux architectes sont par exemple confrontés à certains écueils dont ceux des refus de permis de construire et des recours en justice, écueils auxquels ils n'ont nullement été préparés.

La loi du 11 Février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées est enfin venue fixer des obligations en termes de formation des professionnels de l'aménagement au sens large. Elle précise, dans son chapitre III sur le cadre bâti, les transports et les nouvelles technologies que « *la formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées est obligatoire dans la formation initiale des architectes et des professionnels du cadre bâti* ». Dans son décret d'application du 25 Mars 2007, les diplômes concernés par cette obligation sont détaillés, il s'agit entre autres des diplômes en architecture, en aménagement du territoire, en urbanisme, en bâtiment (construction, couverture et finitions), ou encore en art et design. Cette formation des futurs professionnels est absolument indispensable, notamment car à l'heure actuelle les connaissances réglementaires de ces derniers sont très minces, en témoignent les propos d'un membre du CARPA évoquant le projet des berges: « *la méconnaissance totale des règles d'accessibilité de la part de ceux qui l'ont fait, c'est quand même d'abord ça qu'il faut dire* »<sup>149</sup>. De plus, cette méconnaissance a une autre conséquence

---

<sup>149</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

tout à fait déplorable, à savoir le fait que les représentants associatifs sont finalement, dans leur implication, plus là pour rappeler les lois que pour faire partager leur expérience du handicap. Les propos d'un déficient visuel le soulignent : « *nous, vous savez, dans les réunions c'est nous qui rappelons les normes. Mais on n'est pas là pour ça nous ! Les normes elles doivent être appliquées. Nous on est là en tant qu'usagers, ou bien pour faire évoluer les normes ou pour considérer que cette norme n'est plus appropriée* »<sup>150</sup>.

En revanche, si cette législation témoigne d'une avancée en la matière, elle amène également, dans sa formulation, une nouvelle interrogation. En effet, elle parle explicitement d'une « *formation à l'accessibilité du cadre bâti* » or, il existe aujourd'hui de multiples projets conçus par des architectes ne relevant pas du cadre bâti ! Le projet des berges du Rhône en est la preuve et il a de plus montré que les compétences requises en matière d'accessibilité sont alors bien différentes de celles du cadre bâti !

### 3.3.2.2 *L'importance d'une formation continue*

Au-delà de la formation initiale prévue par la loi, une formation continue tout au long de la vie professionnelle serait indéniablement profitable à ceux qui mettent en place l'accessibilité. En effet, ce domaine est en constante évolution du fait de mutations dans les mentalités et dans les représentations du handicap, du fait de l'apparition de nouvelles solutions techniques, du fait de la mise en place de nouvelles exigences réglementaires... Prolonger la formation des professionnels jusque dans leur vie active, c'est ainsi s'assurer qu'ils sauront déployer les moyens adéquats à la mise en accessibilité.

Il serait également essentiel de former des urbanistes en exercice, urbanistes n'ayant pas nécessairement reçu de formation initiale, à l'adaptation des espaces publics ou des bâtiments publics aux spécificités de l'accessibilité. Cette démarche pourrait s'accompagner du développement d'outils d'information à l'attention des métiers de l'aménagement, tels que par exemple des plaquettes, des guides, des manuels de bonne conduite ou des rencontres avec des personnes handicapées. En réalité, la formation se mêlerait ici à l'indispensable sensibilisation dont il est question la partie suivante.

---

<sup>150</sup> Georges Masson, membre de l'association Point de Vue sur la Ville, association adhérente au Comité Louis Braille, entretien du 16 Mai 2008.

### 3.3.3 La sensibilisation, élément essentiel de la mise en accessibilité

#### 3.3.3.1 De l'intérêt de sensibiliser

Dans sa lettre au Président de la République, Julia Kristeva évoque les carences en matière d'accessibilité et affirme : « *ces carences, parmi tant d'autres, quelles que soient leurs raisons financières ou administratives, me font penser que c'est encore, surtout et d'abord des carences dans les mentalités dont il s'agit, en somme, d'un blocage de l'accueil fait aux handicapés* »<sup>151</sup>. Par ces propos, on comprend bien l'intérêt que peut avoir la sensibilisation de la société à la problématique du handicap. En effet, si la mise en accessibilité est parfois confrontée à des aspects d'ordres techniques, financiers, esthétiques ou administratifs, c'est avant tout aux mentalités et à leur trop lente mutation que l'accessibilité se heurte... et c'est donc à la sensibilisation qu'il faut faire appel.

Les parties précédentes s'en sont fait l'écho, même une connaissance pointue des normes en matière d'accessibilité ne suffit pas à la bonne mise en place de cette dernière. En effet, sans sensibilisation, la stricte application des textes réglementaires peut conduire à des aberrations de conception, à des erreurs de mise en œuvre, mais encore faut-il pour cela que les règles ne soient pas tout simplement occultées, les aménageurs n'en ayant pas compris l'utilité ! Lors d'un entretien, Maurice Bost, membre du CARPA, me contait l'histoire d'un architecte n'ayant nullement compris l'intérêt d'avoir ce qu'il appelait « *un carré* » à côté des toilettes pour handicapés. Ainsi, il avait « *posé son carré comme ça à côté des WC* »<sup>152</sup> sans même comprendre qu'il s'agissait là d'une aire de retournement pour les personnes en fauteuil. Face à de telles situations, il semble évident que la réglementation, aussi complète et précise soit-elle, ne suffit pas et donc que la sensibilisation des acteurs de l'accessibilité s'impose.

#### 3.3.3.2 Les objectifs de la sensibilisation

L'accessibilité est avant tout un état d'esprit qu'il faut développer par la formation, l'information et la sensibilisation. Cette dernière doit certes être réalisée auprès des professionnels tel que cela a été montré précédemment, mais elle doit aussi être réalisée auprès de la population afin de servir deux principaux objectifs : d'une part « familiariser » le public aux personnes handicapées, et d'autre part éviter les comportements non-citoyens.

---

<sup>151</sup> KRISTEVA J., 2003, *Lettre au président de la République sur les citoyens en situation de handicap, A l'usage de ceux qui le sont et de ceux qui ne le sont pas*, Editions Fayard, 96p.

<sup>152</sup> Maurice Bost, membre du CARPA, entretien du 19 Mai 2008.

Longtemps confinées, exclues et rejetées, les personnes handicapées apparaissent timidement sur l'espace public. Face à cette population que beaucoup ne connaissent pas, les réactions vont de la peur à la pitié. La sensibilisation a donc tout d'abord pour objectif d'apprendre aux citoyens à considérer la personne handicapée comme une personne avant tout, d'exposer les besoins spécifiques de cette population et ainsi de favoriser la cohabitation de l'ensemble des usagers sur l'espace public.

Le deuxième objectif de la sensibilisation du grand public est la lutte contre les comportements non-citoyens qui rendent d'autant plus difficiles les déplacements quotidiens des personnes handicapées. En effet, couramment désignées comme les utilisateurs, les personnes qui travaillent, qui occupent un lieu et qui interviennent pour son fonctionnement ou son entretien ont un rôle à jouer dans la préservation de la « *qualité d'accessibilité* »<sup>153</sup>. Les utilisateurs peuvent en effet facilement modifier l'accessibilité d'un espace par un usage inopportun ou un comportement inadapté. Ce qui paraîtra comme un détail pour certains peut se transformer en un véritable obstacle pour d'autres. La sensibilisation est donc d'autant plus importante que les personnes stationnant sur les places réservées aux handicapés ou obstruant le passage en se garant sur le trottoir n'ont souvent absolument pas conscience des conséquences de leurs actes. Les photos ci-dessus illustrent quelques uns de ces comportements inciviques constatés sur les berges du Rhône.



Figure 17: Obstruction des rubans piéton et cyclable par le stationnement



Figure 18: Poubelles obstruant le cheminement sur le ruban piéton

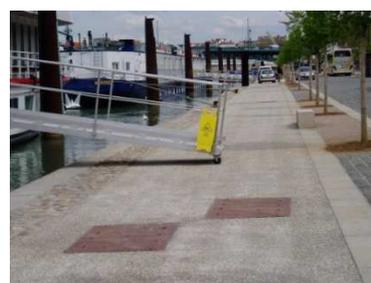


Figure 19: Passerelle obstruant le ruban piéton

Faire prendre conscience aux citoyens, qu'un geste anodin à leurs yeux peut en réalité s'avérer beaucoup plus problématique pour d'autres, peut se faire de façon ludique. En effet la mise en place de parcours en fauteuils roulants, de circuits les yeux bandés ou encore de trajets les oreilles bouchées peut être un bon moyen de dédramatiser la situation tout en montrant combien chacun a un rôle à jouer.

<sup>153</sup> CERTU, 2004, *Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, Eléments méthodologiques*, Editions CERTU, 72p.

### 3.3.3.3 *Evaluation de la qualité d'usage*

Au cours de ce rapport, l'importance de la concertation avec les associations de personnes handicapées a été soulignée à plusieurs reprises. Cette partie vise à rappeler brièvement que cette concertation ne doit pas prendre fin aussitôt le projet achevé. En effet, afin de capitaliser des expériences et de tirer des enseignements de la réalisation d'un projet donné, il est important d'en évaluer la satisfaction d'usage. Cette dernière repose sur l'observation et l'analyse du fonctionnement du site une fois investi par les usagers, ainsi que sur l'écoute de ces derniers. Comme le souligne Myriam Azzedine, avant d'être le maître d'ouvrage des berges, le Grand Lyon est avant tout un « maître d'usage »<sup>154</sup>. En d'autres termes, il doit s'assurer du bon fonctionnement du site. Il est alors important que les utilisateurs aient la possibilité de formuler des remarques et de préciser leurs attentes auprès du Grand Lyon mais aussi auprès du maître d'œuvre en charge de l'évaluation. Cette dernière permettra d'améliorer la conduite des projets à venir, c'est la clef d'une démarche de progrès.

*Cette partie a ainsi apporté de nouveaux facteurs sur lesquels la mise en accessibilité repose. S'il est évident que cette dernière dépend pour beaucoup de la formation des professionnels qui la mettent en œuvre, ce qui est en revanche moins évident, c'est d'une part la nécessité, pour ces professionnels, de collaborer entre eux, et d'autre part l'impact que peuvent avoir les usagers sur l'accessibilité du site. Face à ce constat, la sensibilisation se présente comme une méthode efficace pour faire comprendre à chacun le rôle qu'il a à jouer dans la politique globale d'amélioration de l'accessibilité.*

Si dans un premier temps tout ou presque semblait réuni pour faire du projet des berges du Rhône un succès en termes d'accessibilité, le bilan reste finalement plutôt mitigé. Mais en réalité, ce n'est pas tant l'accessibilité du site tel qu'il est actuellement qui doit être remise en cause, mais plutôt la démarche de concertation. En effet, on peut tout d'abord souligner les difficultés rencontrées par les pouvoirs publics pour faire comprendre aux associations la réalité des contraintes s'exerçant sur le site, ces difficultés ayant par suite entraîné la concertation sur de mauvaises bases. On peut également regretter que les associations n'aient pas été impliquées durant la phase chantier, de nombreux problèmes s'étant alors révélés après l'achèvement des berges, engendrant à la fois la colère des associations de personnes handicapées et de coûteuses modifications. Cette concertation a également été marquée par certaines dissensions au sein du milieu associatif, dissensions auxquelles les institutions peuvent difficilement apporter une réponse satisfaisante et qui ne font que freiner le processus

---

<sup>154</sup> Myriam Azzedine, technicienne non voyante du Grand Lyon, entretien du 6 Mai 2008.

de mise en accessibilité. Enfin, les conflits d'usages constatés sur les berges, notamment entre les vélos et les déficients visuels, ne font que rappeler le rôle de chacun d'entre nous dans le succès de l'accessibilité et démontrent combien la sensibilisation peut s'avérer nécessaire.



## **CONCLUSION**



Trop longtemps ignorées, rejetées, exclues et méprisées, les personnes handicapées tentent désormais de trouver leurs marques dans une société aux normes sociales contraignantes et à l'environnement peu adapté. En effet, il semble indéniable que les représentations sociétales à l'œuvre dans le domaine du handicap ont considérablement évolué, entraînant de ce fait d'importantes modifications réglementaires et sémantiques. Cette législation, traduisant par des mesures concrètes (emploi obligatoire, pension...) les mutations sociétales, s'est considérablement durcie ces dernières années, passant de simples conseils ou recommandations à de véritables obligations assorties de sanctions. La loi du 11 Février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, en est la toute dernière illustration. Elle achève également d'officialiser la terminologie de personnes à mobilité réduite, terminologie contrastant avec les termes d'infirmités, d'incapables ou encore d'incurables longtemps utilisés. Moins stigmatisant, mettant en avant le nombre de personnes concernées par l'accessibilité ainsi que le rôle de l'environnement dans les situations de handicap, ce vocable traduit finalement le passage d'une logique d'exclusion à une logique d'intégration des personnes handicapées. En incluant un public bien plus large et varié, ce vocable offre aux associations une nouvelle légitimité dans leurs revendications.

Outre les aspects historiques, législatifs ou sémantiques, la mise en œuvre de l'accessibilité repose sur de multiples acteurs aux cultures différentes, aux objectifs variés et aux discours distincts. La concertation constitue alors un moyen efficace pour confronter leurs points de vue et mettre en parallèle les contraintes (techniques, financières, administratives, politiques, temporelles...) des uns et les attentes des autres. Cependant la mise en place d'un processus participatif n'est pas chose facile. Alors que les intérêts divergents des différentes parties s'affrontent, les jeux d'acteurs s'amplifient. Les associations les plus grosses sont alors souvent les mieux représentées et les plus entendues, comme cela a été le cas pour le projet berges du Rhône. Le CARPA a par exemple eu de fortes relations avec la mairie de Lyon, exacerbant d'autant plus les dissensions existantes au sein du milieu associatif. De leur côté, maître d'ouvrage et maître d'œuvre se sont tenus plus en retrait vis-à-vis de ce dernier. Le dialogue entre ces interlocuteurs a en effet été plus difficile, le Grand Lyon et le cabinet In Situ ayant d'une part une expérience limitée de la concertation avec les associations de personnes handicapées et d'autre part un discours essentiellement technique et réglementaire.

Mais l'accessibilité, c'est aussi bien évidemment des réponses techniques à des problèmes concrets. Sur le projet des berges du Rhône, la forte médiatisation du boycott de l'inauguration par les associations a finalement contraint les pouvoirs publics à de nombreuses modifications. La grande majorité des demandes formulées par le milieu associatif a alors été accordée.

Enfin, l'accessibilité requiert une politique globale : tous les domaines doivent être concernés (transports, cadre bâti, espace public...) et tous les acteurs doivent être impliqués. Cette implication doit par ailleurs d'être continue, le projet des berges ayant fait la preuve qu'une interruption dans la concertation pouvait avoir de lourdes conséquences, elle doit aussi être collaborative, les différents corps de métier devant travailler de concert, mais surtout, elle doit être comprise. Trop de professionnels ne comprennent en effet pas l'utilité des normes qu'on leur impose, trop de citoyens pensent encore que les personnes handicapées ne sortent pas de chez elles, trop d'usagers n'imaginent pas combien leurs comportements inciviques détériorent l'accessibilité. Alors face à cela, formation et sensibilisation restent les maîtres mots.

Accessibilité : un terme si simple, un terme que chacun pense pouvoir aisément définir en quelques mots et pourtant...un domaine si complexe lorsque l'on prend la peine de l'étudier, un domaine dont les composantes sont multiples et toutes intimement liées, un domaine dans lequel les principaux acteurs vous prennent par la main, vous transportent pour quelque temps dans leur monde, vous laissant percevoir toute leur force, leur courage mais aussi leur espoir de voir l'accessibilité s'améliorer à l'avenir...

## Glossaire

ALGI : Association pour le Logement des Grands Infirmes

AMH : Association des Malades et handicapés

APAJH : Association de Placement et d'Aide pour jeunes Handicapés

APF : Association des Paralysés de France

CARPA : Collectif d'Associations du Rhône pour l'Accessibilité

CCCSA : Commission Consultative Communale de Sécurité et d'Accessibilité

CCDSA : Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité

CEMA : Commission Extra Municipale d'Accessibilité

CIF : Classification Internationale du Fonctionnement, du Handicap et de la Santé

CIH : Classification Internationale des Handicapés

CNCPH : Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées

DDE : Direction Départementale de l'Équipement

INSERM : Institut National de la Santé Et de la Recherche Médicale

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

SYTRAL : Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise

UNAPEI : Union Nationale des Associations de Parents d'Enfants Inadaptés



## Bibliographie

### Articles

---

CLICQUOT DE MENTQUE C., 2007, « La concertation sur mesure », *Environnement Magazine* n°1659, Juillet 2007 - Août 2007, p.43-45.

CLICQUOT DE MENTQUE C., 2007, « Les cinq clés d'une concertation réussie », *Environnement Magazine* n°1659, Juillet 2007 - Août 2007, p.46-47.

GIAMI A., LE GALES C., 1994, « Handicap : identités, représentation, théories », *Sciences sociales et santé* Volume XII, n°1, Mars 1994, p.1-104.

HAUET E., RAVAUD J-F., 2001, « Handicaps, incapacités, dépendances et déplacements », *Handicaps, incapacités, dépendances. Premiers travaux d'exploitation de l'enquête HID*, Colloque scientifique n°16 de Montpellier du 30 Novembre au 1<sup>er</sup> Décembre 2000, p.141-154

HEYRMAN E., 2007, « L'aménagement de la voirie et des espaces publics, facteur d'intégration des personnes handicapées », *Les annales de la voirie n°115/116*, Avril/Mai 2007, p.115-119

JOSEPH I., 1993, « L'espace public comme lieu de l'action », *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°57-58, Décembre 1992 - Mars 1993, p.211-217

LEE J. R. E., WATSON R., 1993, « Regards et habitudes des passants », *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°57-58, Décembre 1992 - Mars 1993, p.101-109

MOTTEZ B., 1977, « A s'obstiner contre les déficiences, on augmente souvent le handicap : l'exemple des sourds », *Sociologie et société*, n°1/1977, Montréal, p.20-32

PENY A., 1993, « Le paysage du métro », *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°57-58, Décembre 1992 - Mars 1993, p.17-23

QUERE L., BREZGER D., 1993, « L'étrangeté mutuelle des passants », *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°57-58, Décembre 1992 - Mars 1993, p.89-99

SANCHEZ J., 1993, « Accessibilités, mobilités et handicap », *Les Annales de la Recherche Urbaine* n°57-58, Décembre 1992 - Mars 1993, p.126-133

SANCHEZ J., VELCHE D., 1996, « Vécus et usages de la gare de Lyon par des personnes handicapées », *Mobilités réduites : les épreuves de l'accessibilité – Actes de la journée du 16/02/96 du séminaire « Les lieux Mouvements de la ville »*, p.5-65

SIMON P., 2008, « La solidarité pour l'horizon », *Grandes Ecoles Magazine – Dossier handicap* n°33, Avril 2008, p.48-49.

TOUMIT J-L., 2008, « L'accessibilité des ERP passe par le diagnostic », *Le Moniteur* n°5438, 15 Février 2008, p.56-60.

VERAN C., 2008, « Des berges réaménagées en cœur de ville », *Le Moniteur*, 7 Mars 2008, p.56-60.

VILLE I., RAVAUD J-F., 2003, « Personnes handicapées et situation de handicap », *Problèmes politiques et sociaux* n°892, Septembre 2003, p.1-124.

#### Articles de journaux

---

LAUGIER J., 2007, « Les Berges du Rhône primées », *Le progrès*, 30 Novembre 2007.

MAJOU S., 2004, « Les handicapés participent à la reconquête des berges », *Le progrès*, 1<sup>er</sup> Mars 2004.

MAJOU S., 2007, « Accessibilité des berges : les associations montent au créneau », *Le progrès*, 24 Mai 2007.

MAJOU S., 2008, « Les Berges du Rhône rabotées », *Le progrès*, 10 Janvier 2008.

MAJOU S., 2008, « Les Berges du Rhône fêtent leur premier anniversaire », *Le progrès*, 5 Mai 2008.

#### Rapports et mémoires

---

BEHR D., 1993, *Les handicapés et la ville : modes de vie et investissement dans la ville*, Travail de Fin d'Etudes (ENTPE), 55p.

BETBEDE F., KRUGER D., JACOBSONNE A., 1980, *Les personnes à mobilité réduite en milieu urbain*, Travail de Fin d'Etudes (ENTPE), 134p.

CHRAYE H., MAGLOIRE F., 1982, *L'urbanisme handicapé*, Travail de Fin d'Etudes (ENTPE), 78p.

DEJEAMMES M., VALGALIER J-L., VINCENT P., 2002, *Concept « Ville accessible à tous »*, CERTU-CETE de Lyon, 16p.

HEYRMAN E., 2002, *Les personnes à mobilité réduite : vers une mise en accessibilité globale des projets d'aménagement publics ? L'exemple Lyonnais*, Travail de Fin d'Etudes (ENTPE), 157p.

MINISTERE DU TRAVAIL, DES RELATIONS SOCIALES, DE LA FAMILLE ET DE LA SOLIDARITE, 2008, *Plan Handicap visuel*, 60p.

MONTAGNE G., 2007, *L'inclusion des personnes aveugles et malvoyantes dans le monde d'aujourd'hui*, Rapport à la demande du ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité, et de la secrétaire d'Etat chargée de la solidarité, 143p.

NICOLAS-BAUER M-C., 1997, *Les innovations en matière d'accessibilité aux espaces publics pour les personnes à mobilité réduite*, DESS d'urbanisme, 35p.

NICOLAS-BAUER M-C., 1998, *Les usages de la ville au regard du handicap*, DESS « Urbanisme et aménagement », 224p.

SABY L., 2003, *Accessibilité de la ville pour les sourds et malentendants*, de Fin d'Etudes (ENTPE), 112p.

---

## Ouvrages

---

ALFERI P., JULIEN J., 1999, *Handicap*, 404p.

ALLEMANDOU B., 2001, *Histoire du handicap, Enjeux scientifiques, Enjeux politiques*, Editions Les Etudes Hospitalières, 382p.

BROUARD C., DUTHEIL N., GILBERT P., MICHAUDONA H., VANOVERMEIR S., TISSERAND P., VASLIN C., MAUDINET M., PIQUET A., SANCHEZ J., 2004, *Le handicap en chiffres*, Collection Etudes et Recherches, 77p.

CARPA, 1990, *Charte de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite dans le département du Rhône*, Editeur CARPA.

CERTU, 2004, *Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, Eléments méthodologiques*, Editions CERTU, 72p.

CERTU, 2004, *Ville Accessible à tous et activités commerciales*, Editions CERTU, 92p.

CERTU, 2005, *Ville Accessible à tous et équipements publics*, Editions CERTU, 67p.

CERTU, 2005, *Ville Accessible à tous : quels outils de diagnostic ?*, Editions CERTU, 62p.

CERTU, 2007, *Ville Accessible à tous : comment aborder tous les handicaps ?*, Editions CERTU, 59p.

CERTU, 2004, *Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite*, Editions CERTU, 71p.

CERTU, 2005, *Accessibilité des espaces publics urbains*, Editions CERTU, 44p.

CERTU, 2007, *Diagnostic d'accessibilité urbaine*, Editions CERTU, 71p.

CETUR, 1990, *Cheminement piétonnier urbain*, Editions CETUR, 73p.

CNRS, 2003, *Architecture et habitat dans le champ interculturel*, Editions L'Harmattan, 315p.

DIRECTION DES MUSEES DE FRANCE, 1997 (3<sup>e</sup> édition), *Manuel d'accessibilité physique et sensorielle des musées : des musées pour tous*, Editions Amplitude, 63p.

GARDOU C., POIZAT D., 2007, *Désinsulariser le handicap – Quelles ruptures pour quelles mutations culturelles ?*, Editions Erès, 358p.

GOFFMAN E., 1975 (trad.), *Stigmate : les usages sociaux des handicapés*, Editions de Minuit, Paris, 180p.

- GROSBOIS L-P., 1995 (5<sup>e</sup> édition), *Handicap et construction. Conception et réalisation. Espaces urbains, bâtiments publics, habitations, équipements et matériels adaptés*, Le Moniteur, 343p.
- GROSBOIS L-P., 2007, *Handicap et construction*, Editions Le Moniteur, 400p.
- HAMONET C., 2004, *Lettre à Monsieur Jacques Chirac, Président de la République à propos du handicap et des personnes qui vivent des situations de handicap*, Editions Connaissances et Savoirs, 40p.
- HAMONET C., DE JOUVENCEL M., 2005, *Handicap : Des mots pour le dire, Des idées pour agir*, Editions Connaissances et Savoirs, 170p.
- INRETS, 2006, *Entre demande sociétale, volonté politique, contraintes techniques et culture locale, la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs de Lyon et de Stuttgart*, Editions Arcueil, 140p.
- KOMPANY S., 2008, *Accessibilité pour tous : la nouvelle réglementation*, Editions du Puits Fleuri, 338p.
- KRISTEVA J., 2003, *Lettre au président de la République sur les citoyens en situation de handicap, A l'usage de ceux qui le sont et de ceux qui ne le sont pas*, Editions Fayard, 96p.
- KRISTEVA J., GARDOU C., 2006, *Handicap, Le temps des engagements*, Editions Presses Universitaires de France, 356p.
- PIERRON J., 1988, *L'accessibilité, un bien être pour tous : clé de la communication pour les handicapés de la vie quotidienne*, Editeur LMUH, 441p.
- PRUSKI A., 2003, *Assistance Technique au handicap*, Editions Lavoisier, 360p.
- SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU MINISTERE DE LA SANTE ET DE LA FAMILLE, 1979, *L'accessibilité des lieux publics aux personnes handicapées : guide à l'usage des constructeurs*, Editions Le Moniteur, 32p.
- SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU MINISTERE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS, 1984, *Accessibilité des transports et de la ville aux personnes handicapées*, Editions Institut de recherche des transports, 73p.
- STIKER H-J., 2000, *Pour le débat démocratique : la question du handicap*, Editions du CTNERHI, Collection Essais, Paris, 149p.
- TOUCHET F., 2004, *Le petit guide vert du handicap*, Editions du Moutard, 24p.
- TRIOMPHE A., 1995, *Les personnes handicapées en France : données sociales*, Editions INSERM-CTNERHI, 303p.
- TRIOMPHE A., 2006, *Economie du handicap*, Editions Presses Universitaires de France, 286p.
- VEIL C., 1968, *Handicap et Société*, Editions Flammarion, 215p.
- VILLE DE LYON, 2007, *Vivre à Lyon, la ville pour tous ! L'accessibilité, un enjeu majeur*, Editions Ville de Lyon, 122p.

## Sites internet

---

Site du service public de l'accès au droit : [www.legifrance.gouv.fr/](http://www.legifrance.gouv.fr/)

Site de l'observatoire de l'accessibilité : [www.coliac.cnt.fr/](http://www.coliac.cnt.fr/)

Site fournissant les plaquettes grand public du projet:  
[www.millenaire3.com/contenus/docs\\_off/plaquetteberges.pdf](http://www.millenaire3.com/contenus/docs_off/plaquetteberges.pdf)

Site de la ville de Lyon pour la culture : [www.culture.lyon.fr](http://www.culture.lyon.fr)

Site de publication sur les berges du Rhône : [www.grandlyon.com/Publications-sur-les-berges-du-Rhone.1279.0.html](http://www.grandlyon.com/Publications-sur-les-berges-du-Rhone.1279.0.html)

[www.handicap.gouv.fr](http://www.handicap.gouv.fr)



## Entretiens réalisés

Myriam AZZEDINE : aveugle au Grand Lyon, Voirie, Circulation, Etudes et Déplacements,  
Direction de la voirie du Grand Lyon,  
83 cours de la Liberté, 69003 Lyon  
04 78 95 70 63  
[mazzedine@grandlyon.org](mailto:mazzedine@grandlyon.org)  
*Entretiens le 6 Mai 2008 et le 16 Mai 2008*

Eric BENON : vice président de l'Association des Malades et Handicapés (AMH),  
06 09 94 34 02  
[Benon.eric@wanadoo.fr](mailto:Benon.eric@wanadoo.fr)  
*Entretien le 28 Mai 2008*

Maurice BOST : membre du Collectif des Associations du Rhône Pour l'Accessibilité  
(CARPA),  
73 ter rue Francis de Pressensé, 69100 Villeurbanne  
04 72 43 01 01  
[carpa.dd69apf@tiscali.fr](mailto:carpa.dd69apf@tiscali.fr)  
*Entretiens le 5 Mai 2008 et le 19 Mai 2008*

Didier CHANGEUR : vice-président du Collectif des Associations du Rhône Pour  
l'Accessibilité (CARPA),  
73 ter rue Francis de Pressensé, 69100 Villeurbanne  
04 72 43 01 01  
[carpa.dd69apf@tiscali.fr](mailto:carpa.dd69apf@tiscali.fr)  
*Entretien le 19 Mai 2008*

Gérard CLAISSE: vice président en charge des relations avec les citoyens chargé de la  
concertation sur le projet des berges du Rhône,  
Grand Lyon,  
83 cours de la Liberté, 69003 Lyon  
04 78 63 40 40  
[gclaisse@grandlyon.org](mailto:gclaisse@grandlyon.org)  
*Entretien le 23 Mai 2008*

Maryvonne DEJEAMMES : mission accessibilité et personnes âgées,  
CERTU,  
9 rue Juliette Récamier, 69006 Lyon  
04 72 74 58 67  
[Maryvonne.Dejeammes@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Maryvonne.Dejeammes@developpement-durable.gouv.fr)  
*Contact email le 24 Juin 2008*

Christelle FAMY : chargée de mission accessibilité,  
Grand Lyon,  
83 cours de la Liberté, 69003 Lyon  
04 78 95 70 61  
[cfamy@grandlyon.org](mailto:cfamy@grandlyon.org)  
*Entretien le 21 Mai 2008*

Laëtitia FORMISANO : chargée de mission accessibilité et handicap,  
Ville de Lyon,  
198 avenue Jean Jaurès, 69007 Lyon  
04 26 99 65 56  
[laetitia.formisano@mairie-lyon.fr](mailto:laetitia.formisano@mairie-lyon.fr)  
*Contact téléphonique le 11 Juin 2008*

Rémi FRANCESCHINI : représentant du maître d'ouvrage dans le projet des berges du Rhône,  
Grand Lyon,  
83 cours de la Liberté, 69003 Lyon  
04 26 99 35 81  
[rfranceschini@grandlyon.org](mailto:rfranceschini@grandlyon.org)  
*Entretien le 23 Mai 2008 et contact téléphonique le 25 Juin 2008*

Romain GRENIER : Chargé de mission renouvellement urbain, service de la ville et de l'habitat,  
DDE de la Loire,  
04 77 43 80 00  
[Romain.grenier@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Romain.grenier@developpement-durable.gouv.fr)  
*Contact téléphonique le 30 Mai 2008*

Eric HEYRMAN : Ingénieur au Laboratoire Ergonomie et Science Cognitive pour les Transports (LESCOT),  
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS),  
25 Avenue François Mitterrand, 69675 Bron  
04 72 14 24 67  
[Eric.heyrman@inrets.fr](mailto:Eric.heyrman@inrets.fr)  
*Entretien du 28 Mai 2008*

Cécile JACASSON : chargée de mission, délégation à la santé et au handicap,  
Ville de Lyon,  
1 place de la comédie, 69001 Lyon  
04 72 10 52 24  
[cecile.jacasson@mairie-lyon.fr](mailto:cecile.jacasson@mairie-lyon.fr)  
*Entretien le 6 Mai 2008*

Georges MASSON : membre de l'association Point de Vue sur la Ville,  
06 60 02 06 01  
[georges.masson@neuf.fr](mailto:georges.masson@neuf.fr)  
*Entretien le 16 Mai 2008*

Noël MAYOUX : chargé de mission au CARPA,  
73 ter rue Francis de Pressensé, 69100 Villeurbanne  
04 72 43 01 01  
[carpa.dd69apf@tiscali.fr](mailto:carpa.dd69apf@tiscali.fr)  
*Entretiens le 5 Mai 2008 et le 19 Mai 2008*

Laurent SABY : chargé d'études accessibilité, département maîtrise d'ouvrage et équipement public,  
CERTU de Lyon,  
9 rue Juliette Récamier, 69006 Lyon  
04 72 74 58 85  
[laurent.saby@developpement-durable.gouv.fr](mailto:laurent.saby@developpement-durable.gouv.fr)  
*Rencontre le 1<sup>er</sup> Février 2008*

David SCHULZ : représentant du maître d'œuvre dans le projet des berges du Rhône,  
Cabinet In Situ,  
30 Quai Saint Vincent, 69001 Lyon  
04 72 98 09 55  
[david.schulz@voila.fr](mailto:david.schulz@voila.fr)  
*Entretien du 21 Mai 2008*

Emmanuelle SIBUE ALLARD : chef de projet des berges du Rhône,  
Grand Lyon,  
83 cours de la Liberté, 69003 Lyon  
04 78 63 43 62  
[esibue@grandlyon.org](mailto:esibue@grandlyon.org)  
*Contacts téléphoniques le 6 Juin 2008 et le 30 Juin 2008*



# Table des matières

<b>LISTE DES ILLUSTRATIONS.....</b>	<b>9</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>11</b>
<i>Mise en situation .....</i>	<i>13</i>
<i>Du contexte au questionnement.....</i>	<i>14</i>
<i>Un terrain et une méthodologie au service de l'étude .....</i>	<i>18</i>
<i>Structure du rapport.....</i>	<i>20</i>
<b>1 PARTIE 1: LE HANDICAP, DOMAINE EN MUTATION DANS SES REPRESENTATIONS ET SES PRISES EN COMPTE .....</b>	<b>23</b>
1.1 VERS UNE INTEGRATION DES PERSONNES HANDICAPEES DANS LA SOCIETE .....	25
1.1.1 <i>Cadrage historique.....</i>	<i>25</i>
1.1.1.1 De l'Antiquité au Moyen Age.....	25
1.1.1.2 L'ère classique ou l'affrontement de deux courants de pensée.....	26
1.1.1.3 De l'impact de la révolution industrielle et de la première guerre mondiale.....	27
1.1.2 <i>Vers une véritable reconnaissance des handicaps : le rôle des classifications .....</i>	<i>28</i>
1.1.2.1 La Classification Internationale des Handicaps .....	28
1.1.2.2 La confrontation du courant médical et du courant anthropologique .....	29
1.1.2.3 La Classification Internationale du Fonctionnement, du Handicap et de la Santé.....	29
1.1.3 <i>Du modèle de la réadaptation vers le modèle de l'accessibilisation.....</i>	<i>30</i>
1.1.3.1 Le modèle de la réadaptation et sa progressive remise en question .....	30
1.1.3.2 Principes et légitimités du modèle de l'accessibilisation.....	31
1.1.3.3 Les résistances à l'accessibilisation .....	32
1.2 LES PRINCIPAUX ASPECTS REGLEMENTAIRES.....	33
1.2.1 <i>Bilan autour de la réglementation antérieure à 2005.....</i>	<i>34</i>
1.2.1.1 La loi d'orientation en faveur des personnes handicapées de 1975.....	34
1.2.1.2 Le domaine de la voirie et des espaces publics .....	35
1.2.2 <i>Pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées : la loi du 11 Février 2005. ....</i>	<i>36</i>
1.2.2.1 La loi de 2005 ou l'avènement de l'accessibilisation .....	36
1.2.2.2 Délais, incitations financières, sanctions : les armes de la loi de 2005 .....	37
1.2.2.3 La loi de 2005 : pour une mise en accessibilité concertée .....	39
1.3 LES EVOLUTIONS SEMANTIQUES .....	40
1.3.1 <i>De l'infirme à la personne en situation de handicap.....</i>	<i>41</i>
1.3.1.1 Exclusion des personnes handicapées et terminologies stigmatisantes .....	41
1.3.1.2 Le terme de personne handicapée ou la période de transition .....	42
1.3.1.3 Intégration des personnes handicapées et terminologies plus prudentes.....	43
1.3.2 <i>Des vocables différents pour un même objectif, celui d'être mieux entendu.....</i>	<i>43</i>
1.3.2.1 L'inévitable augmentation du nombre de personnes en situation de handicap .....	43
1.3.2.2 La justification par le nombre .....	44
1.3.2.3 L'interpellation des acteurs de l'accessibilité .....	45
1.3.2.4 L'image positive de la mère de famille.....	45
1.3.3 <i>La limite de la négation du handicap.....</i>	<i>47</i>
1.3.3.1 Du modèle de l'accessibilisation vers une position beaucoup plus radicale.....	47
1.3.3.2 Du risque d'en oublier les spécificités des personnes handicapées.....	47
<b>2 PARTIE 2: LE PROJET DES BERGES DU RHONE DANS UN CONTEXTE DE FORTE DEMANDE SOCIETALE EN MATIERE DE CONCERTATION.....</b>	<b>49</b>
2.1 LE PROJET DES BERGES DU RHONE, UN PROJET SOUS HAUTE TENSION.....	51
2.1.1 <i>Présentation générale du projet .....</i>	<i>51</i>
2.1.1.1 Objectifs et caractéristiques du projet .....	51
2.1.1.2 Les acteurs du projet.....	53
2.1.1.3 Le principe du marché de définition.....	54

2.1.2	<i>Le projet des berges du Rhône ou la combinaison d'enjeux multiples</i> .....	55
2.1.2.1	Enjeux symboliques.....	55
2.1.2.2	Enjeux politiques .....	55
2.1.2.3	Enjeux temporels.....	56
2.1.2.4	Enjeux sociaux.....	56
2.2	DANS UN CONTEXTE DE FORTE DEMANDE DE CONCERTATION DE LA PART DU MILIEU ASSOCIATIF	57
2.2.1	<i>De l'implication croissante du milieu associatif</i> .....	57
2.2.1.1	La lente implication des associations dans l'élaboration des politiques publiques .....	57
2.2.1.2	Le projet des berges dans le contexte lyonnais de valorisation de la concertation.....	58
2.2.1.3	Les associations de personnes à mobilité réduite ou la politique du « rien sur nous, sans nous ».....	59
2.2.2	<i>Les associations de personnes handicapées, acteurs inévitables de la concertation</i> .....	60
2.2.2.1	Une dépendance réciproque des associations et des institutions .....	60
2.2.2.2	De la nécessité d'impliquer les associations de personnes handicapées .....	61
2.2.2.3	Mise en place de moyens adaptés aux relations avec les institutions.....	62
2.2.3	<i>Les limites du système participatif</i> .....	63
2.2.3.1	Craintes et réticences des institutionnels face à la concertation .....	63
2.2.3.2	La difficile question des représentants et de leur représentativité.....	64
2.2.3.3	Le handicap, obstacle à la concertation.....	65
2.2.3.4	Les risques de stigmatisation des personnes handicapées .....	65
2.3	LA CONSTRUCTION DE L'ACCESSIBILITE DU PROJET DES BERGES DU RHONE.....	66
2.3.1	<i>Les principales instances de concertation mobilisées sur le projet des berges du Rhône</i> .....	67
2.3.1.1	Une implication multi-échelles des personnes à mobilité réduite .....	67
2.3.1.2	La Commission Extra Municipale d'Accessibilité (CEMA).....	69
2.3.1.3	La commission de suivi de l'accessibilité .....	70
2.3.1.4	La Commission Communale ou Intercommunale pour l'Accessibilité .....	71
2.3.2	<i>Démarche et moyens de concertation mis en place sur le projet des berges</i> .....	73
2.3.2.1	De multiples moyens pour susciter l'implication du public .....	73
2.3.2.2	Une démarche innovante et volontaire .....	75
2.3.3	<i>De la diversité des acteurs et des points de vue</i> .....	76
2.3.3.1	La mairie comme interface.....	76
2.3.3.2	Le Grand Lyon et sa difficile confrontation d'avec les associations .....	77
2.3.3.3	La maîtrise d'œuvre au cœur de toutes les polémiques.....	78
2.3.3.4	De l'hétérogénéité du milieu associatif.....	81
<b>3</b>	<b>PARTIE 3 : ACCESSIBILITE DES BERGES DU RHONE, UN BILAN MITIGE .....</b>	<b>85</b>
3.1	MISE EN EVIDENCE DES DIFFICULTES RENCONTREES DANS LA MISE EN ACCESSIBILITE DU PROJET ..	87
3.1.1	<i>Une démarche certes ambitieuse et volontaire mais incomplète</i> .....	87
3.1.1.1	La phase chantier ou l'absence de concertation .....	87
3.1.1.2	L'interpellation de la presse comme seul recours.....	89
3.1.1.3	De la nécessité pour les institutions d'afficher leur bonne volonté.....	90
3.1.2	<i>La nécessité d'apporter des solutions à de multiples problèmes techniques</i> .....	90
3.1.2.1	De la difficulté d'appréhender l'accessibilité d'un projet comme celui des berges avant sa réalisation concrète	90
3.1.2.2	Les rampes d'accès ou le refus de toute discussion du milieu associatif .....	91
3.1.2.3	Les solutions techniques apportées aux demandes des associations.....	93
3.1.3	<i>Après l'ouverture des berges, la question des usages et de leurs conflits</i> .....	95
3.1.3.1	Les berges classées voie verte.....	95
3.1.3.2	Les personnes à mobilité réduite au cœur des conflits d'usages.....	96
3.1.3.3	De la difficulté de trouver des solutions au conflit d'usages personnes handicapées/cyclistes .....	97
3.2	DES DISSENSIONS AU CŒUR MEME DU MILIEU ASSOCIATIF.....	98
3.2.1	<i>Le CARPA au cœur de la politique d'accessibilité lyonnaise</i> .....	99
3.2.1.1	Le CARPA ou l'objectif d'une coproduction de la politique locale d'accessibilité.....	99
3.2.1.2	Les moyens déployés par le CARPA pour assurer cette coproduction .....	100
3.2.1.3	Un collectif aux multiples légitimités .....	101
3.2.1.4	Le CARPA force de pression à Lyon .....	102
3.2.2	<i>Des raisons multiples aux divergences du milieu associatif</i> .....	103
3.2.2.1	De la vision pacifique du CARPA à celle plus revendicative des groupes d'intérêt.....	103

3.2.2.2	Les conflits entre les différents types de handicap.....	105
3.2.2.3	L'éternelle domination du handicap moteur .....	105
3.2.3	<i>Les caractéristiques structurelles des associations, éléments explicatifs de ces dissensions.....</i>	<i>107</i>
3.2.3.1	Une satisfaction affichée du CARPA face au projet des berges... ..	107
3.2.3.2	...Alors que d'autres associations critiquent ouvertement l'aménagement.....	107
3.2.3.3	Éléments influençant la structuration d'une association.....	108
3.3	DE LA NECESSITE D'UNE ACTION COLLECTIVE .....	109
3.3.1	<i>L'accessibilité ou l'indispensable continuité d'action dans le temps et l'espace.....</i>	<i>109</i>
3.3.1.1	La « qualité accessibilité » garantie par la continuité temporelle de l'action.....	109
3.3.1.2	De la nécessaire collaboration entre différents corps de métiers .....	110
3.3.1.3	Une culture partagée de l'accessibilité.....	110
3.3.2	<i>La nécessité d'une formation des professionnels de l'aménagement à la question de l'accessibilité.....</i>	<i>112</i>
3.3.2.1	Une formation initiale désormais obligatoire .....	112
3.3.2.2	L'importance d'une formation continue .....	113
3.3.3	<i>La sensibilisation, élément essentiel de la mise en accessibilité .....</i>	<i>114</i>
3.3.3.1	De l'intérêt de sensibiliser .....	114
3.3.3.2	Les objectifs de la sensibilisation .....	114
3.3.3.3	Evaluation de la qualité d'usage .....	116
<b>CONCLUSION .....</b>		<b>119</b>
<b>GLOSSAIRE .....</b>		<b>123</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>		<b>125</b>
<b>ENTRETIENS REALISES .....</b>		<b>131</b>
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>		<b>135</b>
<b>ANNEXES.....</b>		<b>139</b>
ANNEXE A : RECAPITULATIF DES LOIS RELATIVES AU HANDICAP DEPUIS 1975 .....		141
ANNEXE B : DECRET N°2006-1658 DU 21 DECEMBRE 2006.....		143
ANNEXE C : ARRETE DU 15 JANVIER 2007 .....		145
ANNEXE D : PRECISIONS CONCERNANT LE CNCPH ET LA CCDSA .....		151
ANNEXE E : ASSOCIATIONS PARTICIPANT A LA COMMISSION EXTRA MUNICIPALE D'ACCESSIBILITE .....		153
ANNEXE F : ARTICLES DE JOURNAUX RELATIFS A L'ACCESSIBILITE DES BERGES DU RHONE .....		155



## **ANNEXES**



## Annexe A : Récapitulatif des lois relatives au handicap depuis 1975

Loi n° 75-534 du 30 Juin 1975 dite d'orientation en faveur des personnes handicapées

Loi n° 82-1153 du 30 Décembre 1982 LOTI

Loi n° 87-517 du 10 juillet 1987 en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés

Loi n°90-602 du 12 Juillet 1990 relative à la protection des personnes contre les discriminations en raison de leur état de santé ou de leur handicap

Loi n°91-663 du 13 Juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité des personnes handicapées aux locaux d'habitation, aux lieux de travail et aux établissements recevant du public, pour les bâtiments construits et à construire

Loi n°2000-1208 du 13 Décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain

Loi n°2002-2 du 2 Janvier 2002 rénovant l'action sociale et médico-sociale

Loi n°2002-73 du 17 Janvier 2002 de modernisation sociale

Loi n°2002-303 du 4 Mars 2002 relative aux droits des malades et à la qualité du système de santé

Loi n°2005-102 du 11 Février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées



## Annexe B : Décret n°2006-1658 du 21 Décembre 2006

23 décembre 2006

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 45 sur 175

### Décrets, arrêtés, circulaires

#### TEXTES GÉNÉRAUX

#### MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

#### Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

NOR : EQU0600944D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 131-2 et L. 141-7 ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, modifié par le décret n° 2004-160 du 17 février 2004, le décret n° 2006-765 du 7 juin 2006 et le décret n° 2006-1089 du 30 août 2006 ;

Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 15 février 2006 ;

Après avis du Conseil d'Etat (section des travaux publics),

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – I. – Les aménagements destinés à assurer aux personnes handicapées, quel que soit leur handicap, et aux personnes à mobilité réduite l'accessibilité des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique et des autres espaces publics doivent satisfaire aux caractéristiques techniques suivantes :

##### 1° Cheminements

Le sol des cheminements créés ou aménagés n'est pas meuble, le revêtement n'est pas glissant et ne comporte pas d'obstacle. Le profil en long présente la pente la plus faible possible et comporte le minimum de ressauts. Lorsque ceux-ci ne peuvent être évités, ils comportent des bords arrondis ou chanfreinés. La pente transversale est la plus faible possible. Toute dénivellation importante peut être franchie par un plan incliné. Lorsque le cheminement courant se fait par un plan incliné, celui-ci respecte des caractéristiques minimales définies par arrêté.

Le profil en travers a une largeur suffisante et dégagée de tout obstacle pour permettre le cheminement des piétons en sécurité. Le mobilier urbain, en particulier les bornes et poteaux, y compris lorsqu'ils sont implantés en porte-à-faux, est aisément détectable par les personnes aveugles ou malvoyantes.

Des cheminements praticables, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, sont aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics, y compris des voies ou espaces pavés.

Lorsque les trottoirs et zones piétonnes comportent des « bateaux », ceux-ci comportent des ressauts aux bords arrondis ou chanfreinés.

Les passages pour piétons sont clairement identifiés par rapport au reste de la voirie au moyen d'un contraste visuel et d'un repérage, tactile ou autre. Ils sont repérables par les personnes handicapées, notamment les personnes aveugles ou malvoyantes qu'elles soient ou non assistées par un animal. Des bandes d'éveil de vigilance sont implantées au droit des traversées pour piétons.

La signalétique et les autres systèmes d'information sont accessibles aux personnes handicapées.

##### 2° Stationnement

Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant.

Lorsque cet aménagement fait partie d'un projet global de stationnement, le nombre de places réservées est calculé sur la base de l'ensemble des emplacements prévus au projet. Au-delà de cinq cents places, le nombre de places aménagées est fixé par arrêté municipal sans pouvoir être inférieur à dix.

Les emplacements réservés sont librement accessibles. Leur agencement permet à toute personne de rejoindre le trottoir ou le cheminement pour piétons sans danger et sans rencontrer d'obstacle.

Les parcmètres et autres systèmes d'accès sont facilement accessibles et utilisables par les personnes handicapées physiques. Ils sont installés au plus près des emplacements réservés mentionnés au premier alinéa du présent 2°.

### 3° Feux de signalisation

Les feux de signalisation lumineuse équipant les passages pour piétons comportent un dispositif permettant aux personnes aveugles ou malvoyantes de connaître les périodes durant lesquelles il est possible de traverser les voies de circulation.

### 4° Postes d'appel d'urgence

Les postes d'appel d'urgence et leurs abords sont conçus pour être utilisés par les personnes handicapées, notamment celles qui circulent en fauteuil roulant et les personnes sourdes ou malentendantes.

### 5° Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

Toute création ou tout aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif est conçu, conformément au schéma directeur d'accessibilité des services prévu au troisième alinéa du I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, pour faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement.

L'aménagement des points d'arrêt permet l'arrêt des véhicules de transport collectif au plus près du quai ou du trottoir sur toute leur longueur. L'accès des piétons n'est pas entravé par l'implantation de mobilier urbain.

Dans le cas de systèmes de transport guidé par rail, la sécurité des personnes aveugles ou malvoyantes est assurée par l'implantation de bandes d'éveil de vigilance.

II. – Les dispositions du présent article ne sont mises en œuvre que s'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité gestionnaire de la voirie ou des espaces publics en cause, après avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité consultée dans des conditions fixées par arrêté.

**Art. 2.** – Un arrêté du ministre chargé de l'équipement précise en tant que de besoin les caractéristiques des équipements et aménagements mentionnés au présent décret.

**Art. 3.** – Le neuvième alinéa de l'article 2 du décret du 8 mars 1995 susvisé relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité susvisé est remplacé par les dispositions suivantes : « Les dérogations aux dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite de la voirie et des espaces publics, conformément aux dispositions du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. »

**Art. 4.** – Le décret n° 99-756 du 31 août 1999 relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

**Art. 5.** – Le présent décret entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2007.

**Art. 6.** – Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 décembre 2006.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre des transports, de l'équipement,  
du tourisme et de la mer,*

DOMINIQUE PERBEN

## Annexe C : Arrêté du 15 Janvier 2007

3 février 2007

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 29 sur 137

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

#### Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

NOR : EQU0700133A

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,  
Vu le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris pour l'application de l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 ;  
Vu le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pris pour l'application de l'article 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 ;  
Vu l'arrêté du 7 juin 1977 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes, portant approbation du livre I<sup>er</sup> de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, première partie (Généralités) et quatrième partie (Signalisation de prescription) ;  
Vu l'arrêté du 16 février 1988 modifié relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées) ;  
Vu l'arrêté du 21 juin 1991 modifié relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, sixième partie (Feux de circulation permanents) ;  
Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 11 décembre 2006,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics sont les suivantes :

#### 1<sup>o</sup> Pentes

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu. Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur.

En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 12 mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.

#### 2<sup>o</sup> Paliers de repos

Les paliers de repos sont horizontaux et ménagent un espace rectangulaire de 1,20 mètre par 1,40 mètre, hors obstacle éventuel. Ils sont aménagés conformément aux prescriptions du 1<sup>o</sup> du présent article et à chaque bifurcation du cheminement.

#### 3<sup>o</sup> Profil en travers

En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %. La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

#### 4<sup>o</sup> Traversées pour piétons

Au droit de chaque traversée pour piétons, des « abaissés » de trottoir, ou « bateaux », sont réalisés avec des ressauts respectant les prescriptions du 5<sup>o</sup> du présent article. La partie abaissée du bateau a une largeur minimale de 1,20 mètre et les pentes des plans inclinés sont conformes au 1<sup>o</sup> du présent article.

Si la largeur du trottoir le permet, un passage horizontal d'au moins 0,80 mètre est réservé au droit des traversées pour piétons entre la pente du plan incliné vers la chaussée et le cadre bâti ou tout autre obstacle.

Une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées.

Les passages pour piétons sont dotés d'un marquage réglementaire conformément à l'arrêté du 16 février 1988 modifié susvisé, et notamment aux dispositions de l'article 113 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, septième partie (Marques sur chaussées). Ils comportent un contraste visuel, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté.

Un contraste tactile appliqué sur la chaussée ou le marquage, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité, permet de se situer sur les passages pour piétons ou d'en détecter les limites.

Les matériaux utilisés et les éventuels dispositifs d'éclairage respectent les dispositions de l'annexe 2 du présent arrêté.

#### 5° Ressauts

Les ressauts sur les cheminements et au droit des passages pour piétons sont à bords arrondis ou munis de chanfreins. La hauteur des ressauts est au maximum de 2 centimètres. Elle peut atteindre 4 centimètres lorsque les ressauts sont aménagés en chanfrein « à un pour trois ».

La distance minimale entre deux ressauts successifs est de 2,50 mètres. Les pentes comportant plusieurs ressauts successifs, dits « pas-d'âne », sont interdites.

#### 6° Equipements et mobiliers sur cheminement

a) Les trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements ont un diamètre ou une largeur inférieurs à 2 centimètres.

b) Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains situés sur les cheminements comportent une partie contrastée soit avec son support, soit avec son arrière-plan selon les modalités définies en annexe 1 du présent arrêté. La partie de couleur contrastée est constituée d'une bande d'au moins 10 centimètres de hauteur apposée sur le pourtour du support ou sur chacune de ses faces, sur une longueur au moins égale au tiers de sa largeur, et à une hauteur comprise entre 1,20 mètre et 1,40 mètre.

Ce contraste est réalisé dans la partie haute des bornes et poteaux d'une hauteur inférieure ou égale à 1,30 mètre. La hauteur de la partie contrastée peut alors être adaptée si elle permet d'atteindre un résultat équivalent.

Les dispositifs d'éclairage répondent aux prescriptions indiquées dans l'annexe 2 du présent arrêté.

c) La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles représenté dans l'annexe 3 du présent arrêté.

Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds comporte un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées lorsque celles-ci ne ménagent pas un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur. Cet élément est installé au maximum à 0,40 mètre du sol.

d) S'ils ne peuvent être évités sur le cheminement, les obstacles répondent aux exigences suivantes :

- s'ils sont en porte-à-faux, ils laissent un passage libre d'au moins 2,20 mètres de hauteur ;
- s'ils sont en saillie latérale de plus de 15 centimètres et laissent un passage libre inférieur à 2,20 mètres de hauteur, ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 mètre du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 centimètres de hauteur.

e) Si un cheminement pour piétons comporte un dispositif de passage sélectif, ou « chicane », sans alternative, ce dispositif permet le passage d'un fauteuil roulant d'un gabarit de 0,80 mètre par 1,30 mètre.

#### 7° Escaliers, à l'exception des escaliers mécaniques

La largeur minimale d'un escalier est de 1,20 mètre s'il ne comporte aucun mur de chaque côté, de 1,30 mètre s'il comporte un mur d'un seul côté et de 1,40 mètre s'il est placé entre deux murs.

La hauteur maximale des marches est de 16 centimètres. La largeur minimale du giron des marches est de 28 centimètres. Le nez des première et dernière marches est visible, avec un contraste visuel tel que défini en annexe 2 du présent arrêté. Il présente une largeur de 5 centimètres au minimum.

Tout escalier de trois marches ou plus comporte une main courante de chaque côté ou une main courante intermédiaire permettant de prendre appui de part et d'autre. Au moins une double main courante intermédiaire est implantée lorsque l'escalier est d'une largeur supérieure à 4,20 mètres. Il y a au moins un passage d'une largeur minimale de 1,20 mètre entre mains courantes. Chaque main courante dépasse les première et dernière marches de chaque volée d'une largeur au moins égale au giron. La main courante est positionnée à une hauteur comprise entre 0,80 mètre et 1 mètre mesurée à la verticale des nez de marches. Toutefois, lorsque la main courante fait fonction de garde-corps, celle-ci se situe à la hauteur minimale requise pour le garde-corps.

#### 8° Stationnement réservé

Un emplacement réservé ne peut être d'une largeur inférieure à 3,30 mètres et présente une pente et un dévers transversal inférieurs à 2 %. S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 0,80 mètre permet de rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée au moyen d'un abaissement aménagé conformément aux prescriptions énoncées au 4° du présent article.

Par dérogation à la règle énoncée à l'alinéa précédent, en cas de stationnement longitudinal à gauche et de plain-pied avec le trottoir, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2 mètres, à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 mètre comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 mètre au droit de cet emplacement.

Les emplacements réservés sont signalés conformément à l'arrêté du 7 juin 1977 et à l'arrêté du 16 février 1988 susvisés, et notamment aux dispositions de l'article 55 et de l'article 118 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, quatrième partie (Signalisation de prescription) et septième partie (Marques sur chaussées). Ils sont répartis de manière homogène sur la totalité de la voirie de la commune, selon un plan de zonage élaboré après avis de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou dans le cadre du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

En cas de stationnement payant, les instructions figurant sur les parcmètres ou les horodateurs sont lisibles en toute condition en position assise comme en position debout. Les commandes permettant d'actionner le dispositif de paiement sont situées entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol.

#### 9° Signalétique et systèmes d'information, hors signalisation routière

Les informations visuelles apposées sur le mobilier urbain et destinées à l'indication des lieux ou à l'information du public peuvent être doublées par un signal sonore. Les informations visuelles sont facilement compréhensibles, lisibles en toutes conditions, y compris d'éclairage, visibles en position debout comme en position assise et contrastées par rapport au fond, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Les caractères ont une hauteur de 1,5 centimètre au minimum pour une lecture proche, de 15 centimètres pour une lecture à 4 mètres et de 20 centimètres pour une lecture à 6 mètres.

Lorsque le système d'information comporte des commandes, leur surface de contact tactile est située entre 0,90 mètre et 1,30 mètre du sol. Ces éléments sont identifiés par un pictogramme ou une inscription en relief. Le dispositif peut être atteint par une personne en fauteuil roulant, un espace d'au moins 0,90 mètre par 1,30 mètre en permettant l'usage sans danger. Lorsque des messages sonores doublent les messages visuels, ils sont délivrés par un matériel permettant à une personne présentant une déficience auditive de les comprendre.

Les escaliers et, chaque fois que cela est possible, les autres équipements susceptibles d'être signalés au moyen d'idéogrammes sont indiqués de cette manière.

#### 10° Feux de circulation permanents

Les signaux pour les piétons associés aux feux de signalisation lumineuse sont complétés par des dispositifs sonores ou tactiles conformes à l'arrêté du 21 juin 1991 susvisé, et notamment aux dispositions de l'article 110.2 de l'instruction interministérielle de signalisation routière, sixième partie (Feux de circulation permanents), et aux normes en vigueur.

#### 11° Postes d'appel d'urgence

Les postes d'appel d'urgence sont conformes aux normes en vigueur. Ils sont munis du matériel nécessaire pour délivrer un retour d'information pouvant être reçu et interprété par une personne handicapée.

#### 12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif

L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.

Une largeur minimale de passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur éventuel. Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 mètre.

Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manœuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule. En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou « en avancée ».

Les lignes de transport et leur destination sont indiquées à chaque emplacement d'arrêt desservi par celles-ci.

Le nom, la lettre ou le numéro identifiant éventuellement la ligne est indiqué en caractères de 12 centimètres de hauteur au minimum et de couleur contrastée par rapport au fond, tel que précisé en annexe 1 du présent arrêté. Le nom du point d'arrêt peut être lu perpendiculairement à l'axe de la chaussée. Il doit commencer par une lettre majuscule suivie de minuscules et comporter des caractères d'au moins 8 centimètres de hauteur contrastés par rapport au fond, tel que défini en annexe 1 du présent arrêté.

Dans le cas d'un emplacement d'arrêt de transport guidé surélevé à plus de 26 centimètres de hauteur par rapport à la chaussée, une bande d'éveil de vigilance conforme aux normes en vigueur est implantée sur toute la longueur de l'arrêt.

**Art. 2.** – En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 susvisé ou par le présent arrêté, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet de construction, d'aménagement ou de travaux tels que définis à l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 susvisé sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité dans les conditions suivantes :

- la demande est adressée au préfet en qualité de président de ladite commission avant approbation du projet ;
- la demande est accompagnée d'un dossier établi en trois exemplaires comprenant tous les plans et documents permettant à la commission de se prononcer sur la pertinence de la dérogation ;
- lorsque la demande de dérogation est justifiée par des contraintes liées à la protection d'espaces protégés, l'avis de l'architecte des Bâtiments de France est joint au dossier.

A défaut de réponse de la commission dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle son président a reçu la demande, l'avis demandé est réputé favorable.

Si le dossier est incomplet, le président de la commission invite le demandeur, par lettre recommandée avec accusé de réception et dans le mois suivant la réception de la demande, à fournir les pièces complémentaires. Dans ce cas, le délai d'instruction de deux mois commence à courir à compter de la réception des pièces complétant le dossier.

**Art. 3.** – L'arrêté du 31 août 1999 relatif aux prescriptions concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

**Art. 4.** – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 15 janvier 2007.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur général des routes,*  
P. PARISÉ

## ANNEXE 1

### CONTRASTES VISUELS

Pour faciliter la détection des aménagements, équipements et mobiliers par les personnes malvoyantes, un contraste visuel est établi soit entre l'objet et son support ou son arrière-plan, soit entre deux parties de l'objet.

Un contraste en luminance est mesuré entre les quantités de lumières réfléchies par l'objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre deux éléments de l'objet. Si cet objet est moins lumineux, la valeur de 70 % doit être recherchée lors de la mise en œuvre en réalisant les mesures sur les revêtements neufs. Une solution technique permettant d'obtenir de manière durable un contraste de luminance de 40 % peut se substituer à cet objectif. Ces valeurs deviennent 2,3 et 0,6 respectivement dans le cas où l'objet est plus lumineux que son environnement.

Un contraste équivalent peut également être recherché d'une manière chromatique, au moyen d'une différence de couleur entre les deux surfaces.

Le choix des matériaux mis en œuvre et des dispositifs d'éclairage éventuels tient compte de leur capacité à maintenir des niveaux de contraste suffisants, en luminance ou en couleur.

## ANNEXE 2

### VISIBILITÉ DES CHEMINEMENTS

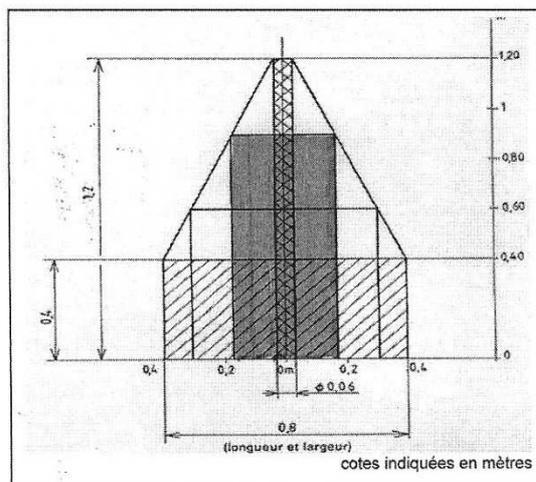
L'installation de l'éclairage et les matériaux mis en œuvre doivent permettre aux usagers de repérer les zones de cheminement et les zones de conflit.

Les éclairages placés en dessous de l'œil et dont les sources peuvent être directement visibles, notamment les projecteurs encastrés dans le sol, doivent être conçus de manière à éviter qu'ils constituent des sources d'éblouissement.

## ANNEXE 3

### ABAQUE DE DÉTECTION D'OBSTACLE BAS

La largeur et la hauteur des bornes et poteaux respectent l'abaque de détection d'obstacles ci-dessous.



La hauteur du poteau est de 1,20 m au minimum pour un diamètre ou une largeur de 0,06 m.

La longueur et la largeur de la borne (ou massif bas) sont de 0,80 m au minimum pour une hauteur maximale de 0,40 m.

Au-dessous de 0,80 m de côté, la hauteur à respecter augmente à mesure que la largeur de la base diminue, selon les dimensions intermédiaires lues sur l'abaque.



## Annexe D : Précisions concernant le CNCPH et la CCDSA

### *Le Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées (CNCPH)*

Ce Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées fut institué par la loi du 17 Janvier 2002 relative à la modernisation sociale et renforcé, dans ses fonctions, par la loi du 11 Février 2005. Instance de concertation à l'échelle nationale sur la question du handicap, ce conseil a pour principale mission d'assurer la participation des personnes handicapées à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques les concernant, notamment via des avis émis sur des projets de lois et des textes réglementaires. Il a, à titre d'exemple, été sollicité pour examiner les 80 projets de décrets d'application relatifs à la loi du 11 Février 2005.

Ce conseil est composé de 65 membres représentant les collectivités territoriales, les associations de personnes handicapées et les organisations professionnelles de l'Etat. Il constitue l'interlocuteur principal des pouvoirs publics, à l'échelle nationale, en matière de politiques engagées en faveur des personnes handicapées, notamment car il est expressément stipulé par la loi que tous les textes réglementaires concernant le cadre bâti doivent être soumis à l'avis de ce Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées<sup>155</sup>.

Par ailleurs, il convient de souligner que cette instance nationale est relayée, à l'échelle départementale, par le Conseil Départemental Consultatif des Personnes Handicapées (CDCPH). Cette dernière se charge essentiellement de réaliser des rapports d'activité et des évaluations dans le domaine de l'accessibilité, documents qui doivent être par la suite transmis à l'instance nationale. Ces rapports s'appuient sur certaines études et constatations faites par les Commissions Consultatives de Sécurité et d'Accessibilité, instances de concertation décrites ci-après.

### *Les Commissions Consultatives de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA)*

Le décret n°95-260 du 8 Mars 1995 impose la mise en place des Commissions Consultatives Départementales de Sécurité et d'Accessibilité. Cette commission, qui exerce sa mission dans différents domaines dont celui de l'accessibilité aux personnes handicapées, est sollicitée afin

---

<sup>155</sup> KOMPANY S., 2008, *Accessibilité pour tous : la nouvelle réglementation*, Editions du Puits Fleuri, 338p.

de formuler un avis au regard des demandes de dérogations aux dispositions réglementaires. Ces demandes de dérogations peuvent concerner les domaines du logement, des établissements recevant du public, des lieux de travail, de la voirie et des espaces publics.

Le préfet préside cette commission à laquelle assistent des représentants des services de l'Etat, au besoin un architecte, mais également trois représentants d'associations de personnes handicapées. La complémentarité des membres de cette commission garantit la qualité de ses travaux, néanmoins les représentants de personnes handicapées ne sont qu'au nombre de 3, ce qui ne permet pas toujours d'assurer une bonne représentativité de tous les types de handicaps. Il est par ailleurs important de souligner que pour le cas de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité du Rhône, c'est le CARPA qui choisit les représentants associatifs participant aux réunions.

Cette commission est ainsi amenée à formuler des avis quant aux demandes de dérogations qui lui parviennent. Et même s'il ne s'agit dans la plupart des cas que d'un avis simple<sup>156</sup>, autrement dit d'une recommandation de la commission n'ayant pas valeur d'obligation, il est rare que l'avis formulé ne soit pas suivi. En effet, parce que les délibérations de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité sont consultables elles sont aussi mobilisables dans le cadre d'un éventuel recours juridique d'une association.

Dans le cadre des berges du Rhône, aucune demande de dérogation concernant les règles d'accessibilité n'ayant été demandée, la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité n'a pas été sollicitée. De manière plus générale, il convient de préciser que la décision de saisir ou non cette commission reste à l'appréciation du maître d'ouvrage...

Enfin, le décret du 8 Mars 1995 prévoit également la création possible de Commissions Consultatives Communales de Sécurité et d'Accessibilité. Néanmoins, il ne s'agit pas là d'une obligation, le préfet peut, s'il le souhaite, déléguer une partie des compétences du département vers la commune. Pour le cas lyonnais, la Commission Consultative Communale de Sécurité et d'Accessibilité a été mise en place car la ville de Lyon disposait de services techniques compétents. Cette commission a compétence pour s'assurer de la conformité des permis de construire avec la réglementation accessibilité, uniquement dans le domaine du cadre bâti, et plus particulièrement pour les établissements recevant du public de 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> catégorie.

---

<sup>156</sup> Sauf pour les ERP existants où il s'agit d'un avis conforme.

## Annexe E : Associations participant à la Commission Extra Municipale d'Accessibilité

ADAPEI : Association Départementale des Amis et des Parents d'Enfants Inadaptés

ADAPT Rhône

ADPEP : Association Départementale des Pupilles de l'Enseignement Public

AFM - Délégation du Rhône : Association Française contre les Myopathies

ALDS : Association Lyonnaise des Devenus sourds et malentendants

ALGED : Association Lyonnaise de Gestion d'Etablissements pour Personnes Déficiences

AMH : Association des Malades et Handicapés

AMI : Association Nationale de Défense des Malades Invalides et Infirmes

Amitié des déficients visuels

ANCAH : Association Nationale pour l'Education de Chiens d'Assistance pour Handicapés

Animation Loisirs à l'Hôpital

APAJH : Association de Placement et d'Aide pour jeunes Handicapés

APAIRL : Association pour l'Autonomie des insuffisants respiratoires lyonnais

ARIMC : Association Régionale Rhône-Alpes des Infirmes Moteurs Cérébraux

Association Charcot-Marie-Tooth France

Association " Club de l'Amitié "Association Connaissance Handicap"

Association des Familles d'Enfants Handicapés de la Poste et de France Telecom

Association des Greffés du Cœur

Association des Paralysés de France

Association SPINA-BIFIDA

Association WAY

ATMP : Association Tutélaire des Majeurs Protégés du Rhône

AVH : Association Valentin Haüy pour le bien des aveugles

Bibliothèque Sonore de Lyon

CARPA : Collectif des Associations du Rhône pour l'Accessibilité

Centre Adélaïde PERRIN

Comité du Rhône Handisport

Comité Louis BRAILLE

Coordination Lyonnaise des Associations de Sourds

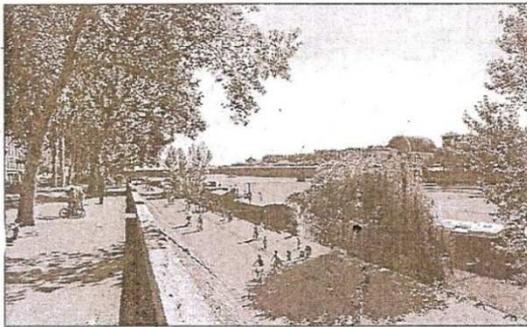
CREAI : Centre Régional pour l'Enfance et l'Adolescence Inadaptée  
Crèche Debourg : Association du Rhône pour l'Hygiène Mentale  
CRESAPS : Comité du Rhône Sport Adapté  
CRIAS : Centre du Rhône d'Information et d'Action Sociale  
CRILS : Centre de Ressources en Interprétation en langue des signes  
Ecole des Chiens Guides d'Aveugles de Lyon et du Centre-Est  
Fédération Nationale des Plus Grands Invalides de Guerre  
FNATH – Rhône : Fédération Nationale des Accidentés du Travail et des Handicapés  
GIHP : Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques  
Handicap International  
HANDIMAT  
HANDISPORT LYONNAIS  
La Croisade des Aveugles  
Les Amis des Aveugles et Déficients visuels  
L'oreille d'Or  
Lyon Rencontres Handicap  
Mieux Vivre  
NAFSEP - Délégation du Rhône : Association Française des Sclérosés en Plaques  
PELIC'HAND - Antenne de Lyon  
Pour la Cité Humaine « les Droits du Piéton »  
SSSMR : Service Social des Sourds et Malentendants du Rhône  
UNAFAM – Rhône : Union Nationale des Amis et Familles de Malades Psychiques  
URAPEDA Rhône-Alpes : Union Régionale des Associations de Parents d'Enfants Déficients Auditifs  
URIOPSS : Union Régionale Interfédérale des Organismes Privés non lucratifs Sanitaires et Sociaux

## Annexe F : Articles de journaux relatifs à l'accessibilité des berges du Rhône

PROGRE) 1.3.04

### Les handicapés participent à la reconquête des berges

L'Association « Les droits du piéton », organisait la semaine dernière une présentation de l'avant-projet de réaménagement des berges du Rhône, avec les concepteurs et des associations de personnes à mobilité réduite. L'occasion pour ces dernières de clarifier certains détails de construction.



GRAND LYON

Les personnes à mobilité réduite espèrent profiter pleinement du futur aménagement des berges.

« Les interstices entre les planches de bois ne seraient-elles pas trop grandes pour une canne ou pour un fauteuil ? Est-ce que le type d'éclairage sera susceptible d'indiquer le tracé des rubans de promenade aux malvoyants ? » A la mairie du 7<sup>e</sup> arrondissement, les questions à l'adresse des concepteurs du projet de réaménagement des voies sur berges fusalaient. L'occasion de se rendre compte que seule la concertation permet de faire avancer les choses dans le domaine de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Cette réunion était la première du genre. La présentation de l'avant-projet de réaménagement des voies sur berges a permis aux concepteurs d'avancer sur les derniers détails à régler avant la présentation du projet définitif, en avril prochain. Ils étaient deux entités à le présenter : le maître d'ouvrage, c'est à dire le Grand Lyon (représenté par Emmanuelle Sibué) et la maîtrise d'œuvre, c'est à dire les trois cabinets chargés de la conception (In Situ, Jourda, Coups d'éclats).

#### Des carences soulignées

Plusieurs organismes avaient répondu à l'appel des « Droits du piéton » et de son vice-président Jo Burger : les associations de malvoyants (Comité Louis Braille et HUAY), la Fnath (Fédération nationale des accidentés du travail et handicapés du Rhône) et le Centre de jour Marcey. Sylvie Guillaume, adjointe au maire de Lyon, lança la présentation, aux côtés de Jo Burger, initiateur de la réunion.

Après la présentation, les membres des différentes associations ont eu l'occasion de s'entretenir avec les architectes du projet, et de souligner les déficiences en matière d'accessibilité. Car si la volonté affichée de la part des concepteurs est celle de satisfaire les demandes des handicapés moteurs, quelques interrogations subsistent, à deux mois de la présentation du projet définitif. Notamment quant aux revêtements des rubans de promenade (granulométrie et couleur).

Sur certains points discutés par les associations, le Grand Lyon s'est vu dans l'impossibilité matérielle de pouvoir agir. « Nous ne pouvons pas nous permettre de casser des bâtiments historiques », a déclaré Emmanuelle Sibué, chargée de projet des espaces publics à la Communauté urbaine, en répondant à Sylvie Niogret (Fnath), qui demandait « s'il était possible de construire des rampes d'accès en zigzag, afin de diminuer le dénivelé de certains rampes déjà existantes ».

Sur les cinq kilomètres de voies sur berges concernées, ce sont les zones inondables qui seront réaménagées. « Non pas les berges hautes, mais celles soumises aux crues », a rappelé Annie Tardivon, maître d'œuvre en matière de paysage. Inutile de préciser donc, que les aménagements doivent être réalisés en fonction de ces paramètres : « sur les passerelles, telles celles prévues entre les îles du Bretillod, l'écart entre les planches doit être suffisamment important pour laisser passer les alluvions ».

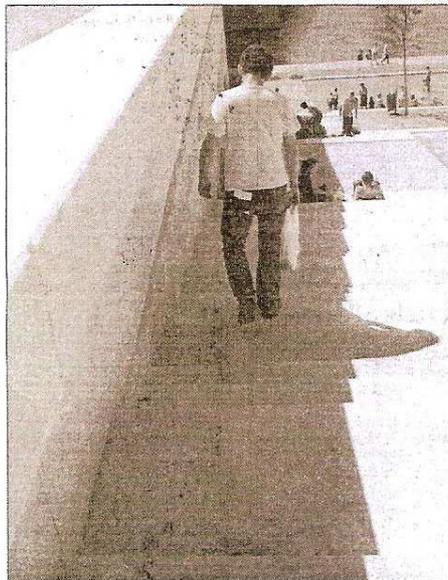
# Accessibilité des berges : les associations montent au créneau

Plusieurs associations de personnes porteuses de handicaps se sont donné rendez-vous, hier, sur les berges du Rhône pour dresser un état des lieux de ce qui ne va pas

« ENCORE une fois l'esthétique a primé sur tout le reste. » Sylvie Niogret, du comité Louis Braille, est amère. Avec elle, des représentants des associations « Les droits du piéton », « Les accidentés de la vie », et celle des « Malades et Handicapés », se sont retrouvés hier après midi sur les Berges du Rhône, afin de dresser la liste... de tout ce qui pourrait être amélioré au plan de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et/ou porteuses de handicap(s). Le résultat de leurs travaux sera communiqué à l'Hôtel de Ville à l'occasion d'une réunion programmée à la fin du mois. Mais pourquoi arriver après la bataille ? Si Ville et Grand Lyon avaient tenu compte des remarques des associations, reçues en mars 2004, à leur demande expresse, précisent-elles, on n'en serait peut-être pas là... « Il existe des normes auxquelles ils ne peuvent pas échapper », note Jo Burger, vice-président de l'association des Droits du Piéton, bien décidé à en découdre, car trouvant inadmissible que « 10 % seulement des Berges soient accessibles aux handicapés ».

## 1. Un accès difficile

Un seul et unique ascenseur permet d'arriver aux bas ports. C'est celui du parking Fosse aux Ours situé dans le palais de la Mutualité. Mais aucune signalétique n'a pour l'instant été installée, permettant de le localiser. A terme, la Courly envisage de créer trois autres ascenseurs : le premier à l'aval du pont Morand, le deuxième près du pont Lafayette, à proximité de la buvette, et le dernier, enfin, à l'amont du pont Gallieni, en face de l'hôpital Saint-Luc Saint-Joseph. Les autres accès n'ont pas la cote auprès des associations pour handicapés. Pas de rampes aux escaliers, des nez de marche sur les gradins dont la couleur offre trop peu de contrastes, une descente dans les gradins, « où deux fauteuils ne peuvent pas se croiser », et des bandes lisses sur les pentes qui sont « en fait des pistes cyclables », analyse Sylvie Niogret.



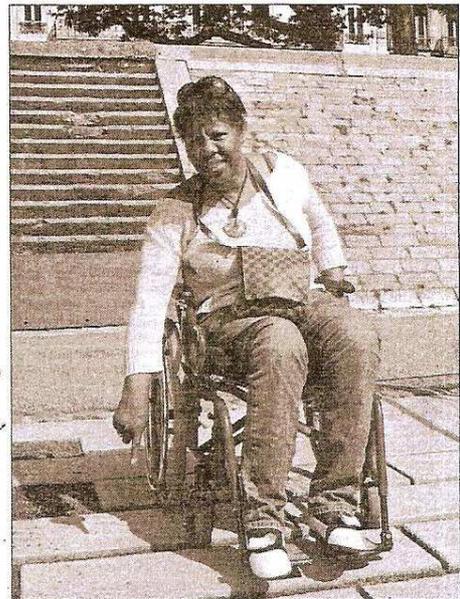
Un seul ascenseur - difficile à localiser, pas de rampes aux escaliers, des pavés pas vraiment praticables, une balade sur les berges relève plus du parcours du combattant pour les personnes à mobilité réduite

/ Photos Sophie Majou

## 2. Des pavés

C'est beau... mais guère praticable. Les fauteuils tressautent et chaque mètre est une victoire. Or, on ne peut accéder sur les Berges qu'en passant forcément, à un moment ou à un autre, sur les fameux pavés. « Ils nous parlent maintenant de faire des bretelles en bitume à certains endroits... », explique Jo Burger.

En travers des espaces verts, des passages permettent d'accéder aux péniches. Pour ne pas rompre avec l'esthétique de la prairie, des grandes dalles plates ont été posées, cerclées d'herbe. « Les dalles végétalisées ne sont pas conformes, les fauteuils se coincent ! », note un représentant d'une association. Le jour de l'inauguration, une personne s'est ainsi retrouvée totalement prisonnière d'une traverse...



Un seul ascenseur - difficile à localiser, pas de rampes aux escaliers, des pavés pas vraiment praticables, une balade sur les berges relève plus du parcours du combattant pour les personnes à mobilité réduite

le progrès 24/5/07

## 3. Une bande pour piétons trop rugueuse

« En mars 2004, toutes les associations s'étaient mises d'accord, en présence de Sylvie Guillaume et de l'architecte, sur un revêtement... et ils en ont posé un autre qui ne va pas du tout ! », confient les représentants des mêmes associations, en cœur. « C'est une vraie râpe à fromage », commente Jo Burger. Résultat : les personnes en fau-

teuil roulant sont secouées et la balade tourne court... Seule la voie prévue pour les cyclistes est lisse, mais les fauteuils roulants n'ont pas été prévus pour s'y aventurer... « Maintenant, ils nous disent qu'il faut qu'on se mélange... après nous avoir dit le contraire ! », dénonce Sylvie Niogret. Interrogée tardivement hier, La Ville de Lyon a indiqué qu'elle ferait part de ces commentaires aujourd'hui.

Sophie Majou  
smajou@leprogres.fr

# Les Berges du Rhône rabotées

Le PROGRES  
10.01.08

La bande granuleuse située au plus près du fleuve a été lissée pour permettre aux personnes handicapées d'y circuler plus facilement

« Il y a quand même une erreur de conception ! Pourquoi on n'a pas prévu, dès le départ, d'avoir une piste moins rugueuse ? ». Geneviève et Jean-Claude Aubert, fervents adeptes des promenades sur les Berges du Rhône, s'interrogent. Ils ont vu le ballet du rouleau compresseur, il y a un mois environ, venu aplanir la bande piétonne située au plus près du fleuve. Ils ont remarqué, aussi, que l'opération a laissé sur le sol, des traces longitudinales lissées sur le revêtement en béton clair granuleux.

Une décision prise par le Grand Lyon, à la suite de la plainte d'associations de handicapés pour qui la promenade ci-contre, roulant se transformait en chevauchée fantastique, une fois

l'obstacle des pavés franchi. Les bras des parents sur les poussettes d'enfants devaient y gagner en confort. Tout comme les petits sur leurs tricycles. Il existe bien le cheminement en béton lisse et accueillant, localisé plus au centre de la promenade, mais il est réservé aux vélos et autres rollers.

L'exercice a donc consisté à raboter la surface de la bande rugueuse de façon « à en adoucir les arêtes les plus proéminentes sans pour autant éliminer l'aspect dissuasif pour les rollers et cycles », dit-il. Un réajustement que la County justifie par « la poursuite de la concertation ». Les associations de handicapés étaient en effet montées au créneau, une fois le chan-

tier des Berges achevé. Dominage, cependant, qu'on ne les ait pas écoutés au moment de la genèse du projet. Une dépense supplémentaire de 91 784 euros HT aurait pu ainsi être évitée.

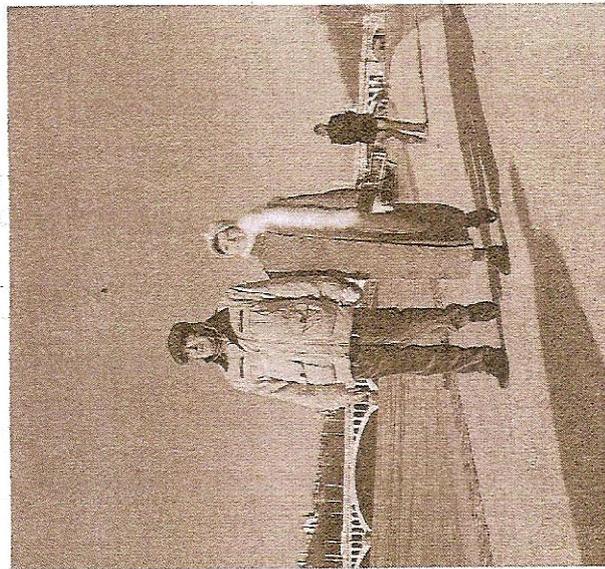
**Sophie Majou**  
L'opération a laissé sur le sol, des traces longitudinales lissées sur le revêtement en béton clair granuleux

/ Photo Sophie Majou



## Un rideau d'eau...

Qu'on se le dise ! Après le bain de pieds (théoriquement prohibé) dans la lame d'eau créée en contrebas des terrasses problèmes et les incivilités, notamment sous le pont ». Coût de l'installation : 30 000 euros HT.



Geneviève et Jean-Claude Aubert s'interrogent

/ Photo Sophie Majou

# Les berges du Rhône fêtent leur premier anniversaire

Un an après, le bilan est très positif, même si les riverains restent attentifs aux inévitables nuisances de l'été à venir. Des nouveautés sont à venir comme les boîtes belvédères, un rideau d'eau, trois ascenseurs...

« On n'a pas les chiffres de la fréquentation. C'est très difficilement quantifiable ». La Communauté urbaine n'a pas installé de compteurs sur les berges du Rhône, mais il suffit de se promener à l'improvise quelle heure du jour et de la nuit - et à fortiori les week-ends - pour voir à quel point l'aménagement est un succès total. Au moins le petit rayon de soleil, les Lyonnais s'alainguent sur les gradins, chaises longues ou pelouses. Et leurs enfants prennent d'assaut les jeux. Difficile d'imaginer le parking d'antan.

## Une capitainerie et des commerces haut de gamme en projet

Quelques aménagements ont complété le dispositif initial, pendant l'année écoulée. L'accessibilité a été améliorée par la pose de quatre rampes sur les terrasses de la Guillotière. Et de gros pavés ont été remplacés par des pierres arrosées en contrebas des gradins, côté 3<sup>e</sup> arrondissement, pour permettre une traversée plus aisée jusqu'au chemin piétonnier, qui lui-même a été nivelé et aplané sur toute la longueur du parc de la Tête d'Or jusqu'à Gerland.

La proximité du fleuve reste cependant effrayante pour les malvoyants qui ont réclamé

une rambarde via le Colceff des associations du Rhône pour l'accessibilité (Carpa). Au cœur d'hui, il n'existe qu'un seul ascenseur, celui du parking de la « fosse aux Ours », mais il débouche sur un terrain en pente à mi-hauteur des gradins, offrant un parcours du combattant pour celui qui voudrait accéder, et faute de rouler, jusqu'à la promenade. La Communauté urbaine assure avoir lancé les études pour l'implantation de trois nouveaux ascenseurs.

Des boîtes-belvédères, d'une centaine de mètres carrés chacune, seront construites en surplomb des berges, à partir des quais hauts, lesquels seront débarrassés de tout véhicule. À l'origine, avait été envisagé d'y loger des locations de vélos, un club de roller, une halte-garderie ou encore un web bar.

Aujourd'hui, on évoque une capitainerie, du côté de l'hôpital Saint-Luc. Saint-Joseph à proximité du lieu de plaisance des grands bateaux de croisière ainsi que des commerces plutôt « haut de gamme ».

Avec l'été qui se profile, les riverains ne peuvent que redouter des nuits trop sonores... Des panneaux indiquent d'ailleurs l'interdiction de consommer de l'alcool ou de faire du bruit. Et l'éclairage a été renforcé, la nuit, afin de permettre aux caméras de surveillance de fonctionner correctement. Les dispositifs des malentendants



Le soleil est de retour. Les Lyonnais en profitent pour s'alainguer sur les gradins, chaises longues ou pelouses / Photo Maxime Agat mis en place l'an dernier pour semaine (coût 50 000 euros), en place d'un « rideau d'eau » sous le pont de la Guillotière. Une douille géante ?... en aplomb de la lame d'eau. Sophie Majon