



HAL
open science

L'accessibilité des personnes handicapées : des dispositifs techniques au droit à la ville ? Vers une conception élargie de l'accessibilité

Majdoline Ouldelhkim

► To cite this version:

Majdoline Ouldelhkim. L'accessibilité des personnes handicapées : des dispositifs techniques au droit à la ville ? Vers une conception élargie de l'accessibilité. Géographie. 2012. dumas-01297077

HAL Id: dumas-01297077

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01297077>

Submitted on 2 Apr 2016

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.

Copyright

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
UFR de Géographie

Majdoline Ouldelhkim



Master « Urbanisme et Aménagement »
Mémoire de 1^{ère} année

L'accessibilité des personnes handicapées :
des dispositifs techniques au droit à la ville ?
Vers une conception élargie de l'accessibilité.

Sous la direction de Sylvie Fol
Soutenu le 22 juin 2012

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont d'abord à Sylvie Fol, pour avoir accepté de me suivre tout au long de ce mémoire, pour m'avoir menée vers des chemins que je n'avais pas envisagés.
Je loue également sa grande disponibilité ainsi que sa patience.

A Mme Vernardet et M. Thépin pour m'avoir inspiré ce sujet.
A tous mes collègues de l'Audeso pour leur aide et leur bonne humeur.
Je remercie également toutes les personnes qui ont accepté de m'accorder du temps, et en particulier MM. Bertrand et Serre pour leurs éclairages enrichissants.

A mes parents pour leur écoute et leur soutien, à mes frères pour avoir (parfois) accepté que je me concentre.
A tous ceux qui m'ont encouragée pendant ce mémoire et qui ont fait évoluer ma réflexion.

A ceux qui n'en parlaient pas aussi.
A Charly, présent quoiqu'il arrive.

SOMMAIRE

Introduction générale	7
------------------------------	----------

Première partie -

Les différents usages de la notion d'accessibilité	13
---	-----------

I- Un terme récurrent qui manque de conceptualisation en France	14
1/ L'accessibilité dans le champ du transport	14
2/ L'accessibilisation : de l'accessibilité spécifique à l'accessibilité intégrée	17
3/ L'accessibilité comme question urbaine	21
II- La place de l'accessibilité dans « l'urbain »	25
1/ Mobilité et proximité dans la ville d'aujourd'hui	25
2/ Vers un droit à l'accessibilité ?	27
3/ L'accessibilité est individuelle, relative	29
III- Accessibilité et confort urbain	33
1/ L'accessibilité comme créatrice d'urbanité	33
2/ L'accessibilité pour améliorer la qualité de vie	35
Conclusion	39

Deuxième partie -

L'accessibilité spécifique, revendication pour le droit à la ville	41
---	-----------

I- Les valides face aux personnes handicapées : une représentation entre distance et proximité	43
II- Relations entre représentations du handicap et aménagement du territoire	49
III- Accessibilité et ségrégation : quel accueil de la diversité ?.....	54
Conclusion.....	60

Troisième partie –

Le retard de la mise en accessibilité pour les PMR dans le Centre Essonne Seine

Orge, une entrave au droit à la ville ?

63

I-	Le Centre Essonne Seine Orge, un terrain en grande couronne francilienne	64
	1/ Présentation du terrain et problématiques structurelles	64
	2/ Le retard dans l'application de la loi de 2005	73
	3/ Les conceptions de l'accessibilité relevées lors des entretiens	87
II-	Des points de blocage dans la mise en accessibilité qui éclairent des difficultés inhérentes aux services de l'urbanisme	90
	1/ Le coût élevé d'un budget spécifique dans un contexte de restriction budgétaire	90
	2/ Des contraintes techniques nécessitant des aménagements au cas par cas	93
	3/ Un partage des compétences imprécis qui fragilise la cohérence de la mise en accessibilité	97
	Conclusion	105
	Conclusion générale	107
	Annexes	109

Introduction générale

Le terme « accessibilité » est de plus en plus employé dans les travaux de géographie et d'aménagement. Même au quotidien, le mot est utilisé dans des situations bien diverses, portant toujours une connotation positive. Par exemple, lorsqu'on veut appeler à l'étranger et qu'il y a un problème de réseau, l'opérateur nous dit que « le numéro demandé n'est pas accessible ». La rupture du réseau crée l'inaccessibilité : c'est le cas en ce qui concerne la téléphonie, comme en ce qui concerne les transports. En effet, s'il n'y a plus de moyen de transport, nous n'avons plus « accès » à un lieu, c'est-à-dire la possibilité de pénétrer dans un lieu, la possibilité d'approcher (Grand Robert, 1976). Accessibilité et continuité serait ainsi intimement liées. L'accessibilité est donc une notion qui suppose la possibilité de se déplacer, de se mouvoir, afin de s'approcher d'un lieu, d'un service, d'une personne, physiquement ou virtuellement. Rechercher l'accessibilité semble donc signifier rechercher la proximité, qu'elle soit physique ou non, comme dans le cas d'une conversation téléphonique. L'accessibilité est dotée d'une forte composante spatiale (c'est-à-dire la possibilité de se déplacer), à laquelle il est souvent fait référence.

Cependant, en France, la notion manque de conceptualisation. Face à un problème d'accessibilité, c'est une politique de transport qui est mobilisée. L'accessibilité s'apparenterait alors à une notion quantitative en faisant référence au nombre de lignes de bus, au nombre de bus par heure, au nombre d'arrêts desservis etc. Lorsqu'on calcule le niveau d'accessibilité d'un lieu, c'est bien de tels critères qui sont pris en compte. La définition proposée par Choay (2010) va dans ce sens puisque « *l'accessibilité caractérise le niveau de desserte* ». Le risque est que l'accessibilité devienne un terme global pour signifier la simple possibilité de se déplacer. Dans notre société où la mobilité est devenue une valeur centrale, l'accessibilité est perçue comme émancipatrice et la mobilité est permise lorsqu'un lieu est accessible.

L'accessibilité est également une notion centrale dans un autre domaine : le handicap. Le tournant de l'accessibilité vient surtout de la loi du 11 février 2005 pour « *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* » qui impose un délai de réalisation de la ville accessible. En 2015, espaces publics, transports, établissements recevant du public (ERP) devront être accessibles à tous : à tous les types de handicap, mais plus globalement aux personnes à mobilité

réduite (PMR). De plus, depuis 2005, travaux de réfection de la voirie, nouveaux projets etc. doivent respecter des normes d'accessibilité. C'est pourquoi, depuis quelques années, l'accessibilité revêt une dimension très technique qui se concrétise en termes de hauteur de trottoir ou de largeur de porte. Cela apporte une nouvelle dimension à la notion d'accessibilité qui serait donc une notion relative (à un espace, à une situation, à un temps), dotée d'une composante individuelle. Grâce à l'approche de l'accessibilité via le champ du handicap, toute la dimension individuelle de l'accessibilité prend sens.

Néanmoins, l'application de ces normes est un enjeu pour les personnes handicapées car elles permettraient une vie urbaine faite de « *rencontres, [de] confrontation des différences, [de] connaissance et reconnaissance réciproques des façons de vivre* » (Lefebvre, 1968). Ce droit à la vie urbaine, « *à la centralité rénovée, aux lieux de rencontres et d'échanges, aux rythmes de vie et emplois du temps permettant l'usage plein et entier de ces moments et lieux* » (Lefebvre, 1968) concrétiserait le droit à la ville pour les personnes handicapées. L'accessibilité spécifique définie dans la loi de 2005 impose des normes techniques pour que les personnes handicapées puissent pratiquer la ville et œuvre également pour la « *participation* » des personnes handicapées en créant des Commissions au sein desquelles elles sont censées intervenir pour collaborer avec les services de l'urbanisme. On retrouve ainsi la conception du droit à la ville de Lefebvre qui « *se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à « l'œuvre » (à l'activité participante) et droit à « l'appropriation » (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville* ». Ce droit à la ville se concrétiserait grâce à une accessibilité spécifique, relativement restreinte, alors que cette notion pourrait être élargie.

Si la notion d'accessibilité n'en n'est qu'au début de sa conceptualisation en France, les travaux anglo-saxons mènent cette réflexion depuis plus longtemps. Dans ces travaux, l'accessibilité n'est pas perçue comme une notion rigide, mais résulte de l'articulation de plusieurs composantes telles que le transport, mais aussi l'espace, le temps et l'individu lui-même. Le « *land-use planning* » a un effet très important sur l'accessibilité, qui n'est donc pas seulement une question de transport ou d'accès physique à un bâtiment. Une politique urbaine créatrice d'accessibilité pourrait donc signifier développer l'offre de transport, mais aussi réfléchir à une implantation optimale des équipements (IAU, 2008), ou encore aux heures d'ouverture des services

(Farrington, 2007). L'accessibilité serait ainsi au cœur d'une articulation entre mobilité et proximité, une proximité entendue dans ce mémoire comme une réponse aux besoins des citoyens par une politique d'implantation d'équipements et services . C'est ce que l'on trouve en filigrane de certains écrits sur l'accessibilité, comme ceux de Rachel Thomas (2003) : « *l'accessibilité d'un lieu résulte autant de sa capacité à faciliter le déplacement physique de l'homme que de sa propension à permettre la coexistence de modes d'habiter et de configurer l'espace* » Il y a l'accès du lieu en termes de desserte, mais aussi sa capacité à devenir lieu de vie, confortable et urbain. La notion d'accessibilité révèle ici toute sa dimension : avoir accès à la ville n'est peut-être pas seulement la possibilité technique de pouvoir s'y rendre, mais c'est aussi avoir accès à ses services ou encore à une certaine qualité de vie. L'accessibilité serait alors un indicateur de qualité et de bien-être des territoires, selon Béatrice Chaudet (2009).

Ainsi, nous nous demanderons en quoi les politiques urbaines peuvent articuler mobilité et proximité pour façonner une ville accessible et créer ainsi le confort urbain. En adoptant une conception élargie de l'accessibilité, nous chercherons également à évaluer la capacité des dispositifs techniques à concrétiser le droit à la ville pour les personnes handicapées. L'objectif de ce mémoire est de ne pas réduire l'accessibilité ni à la mobilité, ni à l'immobilisme (souhaiter l'installation de commerces de proximité par exemple ne signifie pas forcément la volonté de cantonner l'accès à un périmètre restreint). En effet, si la ville des courtes distances (qui serait synonyme de confort, de réduction du stress, de qualité de service) tend à être concrétisée dans des centres urbains denses, il serait illusoire de la revendiquer dans les secteurs périurbains.

Le terrain choisi pour ce mémoire est en effet composé de sept intercommunalités de l'Essonne (Arpajonnais, Evry Centre Essonne, Lacs de l'Essonne, Portes de l'Essonne, Seine Essonne, Val d'Essonne, Val d'Orge) qui forment le CESO, le Centre Essonne Seine Orge. Dans ce terrain périurbain, voire rural dans sa partie sud, les questions de mobilité, proximité et confort sont au cœur des politiques urbaines. L'insuffisante desserte en transports en commun est sans cesse rappelée tandis que l'usage de la voiture provoque la saturation des réseaux routiers et l'étalement urbain qui rallonge constamment les distances à parcourir. La proximité en termes de services et d'équipements est donc limitée. Quant à la question de la mise en accessibilité pour 2015, elle se confronte à une charge de travail très importante et à la multiplicité des

acteurs de la ville, bien que le territoire tende à mutualiser ses expériences et ses actions.

L'une des hypothèses principales est donc que l'accessibilité pourrait être une nouvelle grille de l'aménagement urbain, à la recherche d'un équilibre entre mobilité et proximité, mais également à la recherche de la concertation avec les habitants. En effet, la loi de 2005 tend à mettre en relation les différents acteurs de la vie urbaine : techniciens, élus, associations, habitants etc. Il s'agit alors de montrer que l'accessibilité n'est pas qu'une question de transport ou de handicap mais bien une question pour les politiques urbaines. Par conséquent, nous considérons qu'une vision technique de l'accessibilité en aménagement est insuffisante pour véritablement permettre la pratique de la ville par les personnes handicapées.

Une autre hypothèse serait que le retard pris vis-à-vis de la loi de 2005 résulte du fait que cette question est souvent abordée par des biais qui brouillent les réponses. En effet, l'accessibilité des personnes handicapées est abordée soit d'un point de vue moral, éthique, soit d'un point de vue très technique. Un élu pourra un jour être touché par une cause défendue par une association et décidera de réaliser l'aménagement de tel ou tel bâtiment. Mais d'une telle injonction morale ne semble pas pouvoir naître une réelle réflexion sur l'aménagement urbain. A l'opposé, les réponses peuvent être très techniques, au point que de nombreux acteurs semblent penser qu'elles ne sont du ressort que de techniciens spécialisés. Pour que « l'accessibilisation » fonctionne, peut-être faudrait-il qu'elle soit inhérente à toute politique urbaine, qu'elle soit transversale à différents services et qu'elle figure dans les documents de planification.

Une autre hypothèse, qui rejoint la précédente, est que les acteurs de l'aménagement ont une vision essentiellement réglementaire de l'accessibilité. Pour eux l'accessibilité signifie handicap. La notion d'accessibilité serait donc trop cloisonnée, et perdrait ainsi de sa capacité à susciter la réflexion mais aussi de son efficacité opérationnelle.

Enfin, concernant l'articulation entre mobilité et proximité qui va guider ce mémoire, une dernière hypothèse est que la première est souvent mise en avant au détriment de la seconde. En aménagement, lorsqu'il y a un problème d'accessibilité, c'est une politique de transport qui serait mobilisée. La notion de proximité ferait ainsi défaut dans l'aménagement urbain.

Dans ce mémoire, une première approche sera consacrée à une revue de la littérature sur l'accessibilité et sur la ville en général afin de justifier la problématique adoptée. La notion n'étant pas conceptualisée en France, ce premier travail devrait prendre une place importante. Un deuxième volet du travail s'attachera au traitement du handicap et de l'accessibilité en aménagement. Il s'agira de montrer comment l'évolution des représentations du handicap a progressivement inscrit cette question du handicap dans le champ de l'aménagement. C'est ainsi que s'imposent aujourd'hui des normes techniques. Enfin, la dernière partie s'appuiera sur le travail de terrain. La méthode consistera à effectuer des entretiens avec les personnes référentes pour l'accessibilité dans chacune des sept intercommunalités de notre terrain afin d'analyser l'approche de l'accessibilité de chacun des acteurs rencontrés et aborder notre conception élargie de l'accessibilité en orientant la discussion sur les différents projets de chacun des EPCI. Par ces entretiens, nous chercherons à voir si les dispositifs techniques de la loi de 2005 parviennent à concrétiser le droit à la ville, et si une conception restreinte de l'accessibilité est opérationnelle sur le terrain. Nous avons choisi également d'élargir l'analyse en interrogeant des acteurs extérieurs aux EPCI afin de multiplier les points de vue sur l'accessibilité et d'apporter des éclairages supplémentaires. En multipliant les profils, les fonctions, nous espérons diversifier les réflexions sur la notion d'accessibilité. Ces entretiens, complétés par un travail d'observation du terrain, permettront de dresser un état d'avancement de la mise en accessibilité pour 2015 et ainsi d'évaluer les politiques urbaines mises en œuvre pour l'accessibilité des personnes handicapées.

Première partie - Les différents usages de la notion d'accessibilité

En France, la notion d'accessibilité recouvre deux acceptions dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme. Dans la première acception, un lieu est dit « accessible » quand il est desservi par une infrastructure de transport, l'accessibilité conditionnant le déplacement : « *dans cette perspective, on place la mobilité en aval du programme d'activité et de l'évaluation de l'accessibilité* » (Bavoux, 2005). Dans la seconde acception, le terme est employé dans le cadre de la mise en accessibilité du territoire pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Employée dans divers contextes, la notion d'accessibilité semble manquer de conceptualisation en France. Cependant, elle pourrait devenir une notion opérationnelle en aménagement comme l'attestent la littérature anglo-saxonne sur ce sujet, ainsi que les travaux de quelques chercheurs français. Au-delà d'une question de transport et de handicap, le caractère pluridimensionnel de l'accessibilité semble pouvoir en faire un nouveau « *levier de l'aménagement* » (Chaudet, 2009).

L'accessibilité semble donc conceptuellement floue, bien qu'elle soit au cœur des revendications du droit à la ville, c'est-à-dire le droit pour l'habitant à « *produire ou transformer la ville et à l'utiliser* » (Jouffe, 2011). Dans le champ du transport, ce droit se concrétiserait par la liberté offerte par le développement des réseaux : le droit à la ville supposerait alors l'accessibilité physique aux différents lieux et services de la ville. Pour les associations de personnes handicapées, l'accessibilité serait synonyme d'inclusion et de « participation » - terme repris dans l'intitulé de la loi de 2005 qui régit l'accessibilité - à la cité pour une minorité souvent « invisible ». Ainsi, en étudiant la notion d'accessibilité, nous questionnons dans ce mémoire la capacité d'une accessibilité spécifique aux personnes handicapées à concrétiser ce droit à la vie urbaine.

I- Un terme récurrent qui manque de conceptualisation en France

1/ L'accessibilité dans le champ du transport

Le terme accessibilité est couramment employé dans le domaine du transport et fait ainsi partie d'un champ lexical qui comprend également les mots « mobilité » ou encore « déplacement ». Il est essentiel de bien distinguer ces trois notions. Ainsi, selon Lévy (2003), l'accessibilité correspond à « *l'offre de mobilité, l'ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement* »¹. Un lieu est accessible lorsqu'il est desservi par une infrastructure de transport. C'est d'ailleurs l'un des effets attendus du projet du Grand Paris : améliorer l'accessibilité des franciliens à l'ensemble des fonctions urbaines. Des cartes d'accessibilité sont établies afin de mesurer les gains de temps que prodiguera ce vaste projet de transport.

Il est nécessaire d'insister sur le fait que l'accessibilité ne représente ici qu'un potentiel, puisqu'elle désigne « *l'ensemble des déplacements possibles dans une situation donnée* » (Lévy, 2003). Une « bonne » accessibilité résulte ainsi de la présence ou non d'une infrastructure de transport mais également de la qualité et du coût de celle-ci. Des horaires de trains irréguliers, des tarifs trop élevés ou une route encombrée ont un impact négatif sur l'accessibilité.

La notion d'accessibilité renvoie donc à la possibilité d' « accéder à ». Au regard du niveau d'accessibilité, l'utilisateur fera le choix « *d'entrer en mobilité* » ou bien il y renoncera si le trajet est impossible ou trop pénible (Bavoux, 2005). Lévy résume ainsi cette articulation entre accessibilité, déplacement et mobilité : « *la prise en compte de la relation entre le virtuel (accessibilité) et l'actuel (déplacements) constitue l'une des manières d'aborder le concept de mobilité* » (Lévy, 2003). Un lieu est donc plus ou moins accessible en fonction de l'offre de transports existante.

L'enjeu de l'accessibilité est alors important puisqu'elle peut concourir à désenclaver des quartiers laissés pour compte en matière de transport. L'inaccessibilité serait ainsi une forme de « *discrimination indirecte* » (Heyrman, 2009) car tout le monde n'aurait pas les mêmes possibilités de déplacement. C'est pourquoi Heyrman (2009) précise que « *l'Union européenne multiplie les initiatives en matière d'accessibilité des services de transport pour favoriser la libre circulation des personnes [...] avec la volonté d'aménager les services de transport aux besoins de toute la population* ».

¹ <http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/>

Tout comme la mobilité, l'accessibilité est dotée d'une connotation positive car considérée comme « *un attribut de la modernité* » (Bavoux, 2005). Nous pouvons prendre l'exemple du projet de stade de rugby de la Fédération Française de Rugby (FFR). La ville de Ris-Orangis (Essonne) est candidate pour une désignation qui aura lieu courant juin 2012 et décline ses avantages en quatre points (Evryagglo, 2012). Le point 2 s'intitule « *un stade doit être accessible* » et développe les nombreux moyens d'accès à cet hypothétique stade : au carrefour de l'autoroute A6 et de la Francilienne, desservi par deux lignes de RER, par le futur Tram-Train Evry-Massy etc. Cette multiplicité des modes d'accès est censée être un argument de poids dans la candidature de Ris-Orangis. La mobilité est considérée comme une nouvelle norme sociale, comme facteur d'intégration sociale (Bacqué, Fol, 2007). Les individus seraient soumis à une véritable « *injonction à la mobilité* » (Fol, 2010) au risque d'être stigmatisés, mis au ban du marché de l'emploi et de la vie sociale s'ils ne se déplacent pas. Les immobiles ne feraient donc pas partie du même monde que ceux qui acceptent de bouger, ils seraient des « *insulaires* » (Le Breton, 2005) au cœur d'une société hyper-mobile. L'accessibilité, en tant que « *conditions d'effectuations possibles du déplacement* » (Thomas, 2003) serait donc en amont de cette mobilité si recherchée. Voici donc ce que serait le sens initial de l'accessibilité, la possibilité technique d'accéder à un lieu. C'est pour cela que de nombreux modèles mathématiques sont développés par l'analyse spatiale afin de calculer le degré d'accessibilité d'un lieu. Ils prennent alors en compte, entre autres, les distances et la desserte en transports.

Or tous les lieux ne sont pas pareillement accessibles. Comme nous l'avons déjà mentionné, certains secteurs peuvent être mal pourvus en infrastructures de transports. Ce peut être le cas de quartiers enclavés ou bien d'espaces ruraux. Il en résulte des inégalités en termes de mobilité. Cependant, la mobilité ne dépend pas uniquement de la présence ou non de routes ou de lignes de transport en commun, mais aussi des caractéristiques de la population considérée. De nombreuses recherches ont porté sur les difficultés rencontrées par les habitants des quartiers sensibles à se déplacer : maillage insuffisant, phénomène d'enclave etc.

Ainsi l'accessibilité ne relève pas exclusivement d'une question de réseaux et de desserte en transports mais dépend aussi de caractéristiques individuelles. En effet, « *la capacité de mobilité est d'abord fonction de la maîtrise du corps [...]. Les personnes en mauvaise santé sont largement sur-représentées parmi les populations précaires. Leurs*

empêchements de mobilité s'expliquent pour partie par les handicaps, petits et grands, les fatigues chroniques et les dépressions, les usures du corps ». (Le Breton, 2005). On aborde ici l'idée selon laquelle rendre un lieu accessible ne signifie pas uniquement le doter d'une desserte en transports.

De ce fait, approcher exclusivement la notion d'accessibilité sous l'angle du transport serait assez réducteur. En effet, faire l'amalgame entre droit à la ville et droit à la mobilité irait à l'encontre de l'idée initiale de Lefebvre qui place la ville au service de l'habitant, et non l'inverse. Cette accessibilité orientée vers le champ du transport garantirait l'infrastructure de transport vers les services et les emplois, sans chercher à les rapprocher des habitants. En devenant hyper-mobile, le citoyen serait soumis aux lois du marché qui influencent la localisation des entreprises, des services, des équipements etc. Cette forme d'accessibilité serait sacrifier le droit à la ville au profit de « *l'efficacité économique* » (Jouffe, 2011).

Multiplier les infrastructures ne semble pas suffisant pour créer l'accessibilité. Quelques chercheurs français comme Thomas (2003), Caubel (2003) ou Beaucire (2011) ont mis en évidence les limites d'une conception uniquement tournée vers l'aspect physique du déplacement. Mais ce sont surtout les chercheurs anglo-saxons qui ont mené une réflexion plus approfondie sur l'accessibilité. Pour commencer, ils mettent en évidence l'erreur qui consiste à considérer l'accessibilité comme une question de transport. « *Exclusion is not necessarily based on lack of access to the transport system* » précise Casas (2007). Un réseau de transport optimal ne suffirait pas à mettre fin aux exclusions résultant des disparités du niveau d'accessibilité. En effet, lorsque l'enjeu devient l'accès physique aux services urbains par exemple, ceux-ci « *se concentrent hors de portée des masses défavorisées, à cause de la distance ou d'une autre forme d'exclusion* » (Jouffe, 2011). Dans ce mémoire, on considérera la population des personnes handicapées, dont l'origine de leur exclusion est la déficience, l'« anormalité ». Malgré le développement de nombreuses infrastructures de transport, cette population n'a pas forcément accès à des services situés trop loin de son domicile, pour cause d'impossibilité technique (véhicules non aménagés pour l'accueillir), pénibilité, coût (les allocations versées pour le handicap ne peuvent couvrir toutes les dépenses) etc.

L'accessibilité, dans son acception « transport », ne serait donc pas suffisante pour que tous les citoyens puissent avoir droit à la ville.

Avec la loi handicap de 2005, les associations de personnes handicapées veulent, entre autres, supprimer les ruptures au cheminement des personnes qu'elles défendent (barrière architecturale, manque d'information). Ce combat pour l'accessibilité, élargi aux PMR puis à l'ensemble de la population, tend à promouvoir le droit à la ville pour tous. Nous retrouvons cette idée dans la Proposition de Charte Mondiale du Droit à la Ville (2004) qui insiste sur le fait que « *les groupes et personnes en situation de vulnérabilité ont droit à des mesures spéciales de protection et d'intégration, aux services de base ainsi qu'à ne pas être discriminés* ». L'expression « *mesures spéciales* » est particulièrement importante car elle est à l'origine d'une conception spécifique de l'accessibilité, régie par des normes techniques et uniquement adressée aux personnes handicapées. Cependant, des dispositifs techniques peuvent-ils concrétiser le droit à la ville pour les personnes handicapées ?

Pour que l'accessibilité soit support de l'intégration (Sanchez, 1989), elle nécessite de s'échapper d'une acception restrictive qui la rattache à une question de transport. Elle est d'ailleurs employée dans un tout autre domaine, au cœur de la loi de 2005 dite « loi handicap ».

2/ L'accessibilisation : de l'accessibilité spécifique à l'accessibilité intégrée

Le 11 février 2005 a été adoptée la loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » (loi n°2005-102, JO n°36 du 12 février 2005). Quatre piliers la soutiennent :

- 1/** L'accessibilité pour tous sans exclusion, c'est-à-dire que la loi tend à prendre en compte tous les types de handicap, pérennes ou temporaires (cas des PMR) ;
- 2/** L'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements en prenant en compte le cadre bâti, les espaces publics, la voirie ainsi que les systèmes de transport afin de prévenir toute rupture du cheminement ;
- 3/** Des changements progressifs jusqu'en 2015, date à partir de laquelle des sanctions seront prises en cas de non mise en conformité ;
- 4/** Une accessibilité concertée avec les associations, à l'origine de la présente loi et nécessaire à sa mise en pratique.

Cette loi handicap impose donc une mise en accessibilité, parfois appelée « accessibilisation », du territoire pour 2015. Comme nous le développerons au cours de la deuxième partie, c'est la première fois dans la législation concernant le handicap qu'une date butoir est imposée et que des résultats sont si attendus. Des sanctions devraient être instaurées en cas de non-respect de cette loi et dès aujourd'hui, si une commune élabore un projet d'aménagement non conforme avec les normes techniques mentionnées dans la loi de 2005, la région peut par exemple lui refuser ses subventions.

Le terme d'accessibilité censé permettre aux personnes à mobilité réduite (PMR)² d'être présents dans la ville et garantir ainsi leur intégration sociale est au cœur de cette loi. Il ne s'agit donc plus exclusivement d'une question de transport. La Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées a ainsi façonné une nouvelle définition de l'accessibilité. « *L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits, d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement, d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres* »³. Ainsi, rendre la ville accessible suppose de supprimer les barrières architecturales, de permettre à tous d'évoluer à sa guise, d'accéder à des bâtiments et à des services, de replacer les personnes handicapées au cœur de la cité. Ainsi, « *la non-accessibilité est une barrière, un véritable mur social ; elle constitue aujourd'hui la première cause de discrimination* » (Deliot-Lefèvre, 2006). Toutefois, cette ambition est relativement récente et cette loi résulte d'un combat mené par les personnes handicapées depuis les années 60.

La France est en retard en matière d'accessibilité. Ainsi, « *chaque élément de notre architecture, chaque voie accessible au public, du trottoir au métro, a été conçue pour des personnes dont les jambes fonctionnent* » (Murphy, 1987) : l'aménagement résulte d'une conception validocentrique de la société. En effet, les personnes handicapées ont longtemps été cachées, mises à l'écart, éloignées des lieux de vie et de concentration

² Cet acronyme sera employé tout au long de ce mémoire.

³ www.developpement-durable.gouv.fr/-Accessibilite-.html.

urbaine. C'est pourquoi de nombreux établissements les ont accueillies dans des lieux reculés, dans les campagnes ou dans les montagnes. La question de leur accès à la ville et aux fonctions urbaines ne se posait donc pas.

Ramadier (2011) distingue trois étapes dans l'émergence de cette conception de l'accessibilité spécifique à la problématique du handicap. Jusqu'à la première guerre mondiale, c'est l'individu qui doit s'adapter aux contraintes sociales, architecturales et urbaines, il doit être normalisé. Il faut alors qu'il apprenne à surmonter son handicap. La solution privilégiée est donc l'accueil en structure spécialisée. Une deuxième phase commence après la seconde guerre mondiale et s'intensifie dans les années 50. La conception du handicap s'inverse : ce n'est plus l'individu qui est inadapté mais son cadre de vie. Le handicap résulte alors de facteurs environnementaux. C'est pourquoi les PMR et les associations de handicapés physiques commencent à réagir contre les barrières architecturales à partir des années 60, rejointes dans les années 70 par les associations de handicapés visuels. Se tient alors en 1965 à Stressa, en Italie, la première conférence internationale sur les barrières architecturales. Le mouvement de l'accessibilisation commence alors à s'affirmer, soutenu par les associations nationales et internationales, la médecine et l'Union Internationale des Architectes. De cette lutte vont émerger des dispositifs réglementaires.

En 1975, la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées (loi 75-535 du 30 juin 1975) stipule que le handicap est une affaire de solidarité et que la puissance publique en est le garant. Elle pose également le principe d'intégration des personnes handicapées qui doivent vivre, être scolarisées, travailler avec les autres citoyens, dans les mêmes espaces. Cependant, les articles sur l'accessibilité sont « *relégués en queue de loi* » (Stiker, 2005), d'autant plus que le même jour a été votée une autre loi, sur les institutions sociales et médico-sociales, qui régleme les établissements spécialisés (loi 75-534). Cela a largement favorisé l'accueil en structure pour personnes handicapées au détriment de la mise en œuvre de l'accessibilité dans la ville. L'accessibilité ne sera définie qu'en 1978, soit trois ans après la promulgation de la loi d'orientation pour les personnes handicapées : « *Au sens du présent décret, 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 qui ne sont pas manifestement incompatibles avec la nature même du handicap »⁴. Les décrets suivants concernent la voirie et les espaces publics. Cependant, on remarque ici que l'utilisateur de fauteuil roulant (UFR) est davantage pris en compte. Par ailleurs, la loi ne fixant aucun délai de mise en conformité, ces décrets furent très rarement appliqués, comme le déplore Jacques Fournier, le responsable accessibilité de l'association Valentin Haüy pour les personnes malvoyantes⁵.

Le thème de l'accessibilité des personnes handicapées, que Larrouy (2007) nomme « *accessibilité spécifique* » ne parvient pas à toucher les responsables politiques et les aménageurs. C'est pourquoi Ramadier (2011) distingue une troisième période dans l'émergence du concept d'accessibilité, qui se situerait à partir des années 80. L'accessibilité repose alors sur un nouvel enjeu : la population toute entière. Afin de s'affranchir du caractère restrictif de l'accessibilité, Minaire (1978) forge le concept de « *handicap de situation* », mettant ainsi en avant le cadre de vie comme cause de handicap. Une personne malvoyante va rencontrer des difficultés à parcourir la ville car les aménagements effectués sont handicapants. Peu à peu, on passe alors d'une accessibilité spécifique à des aménagements conçus de façon intégrée, c'est-à-dire qu'« *ils ne sont pas associables à une population ou à une autre, [qu'] ils sont disponibles pour tous et contribuent à diminuer la pénibilité des trajets et à améliorer le confort* » (Larrouy, 2007). L'auteur donne l'exemple du transport : il est spécialisé quand on considère l'accessibilité comme spécifique et donc « *parallèle* » au réseau existant, aménagé pour tous dans le cadre de l'accessibilité intégrée. C'est le premier type d'accessibilité qui domine jusqu'à la fin des années 80. Larrouy situe l'émergence de l'accessibilité intégrée à partir du métro automatique de Lille inauguré en 1983, conçu pour que tous les usagers puissent l'emprunter.

C'est également au cours des années 80 que l'Association pour les Paralysés de France (APF) entre en scène. Le 23 octobre 1982, elle organise une manifestation de handicapés à Paris pour revendiquer une meilleure accessibilité aux lieux publics et privés. Mais c'est en 1989 qu'elle va « *forger son identité* » (Larrouy, 2007). Cette année-là, Renault présente un nouveau bus, le R312, doté d'un aménagement spécifique. Or cet ajout est considéré comme une « *greffe technique* », une prothèse architecturale, similaire à celles dont sont équipés les handicapés. L'APF refuse cet aménagement, précisant que

⁴ Article 1 du décret n°78-109 du 1^{er} février 1978.

⁵ Entretien réalisé le 8 mars 2012.

l'accessibilité doit être tout public, au risque d'être stigmatisante. Tout l'enjeu est alors de montrer que les aménagements peuvent servir à toute la population car chacun est susceptible d'être, un jour, une personne à mobilité réduite (PMR) : personne âgée, femme enceinte, personne blessée etc. Ainsi, « *en s'intéressant aux situations génératrices de gêne mises en évidence par les personnes les plus vulnérables, on s'intéresse du même coup aux gênes ressenties par les gens dits « normaux »* » (Deliot-Lefèvre, 2006). Cet élargissement de la population concernée est donc un argument de poids pour les militants.

Cette conception élargie de l'accessibilité semble donc pleinement intégrée aujourd'hui. Dès 1982, une circulaire du Ministère de l'Urbanisme et du Logement précisait : « *au-delà du problème des personnes circulant en fauteuil roulant, ces dispositions visent à améliorer la qualité d'un espace qui a trop longtemps été conçu pour « l'homme adulte idéal » et non pour l'ensemble de la population dans toute sa diversité* »⁶. La déclaration est réitérée en 2008 : « *l'accessibilité doit sortir du strict cadre du handicap pour devenir un critère d'équité sociale, de citoyenneté, de qualité de vie et de confort d'usage reconnu et exigé par tous* »⁷.

Ainsi, l'accessibilité est abordée différemment. Elle représente ici divers enjeux dont notamment l'inclusion sociale et le confort urbain pour tous. Par conséquent, elle se rapproche des thèmes centraux du droit à la ville : production de la ville en imposant de nouvelles normes non discriminantes, transformation de la ville dans un temps imparti (2015) et enfin utilisation de celle-ci en ayant accès aux diverses fonctions urbaines.

Un trottoir abaissé, un ascenseur dans un établissement recevant du public (ERP), un message sonore qui indique le prochain arrêt du bus, cela contribue à une pratique apaisée de la ville. C'est l'espace quotidien qui doit faire l'objet de réaménagements, remplaçant ainsi le citoyen et son confort au cœur des politiques urbaines.

3/ Au-delà du transport et du handicap : l'accessibilité comme question urbaine

La thèse de Chaudet (2009), synthétise les deux approches de l'accessibilité évoquées précédemment. Selon l'auteur, la notion, lorsqu'elle est employée dans le champ du transport, est perçue comme « *une évaluation de la performance spatiale et*

⁶ Circulaire du 4 octobre 1982.

⁷ Michèle Tilmon, Déléguée Ministérielle à l'Accessibilité, mai 2008, 3^e assises nationales de l'accessibilité.

territoriale des réseaux de transports », tandis que dans le domaine de la santé et de la réadaptation, elle signifie « *la disponibilité maximale des moyens adaptés ou non, permettant d'obtenir un service pour une personne ayant une incapacité* ». Cependant, des chercheurs mettent en évidence le caractère restrictif de l'une ou l'autre de ces deux conceptions. Chaudet elle-même précise qu'il est nécessaire de prendre en compte les dimensions sociale, économique et environnementale d'un aménagement lorsqu'on veut créer l'accessibilité. Elle doit ainsi prendre en compte « *les besoins à long terme* » et s'inscrit alors pleinement dans une politique d'aménagement, dans toute sa globalité.

C'est pourquoi nous considérons dans ce mémoire que l'accessibilité n'est pas uniquement une question de transport ou de handicap, mais une question urbaine. Comme nous l'avons dit précédemment, ce sont les anglo-saxons qui ont commencé à réfléchir sur cette notion et à insister sur le fait que l'accessibilité n'est pas que du transport. « *It is not necessarily lack of mobility that those who experience constrained access will experience, though of course this is often a component. [...] Mobility is but one (albeit critical) way of achieving accessibility* » précise Farrington (2007). Cette idée s'implante progressivement en France, et notamment dans les publications de l'IAU. Dans l'une d'entre elles (IAU, 2011 b) établissant une mesure de l'accessibilité aux médecins de premier recours en Ile-de-France, il est précisé en fin d'introduction que « *l'accessibilité sera envisagée sous l'angle - réducteur - de la distance séparant population et équipement* ». Réduire la distance ne serait donc pas suffisant pour que l'accessibilité soit optimale. Enfin, Beaucire (2011) insiste également sur le fait que « *la mesure de l'accessibilité est, le plus souvent, réduite à deux dimensions qui relèvent de registres bien différents, celui de l'économie et celui des politiques publiques de lutte contre toute forme d'exclusion* ». Dans le registre économique, l'accessibilité est mesurée en coût (monétaire et temporel), et dans le registre des politiques publiques, l'accessibilité se traduit par la suppression des obstacles, des barrières architecturales, pour les PMR.

Conscient des potentialités de cette notion pour l'aménagement urbain, le CERTU a créé le concept de « Ville accessible à tous » pour lequel l'accessibilité se décline en trois points : géographique, physique et social.

L'accessibilité géographique suppose de « *permettre, par l'offre de mobilité, l'accès au territoire, à ses activités et aux lieux de résidence, ainsi qu'une circulation sans entraves, dans la ville, des personnes et des biens* » (CERTU, 2007). On retrouve ici la première

acceptation du terme d'accessibilité que nous avons détaillée. Mais la notion ne se limite pas à ce seul aspect.

Elle recouvre également le deuxième usage du terme que nous avons évoqué, via l'idée d'accessibilité physique, c'est-à-dire le fait de « *passer d'une ville aménagée pour des adultes jeunes et de taille moyenne à une ville conçue pour être facilement utilisable par tout le monde quelles que soient les capacités individuelles, tant au niveau des cheminements piétonniers, des transports publics, des constructions, mais aussi de la composition et l'environnement urbain* ». Cet aspect met en évidence les limites d'une conception validocentrique de la ville, conception que les associations de PMR combattent. Mais il y a aussi l'idée ici de « *composition et d'environnement urbain* » : ce ne sont pas uniquement les bâtiments et les fonctions de la ville qui doivent être accessibles, mais également les aménités, les espaces publics. La qualité de vie peut également être créée par l'accessibilité, et ce pour tout le monde.

Enfin, l'accessibilité revêt une dimension sociale, puisqu'elle tend à « *assurer le respect des droits des catégories les plus vulnérables en intégrant les contraintes financières ou culturelles de chaque usager, afin que personne ne soit à l'écart de l'usage de la ville* ». L'accessibilité a donc un rôle à jouer dans la réduction des disparités, qu'elles soient sociales ou spatiales. Comme l'écrit Sanchez (1989), l'accessibilité est « *support concret et symbolique de l'intégration* ». En effet, les malvoyants ne sont pas les seuls à rencontrer des difficultés pour s'orienter dans la ville. Un étranger ou une personne lisant mal le français aura également du mal à trouver son chemin.

L'accessibilité ne pourrait donc se satisfaire d'une définition figée et nécessite d'être repositionnée dans le milieu urbain (Caubel 2003). Il s'agit donc d'une notion pluridimensionnelle qui renvoie à des dimensions « *physiques (distance, mode de transport, handicap) mais aussi sociales, culturelles, financières ou temporelles* » (IAU, 2011 b). C'est donc la ville dans son ensemble qui est concernée par l'accessibilité, sa desserte en infrastructures de transports mais également ce qui relève de son agencement et de la vie quotidienne. On retrouverait ici la conception de Mongin (2007) selon laquelle une ville « *doit rendre possible des trajectoires corporelles dans tous les sens (quatre points cardinaux) et à tous les niveaux (l'horizontal, le haut, le bas, le souterrain)* ». La ville doit ainsi permettre des usages variés, qui puissent satisfaire à la diversité des usagers-citoyens, ce qui nécessiterait une approche globale de l'accessibilité.

Cette première approche de l'accessibilité, résultant des conditions d'organisation territoriale, nous permet de mettre en évidence la richesse de ce terme, souvent employé de façon restrictive en France. L'accessibilité est véritablement une question dont peuvent s'emparer les politiques urbaines, comme l'atteste Farrington (2007) : « *access to services is not merely a transport issue but involves, for example, better land-use planning* ». Par la suite, nous verrons comment la notion d'accessibilité peut s'articuler avec les questions d'aménagement de l'espace urbain et ainsi œuvrer pour le droit à la ville.

II- La place de l'accessibilité dans « l'urbain »

1/ Mobilité et proximité dans la ville d'aujourd'hui

L'accessibilité peut ainsi être une notion au cœur d'une problématique de mobilité, tout autant que d'une réflexion sur la proximité, sur l'espace « immédiat ». Choisir l'une ou l'autre serait réducteur, c'est pourquoi nous nous intéressons à l'articulation entre mobilité et proximité dans ce mémoire. En effet, un citoyen, et d'autant plus un citoyen résidant en grande couronne francilienne, en fait l'expérience au quotidien. « *La plupart des modes de vie combinent expérience de la proximité et mobilité* » affirme Lefeuvre (2006), entendant par proximité ce qui a rapport à l'habitat et à l'environnement. Ainsi, considérer l'accessibilité comme l'articulation entre actions sur la proximité et sur la mobilité ne serait pas impossible car les deux notions ne semblent pas si opposées. « *Le duo conceptuel proximité-distance est bien sous-jacent à la plupart des modèles théoriques [des géographes] ; il imprègne la réflexion normative sur l'aménagement de l'espace et notamment toute la pensée de la ville* » (Allain, 2005).

Lussault (2007), considère en effet que les deux moyens pour conjurer la distance sont la coprésence et la mobilité. La coprésence se caractérise « *par le rassemblement et l'agrégation en un même lieu de réalités sociales distinctes* » (Lussault, 2003). Elle crée ainsi un « *potentiel relationnel* » (Lussault, 2007) qui ne se réalisera que selon les choix des opérateurs humains. En effet, on peut être proche physiquement et faire abstraction de ce qu'il y a autour, d'où la mise en garde de Lefeuvre qui précise que « *la proximité spatiale ne peut pas avoir d'effet social direct* » (Lefeuvre, 2006). Cependant, en devenant accessible à tous, la ville accroît son propre potentiel relationnel. Quant à la mobilité, Lussault la décrit comme un concept englobant. La mobilité a une valeur sociale forte aujourd'hui comme nous l'avons vu précédemment (Fol, 2010), au point que certains revendiquent un « droit à la mobilité ». La mobilité serait l'alliance de plusieurs composantes : géographiques (tous les espaces, par leur nature et leur organisation, ne forment pas le même cadre de mobilité), économiques (car la mobilité a un coût), sociales et politiques (la possibilité de se mouvoir peut varier selon le groupe social, l'âge, le sexe). La mobilité est également composée d'un dispositif technologique et technique et d'un système d'acteurs. Si nous nous sommes attardés sur ces concepts, c'est parce qu'ils ne s'excluent pas et s'articulent. En effet, « *au sein des villes, si la*

mobilité s'affirme comme un instrument important de régulation intra et interurbaine de l'accessibilité, la coprésence demeure essentielle » précise Lussault (2007).

Néanmoins, la coprésence relève de la proximité topographique qui est une proximité de contact immédiat, qui caractérise les espaces marqués par la continuité et la contiguïté, tandis qu'il existe également une proximité topologique qui n'est permise que par les réseaux de transport ou de communication. Dans la proximité topologique, le proche n'est pas nécessairement contiguë mais connexe, c'est-à-dire situé dans un nœud du réseau accessible. Ainsi, les transports et les télécommunications créent également de la proximité grâce à leur efficacité que l'on cherche sans cesse à accroître. C'est pourquoi ce serait brider l'analyse que de considérer simplement la mobilité comme le déplacement et la proximité comme l'immobilisme. Plusieurs échelles s'emboîtent, voire se complètent dans ce qu'on nomme aujourd'hui l'urbain, qui « *maximise simultanément le contact topographique (coprésence), le contact topologique matériel (déplacement) et le contact topologique immatériel (télécommunication)* » (Lussault, 2007). Nous pouvons d'ailleurs mentionner le Pam (Pour l'aide à la mobilité) comme exemple d'accessibilité permise par la proximité topologique. Le Pam est un transport à la demande pour les personnes pouvant justifier de plus de 80% de handicap et qui offre un service de porte à porte. Substitut aux transports en commun « classiques » ou à la marche pour les personnes à mobilité réduite, il leur permet d'avoir accès à la ville, à ses commerces ou à ses structures d'accueil spécialisé. Pour pouvoir être au contact immédiat du centre ville par exemple, ils utilisent leur téléphone (télécommunication) pour réserver leur jour et leur horaire (mobilité). Ainsi, les transports et les télécommunications créent de la proximité. Cependant, la proximité topologique atténue la distance, elle ne la supprime pas, comme c'est le cas dans la proximité topographique.

C'est là que se situerait la rupture entre ville et urbain : la discontinuité spatiale serait différente de l'ordre traditionnel marqué par la contiguïté et la délimitation évidente de la ville (Lussault, 2007). Selon Choay (1994), il ne faut pas confondre ville et urbain : le « *divorce d'urbs et civitas* » se serait amorcé à la fin du XIX^{ème} siècle. Et Lussault d'écrire : « *A la ville singulière, insubstituable, au territoire continu dominé par les métriques topographiques et le jeu de la coprésence, se substituerait ainsi l'espace urbanisé générique, irrigué de réseaux marqués par la prééminence des métriques topologiques. [...] Aujourd'hui, en raison même des logiques de l'urbanisation, la cospatialité devient de plus en plus importante. Le développement des mobilités et de la*

télécommunication l'explique ». La ville pedestre faisait rimer accessibilité avec proximité spatiale, la ville motorisée a permis l'affranchissement des contraintes qui pesaient sur la localisation. L'accessibilité aujourd'hui tendrait à réunir les deux.

Dans ce mémoire, nous considérons que l'accessibilité est le fruit de l'articulation entre mobilité et proximité topographique. C'est donc une notion qui serait au cœur de l'urbain. « *Mobility and co-presence are key means of achieving accessibility and are likely to remain so. [...] [There is] considerable potential in exploring the relationships between needs for co-presence, virtual mobility and accessibility* » (Farrington, 2007).

Par proximité, nous entendons donc contiguïté avec d'autres personnes et avec les activités. Cependant, ce sont dans les centres urbains que cette proximité semble le plus facile à atteindre, en tant que lieux de concentration des activités. Le centre urbain est alors, en théorie, le lieu le plus accessible en termes de transport car les lignes y convergent, et également le lieu où l'accès aux commerces, aux activités ou à la ville sociale urbaine est le plus effectif. Or, les « périphéries » ne disposeraient pas de ce haut niveau d'accessibilité. Des utopies urbaines en ont eu conscience, comme le concept d'« *unité de voisinage* » développé par l'Américain Clarence Perry en 1923, fondé sur le principe de proximité et selon lequel tout le quotidien serait à 10 minutes de marche du lieu d'habitation. Il est bien évident que ce ne serait pas applicable aujourd'hui avec des emplois de plus en plus disjoints des lieux d'habitation et des villes qui ne cessent de s'étendre.

Mais la proximité représente tout de même un défi pour l'aménagement urbain qui tendrait « *à réintroduire dans ces « chantiers ratés » de la ville contemporaine un peu de la proximité des quartiers traditionnels. [...] Il s'agit désormais de réintroduire la complexité urbaine dans des quartiers monofonctionnels* » (Allain, 2005). En recréant cette complexité urbaine, les politiques urbaines contribueraient ainsi à rendre la ville accessible en recréant de la proximité topographique.

2/ Vers un droit à l'accessibilité ?

A l'image d'un droit à la mobilité revendiqué depuis quelques années, y'aurait-il également un droit à l'accessibilité ? Au moment de la création de l'Institut pour la ville en mouvement, un « droit à la mobilité » a été inscrit dans la charte fondatrice : « *Pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu indispensable. Les droits au*

travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé... passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité » (Orfeuillat, 2011). Plus qu'un droit à circuler, ce serait un droit à l'accès (à des ressources diversifiées). Cependant, Lévy (2011) rappelle qu'un courant affirme qu'il y a un devoir de non-mobilité, qui considère que « *la proximité est une sorte de commandement moral et que la mobilité est un mal en soi* » car l'injonction à la mobilité serait une contrainte imposée par les entreprises et, plus globalement, par « *les logiques économiques* ». L'idée sous-jacente serait que l'identité ne résulte que de la stabilité dans un lieu.

Jouffe (2011) a mené une réflexion à ce sujet. Selon cet auteur, « *la vie urbaine exige [...] l'accès à tous les espaces de la ville* ». Or, le droit à la ville ne se réduirait qu'à un droit d'accès qui est alors associé « *au fonctionnement capitaliste néo-libéral* ». Il oppose ainsi l'accès minimal, c'est-à-dire la proximité, et l'accès maximal, c'est-à-dire l'accessibilité. « *L'accès maximal vise l'accessibilité de toute la métropole, l'accès minimal tend à promouvoir une échelle plus locale, rendant superflus de longs déplacements par la proximité de la plupart des services* ». S'opposent ainsi l'accessibilité et la proximité. Or l'accessibilité est entendue ici comme garante de « *l'infrastructure de transport vers les services nécessaires* ». Ainsi, les citoyens seraient au service de la ville, au détriment d'un confort que la proximité pourrait leur apporter. C'est pourquoi Jouffe considère que l'accessibilité serait au service d'une ville néo-libérale en suscitant « *une concurrence entre ces emplois et entre ces services qui se marchandisent* ». L'accessibilité serait donc en réalité aliénante, rendrait les citoyens dépendants. Alors que la mobilité fait l'objet de critiques aujourd'hui, « *l'idée d'accessibilité se vend comme choix émancipateur et se vend bien* ». Elle serait donc trompeuse. Droit à la mobilité et droit à l'accessibilité signifieraient la même chose. Il semblerait ainsi que l'auteur ne considère l'accessibilité que dans sa première acception, celle qui en fait la garante de « *la capacité de mobilité des citoyens* ». Envisager l'accessibilité comme résultant de l'articulation entre mobilité et proximité serait peut être une façon de répondre à la crainte de Jouffe pour qui un « *droit à l'accessibilité* » ne serait qu'aliénation en se faisant passer pour une promesse d'émancipation sociale et spatiale. Il préfère alors s'intéresser à la notion de proximité qui « *s'appuie sur la distribution géographique des services nécessaires à l'habitant* ». Dans son texte, il semble ainsi qu'il y ait confusion entre accessibilité et mobilité, car l'accessibilité peut être également atteinte par la proximité (grâce notamment à la distribution des services et des équipements, mais aussi grâce au travail sur le confort

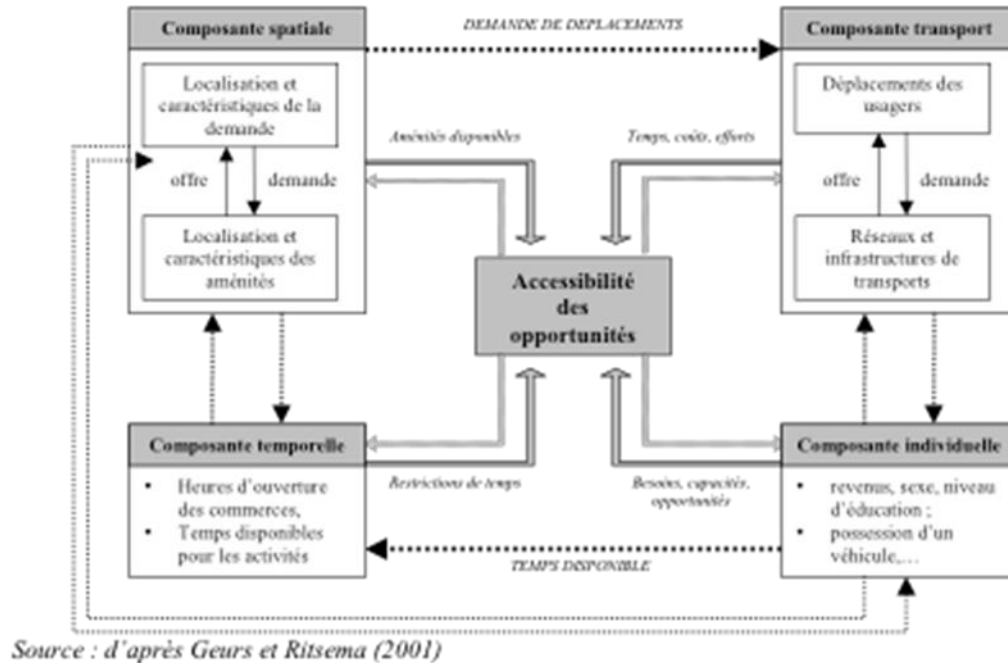
urbain qui pourrait être inhérent à la loi de 2005) et que nous aborderons dans un dernier temps de cette première partie. C'est ainsi que l'accessibilité relèverait de ce que Jouffe nomme « *l'accès maximal* », c'est-à-dire la mise en contact de « *l'individu avec l'ensemble des marchés correspondants aux services dont il a besoin* » et « *l'accès minimal* », la proximité, qui promeut une échelle plus locale et « *met en contact l'individu avec l'ensemble des lieux où il a besoin de se rendre* ». Cette articulation semble nécessaire car l'ensemble des services ne peut être localisé dans chaque quartier, c'est le cas notamment des hôpitaux. L'accessibilité permettrait ainsi d'utiliser la ville dans sa totalité.

3/ L'accessibilité est individuelle, relative

Ainsi, l'accessibilité est une notion pluridimensionnelle, mais également relative. En effet, elle serait dotée d'une composante individuelle. Ainsi, pour Thomas (2003), il n'y a pas d'accessibilité unique et prédéfinie par « *les qualités construites et aménagées de l'espace* ». L'accessibilité résulterait alors d'une création continue, d'une adaptation constante, d'une concordance entre les potentialités d'accessibilité d'un lieu et les compétences de chacun. Selon qu'il fasse jour ou qu'il fasse nuit par exemple, un lieu ne sera pas pareillement accessible.

Aborder la question du handicap dans ce travail sur l'accessibilité permet de mettre en évidence cette composante individuelle. Ici elle résulte principalement d'une question de santé, mais elle peut englober bien d'autres aspects. Souvent réduite à un effort financier, temporel et physique, l'accessibilité est bien plus diverse. En effet, « *trop souvent ignorée, la composante cognitive et culturelle de l'accessibilité est pourtant constitutive du potentiel de chacun à se mouvoir. Elle est fondamentale pour mesurer les inégalités d'accessibilité aux aménités offertes par le territoire dans son ensemble* » précise Beaucire (2011). L'accessibilité varie donc selon les individus, au point qu'il « *n'existe pas une accessibilité à un espace mais bien des manières ordinaires et plurielles d'accéder à cet espace* » (Thomas, 2005). Cette idée est également développée dans la recherche anglo-saxonne, comme chez Hine et Grieco (2003) pour qui « *providing people with access to opportunities does not necessarily guarantee they will be able to take advantage of them* ». La réflexion sur l'accessibilité nécessiterait donc d'être menée plus largement dans les politiques urbaines.

Finalement, Caubel (2003) reprend la conception des hollandais Geurs et Ritsema (2001), qui semblerait la plus à même d'analyser l'accessibilité dans toute sa globalité. Quatre composantes formeraient l'accessibilité et permettraient ainsi de l'articuler aux problématiques de l'espace urbain.



- La composante **spatiale** représente les distributions spatiales des aménités disponibles et des résidences. La distribution spatiale des aménités, tout comme la distribution spatiale de la demande (les habitants), influence l'accessibilité des individus, par un jeu de confrontation entre offre et demande d'activités.

- La composante **transport** détermine les conditions d'accessibilité en termes de temps, de coûts ou d'efforts à fournir par les individus. Elle est caractérisée par les déplacements des usagers, les caractéristiques des réseaux et infrastructures de transports. Elle traduit le résultat de la confrontation de l'offre et de la demande de déplacement, déterminant la distribution spatiale des déplacements, les temps, les coûts de déplacements et l'effort que les individus fournissent pour atteindre les activités de la ville.

- La composante **individuelle** représente les caractéristiques sociales et professionnelles des individus : elle détermine les besoins, les capacités et les opportunités des individus en termes d'accessibilité. Ainsi, les caractéristiques des individus jouent un rôle important sur le niveau d'accessibilité aux activités sociales et

économiques.

- Enfin la composante **temporelle** qui représente les restrictions temporelles d'accès aux biens et services de la ville. Elle prend en compte la disponibilité des activités à différents moments de la journée, mais également le temps que les individus attribuent à ces activités, temps pendant lequel l'activité occupée par un individu n'est pas nécessairement accessible (indisponibilité) à d'autres individus. Un exemple de cette dernière composante est donné par Farrington (2007) pour qui l'adaptation des horaires d'une crèche peut produire une meilleure accessibilité (aux services).

Ces quatre dimensions, et en particulier la dimension spatiale, montrent que les politiques d'urbanisme, au sens de planification des activités, des services et des équipements (le « land-use planning » des anglo-saxons), a un effet très important sur l'accessibilité, qui n'est donc pas qu'une question de transport ou d'accès physique à un bâtiment.

L'accessibilité est donc bien une notion relative (à un espace, à une situation, à un temps, à un individu), elle est individuelle. C'est en cela qu'elle peut être au cœur de la problématique du droit à la ville en considérant les besoins de chacun, en respectant les diverses formes de pratiques de la ville. D'où certaines limites aux calculs mathématiques de l'accessibilité qui ne prennent pas en compte ces multiples dimensions. Si l'accessibilité représente, entre autre, la possibilité de bouger, cette mobilité est également relative. C'est pourquoi Kaufmann (2008) a formé le nouveau terme de « motilité », soit « *l'ensemble des facteurs qui permettent d'être mobile dans l'espace, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager etc.* ». Par conséquent, la dimension transport de l'accessibilité est elle-même toute relative.

C'est pourquoi Guers et Ritsema (2001) ont établi une classification des mesures de l'accessibilité :

- L' « *infrastructure-based measure* » évalue la performance d'un système de transport, sans prendre en compte d'autres composantes comme le temps ou l'espace. Cette mesure reste donc très théorique.

- L' « *activity-based measure* » mesure l'accessibilité d'activités distribuées dans l'espace.

- La « *person-based measure* » analyse l'accessibilité individuelle selon un budget-temps pour accéder aux activités.

- Enfin l' « *utility-based measure* » analyse les bénéfices obtenus par les personnes de l'accès à différentes activités distribuées dans l'espace. Mais, difficile à mettre en œuvre, elle pose des problèmes d'interprétation.

Il est donc difficile de mettre en œuvre une véritable mesure de l'accessibilité qui pourrait prendre en compte toutes les composantes inhérentes à la notion. Car, pour Caubel (2003), l'accessibilité est bien « *la représentation dans le temps et dans l'espace urbain de la composante individuelle, qui s'affirme en relation avec les systèmes de transport et de localisations par des mobilités sociales et spatiales différenciées* ».

Grâce, notamment, à l'approche de l'accessibilité via le champ du handicap, toute la dimension individuelle de l'accessibilité prend sens.

III- Accessibilité et confort urbain

1/ L'accessibilité comme créatrice d'urbanité

L'accessibilité serait une véritable question d'aménagement en étant créatrice d'urbanité. En permettant la coprésence de la population en un lieu donné, elle serait à l'origine d'un couplage entre densité et diversité, « *au fondement des dynamiques des villes et de l'urbain* » (Lévy, 2003). Le caractère plus ou moins urbain d'un lieu ne résulterait pas exclusivement d'une superposition de la diversité mais dépendrait également d'une volonté de « faire société ». En créant des espaces accessibles à tous, PMR compris, le « vivre ensemble » pourrait être concrétisé. Cette urbanité serait relative, c'est-à-dire « *spécifique à l'échelle propre de chaque objet urbain considéré* » (Lussault, 2003), et particulièrement condensée dans les espaces publics. Elle résulterait ainsi de plusieurs facteurs dont « *l'agencement, le peuplement, les fonctions, les rythmes, la mémoire et la dynamique* » (Lévy, 2003). Or, un lieu dont l'accessibilité serait limitée ne pourrait pas afficher pleinement un caractère urbain. Car la ville implique une « *diversité maximale* » selon Lussault (2003), et nous avons vu que l'accessibilité pourrait permettre cette coprésence de l'altérité. C'est d'ailleurs ainsi que Lévy définit un espace public : c'est « *un espace accessible à tous* », où on s'exposerait à rencontrer des « *individus différents* ». Ce serait donc comme un microcosme à l'image du macrocosme que serait la société. Car la ville pour Jaillet (1997) est avant tout « *ce lieu de la densité, du côtoiement, du « frottement » social, ce lieu également où plus qu'ailleurs, la société, dans sa diversité, se met en scène* ».

L'accessibilité permettrait donc cette diversité sociétale en améliorant la lisibilité des espaces urbains notamment. La directrice d'un Institut Médico Educatif (IME)⁸, insiste beaucoup sur ce point et prône le développement des pictogrammes dans la ville. Ils permettraient aux personnes handicapées, mais également à l'ensemble des citoyens, d'identifier rapidement les services présents autour d'eux. Dans le même ordre d'idée, nous pouvons citer l'exemple du Schéma Directeur d'Information Voyageur (SDIV) que Tice tend à mettre en place⁹. Tice est le réseau de bus « Transports intercommunaux Centre Essonne », composé de 17 lignes qui desservent 20 communes. Ce Schéma a été mis en place afin de répondre au manque de clarté du réseau dû à des panneaux horaires trop hauts, parfois confus, et à la taille de police d'écriture trop faible. Chaque

⁸ IME L'Arc-en-Ciel à Viry-Châtillon (91). Entretien réalisé le 7 février 2012.

⁹ Entretien réalisé le 15 février 2012.

ligne de bus a également sa propre couleur afin de faciliter les déplacements des illettrés. Ce SDIV est complété par le Schéma Directeur des Gares Routières (SDGR) dont l'objectif est d'aider les usagers à se repérer en améliorant la signalétique et l'information dans les bus et aux arrêts. Ainsi, l'accessibilité ne se résume pas au gommage des barrières architecturales mais concerne également la lisibilité, l'hospitalité de l'espace public urbain ou encore l'orientation des usagers. Par conséquent, « *l'accessibilité définirait ainsi les espaces urbains par leur hospitalité, leur accueil : tout questionnement visant à la penser viendrait ainsi s'inscrire dans une réflexion plus générale sur ce que pourrait ou devrait constituer l'offre urbaine* » (Dumont, 2006). L'accessibilité serait donc une composante fondamentale de l'urbanité, et pourrait peut être constituer une clef pour recréer l'urbain en tant que pratique sociale qui serait « *en voie de détérioration et peut-être de disparition* » selon Costes (2010). On retrouverait donc ici cette articulation entre mobilité et proximité, via la définition que Thomas (2003) donne de l'accessibilité d'un lieu : elle résulte « *autant de sa capacité à faciliter le déplacement physique de l'homme que de sa propension à permettre la coexistence des modes d'habiter et de configurer l'espace* ».

Par ailleurs, créer une ville accessible pourrait également supposer une réflexion sur les fonctions et les services. En effet, Dumont (2006), reprend l'ouvrage de Gwiadzinski¹⁰ et rend compte de la diminution très forte de l'accessibilité lorsque la nuit tombe, voire de sa disparition : « *fermeture des espaces publics, des lieux de culture (et de culte), d'administration, commerciaux, d'éducation, de bien-être* ». Nous pourrions donc en conclure que l'accessibilité englobe également cette dimension (activités, équipements etc.). Si l'accessibilité décroît à mesure que le jour décline et que les équipements ferment, on pourrait supposer que l'accessibilité est nulle là où il n'y a pas du tout d'équipements et de commerces, là où il n'y a pas de proximité - entendue comme la « *distribution géographique des services nécessaires à l'habitant* » (Jouffe, 2011). Ainsi, l'accessibilité engendrerait également une réflexion sur l'implantation des équipements, c'est-à-dire l'ensemble des équipements administratifs, commerciaux, de santé, de formation, sportifs, culturels ou de tourisme (IAU, 2008).

¹⁰ Gwiadzinski L., 2005, *La nuit, dernière frontière de la ville*.

2/ L'accessibilité pour améliorer la qualité de vie

En effet, la logique a longtemps consisté à accroître l'offre en transports afin d'améliorer l'accessibilité. Et si celle-ci pouvait être atteinte par la proximité, supposant ainsi une réflexion des aménageurs sur la répartition des fonctions de la ville ? Nous pouvons ici donner l'exemple de la Maison départementale pour les personnes handicapées de l'Essonne (MDPHE), créée avec la loi de 2005. Située à Evry, chef-lieu du département, elle centralise en un seul lieu l'accueil et l'information à destination des personnes handicapées et de leurs familles. C'est également là que s'effectuent les démarches d'accès aux droits tels que les demandes d'allocations ou que peuvent être rencontrés certains spécialistes. La MDPHE est desservie par des lignes de bus et est située non loin d'une gare RER. Cependant, elle reste difficilement accessible pour les personnes qui résident hors de la zone urbanisée située globalement au nord du département. Ceci montre que l'accessibilité pourrait supposer une double réflexion en aménagement du territoire en prenant en compte la création d'infrastructures de transport pour relier les lieux entre eux, mais également une répartition plus équitable, plus homogène, des équipements.

L'IAU mène un travail sur la hiérarchisation des équipements (IAU, 2008) et leur implantation sur le territoire. Cette étude part du constat qu'il n'existe pas de classement des équipements et de leur localisation et que les notions de « proximité », de « structurant », de « déficit » demeurent conceptuellement floues. A cela s'ajoute le fait que *« les classifications existantes ne sont pas toujours pertinentes pour les aménageurs. Trop détaillées et trop précises, elles ne sont, en effet, pas conçues pour répondre à des questions d'aménagement comme celles qui distinguent le caractère structurant du rôle de proximité, qui évaluent le rayonnement à l'échelle du quartier ou de la région »* (IAU, 2008). Néanmoins, il est intéressant de constater que les notions de proximité, de confort, de qualité de vie, d'équité sociale et d'accessibilité sont employées conjointement. Cette étude insiste bien sur le fait que *« l'utilisation des équipements diminue avec la distance et qu'il est nécessaire d'en disposer à proximité »*, la proximité étant relative selon le service ou l'équipement considérés. Or, la répartition de ces équipements et de ces services sur le territoire francilien *« n'est pas homogène et ne reflète pas la stricte répartition de la population ou des besoins »* (IAU, 2011 b). Allain (2005), a mis en évidence l'évolution des logiques d'implantation des équipements. Au commerce de proximité présent dans le village ou dans le quartier, s'est substitué

l'hypermarché situé là où les flux de population sont intenses, c'est-à-dire près des rocadés, des échangeurs autoroutiers ou des stations de métro. Ainsi, « *les consommateurs ne sont plus ceux du secteur d'implantation mais ceux qui passent et qui ne sont pas forcément toujours les mêmes* ».

Dans sa thèse, Caubel (2006) a créé la notion de « panier de biens », « *défini comme étant une structure à minima des motifs de déplacements les plus récurrents pour tous les individus [...] : les commerces, la santé, les démarches/aides à la personne et les loisirs* ». Il mesure ensuite les inégalités d'accessibilité relativement à ce panier de biens tout en précisant encore une fois qu'une politique de transports urbains ne peut à elle seule « *prétendre améliorer l'accessibilité, réduire les inégalités de capacités des habitants [...] et lutter contre l'exclusion d'une frange de la population* ». Développer les transports est bien indispensable, mais cela doit s'accompagner d'un « *faisceau de politiques d'aménagement du territoire – dont celles de la maîtrise de la localisation des activités au service des ménages* ». Ainsi, l'accessibilité serait une véritable question de planification urbaine : « *améliorer l'accessibilité pour tous nécessite d'adapter le plus finement possible les équipements et services offerts à la population, à ses caractéristiques et donc à ses besoins et à ses attentes* » (IAU, 2011 c). L'enjeu principal est la qualité de la vie urbaine.

L'APF (2008), l'Association pour les Paralysés de France, encourage à considérer l'accessibilité comme norme fondamentale de la qualité de vie. L'accessibilité serait donc une question éminemment urbaine et politique dans la mesure où les collectivités locales devraient « *relever le défi de la proximité, de l'équité et de l'efficacité dans la satisfaction des besoins individuels et collectifs* ». Par conséquent, l'accessibilité semblerait pouvoir engendrer des espaces de qualité, de bien-être (Chaudet, 2009) et garantir le droit à la ville. Qualité de vie et confort urbain seraient atteints en considérant l'accessibilité comme une véritable politique d'aménagement du territoire.

De nombreux travaux de recherches ont mené une réflexion sur les apports de l'accessibilité en matière de confort urbain, notamment ceux de Chaudet (2005) pour qui « *améliorer l'accessibilité physique, c'est assurer un confort, une qualité d'usage pour tous* », au point de devenir un élément « *des politiques de qualité* ». Cette qualité serait permise par la réflexion sur les équipements, mais également par la réalisation d'espaces confortables. Nous pouvons ici rendre compte du témoignage de l'ancien

chargé de la mission Handicap de la ville d'Evry, qui fut également kinésithérapeute¹¹. Il cite l'exemple du quartier des Pyramides (Evry), concerné par une opération de renouvellement urbain. Les travaux ont commencé en 2010 pour, notamment, mettre en accessibilité les espaces publics. Lors de ces travaux, le chargé de mission Handicap a lourdement insisté pour que les marches d'escaliers soient supprimées le plus possible. Cette injonction était motivée non seulement par les normes techniques d'accessibilité imposées par la loi de 2005, mais également par les connaissances en matière de corps humain du chargé de mission. En effet, les marches d'escalier seraient « *anti-physionomiques* » et les supprimer atténuerait la fatigue de l'ensemble des citoyens.

C'est ainsi que Charbonneau (2008) appelle à la recherche du confort de l'espace urbain comme objectif premier, visant à « *orienter, organiser, aménager les sites pour que l'intensité urbaine s'exerce dans de [bonnes] conditions* ». Par exemple, aménager les gares afin de mieux gérer les flux de passagers rassurerait les personnes atteintes de handicap mental ou psychique et améliorerait en même temps le confort de tous les usagers (Le Moniteur, 2012). Ainsi, en repensant la ville sous l'angle de l'accessibilité, cela transformerait « *le rapport agressif entre l'architecture et l'utilisateur en un contact confortable, constructif et modulable dans le temps* » (Bodin, 2000).

Ainsi, pour Paquot (2009), le droit à la ville est une « *exigence de beauté urbaine, de confort urbain, de bien-être environnemental, articulée à une demande forte en démocratie participative, en autogestion locale* ». Nous verrons plus loin que cette dernière demande s'intègre pleinement dans une revendication de ville accessible.

¹¹ Entretien réalisé le 20 février 2012.

Conclusion de la première partie

La notion d'accessibilité est complexe et transversale aux différentes politiques urbaines et aux diverses échelles d'intervention. Caubel (2006) a néanmoins mis en exergue le conflit entre deux visions en aménagement : « *d'une part maximiser la vitesse et les temps de déplacements pour accéder à la ville ; d'autre part promouvoir la ville, l'environnement urbain et la justice sociale par une maîtrise de vitesse de déplacements [c'est-à-dire un arbitrage sur les prix du foncier et la localisation des activités]. La notion de l'accessibilité montre la possibilité de concilier ces deux visions* ». Nous allons dans ce sens en interrogeant l'articulation entre mobilité et proximité dans ce mémoire.

Lors d'un colloque qui s'est tenu les 26 et 27 mars 2012 sur « La fabrique du mouvement : qu'est-ce qui fait courir l'action publique en matière de mobilité urbaine ? »¹², les travaux de 700 étudiants en architecture, urbanisme et ingénierie ont été présentés. On leur avait demandé de rêver la ville de demain, leur utopie urbaine. Un article du Moniteur (2012, b) s'étonne que les étudiants défendent majoritairement des déplacements à pied ou à vélo « *dans les espaces de proximité* » ainsi que « *le modèle de la vie de quartier, une sociabilité de proximité au sein d'une métropole cosmopolite* ». Pour pouvoir concrétiser cette vie de quartier, il faut concevoir des espaces publics accessibles : respectueux des normes techniques légales pour permettre une coprésence optimale, confortables pour inciter les habitants à s'y attarder et dotés de commerces, de services. Les étudiants n'en négligent pas pour autant la question du déplacement, en prônant le développement du métro « *pour les liaisons interquartiers* ». Nous rappelons ici qu'il s'agit d'utopies et qu'un métro n'est pas encore envisagé en grande couronne francilienne, terrain de ce mémoire. Néanmoins, nous pouvons constater le développement d'une pensée articulant mobilité et proximité.

Avant de rendre compte de nos recherches sur le terrain et de leurs conclusions, nous allons nous intéresser à la façon dont l'accessibilité est perçue dans le champ du handicap, qui est à l'origine de ce travail de mémoire. Nous nous focalisons sur ce sujet car il est intéressant de voir que l'accessibilité peut être à la charnière entre un discours technique et un discours moral et qu'elle peut, paradoxalement, créer de la ségrégation. En effet, l'accessibilité spécifique tend à isoler les personnes handicapées (en leur

¹² Colloque du 26 et 27 mars 2012 à la Bellevilloise à Paris, organisé par l'Institut pour la ville en mouvement et la Fabrique de la cité.

proposant des transports réservés par exemple), à créer une ville parallèle. Or, l'enjeu est bien le droit à une ville unique.

Deuxième partie – L’accessibilité spécifique, revendication pour le droit à la ville

Depuis 2005, l’accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est un sujet qui gagne en importance. L’APF publie annuellement son baromètre de l’accessibilité qui classe les grandes villes françaises tandis que de plus en plus d’initiatives tendent à faciliter la vie des PMR, comme par exemple l’association Jaccede¹³ qui recense sur son site internet les commerces, équipements, services accessibles dans les villes françaises.

Cependant, nous constatons qu’en aménagement, ce sujet est tantôt porté par un discours très technique, tantôt par un discours éthique. Puig (2007) a identifié ces différents discours. Le discours éthique indique ce qui est bien (intégrer les personnes handicapées) et ce qui est mal (les mettre à l’écart de la société). Cette vision manichéenne est critiquée par la directrice d’une Maison d’accueil spécialisé que nous avons rencontrée¹⁴ : « *la question est traitée dans le pathos* » juge-t-elle, or ce n’est pas ainsi que les choses avanceront car les actions se font alors au coup par coup, selon la sensibilité de tel ou tel élu.

A l’inverse, le handicap peut être considéré en aménagement comme une question technique, résultant de normes légales. Il est vrai que la mise en accessibilité est permise, entre autres, par la mise en application de normes techniques (plancher bas par exemple ou palette dans les bus). Le risque ici est que les élus, les urbanistes, considèrent que l’accessibilité n’est donc pas de leur ressort.

Enfin, Puig (2007) distingue le discours politique qui serait le seul capable de véritablement changer les perceptions et les pratiques. Ainsi, c’est « *cette entrée politique qui va donner cohérence aux considérations éthique et technique et permettre le passage de la théorie vertueuse aux actes concrets en sélectionnant dans la panoplie des techniques disponibles celles qui sont les plus pertinentes par rapport aux choix les plus éthiques et répondant au mieux aux besoins exprimés par les personnes ne situation de handicap* ».

Nous allons donc voir comment les représentations du handicap peuvent résulter de ces différents discours et comment elles peuvent hésiter entre intégration, proximité avec les personnes handicapées et distance, mise à l’écart de celles-ci. Etudier,

¹³ www.jaccede.com

¹⁴ Entretien réalisé le 22 Février 2012.

brièvement, l'histoire du handicap permet de comprendre comment l'aménagement a dû s'emparer de la question du handicap qui n'a longtemps concerné que le secteur médico-social. La prise en charge du handicap devenant une question d'aménagement du territoire, les personnes handicapées et les associations qui les représentent vont alors revendiquer le droit à la ville. En effet, l'évolution des représentations du handicap a engendré la politique de mise en accessibilité pour les PMR.

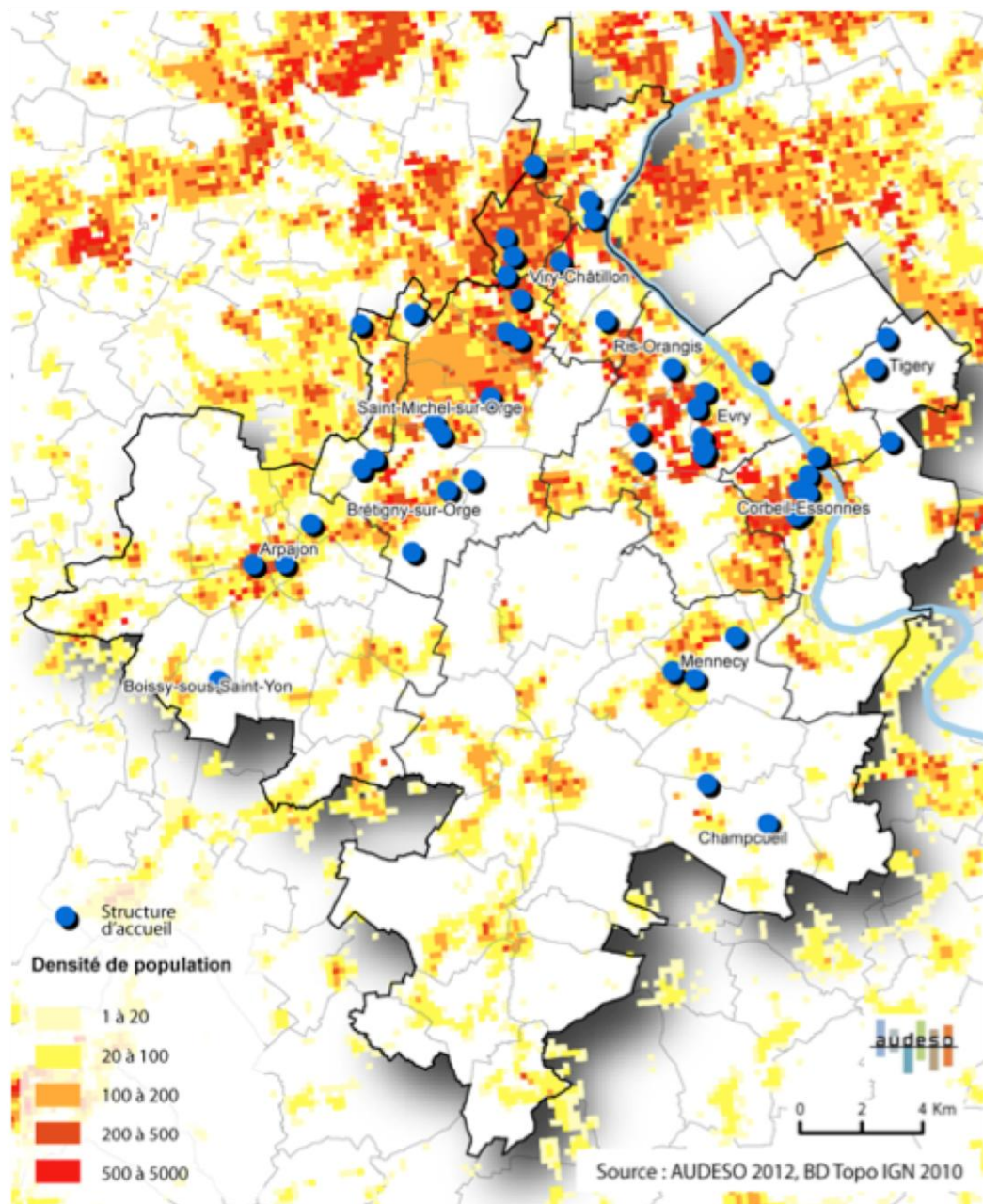
I- Les valides face aux personnes handicapées : une représentation entre distance et proximité

Face au handicap, l'attitude des valides a conditionné la place des PMR en milieu urbain. Les représentations du handicap ont évolué au cours des siècles, de l'exclusion à une théorique inclusion aujourd'hui, en passant par la normalisation. L'histoire du handicap est le sujet de nombreuses recherches et le vocabulaire employé pour le désigner est significatif de la place que lui réserve la société. Pour mener cette réflexion, nous nous sommes appuyés sur nos recherches bibliographiques ainsi que sur quelques entretiens détaillés en annexe.

Nous avons également assisté à un Colloque intitulé « Handicap, Handicaps. Vie normale, vie parfaite, vie handicapée » qui s'est tenu le 30 mars 2012 au Collège des Bernardins. Plusieurs sujets ont été abordés comme les représentations du handicap, le vocabulaire associé, la problématique de la désinstitutionalisation ou encore de la vision politique du handicap.

Aujourd'hui, les directeurs d'établissements spécialisés rencontrés dans le cadre de ce mémoire ont tous été formels, les professionnels du secteur médico-social ne recherchent pas du tout l'isolement des personnes qu'ils accueillent et prennent en charge et multiplient au contraire les sorties et les rencontres avec les personnes dites valides. Lorsqu'on regarde la localisation des structures spécialisées pour les personnes handicapées sur notre terrain, on constate d'ailleurs que ces structures se superposent à la carte des densités de population.

Des structures d'accueil spécialisé localisées au cœur des densités de population



Al'époque antique, les enfants difformes étaient « *exposés* », c'est-à-dire qu'on les menait hors de la ville pour les laisser mourir (Stiker, 2005). Ces enfants faisaient peur et pouvaient mettre en cause l'intégrité du groupe. Ils n'étaient pas tués, mais offerts aux dieux (d'où le terme d'exposition). La difformité physique était donc exclue, alors que les fous étaient d'avantage intégrés, ce qui diffère d'aujourd'hui où le handicap mental est moins accepté que le handicap physique car moins connu et donc plus effrayant. Ainsi, « *les fous ne doivent pas paraître par la ville, mais chacun d'eux sera gardé dans la maison par ses proches* » écrit Platon.

Au Moyen Age, c'est le terme « infirme » qui prévaut. Du latin « infirmitas », il distingue, à l'époque médiévale, toute affection du corps qui le rend faible, de manière temporaire ou chronique. L'infirmes c'est donc le lépreux, le paralysé, mais aussi le grippé, la femme enceinte, le vieillard etc. L'infirmité est donc un état de déficience qui met hors d'état de travailler (Gueslin, 2003). C'est pourquoi l'infirmité est souvent confondue avec la pauvreté, ainsi que l'atteste un proverbe gascon de l'époque, « *Qui perd les yeux perd tout* ». Néanmoins, l'infirmes n'est pas totalement exclu de la cité en devenant le bouffon des puissants. Par son étrangeté, il était le seul à pouvoir s'exprimer librement, à pouvoir critiquer la société et à se moquer des princes (Stiker, 2005).

La peur et sa traduction par l'exclusion des personnes handicapées vont prendre le dessus à partir du XIV^{ème} siècle, « *époque des grandes épidémies, du vagabondage, du bouleversement démographique du fait des pestes, de la truanderie* » (Stiker, 2005). Dans ce contexte, vagabonder est un crime, puni par le travail forcé. Ainsi, si des institutions commencent à prendre en charge les infirmes, c'est dans un souci de sécurité, pour pouvoir les surveiller.

Au XVI^{ème} siècle, le terme « exclure » apparaît, signifiant « *ne pas laisser entrer, ne pas admettre, fermer avec une clé, tenir à l'écart, rejeter une chose jugée incompatible* » (Gardou, 2007). La distance est donc accentuée avec les personnes handicapées qui sont de plus en plus cloitrées dans des instituts spécialisés, situés loin des densités de population. C'est ainsi que bon nombre d'entre eux sont envoyés à la campagne, dans la montagne, pour être cachés. Ce phénomène d'exclusion témoigne ainsi de « *la manière dont les sociétés se débarrassent, non pas de leurs morts, mais de leurs vivants* » selon Foucault. Nous pouvons mentionner l'école pour aveugles fondée par Valentin Haüy en 1784 dont l'ambition était d'inventer des techniques et des pédagogies spécifiques au sein d'un institut spécialisé. Ce genre d'établissements, à la différence d'aujourd'hui, avait une vision d'avantage humaniste et morale que sociale, c'est-à-dire que leur volonté n'était pas d'intégrer les infirmes dans la vie ordinaire, fonctionnant ainsi sur un modèle ségrégatif (Stiker, 2005). L'infirmité est le terme utilisé pour désigner ces personnes qui ne sont pas « normales ». L'infirmité est individuelle et la société n'est jamais remise en cause. La distance est donc à la fois sociale mais aussi physique avec l'éviction des infirmes hors des zones urbaines.

Le « *basculément sémantique* » (Stiker, 2005) dans la désignation du handicap s'amorce à la fin du XIX^{ème} siècle, alors que l'industrialisation provoque des effets

destructeurs sur les travailleurs. Une loi est ainsi adoptée le 9 avril 1898 sur les accidents du travail : une perspective « *assurantielle et solidaire* » commence à émerger (Stiker, 2000). Cette transition s'accroît après la Première Guerre Mondiale qui crée environ un million d'invalides qui obtiennent un statut de blessé pour « cause sociale ». A partir de cette époque commencent à être créées des pensions spécifiques ainsi que des centres d'appareillages pour réadapter les soldats mutilés. Ainsi, avec la culture de la réadaptation, « *l'infirmes devient réadaptable, réinsérable et par là, handicapé* » (Sanchez, 1992) : le handicapé doit être normalisé pour pouvoir rentrer dans les codes de la société. Pour la première fois, la société a donc l'intention de replacer les personnes handicapées « *dans les rouages – productifs, consommatoires, laborieux et ludiques – de la cité quotidienne* » (Stiker, 2005). L'Office national des mutilés (aujourd'hui Office national des Anciens Combattants) est créé le 2 mars 1916, ce qui accroît la visibilité des nouveaux handicapés.

Après la seconde Guerre Mondiale, les termes de handicap et personne handicapée s'imposent définitivement, remplaçant des expressions dévalorisantes comme infirme, invalide, inapte, débile etc. C'est également le temps de l'essor du mouvement de la réadaptation en France. Grâce à la Sécurité Sociale, des dizaines de centres spécialisés sont ouverts tandis qu'une revue intitulée « *Réadaptation* » est créée en 1953. Cependant, les limites de la réadaptation se font jour dans les années 50-60 quand se pose la question du relogement des personnes handicapées car rien n'est adapté. L'Association pour le logement des grands infirmes (ALGI) créée en 1959 s'occupe de reloger les personnes au coup par coup. Peu à peu, cela mène l'Association à proposer des normes d'accessibilité. Le Groupement des intellectuels handicapés physiques (GIHP) formé en 1964 revendique à son tour l'accessibilité des bâtiments ainsi que des moyens de transport adaptés. Le mouvement d'accessibilisation, dont nous avons parlé dans la première partie de ce mémoire, est alors amorcé.

Par la suite, Minaire (1978) en forgeant l'expression de « *handicap de situation* » a contribué à mettre l'accent sur l'accès (à l'emploi, au logement, aux transports, à la ville) et plus seulement sur la réparation du corps ou sur la compensation. Le handicap n'est donc plus uniquement une question médicale et sociale, mais elle concerne l'aménagement.

Dans certains travaux, on peut également trouver l'expression de « population déficiente ». Celle-ci résulte de la classification du handicap élaborée dans les années 80

par Philip Wood. Cette classification vient corriger celle proposée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), la Classification Internationale des Maladies (CIM) pour laquelle le handicap était la cause de la maladie. Dans la classification de Philip Wood, c'est le handicap qui est conséquence de la maladie. Le handicap est alors analysé en trois points : déficience (niveau lésionnel, qui correspond à la perte, la malformation, l'anomalie d'une fonction mentale, psychologique ou physiologique), incapacité (niveau fonctionnel, qui est la conséquence de la déficience comme par exemple l'incapacité à s'alimenter seul), désavantage (niveau situationnel, social, c'est-à-dire les restrictions dans l'accomplissement d'un rôle social considéré comme « normal »). Selon cette classification (Classification Internationale du Handicap, CIH), le handicap est un processus linéaire : maladie, déficience, incapacité, désavantage. La critique principale à ce modèle est qu'il ne considère pas la société comme responsable des désavantages des personnes handicapées (en créant des barrières sociales et architecturales).

Ainsi, du fait de l'avancée conceptuelle qui va considérer la ville comme créatrice de handicap et sous la pression des associations, l'OMS révisé sa classification en 2001 qui devient la Classification internationale du fonctionnement du handicap et de la santé (CIF). Elle reprend l'approche environnementale du handicap en indiquant que « *l'état de fonctionnement et de handicap d'une personne est le résultat de l'interaction dynamique entre son état de santé (maladies, troubles, blessures, traumatismes etc.) et les facteurs contextuels. Ces derniers comprennent à la fois des facteurs personnels et des facteurs environnementaux* ». Le handicap est alors considéré comme une expérience universelle et s'inscrit dans une catégorie plus large de Personnes à mobilité réduite qui insiste sur le caractère conjoncturel de la situation. Les PMR peuvent donc être les personnes handicapées mais aussi ceux qui sont de petite taille, les parents avec poussette, les personnes âgées, les blessés provisoires, les enfants etc.

Aujourd'hui, ce terme de PMR commence à être soumis à des critiques de la part des personnes ayant une déficience visuelle, auditive ou cognitive car l'expression « *personne à mobilité réduite* » leur semble réduite au handicap moteur et aux personnes ayant des difficultés à marcher, voire même au fauteuil roulant.

Néanmoins, en l'absence de chiffres exacts sur le nombre de personnes handicapées en France et face à la réaction de certains acteurs de l'aménagement qui ne voient pas l'intérêt de réserver des financements à l'accessibilité sous prétexte qu'ils n'auraient jamais vu de personnes handicapées sur leur territoire, élargir la question du handicap à

celle des PMR voire même du vieillissement semble être un enjeu majeur. De plus, selon l'enquête Vie quotidienne et Santé menée par l'Insee en 2007, 35,4% des Français estiment avoir des difficultés pour accomplir certaines tâches de la vie quotidienne.

Le temps de l'exclusion semble donc être révolu et un idéal de proximité, de côtoiement de tous les citoyens semble être recherché. L'ambition de la loi du 11 février 2005 est donc l'inclusion sociale, inclusion qui n'est seulement possible que lorsque « *une organisation sociale se fait flexible et modifie son fonctionnement* » (Gardou, 2007).

II- Relations entre représentation du handicap et aménagement du territoire

Pour Larrouy (2007), il y aurait un lien entre la vision de la société à propos du handicap et l'aménagement : l'évolution de la notion de handicap serait une variable qui entre en compte dans le mouvement d'accessibilisation de ces dernières années. Ci-dessous, le tableau que propose l'auteur pour illustrer ce propos.

	La personne ne peut atteindre le bureau de poste car :			
Explications avancées	elle est paraplégique	elle ne peut pas marcher	il y a des escaliers	on ne se préoccupe pas de l'accès aux bâtiments
Visions correspondantes	Vision médicale	Vision fonctionnelle	Vision environnementale	Vision politique
	Visions individuelles		Visions sociales	
Influence probable	↓		↓	↓
Solutions envisagées	Des équipements de la personne (Transports spécialisés, ascenseurs réservés, annonces sonores spécifiques, ...)		Des aménagements de l'espace disponibles pour tous (rampe, ascenseur libre service...)	Une autre conception de l'espace (on conçoit pour ne même pas avoir besoin de rampe ou d'ascenseur)

Source : Larrouy (2007)

Avec l'idée d'accessibilité intégrée, qui concerne tout le monde et plus uniquement les personnes handicapées, l'objectif serait donc de réaliser une accessibilité universelle. Pour le transport par exemple, il faut aujourd'hui mettre aux normes les bus et les points d'arrêts plutôt que développer des lignes parallèles spécifiques aux personnes handicapées. Ce sont donc les nouvelles normes d'aménagement qui vont créer l'accessibilité comme l'indique Stiker (2003), « *il faut déspecialiser les espaces spécialisés et respecialiser les espaces communs. Autrement dit, transférer dans l'espace commun la connaissance acquise dans l'espace spécialisé* ».

Avec la loi de 2005, la France régleme, entre autres, l'accessibilité. En effet, la loi handicap se décline en cinq points principaux : le droit à compensation avec la création de la prestation de compensation du handicap (PCH) qui est une aide financière, principalement en faveur du maintien à domicile ; la scolarité, en reconnaissant que chaque enfant doit pouvoir s'inscrire dans une école en milieu ordinaire ; l'emploi, en imposant le recrutement de 6% de travailleurs handicapés dans les entreprises de plus

de 20 salariés ; l'accessibilité, qui doit être réalisée en dix ans ; et enfin la création des Maisons départementales des personnes handicapées (MDPH) dotées d'une mission d'accueil, d'information, de conseil et d'accompagnement (Guide loi handicap, 2006).

L'accessibilité, en tant que « *condition primordiale pour permettre à tous d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale* » (Guide loi handicap, 2006), doit prendre en compte tous les types de handicap, ce qui distingue la loi de 2005 de celle de 1975 qui était essentiellement focalisée sur les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR). Nous nous intéresserons ici à tout ce qui concerne le milieu urbain (voirie, transports, ERP, espaces publics), laissant de côté ce qui est relatif à l'accessibilité au logement, à l'emploi ou encore à l'audio-visuel qui occupe une place importante dans le texte de loi. L'autre élément qui diffère par rapport à la loi d'orientation de 1975 est le fait que la loi de 2005 impose un délai de réalisation (2015), et qu'elle prévoit des sanctions si les normes techniques définies ne sont pas respectées : « *fermeture de l'établissement ne respectant pas le délai, [...] remboursement des subventions publiques, amende de 45 000€ pour les architectes [...]. En cas de récidive, la peine est portée à 6 mois d'emprisonnement et à 75 000€ d'amende* » (Guide loi handicap, 2006). Néanmoins, face aux retards conséquents de l'accessibilisation sur tout le territoire, nous pouvons nous demander si ces sanctions seront véritablement appliquées, même s'il est vrai que les deux tentatives de 2009 et 2011 pour obtenir des dérogations dans les constructions nouvelles ont été censurées par le Conseil Constitutionnel (La Gazette, 2012). Mais les collectivités demandent de plus en plus des délais supplémentaires.

Avant de détailler les nouvelles obligations auxquelles sont soumis les services d'aménagement dans les collectivités, attardons-nous sur les notions mises en exergue dans la loi de 2005. Outre l'accessibilité, la loi handicap impose la notion de chaîne de déplacement qui suppose la suppression de toute rupture dans le cheminement des personnes. Cela peut donc concerner un escalier qui gêne l'accès à un bâtiment ou même des horaires de bus peu lisibles. La chaîne de déplacements doit permettre d'effectuer un trajet sans obstacle. Ainsi, le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer stipule qu' « *un cadre de vie accessible à tous est constitué par une chaîne cohérente, sans obstacle et utilisable en toute sécurité. Elle comprend l'espace public, le cadre bâti et les transports, les systèmes d'information et de communication ainsi que l'accueil. L'utilisateur doit être placé au centre de la démarche de conception et d'exploitation des espaces pour répondre à ses besoins de déplacement et d'usage* ».

La loi insiste également sur la transversalité de l'action entre les différents secteurs de l'aménagement (transports, bâtiments, espace public, mobilier urbain, éclairage etc.) et la concertation préalable avec les habitants et les associations.

La loi handicap a établi des normes techniques à respecter ainsi que de nouvelles obligations réglementaires pour les collectivités. Concernant les normes techniques, nous n'allons pas les développer ici et invitons le lecteur à se référer aux fiches établies par le Ministère de l'Ecologie reproduites en Annexe.

Depuis la promulgation de la loi, les Autorités organisatrices des Transports (AOT) doivent réaliser leur Schéma directeur d'accessibilité (SDA) qui fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transports. En Ile-de-France, c'est donc le Stif qui a élaboré ce SDA qui doit ensuite être appliqué dans chaque collectivité.

Ensuite, les communes et EPCI doivent établir des diagnostics de leurs voiries et espaces publics. Suite à ces diagnostics, la commune ou l'EPCI, s'il en a la compétence, doit établir un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), comme le stipule l'article 45 de la loi. Dans le cas où la commune et l'EPCI se partagent la voirie et les espaces publics, co-existent alors un PAVE communal et un PAVE communautaire. Ce Plan de mise en accessibilité fixe la programmation des travaux à effectuer. L'avantage d'un PAVE communautaire est qu'il permet une harmonisation des actions ainsi que des moyens humains et budgétaires plus importants. La loi impose également des diagnostics des Etablissements recevant du public (ERP) de catégorie 1 à 4 et des travaux de mise aux normes. Toutes les constructions antérieures à 2005 sont concernées par ces mises aux normes. Quand il y a de nouveaux projets, de nouvelles constructions ou des travaux effectués, les normes d'accessibilité doivent automatiquement être respectées. Si un projet ne les prend pas en compte, le permis de construire peut être refusé et les financements non accordés.

Enfin, une Commission pour l'accessibilité des personnes handicapées (CAPH) doit obligatoirement être créée dans les communes ou EPCI de plus de 5000 habitants (article 46). Elle devient donc Commission communale (CCAPH) ou Commission Intercommunale (CIAPH). Cette commission est composée de représentants de la commune, d'association d'usagers et d'associations de personnes handicapées. Elle établit le constat de l'état de l'accessibilité sur le territoire concerné, participe à l'élaboration du PAVE et doit recenser l'offre de logements accessibles (généralement en

partenariat avec les bailleurs sociaux et seulement si la commune ou l'EPCI dispose de la compétence « programme local de l'habitat »). C'est le lieu où chacun peut intervenir pour faire des propositions pour améliorer l'accessibilité. Selon le code général des collectivités territoriales¹⁵, « lorsqu'une commission intercommunale est créée, celle-ci exerce pour l'ensemble des communes les compétences des commissions communales et est donc seule habilitée à exercer les missions [...]. Dès lors, il ne peut y avoir de coexistence entre ces deux types de commissions. Ceci étant, rien n'interdit aux communes, afin d'alimenter les travaux de la commission intercommunale, de créer une structure informelle de réflexion et de conseil ». Nous constaterons sur le terrain que CCAPH et CIAPH coexistent dans la plupart des cas, sans que les communes ne délèguent leurs compétences à l'EPCI. Tous les ans, un rapport doit être envoyé au Préfet qui contrôle alors si les diagnostics sont faits, le PAVE élaboré et la CAPH créée.

La loi handicap autorise cependant des dérogations à l'accessibilité, dans trois cas bien définis : lorsqu'il y a impossibilité technique, quand il y a disproportion entre l'amélioration effectuée et les conséquences, enfin quand les travaux portent atteintes à la préservation du patrimoine.

Le tableau ci-dessous synthétise les délais de réalisation qui sont imposés par la loi.

Catégorie	Obligation	Acteur	Délai
Transports	SDA	AOT	11 février 2008
Voirie et espaces publics	Nouvelles réalisations	/	1 juillet 2007
	PAVE	Maire ou président de l'EPCI qui a la compétence	23 décembre 2009
ERP	Nouvelle construction	Propriétaire ou gestionnaire	Demande de PC à partir du 1 janvier 2007
	Diagnostic catégories 1 à 4	Propriétaire ou gestionnaire	1 janvier 2010 pour 1 et 2; 1 janvier 2011 pour 3 et 4
	Mise aux normes catégories 1 à 4	Propriétaire ou gestionnaire	1 janvier 2015
	Catégorie 5: mise aux normes d'une partie du bâtiment	Propriétaire ou gestionnaire	2 janvier 2015
CAPH	Pour les communes ou EPCI de plus de 5000 habitants	Commune ou EPCI	Pas de délai, applicable dès le 11 février 2005

Il n'y a donc pas de délai pour la mise en accessibilité de la voirie, qui doit cependant être programmée dans le PAVE : « ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ». Quant aux ERP de catégorie 5, la loi formule principalement des recommandations, sans véritablement imposer de mise en

¹⁵Article L. 2143-3, 8^{ème} alinéa.

conformité. Or, cela est une véritable limite à la mise en accessibilité de la ville. En effet, les établissements de 5^{ème} catégorie sont très nombreux (au moins 400 000 en France) car ce sont les services de proximité comme les commerces de quartiers, les lieux culturels, les cabinets médicaux etc. Ces ERP font très peu l'objet de travaux, ce qui risque fortement de limiter l'accessibilité aux équipements de proximité, alors que notre approche de l'accessibilité dans ce mémoire accorde précisément une place très importante à la notion de proximité et de services. La seule solution pour contraindre les propriétaires de ces ERP est de les sensibiliser à la problématique de l'accessibilité. Mais les collectivités sur notre terrain manquent de moyens humains et n'ont donc pas le temps d'effectuer cette mission de sensibilisation.

Nous allons voir comment, malgré tout ce dispositif législatif et la pression des associations, l'accessibilité peut être créatrice de ségrégation comme s'il y avait une tension entre la proximité cherchée, imposée, par les textes législatifs, et la mise à distance des personnes handicapées qui s'opère malgré tout (Stiker, 2005).

III- Accessibilité et ségrégation : quel accueil de la diversité ?

Au nom de l'accessibilité, il est intéressant de constater que de nouvelles formes de ségrégation peuvent apparaître. En effet, le principe d'accessibilité spécifique (aux personnes handicapées) est encore souvent appliqué au détriment de l'accessibilité intégrée à visée universaliste. En réalité, s'il y a un consensus général sur la nécessité de rendre le territoire accessible, les opinions peuvent diverger sur la façon d'y parvenir.

Dans le cas d'une accessibilité spécifique, des critiques sont émises de la part de chercheurs et des associations car cette forme d'accessibilité engendrerait la ségrégation des personnes handicapées. En effet, en proposant un service de transport spécialisé ou en faisant entrer dans un bâtiment les personnes handicapées par une autre porte que celle empruntée par les valides, il y aurait séparation valides/handicapés et donc isolement

Accès réservé aux personnes handicapées à la gare RER de Grigny (Essonne) : de l'accessibilité universelle à l'assignation territoriale.

de ces derniers. A l'inverse, d'autres spécialistes de la question du handicap considèrent qu'en privilégiant une approche intégrée et universaliste de l'accessibilité, la société souhaite en réalité gommer les différences et les spécificités de chacun. Ainsi, l'accessibilité n'est pas une notion totalement neutre et assurément positive. Elle peut être créatrice de ségrégation et elle interroge également la façon dont la société veut accueillir la diversité.

L'une des justifications du concept d'accessibilité intégrée est qu'il pourrait procurer un confort urbain à tous les citoyens. Il est également



Photographie personnelle prise le 23/04/12

revendiqué pour réduire, voire supprimer, le processus de ségrégation des personnes handicapées. Pour que les PMR puissent avoir accès à un ERP ou aux espaces publics, des solutions parallèles sont souvent appliquées : transport spécialisé, ascenseur réservé, cheminement spécifique etc. Il est vrai que cela permet à ces personnes d'avoir accès à des services, à des équipements, à des lieux, qui leur ne leur étaient pas ouverts. Mais comme a pu l'écrire Marcuse (1995), « *barbed wire protects, but it imprisons; stockades protect the invader, but confine as well* ». En améliorant l'accessibilité physique des personnes handicapées, on accentuerait leur isolation sociale.

En effet, en créant des espaces réservés pour les personnes handicapées, la mixité avec les autres usagers serait fortement réduite. Non seulement cela les contraindrait à respecter un seul itinéraire, mais, de plus, la possibilité de flâner leur serait interdite.

Pour illustrer ce propos, nous pouvons prendre l'exemple de la salle des mariages de la mairie d'Evry. Tout juste refaite, elle a été dotée d'un grand escalier, mais aucune rampe d'accès n'a été prévue pour les PMR. Pour assister à une noce, il leur fallait donc accéder à la salle en empruntant une porte dérobée à l'arrière du bâtiment. Pour faire part de son mécontentement, le chargé de mission handicap de la ville d'Evry, qui a sans cesse insisté pour qu'une rampe soit installée, a alors collé des affichettes sur la porte d'entrée pour inviter tout le monde à se rendre dans la salle des mariages en passant par l'entrée réservée aux PMR, pour qu'il n'y ait pas double itinéraire. La lutte a payé puisque la situation a été réglée.

Nous pouvons également mentionner l'exemple des bus de la société de transport essonniennne Tice. Actuellement, les utilisateurs de fauteuil roulant doivent toujours accéder au bus par une porte située au milieu du véhicule, et non à l'avant comme c'est le cas pour les autres usagers. Cela permet ainsi d'installer une palette et d'aménager un espace capable d'accueillir un fauteuil roulant. La montée à bord du bus est donc différenciée. Mais pour ne pas privilégier l'un des deux groupes, l'entreprise Tice et les services techniques de la Communauté d'agglomération d'Evry Centre Essonne ont installé les nouveaux abribus à égale distance de la porte avant et de la porte du milieu, pour que ce soit plus « équitable » et que personne ne soit favorisé.

Mus (2011) mène une réflexion à ce sujet : proposer des trajets ou des accès spécifiques aux PMR, est-ce un signe de ville accueillante ou d'assignation territoriale ? Cette différenciation entre valides et invalides résulte de la non prise en compte à priori des différences de moyens physiques de la population dans les constructions et les

aménagements. A posteriori, on essaye de combler les lacunes. Or, « *en proposant un itinéraire spécifiquement signalé pour les personnes handicapées, on assigne donc l'espace à un usage spécifique pour des populations particulières. [...] Cela introduit une forme de ségrégation et d'assignation territoriale* » (Mus, 2011). Ainsi, la présence dans la ville de l'icône du handicap pour indiquer que tel ou tel endroit est accessible signifierait l'échec d'une accessibilité universelle. Il faut cependant nuancer cette approche en rappelant que des normes ne sont véritablement imposées que depuis 2005 en France et que le dernier décret d'application n'est paru qu'en 2010. Certes cela est tardif par rapport à d'autres pays, mais il serait illusoire de penser qu'à peine 10 ans après la promulgation de la loi toutes les constructions anciennes puissent être parfaitement accessibles. Ce sur quoi il faut insister en revanche c'est sur la nécessité de prendre en compte ces normes dans tous les nouveaux aménagements. L'exemple de la salle des mariages d'Evry était particulièrement inadmissible pour le chargé de la mission handicap car la rénovation était toute récente. Pour Mus (2011), il y aurait donc une tension entre des « *valeurs républicaines* » non discriminatoires et « *la nécessité de produire des systèmes compensatoires catégorisant la population par la production d'espaces spécialisés* », c'est-à-dire la discrimination positive.

C'est pourquoi, pour les associations, l'accessibilité suppose le gommage des différences entre valides et handicapés. Notre entretien avec un représentant de l'association Valentin Haüy a confirmé cette approche : « *nous refusons la différence des cheminements, sinon il y a discrimination* ». La conception est donc universaliste, elle « *renvoie à l'aménagement de l'ensemble de la société* » (Boissonnat, 2003). Ce serait la solution pour ne pas scinder la société en deux, selon Warin (2010). Celui-ci aborde la question du système de protection sociale aux Etats-Unis qui aurait tendance à fortement distinguer ceux qui peuvent travailler de ceux qui ne le peuvent pas. La logique serait la même pour les personnes handicapées : il y a ceux qui peuvent bouger et ceux qui ne le peuvent pas. Le ciblage vise des groupes ou des territoires et « *a nécessairement des conséquences sur la cohésion sociale. [...] Le ciblage peut produire des frontières sociales, mentales et politiques* ».

Cependant, des chercheurs pointent les limites de cette conception universaliste de l'accessibilité. Si le statut des personnes handicapées tend à devenir ordinaire, n'est-ce pas au prix d'une progression de l'indifférence selon Sanchez ? (in Gardou, 2007) En voulant considérer que tous les individus sont égaux, il y aurait par exemple non-respect

des places de stationnement réservé ou encore non assistance aux personnes handicapées sous prétexte qu'il faille les considérer comme « tout le monde ». Cela résulterait d'une oscillation inhérente au comportement humain entre « *la volonté de s'affirmer en tant que personne singulière, défendant sa spécificité et son identité, et son désir d'appartenir à un groupe de pairs, donc « d'être comme », de se fondre parmi les autres* » (Gossot in Gardou, 2007). Ce gommage des différences est considéré comme néfaste par certains auteurs comme Stiker (2005) qui suppose que s'élèvera un jour le cri « *Nous sommes aussi handicapés ! [...] Nous voulons notre place, et non une place que l'on nous désigne* » qui serait semblable à celle des valides.

Le sujet est véritablement complexe. La loi de 2005 tend à diffuser une conception universaliste de l'accessibilité. Cependant, nous avons constaté lors de notre entretien avec la directrice du Pam 91 (Pour l'aide à la mobilité), qui est un système de transport à la demande et spécialisé pour les personnes handicapées (ne peuvent l'utiliser que ceux ayant une reconnaissance administrative de 80% d'incapacité), que ce genre de service est pourtant essentiel, particulièrement en grande couronne francilienne. En effet, non seulement le réseau de transport traditionnel est loin d'être accessible, mais c'est encore moins le cas pour la voirie. Or comment se rendre à un arrêt de bus si on ne peut pas sortir de chez soi ? L'avantage du Pam est que c'est un service de porte à porte. Il faut également rappeler que le réseau de transports en Essonne n'est pas aussi dense qu'à Paris et que certains lieux sont inaccessibles (nous nous plaçons ici du côté de l'aspect mobilité de l'accessibilité). Le Pam offre donc un « *confort inestimable* » aux personnes handicapées selon la Directrice, et celles-ci ne veulent en aucun cas se confronter à la difficulté des transports traditionnels, bien que le Pam présente des contraintes (coût élevé, réservations à effectuer à l'avance). Ce point de vue est bien évidemment à prendre avec précaution car il émane directement de la représentante de cette société. Néanmoins, il est vrai que les techniciens chargés de mettre en accessibilité la voirie et les points d'arrêts n'ont pas constaté une hausse de la fréquentation par les personnes handicapées. Malgré quelques mises aux normes, la mobilité des personnes handicapées reste difficile avec les moyens « classiques ». Au cours du Colloque « Handicap, Handicaps » de mars 2012, Patrick Gohet, Président du Conseil national consultatif des personnes handicapées, a jugé « *absurde* » d'aller jusqu'à une accessibilité absolue, il y a des accommodements qui ne mettent pas en danger l'accessibilité. Il faut néanmoins préciser que cela concerne tout ce qui est ancien

(bâti, transport etc.). Les nouvelles constructions et les projets doivent prendre en compte les normes d'accessibilité. Il convient donc de faire la part des choses entre l'idéal et la réalité. Pour cela, M. Gohet appelle la politique à s'emparer de cette démarche de mise en accessibilité, car elle nécessite une programmation d'ensemble avec des priorités et un calendrier de réalisations, en concertation avec les acteurs du handicap mais aussi de l'aménagement (techniciens, architectes, responsables etc.)

Le handicap, au-delà d'une question médicale, technique ou morale, serait donc véritablement une question politique et sociale. Pour Larrouy (2007), « *le traitement de l'accessibilité est une illustration remarquable de nos hésitations entre divers traitements de l'altérité* » : entre l'approche universaliste qui interroge la société à intégrer toutes les personnes qui la composent et l'approche différentialiste qui évoque le droit à la différence, à l'identité d'un groupe minoritaire. La loi de 2005 penche pour la première approche, tandis que certains chercheurs spécialistes du handicap dénoncent cette intégration prévue par la loi qui est une « *intégration de l'oubli, de la disparition, de la conformité, de la normalisation* » (Stiker, 2005). En épilogue de son ouvrage, Stiker (2005), écrit ainsi : « *Les sociétés n'ont jamais réussi à intégrer la différence en tant que telle. Ou bien le groupe social l'intègre pour la faire disparaître, ou bien il l'intègre partiellement en excluant davantage certaines formes, ou bien il l'exclut assez radicalement tout en se donnant une certaine représentation de l'intégration* ».

La politique d'accessibilité en France (loi de 2005) est née des revendications des associations de personnes handicapées d'être considérés comme des citoyens à part entière, ainsi que de l'évolution des représentations du handicap qui aboutit, peu à peu, à une volonté d'inclusion de ces personnes. L'accessibilité en France est donc profondément marquée par le thème du handicap. Par conséquent, pour l'aménagement, la loi de 2005 impose des normes techniques établies en concertation avec les personnes handicapées et les associations. La notion d'accessibilité est ainsi conditionnée par cet historique et ce combat des personnes handicapées. La loi de 2005 est d'ailleurs souvent nommée « loi handicap ». Les normes d'accessibilité vont se superposer aux projets urbains, mais l'accessibilité comme nous l'avons définie en tant qu'articulation entre mobilité et proximité, ne va pas guider la conception de ces projets. Au Royaume Uni, où la notion d'accessibilité est plus élargie, plus conceptualisée, le lien est très fort entre projet urbain (urban planning), qualité urbaine (urban design) et conception pour les personnes handicapées (inclusive design). Ainsi, le gouvernement

stipule que « *les politiques de planification doivent promouvoir une conception urbaine pour tous de qualité dans le développement de nouveaux projets urbains et de construction individuelle, en terme de fonction et d'impacts. [...] Les conceptions qui ne saisissent pas cette opportunité pour améliorer le caractère et la qualité d'un espace ne devraient pas être acceptées* ». ¹⁶

¹⁶ Office of the Deputy Prime Minister, Planning Policy Statement 1: Delivering Sustainable Development.

Conclusion de la deuxième partie

En interrogeant la capacité de la société à prendre en compte la diversité, l'accessibilité devient une question politique. Certains intervenants du Colloque « Handicap, Handicaps » comme M. Gohet¹⁷ ou M. Quentin¹⁸ refusent la compassion qui a longtemps guidé les politiques publiques en matière de handicap. Avec l'accessibilité universelle, cette question concerne tous les êtres humains. Yanous (2012), un magazine sur le handicap disponible en ligne, dénonce ce qu'il nomme « *L'accessibilité à l'eau de rose* » et notamment la multiplication des trophées du handicap et autres recueils de bonnes pratiques. Selon cet éditorial, ce ne sont que « *des actions de communication sinon de propagande* » pour cacher le retard considérable de la France en matière de handicap. Yanous prend l'exemple du « Recueil 2011-2012 » des bonnes pratiques en matière d'accessibilité que la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité vient de diffuser. 14 dossiers ont été distingués, pour seulement 220 candidatures selon le magazine « *dans un pays qui compte 36 000 communes, 101 départements, 27 régions, 650 000 ERP et des milliers d'opérateurs de transport* ». Face à cette communication « *bisounours* », Yanous appelle l'Etat à s'intéresser enfin au problème car le retard s'accumule dans les collectivités qui disposent de peu de moyens (humains, financiers, techniques) pour mettre en œuvre la loi de 2005. En effet, comme nous le constatons sur notre terrain, à des degrés divers, les injonctions de la loi handicap en matière d'accessibilité ne seront pas respectées pour 2015.

Dans un rapport d'étude, l'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine conclut qu'il faudrait ainsi transformer une politique de la norme en une politique de projet, passer d'une question technique à une question urbaine.

L'objet de la prochaine partie est de dresser un état des lieux détaillé de la situation dans le Centre Essonne. Il ne s'agit pas d'un diagnostic d'accessibilité, mais d'un diagnostic de l'état d'avancement de l'accessibilité en termes de réglementation et de réalisations. Suite à ce constat et à la mise en lumière des points de blocage, nous interrogerons la pertinence et la capacité opérationnelle d'une définition restrictive de l'accessibilité. Nous verrons si le cloisonnement de l'accessibilité pour les personnes

¹⁷ Président du Conseil national consultatif des personnes handicapées.

¹⁸ Philosophe à l'Université Paris-Est, Marne-la-Vallée.

handicapées au sein des politiques urbaines peut répondre à leur revendication pour le droit à la ville, c'est-à-dire le droit à exercer leur citoyenneté et à transformer la ville.

Troisième partie - Le retard de la mise en accessibilité pour les PMR dans le Centre Essonne Seine Orge, une entrave au droit à la ville ?

Au-delà de l'aspect théorique de l'accessibilité, nous avons cherché à évaluer la pertinence et l'efficacité de cette notion pour concrétiser le droit à la ville pour les personnes handicapées. Suite aux deux précédentes parties, nous avons identifié deux conceptions : l'une relativement restreinte (l'accessibilité spécifique) et l'autre plus élargie (articulant mobilité et proximité). Pour cela, nous avons rencontré les responsables de l'accessibilité dans les différents EPCI de notre terrain afin de les interroger sur leur propre conception de l'accessibilité et de voir ainsi les répercussions sur l'aménagement de leurs territoires. Ce travail sur les différentes approches de l'accessibilité a été fait en lien avec une mission confiée par l'agence d'urbanisme de notre terrain.

Dans le cadre d'un stage de quatre mois à l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge (Audeso), nous avons mené une étude détaillant l'état des lieux de l'accessibilité sur le périmètre d'études de l'Agence. L'objectif était de savoir si les EPCI membres avaient répondu aux injonctions de la loi en matière de handicap, d'identifier les points de blocage, d'apporter des éclairages sur la problématique de l'aménagement des espaces publics pour les PMR et de proposer une mutualisation d'expériences entre les acteurs chargés de cette question de l'accessibilité.

Outre un état des lieux de la mise en accessibilité du territoire, l'objectif des entretiens réalisés entre février et mai 2012 auprès des personnes chargées de l'accessibilité, était d'orienter la discussion sur notre conception élargie de l'accessibilité en menant les personnes rencontrées sur la question des transports et de la proximité. Par la suite, un travail d'observation du terrain devait permettre d'évaluer l'efficacité d'une accessibilité spécifique aux personnes handicapées pour le droit à la ville.

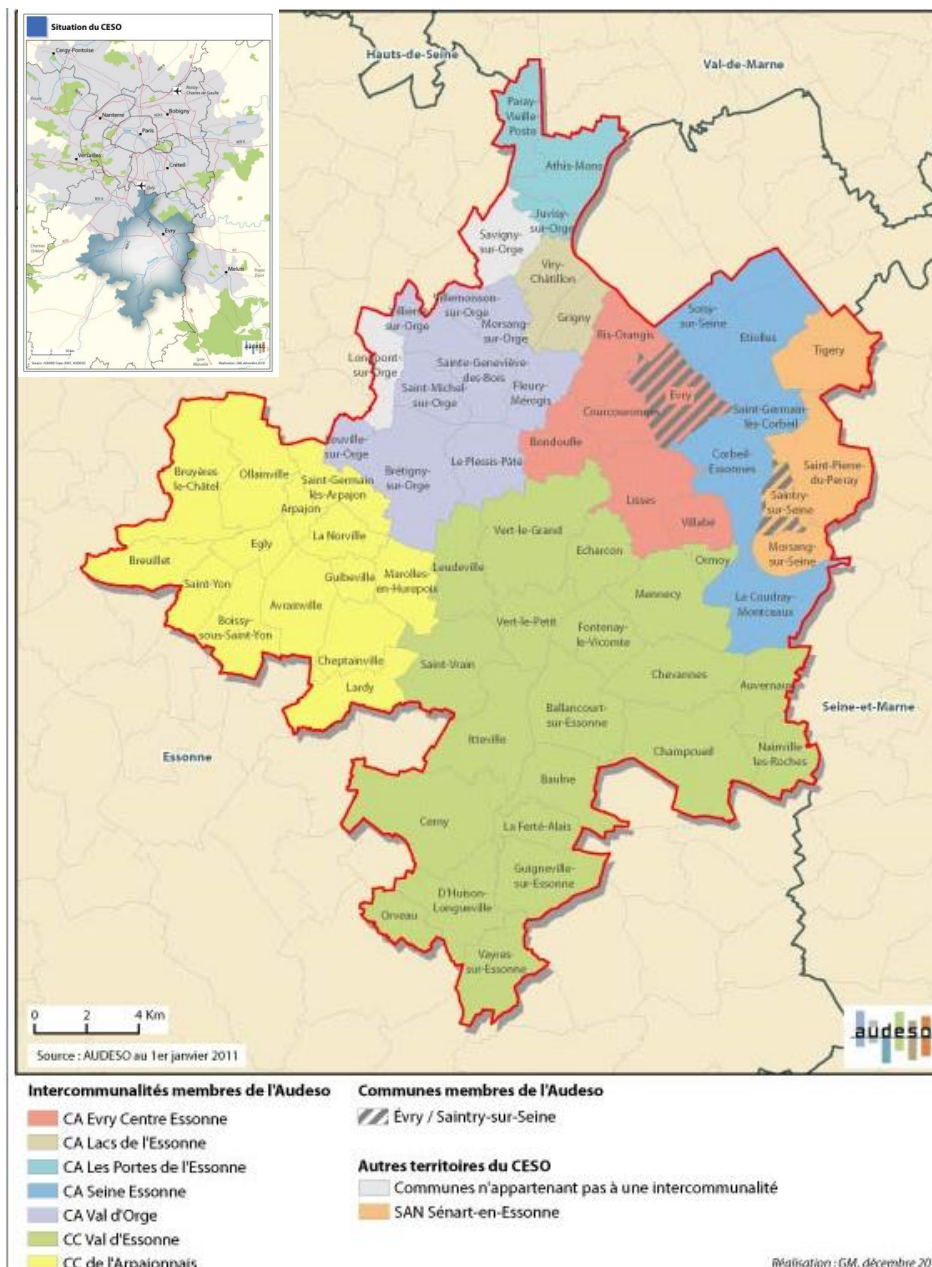
Dans cette partie, nous exposerons donc les résultats des entretiens menés auprès des acteurs à propos de l'état d'avancement de la mise en accessibilité pour 2015 et nous verrons ainsi comment se concrétise leur conception de l'accessibilité.

I- Le Centre Essonne Seine Orge, un terrain en grande couronne francilienne

1/ Présentation du terrain et problématiques structurelles

Le terrain choisi pour cette étude correspond au périmètre d'études de l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge (Audeso). Ce terrain porte le nom de Centre Essonne Seine Orge (CESO). Il est formé par sept intercommunalités essonniennes: cinq communautés d'agglomération (CA) et deux communautés de communes (CC). Deux communes isolées ainsi qu'un syndicat complétaient auparavant ce territoire, mais ils participent de moins en moins à la démarche partenariale de l'Audeso. Aussi ne seront-ils pas pris en compte dans notre enquête sur l'accessibilité, bien que l'Agence les étudie encore dans certains travaux.

Un terrain d'études au cœur de problématiques péri-urbaines



Source : Audeso

Terrain		
EPCI	Communes membres	Population (recensement 2008)
CA Evry Centre Essonne (CAECE)	Bondoufle, Courcouronnes, Evry, Lisses, Ris Orangis, Villabé	109 807
CA Lacs de l'Essonne (CALE)	Grigny, Viry-Châtillon	58 877
CA Portes de l'Essonne (CALPE)	Athis Mons, Juvisy, Paray-Vieille-Poste	52 244
CA Seine Essonne (CASE)	Corbeil-Essonnes, Le Coudray-Montceaux, Etiolles, Saint-Germain-lès-Corbeil, Soisy-sur-Seine	63 486
CA Val d'Orge (CAVO)	Brétigny-sur-Orge, Fleury-Mérogis, Leuville-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Saint-Michel-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois, Villemoisson-sur-Orge, Villiers-sur-Orge	125 794
CC Arpajonnais (CCA)	Arpajon, Avrainville, Boissy-sous-Saint-Yon, Breuillet, Bruyères-le-Châtel, Cheptainville, Egly, Guibeville, La Norville, Lardy, Marolles-en-Hurepoix, Ollainville, Saint-Germain-lès-Arpajon, Saint-Yon	62 968
CC Val d'Essonne (CCVE)	Auvernaux, Ballancourt-sur-Essonne, Baulne, Cerny, Champcueil, Chevannes, D'Huisson-Longueville, Echarcon, Fontenay-le-Vicomte, Guigneville-sur-Essonne, Itteville, La-Ferté-Alais, Leudeville, Mennecy, Nainville-les-Roches, Ormoy, Orveau, Saint-Vrain, Vayres-sur-Essonne, Vert-le-Grand, Vert-le-Petit	53 580

Selon les données du recensement 2008, 526 756 personnes résident sur ce territoire, tandis que le département de l'Essonne est peuplé par 1 225 717 personnes. Le CESO abrite donc près de la moitié des essonniens.

Le CESO est desservi par de nombreux axes de communication structurants: réseau ferré (RER C et RER D) et infrastructures routières (A6, RN7, Francilienne). Il accueille des équipements importants comme l'Université d'Evry, le Gépôle ou encore le nouveau centre hospitalier sud francilien. Situé au sud de la région Ile-de-France, ce terrain est périurbain, voire rural dans sa partie sud. Les espaces naturels, forestiers et agricoles, y occupent plus de la moitié de la superficie (plus de 23 000 hectares).

Les préoccupations majeures des élus de ce vaste territoire sont relativement communes aux espaces situés en grande couronne : insuffisante desserte en transports en commun, engorgement des voies routières et autoroutières, phénomène de banlieue dortoir, étalement pavillonnaire, crainte de ne pas profiter des répercussions du Grand Paris. C'est pourquoi les élus ont créé en janvier 2003 une Agence d'urbanisme,

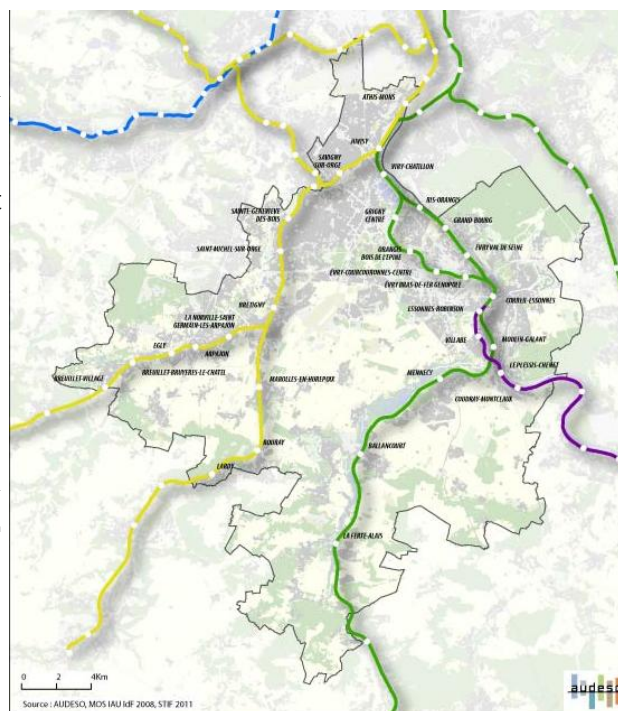
association loi 1901, dont sont également membres l'Etat, la région Ile-de-France et le Département de l'Essonne. L'Audeso est membre de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) qui regroupe 52 autres agences en France. C'est un outil de coopération et d'ingénierie technique afin d'aider ses membres à mettre en cohérence leur politique d'aménagement. Ainsi, en 2009, six intercommunalités (l'Arpajonnais n'a adhéré que plus tard) ont élaboré un projet d'aménagement dans le cadre du Grand Projet 3 (GP3) du contrat de projets Etat/Région 2007/2013.

Objectifs du projet d'aménagement du CESO :

- 1/ Aménager et réaliser des transports en commun, supports du développement territorial
- 2/ Assurer la vitalité économique du CESO au sein de l'arc sur francilien de l'innovation
- 3/ Mettre en valeur le site et son environnement, facteurs de qualité de vie et d'équilibre ville-nature
- 4/ Mettre en œuvre un processus d'intensification urbaine de qualité

Ce terrain est riche et complexe. La différence est flagrante entre Evry, 5930 hab. /km², ville nouvelle, préfecture du département, et une commune comme Nainville-les-Roches, 77 hab./km². Il est parfois difficile de définir une politique globale en accord avec les problématiques de chacun des territoires. L'une des missions de l'Audeso est d'aider ses EPCI membres à faire émerger un SCOT intercommunautaire. Concilier les intérêts de chacun et les divergences politiques est un travail considérable.

Un territoire inégalement desservi en transport ferré



Réseau actuel
 — RER B
 — RER C
 — RER D
 — TER

Réalisation : GM, décembre 2011

Concernant le volet « transport » de l'accessibilité, la situation est fortement inégale sur notre terrain. La carte ci-contre représente les tracés des deux lignes de RER qui parcourent le territoire. Certains lieux sont donc inaccessibles en RER tandis que la fréquence des trains dans la partie sud est parfois très faible. Quant au réseau de bus, il est relativement bien développé dans les parties urbanisées du territoire.

Nous pouvons tenter d'évaluer l'accessibilité du CESO en étudiant les mobilités de travail¹⁹. En 2007, tous les EPCI du CESO, hormis la CAECE (du fait notamment de ses fonctions administratives) présentaient un ratio emplois/actifs déficitaire : pour 267 000 actifs sur notre terrain, n'étaient proposés que 194 850 emplois. L'Audeso a mené une réflexion sur ce déséquilibre et a mis en évidence deux causes essentielles : l'inadéquation qualitative entre les emplois et le profil des actifs présents sur le territoire, mais aussi le problème de l'accessibilité physique des emplois par les actifs. Nous pouvons mentionner un autre chiffre : 40% des déplacements effectués par les actifs sortants du CESO sont effectués en transports en commun (principalement vers Paris et le Val-de-Marne), mais seulement 19,5% des actifs entrants prennent les transports en commun. La desserte insuffisante en transports en commun de ce territoire pourrait expliquer cette faible part d'actifs entrants qui utilisent les transports en commun. Comme dans de nombreux territoires de banlieue, il est plus facile d'aller vers Paris en transports en commun que d'effectuer des trajets banlieue-banlieue. Or les actifs entrants dans le CESO viennent du reste de l'Essonne, du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne principalement. L'une des ambitions des membres de l'Audeso est donc d'améliorer les conditions de mobilité de ses actifs afin qu'ils puissent atteindre des emplois situés sur le territoire, tout en encourageant la création de nouveaux emplois en développant l'atout qu'est l'accessibilité. De plus, sur environ 200 000 ménages du CESO, environ 35 000 n'auraient pas de véhicule individuel. Cela renforce les difficultés d'accès aux emplois pour les ménages et entrave également leurs déplacements quotidiens.

La question de l'accessibilité est donc au cœur de la problématique des inégalités territoriales, car l'on ne peut pas évacuer la question de la mobilité lorsqu'on est dans un contexte de grande couronne. En effet, s'est développé en Europe du nord dans les années 80 le concept de la « ville des courtes distances » : « *l'idée de base est de*

¹⁹ D'après la présentation du 14 février 2012 des Ateliers « Equilibre emplois/actifs » et « Du local à la métropole » de l'Audeso.

développer un urbanisme réduisant les déplacements par le biais d'une offre de proximité riche de services et d'équipements accessibles à pied et en vélo » (Kaufmann, 2008). Cependant, notre terrain de grande couronne ne peut être qualifié de milieu urbain dense où pourrait se concrétiser cette ville des courtes distances : « la voiture a toute sa place » affirme Mme. Mateu, pourtant présidente de la Fédération pour les circulations douces en Essonne (FCDE).²⁰

Prenons l'exemple des équipements sportifs et repositionnons-nous à l'échelle de l'Essonne (Audeso, 2012) : le département dispose de 34,1 équipements pour 10 000 habitants, ce qui est supérieur à la moyenne régionale de 24,7, mais très inférieur à la moyenne nationale de 49,9. Il y aurait donc un déficit en équipements sportifs en Essonne, par rapport à la moyenne nationale dans ce domaine : l'offre est distendue sur le territoire, nécessitant de pouvoir se véhiculer ou d'être véhiculé. Quant aux vastes zones commerciales situées aux périphéries des agglomérations, elles supposent un usage intensif de la voiture.

La Croix Blanche, zone d'activité excentrée des lieux de vie urbains



3^{ème} parc commercial de France en chiffre d'affaires, la Croix Blanche s'étend sur 70 hectares et est occupée par 250 entreprises dont 140 commerces. Ce vaste espace est majoritairement bordé de surfaces agricoles et est desservi par une seule ligne de bus (ligne 104) qui part de la gare RER C de Sainte-Geneviève-des-Bois et qui fait le trajet en 30 minutes lorsque les conditions de circulation sont bonnes.

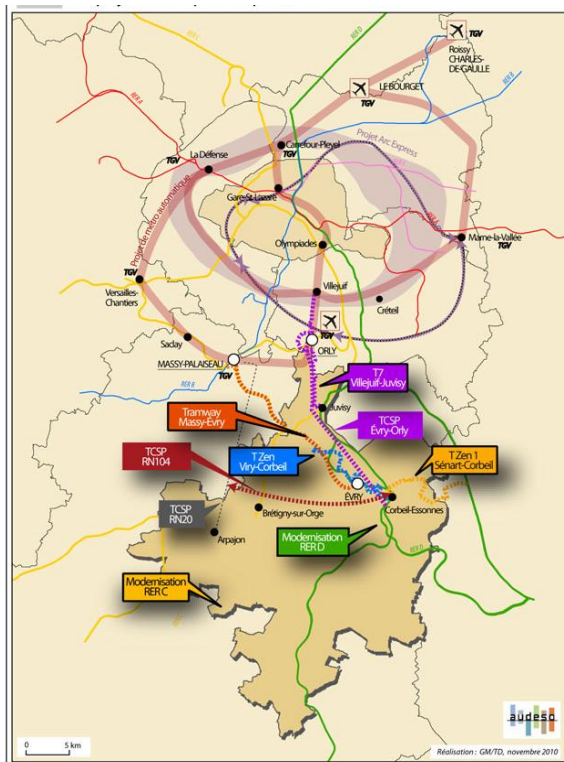
Source : Google Maps. Réalisation personnelle.

L'accessibilité, employée dans le sens des transports et des déplacements, est donc bien l'un des enjeux principaux du CESO qui est concerné par de nombreux projets, comme

²⁰ Entretien réalisé le 10 février 2012

l'atteste la carte ci-dessous. La desserte de la zone d'activités de la Croix Blanche par une nouvelle ligne de bus est notamment à l'étude. Ces différents projets seraient en accord avec la proposition de Charte Mondiale du Droit à la Ville²¹ en « *garantissant le droit à la mobilité et à la circulation dans la ville basé sur un système de transport public accessible à tous* ».

Les projets de transport dans le CESO pour favoriser les mobilités locales et régionales



Source : Audeo

2007).

Sur ce terrain de grande couronne, une articulation entre mobilité et proximité serait un véritable enjeu. Car, parallèlement au développement de l'offre de transports, de nombreux projets de revitalisation des centres villes émergent : ZAC Cœur de Ville à Grigny, chantier en cours dans le centre à Saint-Michel-sur-Orge, projet Cœur de Soisy-sur-Seine, ZAC du Plessis-Saucourt à Tigery etc. Ces aménagements ont pour ambition de recréer des espaces publics agréables et confortables pour tous et de réimplanter des commerces de proximité. La mixité recherchée dans ces nouvelles ZAC est à la fois sociale et fonctionnelle. Cela concorde avec la conception de l'accessibilité que tend à

Crozet, Mercier et Ovtracht (2007), se demandent si le phénomène de diffusion et d'étalement urbain, ne va pas remettre en cause ce qui définissait la ville, à savoir la proximité et les effets d'agglomération positifs issus de la densité. Au fil de leur développement, ils en viennent à affirmer que l'idéal-type de ville pédestre où tout est accessible est utopique. La ville aujourd'hui doit tenir compte des moyens de transport qui permettent d'aller loin car « *ce qui va compter ce n'est pas seulement la présence d'un centre-ville attractif, mais l'accessibilité entre les différentes zones de l'aire métropolitaine* » (Crozet, Mercier, Ovtracht,

²¹ Charte établie collectivement après la Forum Social des Amériques qui s'est tenu à Quito en juillet 2004 et le Forum Urbain Mondial de Barcelon en septembre 2004.

diffuser l'IAU (2011c) : « améliorer l'accessibilité pour tous nécessite d'adapter le plus finement possible les équipements et services offerts à la population, à ses caractéristiques et donc à ses besoins et à ses attentes ». L'accessibilité serait donc la possibilité d'être mobile via des infrastructures de transport, mais consisterait aussi à intégrer dans la planification urbaine « la dimension de la proximité, de l'humain et de la qualité de vie » pour répondre aux besoins d'une population.

Toutes ces problématiques que nous avons abordées dans notre première partie sont de véritables enjeux sur notre terrain, souvent qualifié de « dortoir ». Les différents projets de transports et de création de centres villes ont pour objectif d'attirer des entreprises, de proposer des emplois et des services à la population tout en réfléchissant sur le concept d'urbanité. Pourtant, lorsque nous avons discuté de la question de l'accessibilité avec plusieurs acteurs du CESO, cette vision élargie que de nombreux auteurs et que l'IAU tentent de diffuser n'a pas été mentionnée, et ce malgré des entretiens incluant une dimension directive pour amener les personnes interrogées vers cette réflexion plus large de droit à la ville.

Pour achever la présentation de notre terrain, il faut faire un point sur le handicap dans le CESO, dernier volet de l'accessibilité. Il est difficile de fournir un chiffre précis du nombre de personnes handicapées car il n'y a pas de recensement effectué. Cela pose d'ailleurs problème au secteur médico-social car il est très difficile pour les professionnels d'évaluer les besoins et les déficits en structures d'accueil spécialisé. Afin d'obtenir une estimation du nombre de personnes handicapées, nous avons fait le choix d'exploiter les données de la Caisse d'Allocation Familiale. Celle-ci distribue l'Allocation pour Adulte Handicapé (AAH) qui garantit un minimum social. Pour en bénéficier, il faut être âgé de plus de 20 ans, être français ou ressortissant de l'Espace Economique Européen (EEE) et avoir un taux d'incapacité d'au moins 80%, ou bien situé entre 50 et 79% à condition que le handicap restreigne considérablement l'accès à l'emploi.

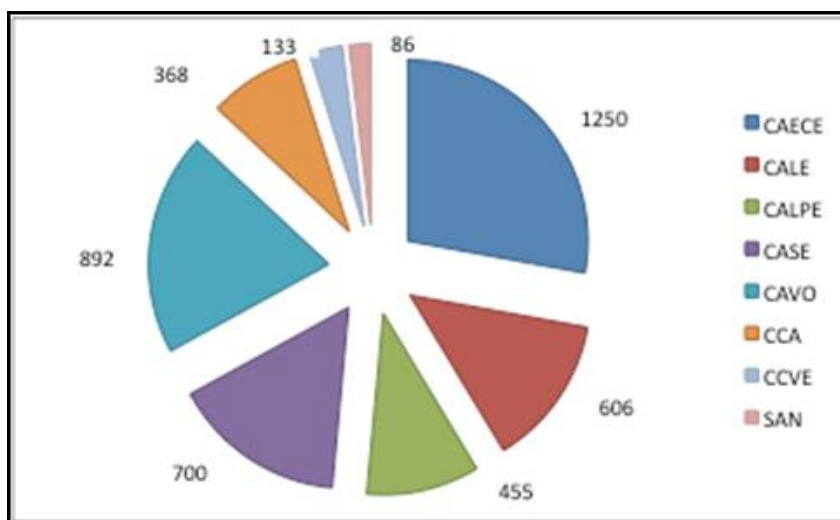
En 2010, 10 540 essonniers ont perçu cette allocation (14,6 habitants pour 1000), ce qui est inférieur à la moyenne nationale de 24,1 pour 1000. Si le chiffre est moins élevé en Essonne, la population handicapée qui y réside a cependant ses spécificités: 50% a plus de 50 ans, ce qui fait se croiser les problématiques du handicap et du vieillissement, et les deux-tiers ont une incapacité de plus de 80%. Les personnes handicapées en Essonne sont donc globalement plus âgées et plus dépendantes. En ce qui concerne les enfants, ils sont 3089 à avoir bénéficié de l'Allocation pour l'éducation

de l'enfant handicapé (AEEH). Faute de données à la commune, nous ne pouvons pas calculer le chiffre pour le CESO.

En 2010, 4933 personnes ont touché l'AAH dans le CESO soit près de la moitié des allocataires essonniens. En 2008, année du recensement de la population, ils étaient 4490.

Cette augmentation de près de 10% suit une évolution nationale similaire et pourrait s'expliquer, entre autres, par le fait que depuis le 1er janvier 2009, il est possible de déposer un dossier dès le début de l'arrêt de travail, et non plus après un arrêt

Part des allocataires de l'AAH dans les EPCI du CESO

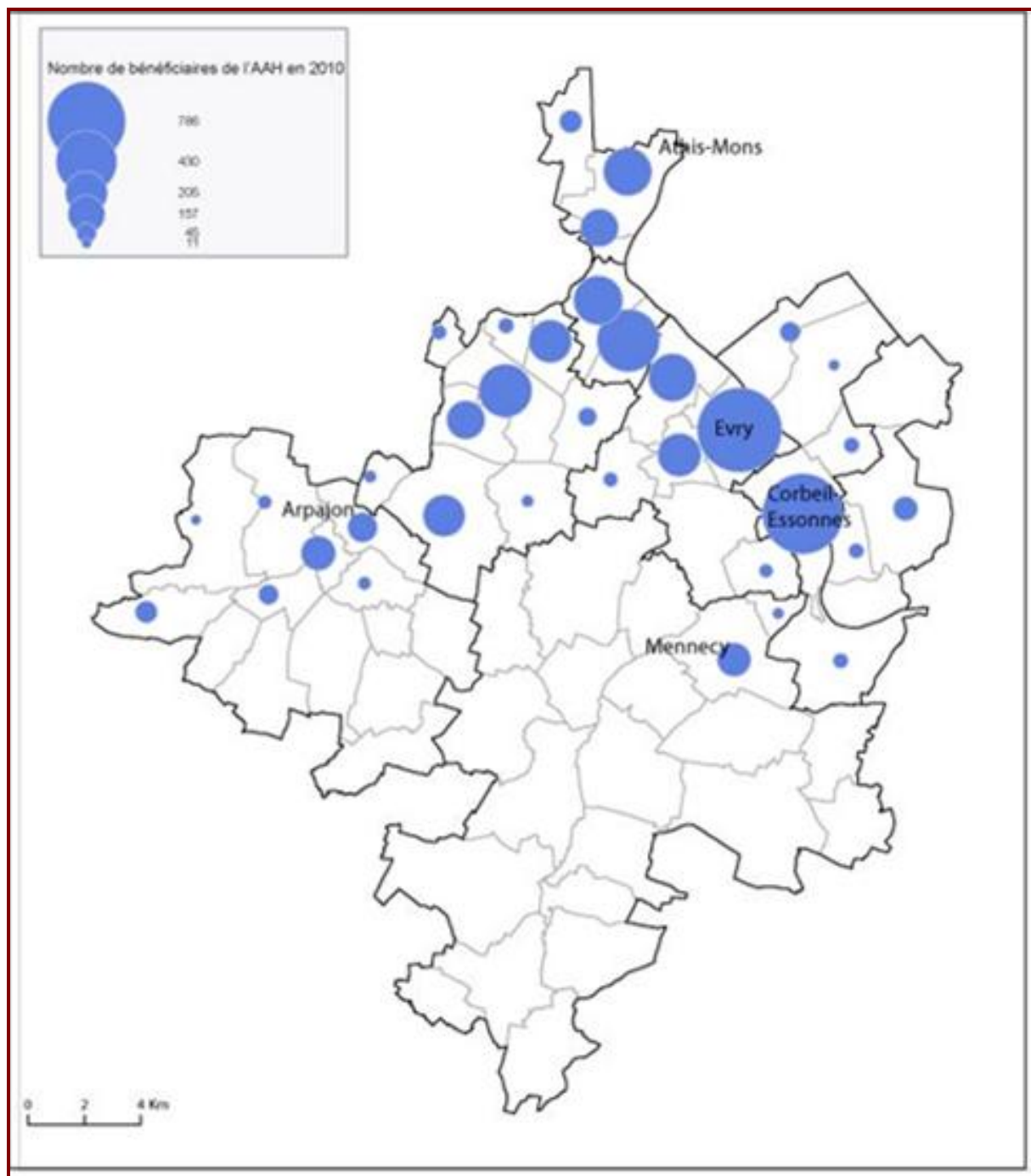


Source : CAF 2008, INSEE 2008. Réalisation personnelle.

maladie de 12 mois comme il était requis.

Néanmoins, cela est peu comparé à d'autres territoires. A titre d'exemple, dans l'OIN ORSA, 1,25% de la population touche l'AAH, pour seulement 0,84% dans le CESO en 2008. Cependant, ce chiffre ne correspond qu'à un minimum car l'AAH ne prend en charge que les personnes ayant un taux d'incapacité d'au moins 50% et âgées de plus de 20 ans. Par EPCI, le ratio varie de 0,3 à 1,1%. A l'échelle communale, il s'étend de 0,2 à 1,5% pour une médiane proche de la moyenne à 0,7%. La répartition des allocataires est donc relativement homogène sur le territoire

Des allocataires de l'AAH majoritairement localisés dans le nord du territoire, dans les zones urbanisées



Source : CAF 2010, INSEE 2008. Réalisation personnelle.

2/ Le retard dans l'application de la loi de 2005

Pendant ce stage à l'Audeso, j'ai été chargée d'une étude sur l'accessibilité dans le CESO. Cette problématique était totalement nouvelle pour l'Agence. Aussi n'y avait-il aucune méthodologie pré-établie. En accord avec la Directrice de l'Agence et le Directeur des études, nous avons finalement opté pour un état des lieux du territoire. En rencontrant les personnes référentes dans chacune des intercommunalités, l'objectif était de connaître l'état d'avancement relativement à la loi de 2005 afin d'identifier les blocages dont résulte le retard évident de l'accessibilité. A terme, l'autre ambition de cette étude était de permettre le partage d'expériences entre les différentes intercommunalités et d'apporter des éclairages sur la problématique de l'aménagement des espaces publics pour tous. Comme nous l'avons dit précédemment, les projets de transports, de cœurs de ville, sont relativement nombreux dans le CESO. Par des entretiens directifs, nous avons également abordé tous ces projets afin de conduire l'acteur interrogé vers une réflexion plus large de l'accessibilité. En discutant de questions de mobilité et de proximité, nous voulions aller au-delà des normes techniques et voir comment des projets de transports ou d'équipements pouvaient s'articuler avec l'idée de « *l'accessibilité de tout, à tous* » portée par les associations de personnes handicapées.

Ceci constitue donc la méthode première de ce mémoire : des entretiens avec des acteurs de l'aménagement. Afin de connaître les personnes les mieux à même de nous répondre, nous avons envoyé un rapide questionnaire aux intercommunalités du CESO afin d'identifier la personne chargée de cette question car l'accessibilité n'apparaît pas directement dans les organigrammes. Dans ce cadre, 13 personnes ont été interrogées : les 7 personnes référentes accessibilité dans les EPCI ainsi que 6 autres acteurs afin de multiplier les points de vue sur l'accessibilité et d'apporter des éclairages supplémentaires. Nous faisons le choix de les désigner par la fonction qu'elles occupent au sein des institutions qu'elles représentent²².

Il est intéressant d'étudier les fonctions occupées par les acteurs rencontrés dans les EPCI : elles sont très diverses. En effet le volet accessibilité de l'aménagement semble être attribué dans chaque institution au cas par cas, sans que la personne choisie soit une « spécialiste ». Ainsi, nous avons rencontré des chargées de mission transport, des

²² Cf. Annexe 1.

directeurs adjoints de l'aménagement, un technicien et même une cadre administratif et juridique. Les postes qui reviennent le plus souvent sont ceux en lien avec le transport et l'aménagement, ce qui semble corroborer notre approche de l'accessibilité comme étant une véritable question d'aménagement urbain, à la charnière entre mobilité et proximité²³. Cependant, malgré la diversité des acteurs dans les EPCI, nous verrons que leur approche de l'accessibilité est relativement commune, spécifiquement tournée vers le thème du handicap.

Les entretiens auprès des sept EPCI du CESO nous ont permis de dresser un état d'avancement relativement aux injonctions réglementaires et aux objectifs de mise en conformité. Il y a des différences d'avancement. Il faut cependant rappeler que les sept EPCI n'ont pas tous les mêmes compétences, ce qui explique les divers degrés de réalisation. Ainsi, par exemple, la CALPE dispose de la compétence voirie, ce qui n'est pas le cas pour la CCVE. Les Portes de l'Essonne peuvent donc programmer des travaux cohérents sur l'ensemble de leur territoire tandis que le Val d'Essonne ne peut qu'encourager les communes à réaliser leurs diagnostics et leurs travaux.

En revanche, il y a un point commun aux sept intercommunalités: la mise en accessibilité n'est effectuée que dans le cadre de rénovations ou de réfections, l'accessibilité n'étant pas à elle seule prétexte à des travaux dans les ERP ou sur la voirie. Ainsi, les normes d'accessibilité sont bien respectées quand des travaux sont programmés ou dans le cadre de nouveaux projets, mais elles ne suffisent pas à justifier des travaux spécifiques. C'est pourquoi le principe de chaîne d'accessibilité n'est pas forcément appliqué car la mise en accessibilité est effectuée au coup par coup, sans qu'il n'y ait de réflexion à priori sur les cheminements.

Il y a cependant une exception, la mise aux normes des points d'arrêts de bus. Ceux-ci font en effet l'objet de travaux spécifiques car ils peuvent être subventionnés à 100% à égale hauteur entre le Stif et la région. Cela comporte les arrêts eux-mêmes ainsi que tout le mobilier associé. Néanmoins, pour bénéficier de ces subventions, les dossiers devaient être déposés avant fin décembre 2010. Pour les retardataires, la prise en charge n'est plus que de 75% car depuis janvier 2011 la région s'est retirée du financement et le Stif ne la remplace que pour la moitié de ce qu'elle attribuait. Or, les sept EPCI du CESO n'ont pas tous fait valider leurs dossiers à temps. Cela crée donc des

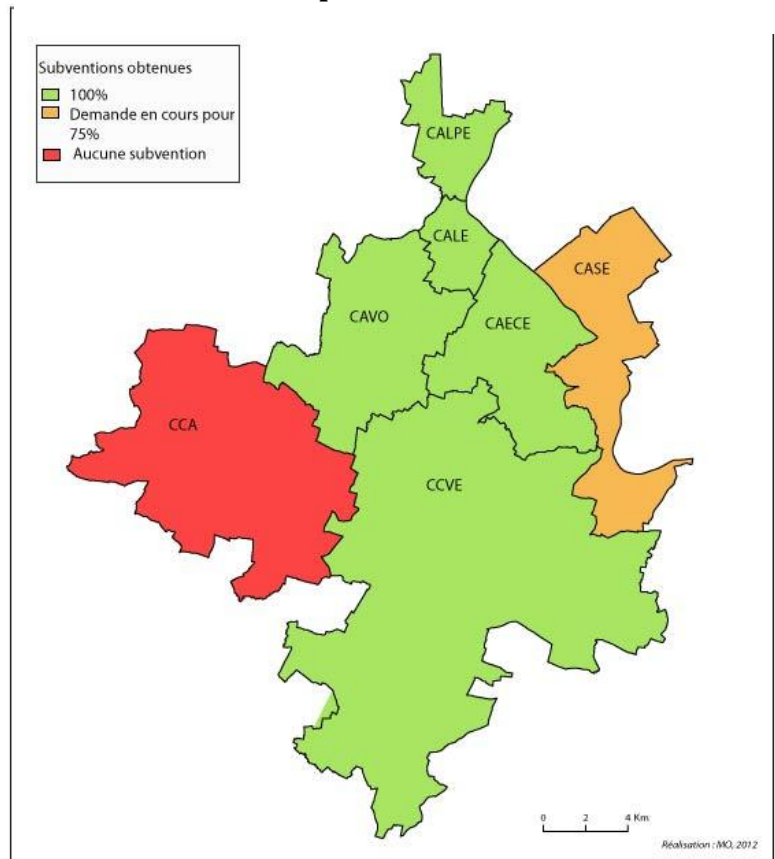
²³ Même à l'IAU, le spécialiste de l'accessibilité est rattaché au département mobilités et transport (ce qui laisserait à penser que l'accessibilité est davantage considérée comme une notion relative au transport).

Obtention des subventions pour l'accessibilité des points d'arrêt

disparités dans l'avancement des travaux ainsi que des inégalités d'investissements car certains EPCI devront financer 25% des travaux, sachant qu'un seul point d'arrêt nécessite entre 12 000 et 17 500€.

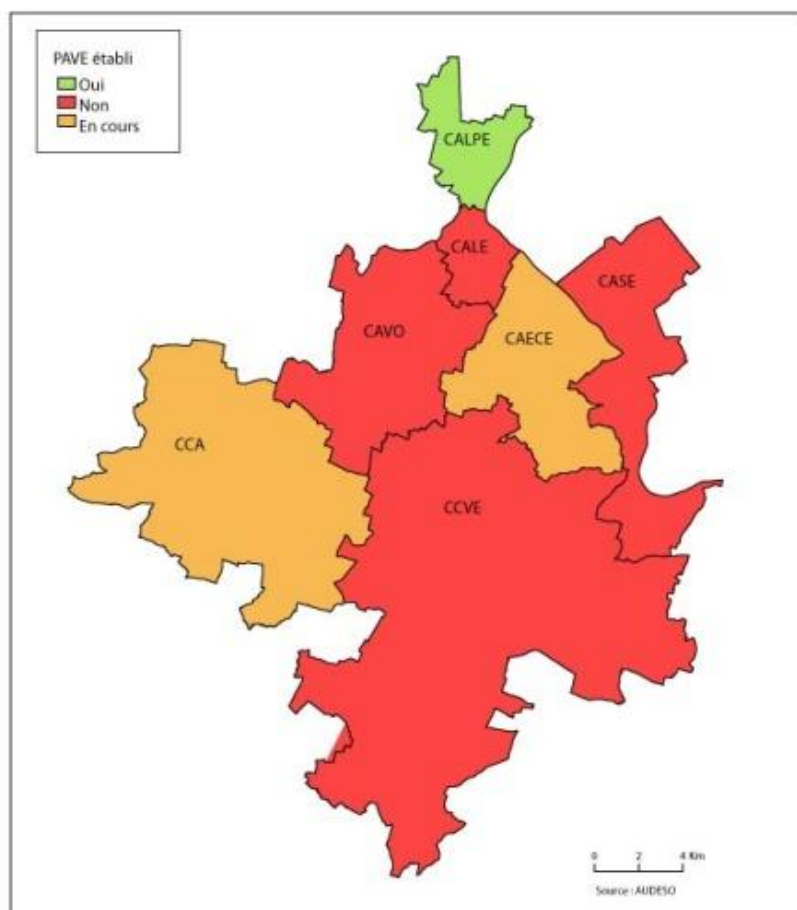
La carte ci-contre récapitule la situation dans chacune des sept intercommunalités.

A l'exception du Val d'Orge, les EPCI du CESO ont également tous respecté la loi de 2005 en créant une Commission intercommunale d'accessibilité



Réalisation personnelle

Réalisation des PAVE communautaires



Réalisation personnelle

pour les personnes handicapées (CIAPH). Certaines CIAPH sont cependant plus dynamiques que d'autres.

En revanche, le retard est important en ce qui concerne la réalisation des Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) alors que la loi a fixé comme date butoir le 23 décembre 2009. La

carte ci-contre illustre le retard qui a été pris dans le CESO.

Enfin, il y a un dernier constat commun aux sept intercommunalités: aucune d'entre elles ne sait véritablement ce qui est fait au niveau communal, alors que la loi de 2005 encourage à une plus grande communication entre les acteurs et une coordination des actions.

Dans l'esprit de la loi par exemple, si un ERP communautaire est mis aux normes, il faudrait que la voirie attenante, même si elle est communale, fasse également l'objet de travaux. Mais les groupements de commande de diagnostics sont peu nombreux.

- **CA Evry Centre Essonne**

La mise en accessibilité dans la CAECE est un processus à plusieurs vitesses. La commune d'Evry a très tôt fait preuve d'initiatives en créant notamment l'un des seuls postes en Ile-de-France de chargé de mission handicap et accessibilité. Evry a donc pris de l'avance sur les autres communes. Ainsi, quand la CAECE a proposé de mutualiser la commande pour la réalisation des diagnostics de la voirie, des espaces publics et des ERP, Evry les avait déjà réalisés, ainsi que la ville de Bondoufle. Quant à Villabé, elle avait effectué le diagnostic de ses ERP et ne s'est donc joint à la commande que pour la voirie et les espaces publics.

Ainsi, la mise en accessibilité est bien prise en considération dans la CAECE, mais manque parfois de coordination entre les

Fin des travaux de mise aux normes d'un point d'arrêt (Lisses)

communes et l'EPCI. Sous le contrôle du technicien chargé de surveiller les travaux de voirie à la CAECE, un gros travail a été effectué sur les 134 points d'arrêts. La première phase qui en concerne 43 devrait être finie courant avril. Pour les 91 restants, le maître d'œuvre a



Source : G. Serre.

été choisi en février. Sauf contretemps majeur, tous les points d'arrêts devraient donc être accessibles pour 2015.

Pour compléter les aménagements faits sur les points d'arrêts, le transporteur Tice contribue également à réaliser l'accessibilité en essayant de remplacer les quelques anciens bus qui restent le plus rapidement possible. Tice applique donc le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) élaboré par le Stif, tout en le complétant d'un Schéma Directeur d'Information Voyageur (SDIV) afin de répondre à tous les types de handicap et d'améliorer le confort de tous les voyageurs. L'objectif est d'améliorer la signalétique et l'information en installant des panneaux horaires plus lisibles, des renseignements écrits en braille, ou encore en annonçant les arrêts plus clairement dans les bus. Par manque de moyens financiers, le SDIV ne peut pas encore être pleinement appliqué.

En revanche, ce bilan positif reste limité aux points d'arrêts, car pour le reste, Evry Centre Essonne ne pourra pas respecter le délai imposé par la loi. La CAECE a lancé un groupement de commandes pour effectuer les diagnostics de la voirie, des ERP et des espaces publics. Comme nous l'avons mentionné précédemment, toutes les communes ne sont pas pareillement concernées par ce groupement de commande. Les diagnostics devraient être terminés en juin 2012. Lorsqu'ils seront effectués, les PAVE pourront être élaborés. Ce sont bien plusieurs PAVE car chaque commune devrait faire le sien, tandis qu'un PAVE communautaire sera mis en place pour ce qui concerne l'intercommunalité. Avec ces plans de mise en accessibilité, une programmation des travaux sera décidée, mais pour l'instant la mise en accessibilité est effectuée dans le cadre de travaux de réfection de voirie ou de rénovation d'ERP. La CAECE espère donc que des travaux seront effectués en priorité sur des chaînes principales, c'est-à-dire des chaînes qui traverseraient toutes les communes pour relier des lieux centraux (gares, centres commerciaux etc.). Chaque chaîne ferait donc l'objet de plusieurs portions de travaux selon les communes traversées, ce qui suppose une concertation efficace. « *Nous sommes au début d'une démarche globale* » affirme la personne chargée de l'accessibilité et tout le travail de réalisations coordonnées commencera lorsque les diagnostics seront disponibles.

La difficulté principale pour la CAECE est donc la coordination avec les villes qui n'ont pas forcément la volonté de se grouper.

- **CA Lacs de l'Essonne**

Depuis juin 2009, une CIAPH se réunit régulièrement aux Lacs. Elle s'occupe actuellement du recensement des logements accessibles et de l'élaboration d'une cartographie des places de stationnement pour les personnes handicapées sur le territoire. Elle a également piloté le diagnostic de l'espace public communautaire, comme dans le quartier de Grigny 2 par exemple. Ces diagnostics sont accompagnés de chiffrages prévisionnels des travaux de mise en accessibilité

Formellement, il n'y a pas de PAVE aux Lacs de l'Essonne, censé être établi avant décembre 2009. Théoriquement, les collectivités sont censées envoyer un rapport annuel à la DDT qui le transmet au Préfet. Mais les responsables de l'accessibilité à la DDT n'ont cependant aucun poids pour « forcer » les collectivités à respecter la loi, voire même à envoyer ce rapport. La DDT a surtout pour mission de sensibiliser les acteurs en organisant, notamment, des journées territoriales de l'accessibilité afin de conseiller les collectivités. Faute d'un suivi contraignant, la Communauté d'agglomération des Lacs, et elle n'est pas la seule, n'a donc pas réalisé de document nommé « PAVE ».

Néanmoins, tous les bâtiments communautaires sont accessibles et les unités écologiques qui s'occupent de la maintenance des 112 kilomètres de voirie et des 136 hectares d'espaces verts profitent des travaux qu'elles effectuent pour mettre les voies aux normes d'accessibilité. Quant à la direction des travaux neufs qui mène des travaux d'envergure, elle a bénéficié de 220 000€ en 2011 pour mettre aux normes les espaces publics.

Pour les nouveaux projets, le respect des normes doit être intégré dès la conception. Ainsi, le projet de rénovation urbaine de la Grande Borne (sujet de notre dernière partie) doit obligatoirement réaliser des espaces publics conformes aux injonctions de la loi de 2005. Cela concerne également la nouvelle passerelle de franchissement de l'A6 dont la pente sera de 4%, (légalement, elle ne peut pas dépasser 5%). Face à des difficultés de financement de l'accessibilité, des projets comme ceux de la Grande Borne à Grigny ou des Coteaux de l'Orge à Viry-Châtillon ont l'avantage de pouvoir bénéficier de financements de la part de l'Anru. Ces espaces publics devraient donc être accessibles aux PMR.

Une gare accessible aux PMR, bien que le réseau RER ne le soit pas (gare de Grigny)



Source : photographies personnelles prises le 23/04/12

Avec l'exemple de la CALE, toute la complexité de l'accessibilité peut être appréhendée. En effet, elle ne résulte pas uniquement de la disponibilité de moyens financiers, mais également de moyens humains. Faute de personnes mobilisables et d'un tissu associatif dynamique, il n'y a pas de sensibilisation effectuée auprès des habitants. Comme le signale la CALE, il faudrait faire un travail d'explications, notamment auprès des commerçants et des professions libérales qui ne sont pas concernés par une injonction de mise en accessibilité (car ils exercent dans des ERP de 5ème catégorie). Le relais sur le terrain est encore à faire. Ainsi l'accessibilité ne peut qu'être le fruit du respect des normes techniques et de la civilité des riverains.

La question du handicap et de l'accessibilité reste donc assez cantonnée aux services techniques alors qu'elle nécessiterait une véritable communication entre tous les services. Ainsi, au sein de la Communauté d'agglomération, on ne savait pas qu'un Institut médico éducatif accueillant 60 enfants en situation de handicap mental était implanté à Viry-Châtillon. Or ces enfants ont de grandes difficultés à traverser le carrefour attendant à leur école, particulièrement dangereux. Certes la CALE n'a pas de compétence sociale, mais dans le domaine du handicap, médico-social et aménagement nécessitent de fortes interactions.

- **CA Portes de l'Essonne**

Dans le CESO, ce sont les Portes de l'Essonne qui ont le plus respecté les délais imposés par la loi de 2005, bien que les travaux de mise en

accessibilité soient encore à réaliser. La Communauté d'agglomération dispose de nombreuses compétences (voirie, déplacements etc.) ce qui permet une harmonisation des politiques d'accessibilité. Tous les diagnostics ont été réalisés: voirie, espaces publics, arrêts de bus, ERP communautaires (une vingtaine). En revanche, le recensement des logements accessibles n'a pas été fait.

A partir de tous ces diagnostics, le PAVE a pu être déposé dès la fin 2009, conformément à ce qu'imposait la loi. Les Portes de l'Essonne disposent d'un SIG que le technicien rencontré met à jour actuellement. Les voies, trottoirs, mobiliers urbains etc. sont recensés et représentés par un code couleur: vert pour accessible, orange pour moyennement accessible nécessitant donc une intervention (déplacer du mobilier par exemple) et rouge pour inaccessible donc devant faire l'objet de lourds travaux d'aménagement. Lorsque ce SIG sera terminé, la Communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne pourra réfléchir à la programmation des travaux. Dans l'idéal, celle-ci s'étalera sur 3-4 ans. La CALPE a donc toujours pour objectif la date de 2015.

Quant aux points d'arrêts, 90% d'entre eux sont aux normes aujourd'hui. Cependant, seuls les trottoirs ont été rehaussés sans qu'il n'y ait eu d'amélioration de la signalétique et de l'information voyageur. Par conséquent, l'accessibilité a été améliorée,

Ascenseur et places de parking réservées au siège de la CA des Portes de l'Essonne (Athis Mons)



Source : photographie personnelle prise le 13/03/12

mais principalement pour les personnes souffrant de handicap physique ou pour les PMR ayant des difficultés motrices. Pour les personnes souffrant de déficience sensorielle par exemple, il n'y a pas véritablement de mise en accessibilité. Ce travail sur les différents types de handicap devrait être effectué prochainement par la Communauté d'agglomération. Ce déficit a valu à la ville d'Athis-Mons d'être « épinglée » par l'association Mobilité réduite (Le Parisien, 2011). Selon le président de cette association, « *le problème, c'est que les villes font des efforts pour l'accessibilité des personnes en fauteuil roulant, mais elles oublient souvent celles des malvoyants et des aveugles* ». La mise en accessibilité est donc véritablement complexe car elle suppose une vigilance et une réflexion constamment en éveil.

Comme pour les autres EPCI, il y a une dualité entre réparer des voies et espaces publics dégradés et refaire des cheminements qui ne respectent pas les normes d'accessibilité. La CALPE donne elle aussi la priorité à l'entretien. Les espaces accessibles parsèment donc le territoire, ne créant pas véritablement de chaîne d'accessibilité. Il n'y a pas de logique globale car ce qui prime c'est la rénovation. Seuls les centres-villes ont tout de même fait l'objet d'une attention particulière

- **CA Seine-Essonne**

Comme dans tous les autres EPCI, Seine Essonne a bien intégré les normes d'accessibilité lorsque l'agglomération rénove ses 100 kilomètres de voirie (soit 50% de la voirie du territoire) ou ses 9 ERP communautaires. Mais pour cela, il n'y a pas eu de diagnostics spécifiques d'accessibilité effectués au préalable. Ainsi, la mise aux normes de la voirie communautaire est réalisée dans le cadre du programme pluriannuel de voirie de la Communauté d'agglomération qui s'échelonne de 2011 à 2014, et non selon une programmation spécifique élaborée dans un PAVE. Par conséquent, il n'y a pas de PAVE à Seine Essonne, mais la problématique de l'accessibilité est systématiquement intégrée dans les divers travaux. De cette manière, 70% de la voirie communautaire devrait être conforme aux normes imposées en 2015.

Le second point relativement bien avancé dans la Communauté d'agglomération concerne les ERP communautaires. En ce qui concerne la voirie et les espaces publics, les quartiers concernés par un projet Anru sont, comme aux Lacs de l'Essonne, rénovés et mis aux normes tout en bénéficiant de subventions importantes.

La communauté d'agglomération de Seine Essonne a pris du retard par rapport au reste du CESO sur la question des points d'arrêts de bus. En effet, elle n'a pas monté les dossiers à temps pour obtenir les subventions à 100% du Stif et de la Région. Une demande est actuellement en cours pour la subvention de 75%. La CASE devra alors déboursier environ 300 000€ selon le DGA Cadre de vie, pour mettre aux normes les 120 points d'arrêts du territoire de Seine Essonne.

Sur le territoire de Seine Essonne, d'autres projets plus originaux concernent l'accessibilité aux espaces naturels et aux loisirs.

Des aménagements au-delà du seul milieu urbain (Evry et Le Coudray Montceaux)



- **CA Val d'Orge**

Le Val d'Orge dispose de la compétence voirie depuis le 1er janvier 2011, date à laquelle ses communes membres lui ont également transféré la gestion de nombreux ERP comme les médiathèques ou les piscines. La charge de travail pour la mise en accessibilité a donc été considérablement alourdie car la Communauté d'agglomération dispose dorénavant de 325 kilomètres de voirie et d'une trentaine d'ERP. Cependant, si les communes ont transféré leur compétence voirie, cela n'a pas été le cas de la compétence PAVE. Par conséquent, la CAVO ne peut réaliser un vaste PAVE communautaire comme c'est le cas aux Portes de l'Essonne. Seule la voirie des ZAC pourrait être concernée par un PAVE communautaire, mais celui-ci n'a pas été formalisé. Ce sont donc les communes qui doivent réaliser leur PAVE, ce qui n'est pas fait

systématiquement. Seuls quelques PAVE ont été réalisés comme à Villemoisson-sur-Orge ou à Sainte-Geneviève-des-Bois. Le DGA aux services urbains a insisté sur la façon dont est réalisée l'accessibilité dans cette dernière commune : lorsqu'un arrêt de bus est mis aux normes, les travaux sont étendus à une zone de 200 mètres au-delà de cet arrêt. A terme, c'est presque la totalité de la voirie de la commune qui aura été refaite. Cet investissement a cependant nécessité la multiplication par trois du budget voirie sur trois ans.

Le Val d'Orge dispose également de la compétence transports. Les diagnostics de la quarantaine de points d'arrêts des zones d'activité ont été faits et un groupement de commande est en cours en ce qui concerne la centaine d'arrêts situés dans les communes. Pour les points d'arrêts, la CAVO a obtenu toutes les subventions de la région et du Stif, ce qui va permettre d'effectuer des travaux sur toutes les lignes de bus. Néanmoins, l'accessibilité ne concerne pour le moment que le handicap physique et un marché est en cours pour installer de nouveaux abribus qui permettront, notamment, une meilleure visibilité des panneaux d'information. Quant aux bornes d'information voyageur, elles sont progressivement installées par les entreprises de transport, sans qu'il y ait coordination avec les travaux effectués sur les points d'arrêts.

En ce qui concerne les ERP, les travaux de mise en accessibilité sont effectués au fur et à mesure, lorsque le bâtiment fait l'objet de travaux de rénovations. Le manque de moyens financiers ne permet pas de réaliser des travaux spécifiques de mise en accessibilité.

Le retard dans la mise en accessibilité résulterait ainsi principalement d'un manque de moyens financiers, car les communes sont véritablement sensibilisées à ce sujet du handicap. Ainsi, si la réalisation de travaux nécessite un coût trop important, une commune comme Sainte-Geneviève-des-Bois a voté un abattement des taux d'imposition pour les personnes handicapées. De nombreux services du Val d'Orge travaillent sur cette question de l'accessibilité: urbanisme, transports, logement etc. Mais ces différentes actions ne sont pas coordonnées car il n'existe pas de CIAPH. Les élus ont refusé de la créer, craignant qu'ils soient ainsi obligés de se conformer à toutes les lois d'accessibilité. Or les CIAPH des autres EPCI du CESO ne sont pas soumises à une obligation de résultats. Il n'y a donc pas de lieu de coordination au Val d'Orge, ni de politique globale d'accessibilité, malgré de nombreuses réalisations.

- **CC Arpajonnais**

Du fait de la jeunesse de la Communauté de Communes, les prescriptions de la loi de 2005 sont faiblement appliquées. Selon la CCA, le manque de moyens financiers (souci commun à tous les EPCI), de moyens humains et la multiplicité des compétences dont elle dispose expliquent ce retard.

Des aménagements réalisés au gré des travaux de réfection de voiries : bandes podotactiles, têtes des potelets peintes en blanc, suppression du trottoir (Olainville)



Source : photographie personnelle, prise le 05/04/12

Ainsi, l'Arpajonnais est le seul EPCI du CESO qui n'a pas monté de dossier pour obtenir des subventions afin de mettre aux normes ses points d'arrêts. Les techniciens ne sont pas assez nombreux pour pouvoir être constamment sur le terrain, d'autant plus que la CCA a bénéficié d'un important transfert de voirie au 1er janvier 2012, ce qui procure beaucoup de travail aux agents de la Communauté de communes. Quelques ERP et certains arrêts de bus en conventionnement avec le Conseil général ont cependant été mis aux normes.

Néanmoins, les 14 communes de l'Arpajonnais veulent mutualiser leurs efforts pour rendre le territoire accessible. Ainsi, un appel d'offre est en cours pour la réalisation des diagnostics de la voirie et des espaces publics. Toutes les communes se sont groupées, hormis Saint-Germain-lès-Arpajon et Breuillet qui ont déjà fait leurs diagnostics. Ne sont pas concernés les ERP et les points d'arrêts. Si à Evry Centre Essonne les diagnostics déboucheront sur des PAVE communaux, la décision n'a pas encore été prise dans l'Arpajonnais.

Lorsque les diagnostics seront lancés, la CIAPH, qui ne s'est jamais réunie jusqu'à présent, devrait être plus active.

- **CC Val d'Essonne**

La situation est particulière dans le Val d'Essonne car la Communauté de Communes ne dispose pas de la compétence voirie. Seules les communes peuvent donc rendre le territoire accessible. Afin de les aider et de tenir le rôle de facilitateur, la CCVE a néanmoins proposé à ses 21 communes de se grouper pour lancer un appel d'offre et réaliser les diagnostics, sans que cela soit financé par la Communauté de Communes. 11 communes ont accepté le groupement de commandes. En effet, Mennecy avait déjà réalisé ses diagnostics et les 9 autres communes font partie du Parc national régional du Gâtinais qui leur finance les PAVE.

Sur les 11 communes ayant rejoint le groupement de commandes, seulement 5 auraient réalisé un PAVE à partir des diagnostics établis.

Malgré tout, la CCVE travaille sur l'aménagement des circulations douces et en profite pour réaliser quelques aménagements comme un abaissement de trottoir ou l'installation d'une bande podotactile. La seule véritable compétence dont dispose la Communauté de communes est relative aux points d'arrêts. La CCVE bénéficie des financements du Stif et de la région et devrait avoir fini la mise en accessibilité de ses

points d'arrêts pour 2015. Cette mise en conformité s'effectue ligne par ligne. Lorsqu'elle réaménage un arrêt de bus, la CCVE élargit également les travaux au cheminement proche.

La situation de la CCVE diffère du reste du CESO: elle est moins bien desservie en transports en communs et seulement 3 communes ont plus de 5000 habitants (seuil à partir duquel il est obligatoire de se doter d'une Commission d'accessibilité). Certains hameaux sont par exemple uniquement desservis par le service transport à la demande (TAD) qui est bien accessible.

La mise en accessibilité est cependant complexe dans ce contexte péri-urbain voire rural : les communes ont délégué peu de compétences à la CCVE et les travaux leur feraient engager des moyens financiers trop importants. Les élus ne rejettent pas l'accessibilité, mais la question financière est particulièrement prégnante. Cependant, la chargée de mission transport relativise ce blocage financier. En effet, elle signale que la commune d'Echarcon a participé au groupement de commande alors qu'elle dispose de peu de moyens. Comme cela a été signalé précédemment, rendre des espaces publics accessibles ne nécessite pas forcément des investissements conséquents. De petites initiatives, faire attention à ce que rien n'encombre un trottoir, faire preuve de citoyenneté, peuvent considérablement améliorer le confort des PMR, et même de tous les usagers.

Voici donc l'avancée de l'accessibilité sur notre terrain. Hormis un détail précis de ce qui a été concrétisé, ces entretiens ont donné lieu à une discussion sur la notion même d'accessibilité. L'objectif des entretiens directifs était d'amener les personnes interrogées à élargir la notion d'accessibilité. Ainsi, nous nous attendions à ce qu'elles mentionnent des projets de transport ou d'aménagements de proximité comme facteurs d'une meilleure accessibilité. L'écart entre nos recherches bibliographiques et nos entretiens se révèle ainsi assez important dans le sens où la question de l'organisation territoriale n'a pas été abordée par les acteurs interrogés.

3/ Les conceptions de l'accessibilité relevées lors des entretiens

- **Une conception spécifique de l'accessibilité chez les acteurs locaux**

Lors de nos discussions avec les intercommunalités, nous avons constaté que toutes abordent la question de l'accessibilité sous l'unique angle du handicap, voire des personnes à mobilité réduite. L'accessibilité, « *c'est l'adaptation de tous les espaces publics aux PMR* » pour le technicien de la CAECE. Sur le terrain, cela se concrétise par des travaux menés par les services techniques répondant aux exigences de la loi handicap. Au-delà de cet aspect technique, tous les acteurs rencontrés sont conscients de l'enjeu que représente l'accessibilité pour l'intégration de tous dans la cité. Ainsi, pour l'ancien chargé de la mission handicap de la ville d'Evry, « *l'accessibilité c'est prendre en compte les minorités, rendre accessible c'est un vrai travail citoyen* ». Pour le technicien en charge des travaux de mise en conformité à la CAECE, l'accessibilité permet « *d'être humain et d'atténuer la ségrégation des PMR* ». On retrouve donc ici l'approche « morale » de l'accessibilité dont nous avons parlé précédemment. Il est intéressant de noter que la notion de déplacement est très souvent mentionnée lorsqu'on discute avec les acteurs de l'accessibilité. Ainsi, quand le technicien de la CAECE affirme que l'accessibilité conditionne l'humanité, cela vient du fait qu'il pense l'accessibilité comme un moyen permettant de circuler. Par conséquent, être mobile, ce serait être humain. On retrouve ici toute la pensée sur la mobilité comme caractéristique inhérente à l'être humain moderne. Ainsi, pour l'ancien chargé de la mission handicap à Evry, rendre accessible c'est « *offrir la liberté de circuler aux personnes handicapées* ». Quant à la personne chargée de la mission transport à la Communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne, elle considère que l'enjeu de l'accessibilité est de pouvoir « *parcourir l'espace public sans entraves* ». Enfin, le technicien des Portes de l'Essonne insiste sur le fait que l'accessibilité ne concerne pas que les personnes handicapées car « *tout le monde peut avoir des difficultés pour circuler* ».

- **Une conception plus transversale chez les acteurs extérieurs aux EPCI**

Parcourir, se déplacer, circuler font partie des termes principaux qui sont sans cesse revenus lors de nos entretiens. Il a fallu interroger des personnes étrangères aux EPCI de notre terrain pour obtenir spontanément des définitions élargies de

l'accessibilité. Pour la présidente de la Fédération pour les circulations douces de l'Essonne (FCDE) qui travaille beaucoup sur la question du handicap en ville, « *l'accessibilité ce n'est pas que du transport, c'est aussi du lien social* » : on doit pouvoir vivre sur l'espace public, il n'y a pas forcément besoin d'être transporté. Comme on pouvait s'y attendre en raison des nombreuses publications sur le sujet, c'est le chargé d'études de l'IAU qui mène une réflexion plus globale : l'accessibilité « *c'est accéder à toutes les fonctions urbaines de la ville* » selon le chargé d'études que nous avons rencontré. On retrouve ainsi une définition plus élargie de l'accessibilité, considérée comme la plus ou moins grande facilité à atteindre un lieu ou une fonction. Cette facilité peut être accrue lorsque les fonctions en question sont équitablement réparties sur un territoire. Quelques mots clés sont également

ressortis de notre entretien à l'IAU : vie

locale, proximité, cheminement, transversalité.

Le Pam 91 mentionne également la question de la proximité, mais dans le but de diminuer les coûts de déplacement pour les personnes handicapées, et non au nom du

confort urbain. En effet, plus les usagers du

Tarif du Pam 91

Distance en kilomètres (à vol d'oiseau)	Tarif (TTC)
0-15 km	6,90 €
15-30 km	10,30 €
30-50 km	17,20 €
plus de 50 km	34,40 €

Source : Pam 91

Pam réservent un trajet de longue distance, plus ils paieront cher comme l'atteste le tableau ci-contre.

Enfin, l'idée de confort urbain semble davantage apparaître dans la façon dont les EPCI du CESO programment leurs travaux de mise en accessibilité que dans les discours formulés par les acteurs de l'aménagement. En effet, comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, la logique est la même dans les sept intercommunalités : les travaux ne sont pas effectués en réponse à l'injonction de création d'une chaîne d'accessibilité, mais en fonction de la vétusté. En effet, il y a très peu de travaux spécifiques pour l'accessibilité sur notre terrain : seulement les arrêts de bus en raison de subventions importantes et quelques ERP communautaires principaux comme les sièges des EPCI. Pour la voirie, les espaces publics et les autres ERP, l'accessibilité n'est réalisée que dans le cadre de réhabilitations ou de réfections. Ainsi, nous pourrions dire que l'accessibilité est davantage réalisée au nom du « confort » des usagers que pour l'intégration des personnes handicapées : travaux sur des cheminements très abimés ou

sur des espaces publics pas assez accueillants comme cela a été le cas dans le quartier des Pyramides à Evry par exemple.

En revanche, la réflexion sur une conception élargie de l'accessibilité et sur les différents moyens de la créer semble ne pas avoir été menée sur le terrain. Les références bibliographiques dont nous nous sommes servies pour traiter l'accessibilité dans la première partie sont relativement récentes, la vision articulée de cette notion est encore émergente. Cela pourrait expliquer pourquoi elle n'est pas encore parvenue sur le terrain.

C'est aux Portes de l'Essonne que la discussion fut un peu plus fructueuse : pour le technicien rencontré, l'un des enjeux de l'accessibilité est le maintien des personnes âgées à leur domicile. Pour ce faire, la chaussée doit permettre à une personne d'aller faire ses courses, mais il faut également qu'il y ait des commerces pour qu'elle puisse faire ces mêmes courses.

Néanmoins, ces entretiens nous ont permis de répondre à l'une de nos hypothèses : les acteurs de l'aménagement se représentent l'accessibilité comme une notion rattachée au handicap. Le sujet relève donc essentiellement de normes techniques et d'une vision républicaine intégratrice.

II- Des points de blocage dans la mise en accessibilité qui éclairent des difficultés inhérentes aux services de l'urbanisme

Lors de nos entretiens avec les différents acteurs de l'aménagement rencontrés, nous avons pu identifier trois points de blocages principaux : un blocage financier évident, mais aussi technique et politique. Ces raisons tendent à expliquer le retard dans l'application de la loi handicap, mais semblent éclairer plus largement quelques dysfonctionnements dans les services de l'aménagement.

1/ Le coût élevé d'un budget spécifique dans un contexte de restriction budgétaire

Dans un premier temps, le problème financier est mis en évidence depuis la parution de la loi de 2005. En effet, la loi stipule qu'en 10 ans tous les ERP de catégorie 1 à 4 doivent être mis aux normes, ainsi que les transports puis, progressivement, la voirie et les espaces publics. Toute la ville doit faire l'objet de travaux. La contrainte du temps accentue la pression sur tous les acteurs de l'aménagement car la loi stipule que des sanctions seront prises en cas de non-conformité. Or, Bertrand Quentin²⁴, lors du Colloque sur le handicap qui s'est tenu en mars 2012 au Collège des Bernardins, signale qu'il y a eu « *une erreur dans le calendrier* » : la loi compte 10 ans à partir de 2005 alors que les derniers textes d'application ne sont parus qu'en 2010, ce qui ne laisse finalement que 5 ans pour mettre aux normes.

Le problème principal est donc le poids financier que doivent supporter les collectivités pour la mise en accessibilité.

A l'initiative d'associations de personnes handicapées et avec l'aide de Dexia, du cabinet Accèsmétrie et de la Fédération française du Bâtiment, un chiffrage a été réalisé en 2008 (L'Express, 2008). La mise en accessibilité des ERP devrait coûter 15 milliards d'euros aux communes, à raison d'un coût moyen par bâtiment de 66 000 €. Sur notre terrain, l'installation d'un ascenseur au siège de la Communauté de communes du Val d'Essonne a, à lui seul, coûté 20 000€. Sur les 650 000 ERP de France qui devront être accessibles en 2012, 173 000 sont gérés par les collectivités locales, dont 158 000 à la charge des communes. Quant aux points d'arrêts de bus, les experts du Groupement des autorités responsables des transports (Gart) estiment que chacun d'entre eux coûte

²⁴ Philosophe à l'Université Paris-Est, Marne-la-Vallée.

entre 12 000 et 17 500€. Pour les collectivités qui ne bénéficient pas de subventions, l'investissement est conséquent. Or, l'Etat n'a pas prévu d'aider les collectivités. Un article paru dans le Moniteur en explique la raison : « *conformément aux principes qui régissent la décentralisation, rappelés notamment par le Conseil d'Etat dans son avis du 2 mai 1984, l'obligation de mise en conformité découlant de la loi du 11 février 2005 s'analysant comme une mesure à caractère général, elle n'ouvre pas droit à compensation pour les collectivités territoriales* » (Le Moniteur, 2011). Cependant, si l'Etat ne prévoit pas une enveloppe spéciale pour l'accessibilité, les communes peuvent, à certaines conditions, financer des travaux grâce à la dotation globale d'équipements (DGE) ou au fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA, à condition que l'ERP concerné exerce une activité non soumise à la TVA).

De plus, l'accessibilité ne permet pas d'avoir des aides spécifiques, mais son absence peut en revanche empêcher les collectivités d'obtenir des subventions pour des projets. En effet, chaque projet doit intégrer les normes d'accessibilité, sous peine de se voir refuser les subventions. C'est ce qui s'est produit sur notre terrain pour les passerelles des écluses de la Seine. Ces passerelles techniques, réservées au personnel de Voie Navigable de France (VNF), servent toutefois à tous pour passer d'une rive à l'autre. La première est au Coudray-Montceaux, la deuxième entre Evry et Soisy-sur-Seine et la troisième est au nord du département et ne fait pas partie de notre terrain (entre Vigneux-sur-Seine et Ablon). Le public passe donc sur ces passerelles et en cas de problème, VNF est responsable. C'est pourquoi VNF souhaite que les collectivités concernées fassent des travaux pour sécuriser l'accès. Au Coudray-Montceaux, l'accord a vite été trouvé : la passerelle sera déplacée et reconstruite. A Soisy, après un conflit entre les communes et VNF, la passerelle est finalement restée ouverte. Dans les deux cas, la question de l'accès PMR posait question. Sans cet accès, la région Ile-de-France n'accordait aucune subvention. Or, certains responsables se sont posés la question de « l'utilité » de permettre l'accès aux personnes handicapées sur ces passerelles. En ce qui concerne la passerelle entre Soisy et Evry, il existe en effet un pont à quelques mètres de là, ce qui amène certains acteurs à se demander si une personne handicapée va vraiment utiliser une passerelle technique. Quant à celle du Coudray, elle est au cœur d'une question que beaucoup se posent mais que peu osent formuler : quel est l'intérêt de rendre accessible un cheminement alors qu'il n'y a pas de personnes handicapées résidentes ? Si l'on ignore où résident les personnes handicapées, notre carte de

localisation des bénéficiaires de l'AAH révèle que peu d'allocataires habitent dans le sud du territoire. Finalement, un ascenseur a été installé au Coudray pour permettre l'obtention des subventions de la région et la passerelle devrait ouvrir en juillet 2012 (le problème d'un ascenseur étant qu'il peut rencontrer de nombreux dysfonctionnements).

Des travaux de mise aux normes qui ont fait l'objet de polémique à propos de leur « utilité » (Le Coudray Montceaux)



Source : photographies personnelles prises le 29/02/12

L'accessibilité coûte cher et les collectivités s'interrogent sur « le retour sur investissements ». C'est particulièrement le cas dans la CCVE qui rassemble des petites communes rurales qui ne voient pas l'intérêt de dépenser de fortes sommes alors qu'elles n'abritent pas de personnes handicapées. Pourquoi aménager pour une minorité? Voici la question que beaucoup d'acteurs semblent se poser. Le Directeur adjoint des services urbains de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge nous a bien précisé qu'en tant que budget spécifique, l'accessibilité est sacrifiée au profit de dépenses jugées plus bénéfiques pour l'intérêt général. En revanche, lorsqu'il y a des aides à disposition, personne ne remet en cause l'accessibilité. L'exemple des points d'arrêts est significatif : la majorité des EPCI du CESO bénéficient de la prise en charge totale de ces travaux. Les intercommunalités sont alors unanimes : les travaux sur les points d'arrêts et l'information voyageur améliorent fortement les déplacements de chacun.

2/ Des contraintes techniques qui nécessitent des aménagements au cas par cas

Bien que nous ayons vu précédemment que l'accessibilité n'est pas uniquement une question technique, elle suppose néanmoins des prescriptions techniques. Concrètement, mettre aux normes des kilomètres de voiries et des milliers d'ERP n'est pas évident. La loi impose de réfléchir en termes de « chaîne d'accessibilité », parfois nommée « chaîne de déplacement », illustrant encore ici l'amalgame entre l'accessibilité et le déplacement. Ainsi, pour répondre aux injonctions de la loi, la programmation de la mise en accessibilité devrait résulter de l'identification de cheminements, classés selon un ordre de priorité en fonction de leur fréquentation. Chaque cheminement devrait ainsi être accessible de bout en bout, du domicile de la personne à son point d'arrivée, en passant par la voirie, les espaces publics et les transports empruntés.

Sur le terrain, les choses ne se font pas ainsi. L'un de nos premiers entretiens était avec la Communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne. Lorsque nous avons interrogé la personne chargée de la mission transports à la CALE à propos de la programmation des travaux d'accessibilité, elle nous a répondu que les travaux en question n'étaient pas réalisés pour améliorer l'accessibilité mais qu'ils dépendaient de la vétusté. La priorité est donc de réparer les équipements dégradés. On voit bien qu'avec cette logique, le principe de « chaîne » n'est pas appliqué puisque la mise en conformité est effectuée au coup par coup, de façon très localisée. Il est évident que cette situation coïncide avec le problème financier de l'accessibilité. Les moyens ne sont pas assez importants pour véritablement tout réaménager, et des travaux spécifiques engendreraient une dépense trop importante, considérée comme injustifiée pour des aménagements qui sont encore relativement neufs (bien que non conformes).

Au fil de nos entretiens, nous avons pu constater que cette programmation qui n'en est pas vraiment une est commune aux autres EPCI. Dans la Communauté d'agglomération de Seine Essonne, on ne parle même pas d'accessibilité mais de programme pluri-annuel de voirie. Mais selon la CALPE, « *les services techniques ont pris la mesure des travaux à effectuer* », les normes d'accessibilité sont prises en compte dans les nouveaux projets pour ne pas refaire « *les erreurs du passé* ». Ce sentiment est partagé dans le reste du CESO. Il est même intéressant de constater que tous les acteurs locaux rencontrés ne sont pas forcément convaincus par la nécessité d'adapter la ville aux personnes handicapées, mais qu'ils sont conscients que ces travaux peuvent

améliorer le confort de tous. Cependant, c'est pour cette raison que la mise en accessibilité n'est pas considérée comme une question urgente, car les acteurs de l'aménagement n'œuvrent pas pour l'intégration des personnes handicapées dans la ville. Le risque est donc de créer des enclaves accessibles dans la ville, plus emprisonnantes que réellement libératrices. En effet, selon l'une des revendications de ceux qui prônent une accessibilité universelle, intégrée, et non spécifique, créer des cheminements spécifiques pour les personnes handicapées serait non seulement une forme de ségrégation, mais cela limiterait également leur déambulation et leur pratique de la ville.

Techniquement, il est donc difficile pour les intercommunalités de raisonner en chaîne d'accessibilité. Seule la Communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne semble véritablement avoir l'intention de mener une réflexion sur la programmation de sa mise en accessibilité. Nous rappelons que la CALPE, à la différence des autres EPCI du CESO, détient la compétence voirie, ce qui est un véritable avantage car cela réduit le morcellement de la ville.

Mais même la CALPE est confrontée à des difficultés qui résultent de sa situation géographique. En effet, 20% de son territoire est constitué de coteaux dont la pente rend délicate la mise en accessibilité. D'autres EPCI sont concernés comme par exemple Seine-Essonne. La CALPE pourrait faire une demande de dérogation pour impossibilité technique, ce qui n'a cependant pas été fait.

En effet, la loi prévoit qu'une dérogation peut être accordée si la situation est conforme à l'une de ces trois raisons : impossibilité technique évidente, disproportion financière évidente entre les coûts engendrés par la mise en accessibilité et ses répercussions sur l'activité, ou encore si les travaux portent atteintes à un bâtiment classé. Les associations comme l'APF critiquent ces dérogations et notamment la dernière citée : « *l'excuse de la ville classée n'est pas valable, [...] ce n'est pas parce qu'un bâtiment est historique qu'il n'a pas la possibilité de se moderniser* » (L'union, 2012). Malgré tout, le prétexte du bâtiment ancien n'est pas toujours une façon de justifier son inaction.

C'est le cas du Château du Grand Veneur à Soisy-sur-Seine (CA Seine-Essonne) qui date du XVII^{ème} siècle. Il a fait l'objet de travaux en 2006-2007 pour devenir le pôle culturel de la ville. Il abrite désormais, entre autres, une bibliothèque et une école de musique et est notamment équipé de deux ascenseurs. Si le DGA Cadre de vie à la Communauté d'agglomération est satisfaite de l'accessibilité à l'intérieur du bâtiment, elle reconnaît

que des travaux sont encore nécessaires à l'extérieur du bâtiment. La réflexion est encore en cours pour rendre pleinement accessible ce domaine sans porter atteinte à la façade du Château.

Enfin, l'accessibilité ne résulte pas de la simple application de normes définies dans la loi de 2005 et il faut parfois que les techniciens s'adaptent à une situation bien précise. C'est le cas de la rue de Corbeil à Lisses (CA Evry Centre Essonne). La Fédération pour les circulations douces en Essonne (FCDE) s'est insurgée car, sur un des deux côtés de la route, le trottoir est quasiment inexistant, alors que la rue a été refaite très récemment. Nous avons interrogé le technicien qui a dirigé les travaux de réfection de cette rue et il s'est expliqué en précisant qu'il fallait faire un choix. En effet, le cahier des charges stipulait que deux bus devaient pouvoir se croiser et que le trottoir devait avoir une largeur d'1m40 minimum (réglementation de 2005). Or la rue, bordée d'habitations n'était pas assez large pour ce nouvel aménagement. Les techniciens ont donc « sacrifié » l'un des deux trottoirs pour que l'autre soit conforme à la loi. La FCDE accuse la mise en concurrence entre le développement durable et l'accessibilité, voire même la sécurité, car les services techniques doivent faire un choix entre favoriser le passage des transports collectifs et réaliser des trottoirs aux normes pour les PMR. Concrètement, il n'était pas possible d'élargir la voie, les services techniques de la CAECE se sont donc adaptés à la situation.

Impossibilité technique de réaliser les deux trottoirs aux normes (rue de Corbeil, Lisses)



Source : photographies personnelles prises le 23/04/12

A ce conflit s'ajoute celui entre les différents types de handicap. Il est souvent donné l'exemple de la difficile « cohabitation » entre handicap visuel et utilisateurs de fauteuils roulants (UFR). En effet, une personne aveugle a besoin de sentir les aspérités du sol pour se repérer, pour savoir si elle est sur le trottoir par exemple, alors qu'une personne en fauteuil sera plus à l'aise sur un sol parfaitement lisse. Conjuguer les différents handicaps nécessite donc de « *s'y intéresser avec bon sens et sans mauvaise foi. [...] C'est au cas par cas, il n'y a pas de solution identique partout* » précise la FCDE. Néanmoins, cela ne signifie pas « *multiplier les aménagements sur un même espace pour répondre à tous les handicaps* ».

« Faire » de l'accessibilité n'est donc pas simplement appliquer les normes inscrites dans la loi, faire un trottoir de 1m40, une pente de moins de 5%, un arrêt d'au moins 1m50 de large etc. Les situations sont diverses et ces dimensions en milieu urbain dense sont parfois difficiles à respecter. Ainsi, ce sont véritablement des aménagements au cas par

cas. La chaîne d'accessibilité est donc une notion qui semble assez technique. Mais l'accessibilité nécessite également une chaîne entre les acteurs, reliés par la communication et la coordination des actions.

3/ Un partage des compétences imprécis qui fragilise la cohérence de la mise en accessibilité

Parmi les obstacles à la mise en œuvre de l'accessibilité, nous avons constaté un véritable déficit de « contact » entre les différents acteurs sur notre terrain, et notamment entre les différents échelons administratifs. L'enquête effectuée lors du stage à l'Agence d'urbanisme concernait les EPCI, car ce sont eux qui sont membres de l'Audeso. Notre entretien avec le chargé d'études à l'IAU nous sera précieux dans cette partie pour analyser les points de blocages constatés sur notre terrain. Le chargé d'études a notamment insisté sur la pertinence de l'échelle communale pour la mise en accessibilité. En effet, les EPCI ont souvent des compétences limitées en voiries ou espaces publics. Si la CA des Portes de l'Essonne dispose de ces compétences, la CC du Val d'Essonne en a très peu. Dans ce dernier cas, le rôle de l'EPCI est bien celui de « *facilitateur* » comme le stipule la CA des Lacs de l'Essonne. La CCVE et la CA d'Evry Centre Essonne par exemple l'ont prouvé en organisant des groupements de commandes pour les différents diagnostics de leurs communes membres.

Cependant, nous avons constaté lors de nos entretiens des tensions entre les différents acteurs, et notamment entre les techniciens du service voirie et les responsables de l'aménagement. Cette situation est apparemment commune à d'autres territoires comme nous l'a confié le chargé d'études de l'IAU. Ces tensions sont liées à un manque de communication. Nous en avons fait l'expérience à la Communauté d'agglomération d'Evry Centre Essonne. Nous avons d'abord rencontré le technicien chargé de la surveillance des travaux, avec lequel nous avons gardé contact tout au long des entretiens. Il nous a confié qu'il était mis au courant des décisions à la dernière minute, sans avoir participé à la concertation et au processus de décision, reprochant à l'administration de ne pas connaître assez le terrain. Quelques jours plus tard, nous avons rencontré la personne, cadre juridique, chargée de la question à la CAECE. Lors de l'entretien, elle nous a dit que le maître d'œuvre pour la seconde phase des travaux de mise aux normes des points d'arrêts était d'ores et déjà choisi. Ce même jour, le technicien nous a appelés, nous confiant qu'il n'avait pas de nouvelles de cette seconde

phase de travaux qu'il est censé superviser. La CAECE nous a donné l'information avant d'en informer ses propres services techniques. Enfin, ce technicien nous a donné l'exemple d'une portion de rue qu'il venait de mettre aux normes et qui fut détruite peu de temps après pour réaliser d'autres travaux. Ainsi, au sein des services techniques, les actions s'annulent parfois.

A cette difficulté de communication et de coordination, s'ajoute la difficile entente entre EPCI et communes. Nous avons relevé deux cas de figures. Dans la plupart des cas, les EPCI n'ont pas connaissance de ce qu'il se passe dans leurs communes. A chacun de nos entretiens, nous avons demandé à l'EPCI rencontré de nous faire un point sur la situation communale (diagnostics, PAVE etc.) et les réponses étaient souvent très évasives, quand elles n'étaient pas esquivées. Or, ce sont les EPCI qui ont la capacité de coordonner les actions entre communes, comme à la CAECE où il est envisagé d'identifier des voies à rendre accessibles en priorité, ce qui suppose de coordonner les travaux dans les différentes communes traversées par ces voies. Le fait que les EPCI ne soient pas informés de la situation dans les communes est un frein à la mise en place de l'accessibilité. L'articulation entre la mise en accessibilité de la voirie et celle des ERP nécessite une programmation coordonnée entre les échelles administratives.

Le second cas de figure est le dédoublement de l'action entre commune et intercommunalité, ce qui est particulièrement le cas entre la Communauté d'agglomération d'Evry Centre Essonne et la ville d'Evry. D'autres communes du territoire ne participent pas aux groupements de commandes organisés par leur EPCI en raison du fait qu'elles ont déjà commencé à œuvrer pour l'accessibilité, c'est le cas par exemple de Mennecy dans la CCVE ou de Saint-Germain-Lès-Arpajon dans la CCA. Mais aucune de ces villes n'a pris autant d'avance qu'Evry.

Partie en tête, la ville d'Evry est très avancée dans sa mise en accessibilité. Son PAVE communal est déjà réalisé et la CCAPH (créée dès 2005) continue de fonctionner parallèlement à la CIAPH car les élus n'ont pas accepté qu'elle soit fondue dans la Commission intercommunale, alors que le maire d'Evry est également le président de la CA d'Evry Centre Essonne. LA CCAPH n'a donc pas uniquement le rôle de réflexion et de conseil qui est imposé lorsqu'existe une CIAPH. L'état d'avancement d'Evry est plus important que dans les autres communes de la CAECE et la ville continue donc à accessibiliser de manière isolée, au risque de fragiliser la continuité des actions.

Le dynamisme à Evry a été permis par la création d'un poste de chargé de mission handicap jusqu'en juin 2011, date de son départ à la retraite. Son travail consistait à créer et à entretenir le lien entre la loi, les élus et les techniciens. Ce lien fut concrétisé en 2007 avec la signature d'une Charte Ville Handicap dont l'objectif est de rendre la ville accessible, c'est-à-dire « donner à chacun la liberté de se déplacer, d'accéder à l'école, l'éducation, la formation, l'emploi, le logement, la culture, les loisirs, le sport ». Ainsi, « *dans une collectivité, il faut qu'une personne soit là en permanence pour surveiller* » affirme-t-il, partageant ainsi l'opinion du chargé d'études de l'IAU.

Les initiatives de la ville d'Evry ont été récompensées en 2009 par une 2ème place dans le baromètre de l'Association des Paralysés de France (APF) qui classe les villes françaises selon trois critères: un cadre de vie adapté, des équipements municipaux accessibles et une politique locale volontariste. Les nombreuses réalisations ainsi que le travail de coordination ont permis à Evry d'occuper cette place dans le classement national.

A la 5ème place en 2010, la ville a rétrogradé à la 19ème dans le classement 2011 qui est paru en février 2012. Ce classement résulte, entre autres, d'une perte du dynamisme de la commune d'Evry. En effet, le PAVE avait planifié des travaux sur 4 ans, travaux validés par la CCAPH. Ils étaient censés commencer en juin 2011 selon la programmation suivante:

2011-2012: suppression des obstacles physiques majeurs rompant la chaîne d'accessibilité (plans inclinés, trottoirs impraticables, ressauts etc.) et des non-conformités les plus courantes (revêtement de sol, installations de feux sonores etc.);

2013-2014: travaux sur les cheminements secondaires analysés quartier par quartier.

Cette programmation établie dans le PAVE n'a pas encore été concrétisée, juin 2011 étant également la date du départ à la retraite du chargé de mission, non remplacé à ce jour. A cela s'ajoute le fait que la CCAPH s'est moins réunie et que d'autres villes françaises ont bien progressé, Evry a régressé dans le classement de l'APF. Par conséquent, la présence d'une personne spécifiquement chargée de l'accessibilité dans les collectivités semble véritablement nécessaire pour assurer la coordination et superviser les réalisations.

Néanmoins, l'exemple d'Evry montre que le CESO peut faire preuve d'initiatives et être reconnu par les spécialistes du handicap en s'intéressant à tout le spectre de

l'accessibilité: voirie, transports, mais aussi emploi ou loisirs. Mais la volonté et l'énergie d'un seul homme ne sont pas suffisantes.

L'accessibilité nécessite donc une coordination des actions, une proximité professionnelle entre les différents acteurs de l'aménagement ainsi qu'une volonté politique. A cela s'ajoute le rôle du citoyen qui doit avoir un rôle de « *veille* » selon le chargé d'études de l'IAU. Comme nous l'avons constaté lors de nos entretiens, les services techniques des différentes intercommunalités peuvent difficilement être constamment sur le terrain, ce qui est le cas particulièrement dans l'Arpajonnais ou dans le Val d'Essonne.

Ainsi, le processus de mise en accessibilité du territoire « *est l'occasion, et c'est également une nécessité, de replacer l'habitant, l'expérience quotidienne, au cœur des politiques urbaines car il y a un, important travail de maintenance de l'espace public* » selon la personne rencontrée à l'IAU. La proximité créatrice d'accessibilité à laquelle nous nous intéressons dans ce mémoire est également une proximité entre politiques urbaines, confort urbain et habitants. Ces derniers doivent permettre à l'information de remonter jusqu'aux services techniques dès lors qu'ils constatent un problème dans la ville. Il doit ainsi y avoir une interface entre les usagers et la commune pour que celle-ci soit informée qu'une menace pèse sur l'accessibilité et, par conséquent, sur le confort des usagers.

L'accessibilité concerne le quotidien de chacun, d'où l'importance de la concertation et de la sensibilisation dans ce domaine. Car par manque de cette sensibilisation, les travaux réalisés peuvent parfois perdre de leur efficacité. C'est le cas dans la Communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne où des points d'arrêts ont été rendus accessibles. Ils ont donc été notamment surélevés, ce qui sert de promontoire pour la pancarte de certains commerçants.

Enfin, nous pouvons mentionner le problème de la sous-représentation des associations à l'échelle locale, à peine présentes aux Commissions pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées. Le

La nécessité de sensibiliser la population à l'accessibilité (Grigny)



Source : photographie personnelle prise le 19/03/12

chargé d'études de l'IAU a insisté sur ce manque de poids des associations, manque que nous avons constaté sur notre terrain. La personne chargée de la mission transports à la Communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne nous a par exemple précisé que l'APF était présente physiquement aux réunions de la CIAPH, mais qu'elle n'avait aucun poids. Quant à la Communauté d'agglomération de Seine-Essonne, elle est tiraillée entre les associations de personnes handicapées et celles pour les circulations douces, le développement durable etc. Dans cette cacophonie, il lui est « *difficile d'arbitrer* ».

Si l'APF est très active au niveau national, la délégation départementale de l'Essonne nous a semblé peu impliquée, n'ayant jamais répondu à nos demandes d'entretien, malgré de nombreuses relances, dont une adressée par la Directrice de notre Agence d'urbanisme. Selon l'ancien chargé de mission handicap de la ville d'Evry, cela tient au fait que la délégation départementale est essentiellement constituée de bénévoles qui certes viennent en aide aux personnes handicapées, mais qui ne se positionnent pas politiquement. Ce faible poids local d'une association de renommée nationale est une autre entrave à la mise en œuvre de l'accessibilité. Finalement, la Fédération d'associations en faveur des circulations douces en Essonne est apparue beaucoup plus active et vindicative sur notre terrain que l'Association des Paralysés de France.

Nous nous sommes procurés quelques compte rendus des CIAPH du CESO qui existent. Celui de la CC du Val d'Essonne, daté du 21 juin 2010, dresse la liste des participants à la CIAPH. Sur 23 membres, seulement 10 étaient présents. Parmi les membres, il n'y avait qu'un représentant d'association : les Piétons et Cyclistes du Val d'Essonne. L'APF était membre de la Commission lors de la réunion du 24 mars 2009, elle ne l'était plus en 2010. C'est ainsi que dans la dernière partie de ce rapport intitulée « Questions divers », la discussion porte, notamment, sur le stationnement vélo à la gare de Mennecey. La séance de la CIAPH, qui ne s'est réunie que deux fois depuis sa création en 2007, n'aura duré que 50 minutes.

Enfin, nous pouvons nous demander qui peut réellement imposer aux collectivités aujourd'hui d'appliquer la loi de 2005. Certes cette loi prévoit des sanctions pour 2015 en cas de non-conformité. Mais actuellement, les collectivités rencontrées ne se sentent pas véritablement contraintes. La chargée de la mission transports aux Lacs de l'Essonne nous l'a affirmé, aucun rapport n'est au Préfet afin de le tenir informé de ce qui est fait pour l'accessibilité sur leur territoire. Quant à la personne rencontrée à Seine Essonne, elle ne savait pas qu'un tel rapport devait être envoyé. Nous avons donc

rencontré les deux personnes correspondantes accessibilité de l'Etat à la DDT pour connaître leur rôle dans la mise en accessibilité de notre terrain. Ce sont elles qui recueillent les rapports des collectivités pour les transmettre au Préfet. Cependant, elles n'ont aucun poids pour forcer les collectivités à respecter la loi. Depuis 2010, elles organisent des journées territoriales de l'accessibilité (tous les semestres) pour sensibiliser et informer les communes et intercommunalités sur ce qu'elles doivent faire. « *Nous ne sommes pas un bureau de contrôle ou d'assistance technique* » précisent-elles, elles n'ont qu'un rôle de suivi pour réaliser des cartes d'état des lieux mises en ligne sur le site du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Ainsi, elles vérifient si une collectivité a formalisé un PAVE, mais ne contrôlent pas son contenu ni ne s'assurent qu'il est conforme à la réglementation. Elles collectent donc les rapports mais ne peuvent rien faire pour contraindre les collectivités à leur envoyer ce rapport, hormis leur envoyer un courrier de rappel. Par conséquent, ni les associations ni l'Etat ne semblent en mesure d'exercer une véritable pression politique sur les collectivités. A cela s'ajoute le manque de coordination entre les services, de concertation entre les échelons administratifs, de sensibilisation auprès des habitants et de volonté politique des élus.

Néanmoins, nous avons constaté que, peu à peu, les responsables de l'aménagement dans les intercommunalités de notre terrain ont pris conscience de la nécessité d'une continuité des actions entre EPCI et communes. Lorsque la loi de 2005 fut promulguée, les différents acteurs de l'aménagement sur notre terrain ne se sont pas concertés pour définir une politique globale. Quelques communes prirent donc de l'avance par rapport aux autres membres de leur EPCI : ce fut le cas d'Evry, de Mennecey ou encore de Saint-Germain-lès-Arpajon. Dorénavant, les intercommunalités semblent vouloir mutualiser les appels d'offre mais aussi la programmation des travaux. C'est le cas de la CA des Portes de l'Essonne pour laquelle cela est relativement aisé car elle possède la compétence voirie, mais c'est ce que l'on constate également dans la CA d'Evry Centre Essonne, dans la CA du Val d'Orge ou même dans la CC de l'Arpajonnais qui est pourtant assez en retard sur la question de l'accessibilité. La coordination est tellement importante dans le processus de mise en accessibilité au risque de rompre la chaîne et de rendre donc caduques tous les travaux effectués, que les collectivités ont véritablement besoin de travailler de concert. La demande des membres de l'Audeso de réaliser une étude sur l'accessibilité sur le territoire du CESO est significative de cette

volonté d'avoir un état des lieux de la situation pour mutualiser les expériences et créer un réseau de l'accessibilité sur le territoire. Ainsi, ce thème qui de prime abord semble très spécialisé pourrait finalement contribuer à rapprocher les différents services et échelons administratifs.

Cette étude réalisée à l'Audeso, demandée par les élus, est assez originale selon la Directrice de l'Agence d'urbanisme car c'est la première fois que les membres de l'Audeso demandent une étude liée à la question de la vie locale, aux attentes des citoyens. Cette préoccupation sociétale est de plus en plus prégnante comme l'atteste la demande nouvelle d'une étude portant sur l'aménagement et la santé ou encore une autre à propos des modes de vie dans le CESO, inscrites dans le programme partenarial de 2012.

Cela rejoint ainsi l'avant-propos de F. Dugeny dans le cahier de l'IAU sur les équipements et les services (IAU, 2011 c) : *« Aujourd'hui, la planification urbaine intègre la dimension de la proximité, de « l'humain » et de la qualité de vie, en abordant de front les problèmes de centralité, d'animation, de cohésion sociale, de besoins diversifiés qui mettent l'habitant, le citoyen, au cœur de la réflexion ».*

La place de l'habitant et la proximité décisionnelle semblent donc être de plus en plus centrales. En effet, même s'il y a encore de nombreux déficits en la matière, les élus se recentrent sur l'habitant qui devient un nouvel acteur des politiques urbaines. On retrouverait donc les principes de la concertation : offrir les moyens à une collectivité de comprendre les problématiques quotidiennes vécues par les personnes concernées et proposer une collaboration permettant d'articuler les savoirs citoyens et les savoirs techniciens. La mission de « *veille* » des usagers du cadre de vie recommandée par le chargé d'études de l'IAU va dans ce sens.

L'accessibilité concerne directement l'habitant, son quotidien et sa pratique de la ville. Nous avons vu que les EPCI avaient parfois des difficultés à concilier les revendications de nombreuses associations. Néanmoins, l'accessibilité doit être réalisée de manière conjointe avec les personnes handicapées, selon le responsable accessibilité de Tice, le réseau de bus principal de notre terrain. Lors de notre entretien, c'est un point sur lequel il a insisté systématiquement : l'accessibilité ne peut pas se faire sans les personnes directement concernées, mais aussi sans les chauffeurs de bus ou les usagers des transports. C'est pourquoi Tice a investi dans un fauteuil roulant pour que le responsable accessibilité monte dans chacun des bus pour sensibiliser les conducteurs

et les usagers. Ensuite, c'est au tour du conducteur de monter dans ce fauteuil et de faire l'expérience des difficultés rencontrées par un utilisateur de fauteuil roulant afin qu'il constate que s'écarter du trottoir de seulement quelques centimètres peut entraver la mobilité. Lors des nombreuses rencontres de Tice avec les associations, celles-ci ont souvent dénoncé le comportement des conducteurs qui ne leur facilitaient pas leurs déplacements en refusant parfois de faire descendre la palette d'accès. Tice a donc passé un contrat avec le Stif : dorénavant, si une personne handicapée n'est pas prise en charge alors qu'aucune raison technique ne l'empêche, le conducteur peut recevoir une amende de 350€.

Cela concorde avec le point de vue d'Eisland, citée par Grenier (2009) : « *à ne pas reconnaître les personnes handicapées comme des acteurs historiques, on fait d'elles un « thème » ou un problème à traiter, sans dialoguer avec elles* ». Ainsi, il ne faudrait pas parler des personnes handicapées mais avec les personnes handicapées.

Par conséquent, l'accessibilité met en lumière la nécessité de coordonner les politiques publiques. Beaucoup de domaines interviennent dans l'accessibilité - urbanisme, médico-social, logement, culture etc. - mais le cloisonnement est important alors que cette démarche se doit d'être « *multipartenariale et interdisciplinaire* » (APF, 2008). L'inscription d'une étude sur l'accessibilité dans le programme partenarial d'une agence d'urbanisme pourrait signifier un nouvel élan de l'accessibilité. Une réflexion sur l'accessibilité pourrait alors favoriser la gouvernance, définie par Lussault (2007) comme la mise « *en interaction, au sein d'un système politique complexe, des opérateurs variés, dont les groupements de résidents, et induit une autre économie relationnelle entre les actants, une autre circulation du pouvoir* ». Les Commissions pour l'accessibilité des personnes handicapées, qu'elles soient communales ou intercommunales, pourraient être l'organe privilégié de cette gouvernance. Mais elles sont peu dynamiques sur notre terrain et sont davantage le lieu où les responsables de l'aménagement présentent leurs réalisations et programmation plutôt que véritablement décisionnelles.

Conclusion de la troisième partie

L'accessibilité fait donc face à de nombreux blocages qui peuvent être des défis pour l'aménagement. Les difficultés financières rencontrées par les collectivités à l'heure actuelle les encouragent à faire preuve d'initiatives non coûteuses mais efficaces comme repeindre les têtes de potelets en blanc pour accentuer les contrastes et améliorer ainsi l'accessibilité pour les personnes souffrant de déficience visuelle. Une autre difficulté de l'accessibilité est la création de la chaîne d'accessibilité, qui n'est pas véritablement privilégiée sur notre terrain. Néanmoins, les collectivités qui ont commencé à mener une réflexion à ce sujet, en particulier la CA des Portes de l'Essonne, tentent véritablement de créer un réseau de cheminements accessibles sur leur territoire, évitant ainsi la fragmentation de celui-ci. L'accessibilité permettrait ainsi à la ville de se renouveler, « *de faire table rase du passé* » pour la CALPE qui juge que notre pratique de l'aménagement en faveur d'un être humain-type a été une véritable erreur. Si les architectes accusent l'accessibilité de brider leur imagination, la présidente de la Fédération pour les circulations douces de l'Essonne (FCDE) interprète plutôt l'accessibilité comme un nouveau défi pour la créativité de ces architectes. La présidente de la FCDE prend alors l'exemple du religieux : des règles intangibles contraignent la construction des bâtiments de n'importe quelle religion. Pourtant, « *il n'y a pas une église, temple ou mosquée qui ne soient semblables alors que leur construction obéit à des règles strictes* ».

L'accessibilité spécifique participe-t-elle au droit à la ville ? Le travail avec les personnes handicapées elles-mêmes et avec les associations contribue à une gestion démocratique de la ville, dans laquelle chaque citoyen participe au processus urbain. Néanmoins, les CAPH pourraient tendre à une plus grande représentation des personnes handicapées pour que la politique du handicap soit véritablement établie « avec » les personnes concernées.

Enfin, en raison de nombreuses ruptures dans la chaîne d'accessibilité, les cheminements sont fragmentés, ce qui entrave les déplacements des personnes handicapées, voire même des PMR. C'est ainsi que les services techniques des différentes intercommunalités de notre terrain n'ont pas constaté une fréquentation accrue des espaces publics par des personnes handicapées. Par conséquent, une accessibilité spécifique, technique, ne semble pas suffisante pour créer l'inclusion

souhaitée par les associations. Cela nous amène donc vers une conception plus large de l'accessibilité qui résulterait plus globalement des conditions d'organisation territoriale. Nous pouvons reprendre l'exemple du Pam91 : les usagers de ce service de transport spécialisé ont accès à la mobilité mais si les services ou les équipements sont trop loin de leur domicile, ils n'y ont pas accès (car le coût du transport est alors trop élevé, et le trajet fatigant). Par conséquent, un outil pour l'accessibilité spécifique (le Pam), n'est pas synonyme d'accès à toutes les fonctions urbaines. Une fois de plus, l'accessibilité n'est pas seulement une question de moyens de transports mais aussi de contraintes individuelles comme la capacité à payer.

Conclusion générale

Dans ce mémoire, nous avons constaté l'écart entre nos recherches bibliographiques, qui tendent à proposer une conception élargie, articulée, de l'accessibilité, et nos entretiens avec les acteurs de l'aménagement, qui se limitent souvent à une conception plus restreinte, plus spécifique. Cela corrobore l'une de nos hypothèses selon laquelle les acteurs des politiques urbaines comme des politiques de transport ont une vision essentiellement réglementaire et technique de l'accessibilité. Il est d'ailleurs intéressant de constater que nous retrouvons dans les discours des acteurs locaux les deux acceptions principales de l'accessibilité que nous avons définies au début de ce mémoire : l'une principalement tournée vers la question du déplacement, l'autre vers celle du handicap. Les acteurs responsables de l'accessibilité sur notre terrain articulent ces deux acceptions pour définir l'accessibilité comme ce qui permet aux personnes handicapées de se déplacer. C'est ainsi que les domaines les plus avancés dans la mise en accessibilité pour 2015 concernent le transport : points d'arrêts de bus mis aux normes, développement du Pam 91. A l'inverse, la voirie et les espaces publics ne font pas l'objet de travaux spécifiques d'accessibilité.

A cette conception relativement restreinte de l'accessibilité chez les acteurs locaux s'ajoute un retard conséquent de la mise en accessibilité, remettant en question la capacité d'une conception restrictive de l'accessibilité à concrétiser le droit à la ville. De plus les Commissions pour l'accessibilité des personnes sont peu actives et ne semblent pas remplir pleinement leur rôle pour accroître la participation des personnes handicapées à la production de la ville. Enfin, les nombreuses ruptures dans la chaîne d'accessibilité entravent les déplacements des personnes handicapées et les empêchent de pratiquer l'espace public. Par conséquent, une politique urbaine spécifique aux personnes handicapées, si elle est présente dans les discours, n'en est pas pour autant appliquée dans les collectivités et échoue à concrétiser le droit à la ville.

Néanmoins, nous considérons que notre conception élargie de l'accessibilité, articulant mobilité et proximité, pourrait être une nouvelle grille d'analyse et d'action de l'aménagement urbain. Lors de notre travail de terrain, nous avons en effet travaillé sur un projet qui reprenait les différentes notions que nous avons mises en exergue pour véritablement créer une ville accessible – mobilité, proximité, implantation d'équipements, concertation, participation, normes techniques.

Ainsi, pour que « l'accessibilisation » fonctionne, il semblerait que la politique du handicap nécessite d'être décloisonnée. A titre d'exemple, dans la CA du Val d'Orge, différents services sont chargés de l'accessibilité : la voirie, les transports, le logement etc. Or, ces services n'exercent pas leur action en commun et sont peu informés de l'état d'avancement dans les domaines qui ne sont pas les leurs. Outre des difficultés financières, l'accessibilité souffre donc du manque de concertation entre les acteurs. En devenant une politique plus transversale, l'accessibilité spécifique aux personnes handicapées pourrait se muer en une accessibilité élargie et plus articulée.

ANNEXES

Annexe 1 -

Liste des entretiens réalisés111

Annexe 2 -

Grand Projet de Ville de Grigny, vers une concrétisation d'une conception élargie de l'accessibilité?.....112

Annexe 3 -

Sélection de fiches techniques de l'accessibilité, établies par le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement118

- Pour un cheminement permettant de se localiser et utilisable sans risques
- Pour un accueil adapté dans tous les lieux ouverts au public
- Pour un accès à tous les niveaux d'un bâtiment
- Pour un stationnement adapté aux personnes handicapées
- L'importance du choix des couleurs, d'une signalétique lisible et visible et d'un éclairage adapté

Annexe 4 -

Table des acronymes123

Annexe 5 -

Bibliographie 124

**Annexe 1 –
Liste des entretiens, réalisés entre février et mai 2012**

	Institution	Fonction de la personne	Date de l'entretien
Acteurs locaux chargés de l'accessibilité	CA Evry Centre Essonne	Cadre administratif et juridique	29/02/12
	Services techniques Evry Centre Essonne	Surveillant de travaux voirie et transports urbains	15/02/12
	Mission handicap Evry	Ancien chargé de mission	20/02/12
	CA Lacs de l'Essonne	Chargée de mission transport	28/02/12
	CA Portes de l'Essonne	Technicien	13/03/12
	CA Val d'Orge	DGA services urbains	27/04/12
	CA Seine-Essonne	DGA Cadre de vie	27/03/12
	CC Arpajonnais	DGA	26/03/12
	CC Val d'Essonne	Chargée de mission transport	07/03/12
Acteurs extérieurs aux EPCI, spécialistes de l'accessibilité	Dir. Départementale des Territoires	Référente accessibilité pour l'Etat	14/03/12
	Tice	Responsable accessibilité	15/02/12
	IAU	Chargé d'études au département "mobilités et transport"	23/02/12
	Pam 91	Directrice	09/02/12
Professionnels du secteur du handicap	Institut Médico Educatif de Viry-Châtillon	Directrice	07/02/12
	Maison d'Accueil Spécialisé de Tigery	Directrice	22/02/12
	Conseil Général	Membre de la Direction des personnes âgées et handicapées	23/02/12
	Association Valentin Haüy	Chargé de l'accessibilité	08/03/12
Projet urbain de Grigny	CA Lacs de l'Essonne	Chargée du projet Grande Borne	09/05/12
	Mairie de Grigny	Responsable du service urbanisme	16/05/12

Annexe 2 – Un exemple d'une conception élargie de l'accessibilité : le Grand Projet de ville de Grigny

Nous avons choisi d'étudier le projet urbain de la commune de Grigny (CA Lacs de l'Essonne), car nous avons cru reconnaître en certaines orientations, certains objectifs, notre vision élargie de l'accessibilité. Comme nous l'avons déjà signalé, la pensée sur une accessibilité plus globale, au-delà des champs du handicap et du transport, est relativement récente. Englobant les thèmes de mixité sociale, mixité fonctionnelle, de réduction des distances, de confort urbain et de participation, l'accessibilité pourrait créer le droit à la ville.

Le droit à la ville comme « *appel, comme exigence* » comme l'écrit Lefebvre a explicitement inspiré le PLU de la ville de Grigny. est conséquent. En nous intéressant plus particulièrement au projet de rénovation urbaine de la Grande Borne et à celui de ZAC Cœur de ville, participant au « Grand Projet de Ville » de Grigny, nous allons voir comment la commune parvient à articuler les notions clefs que nous avons identifiées : proximité, mobilité, confort urbain, urbanité.

Commune la plus pauvre de l'Essonne, la médiane du revenu fiscal des ménages étant de 9 635€ quand cette médiane atteint 22 246€ pour le département. Accusant un déficit de plus de 15 millions d'euros, la ville a été mise sous tutelle financière du préfet en 2009. Quant au taux de chômage, il s'élève à 19,8, soit 11 points de plus que la moyenne essonniennne. A cela s'ajoute un taux de logements sociaux en 2009 très important puisqu'il dépasse les 40%. Il y a deux Zones urbaines sensibles (ZUS) à Grigny, qui sont également des Zones de redynamisation urbaine (ZRU), Grigny 2 et la Grande Borne, à l'origine de la « mauvaise réputation » de la ville. Commune fortement endettée, banlieue « sensible », composée de quartiers enclavés qui s'ignorent les uns les autres, Grigny est rarement citée pour sa qualité de vie.



Source : PLU de Grigny

Entre 1967 et 1971, sa population a été multipliée par huit, sans que cela ne s'accompagne d'une politique d'implantation d'équipements et de services.

En 1994, l'Etat reconnaît sa responsabilité dans l'urbanisation autoritaire et rapide de Grigny. Il s'engage alors à aider la commune et contribue à formaliser un « Grand Projet de ville » pour Grigny, composé de trois axes :

Social : lutter contre les exclusions, créer de la mixité dans les quartiers, améliorer le système éducatif

Economique : réduire le taux de chômage, donner plus de moyens financiers à la commune, créer des zones franches urbaines

Urbain : créer un vrai centre ville pour fédérer les trois quartiers, préserver l'environnement et les espaces naturels.

Le Grand Projet Urbain (GPU) de 1994 partait du constat que Grigny n'avait pas vraiment de centre-ville, que ses quartiers étaient cloisonnés et qu'on ne retrouvait pas les différentes fonctions administratives, culturelles, commerciales etc. d'une ville de plus de 25 000 habitants. Grigny ne fait pas « ville » : les habitants ont difficilement accès aux différents quartiers, il y a un déficit en équipements publics, en fonctions administratives, services, commerces et emplois, et il n'y a pas véritablement d'espace public, de lieu fédérateur des trois quartiers.

L'enjeu pour la commune de Grigny est donc de « faire ville », d'atténuer sa fragmentation interne en trois quartiers distincts (Grigny 2, Grande Borne, Village) et de se doter des fonctions urbaines qui ne lui ont pas été attribuées lorsque ce village a accueilli plus de 20 000 nouveaux habitants. Nous avons choisi de retenir trois points constitutifs du projet de ville de Grigny :

Projet	Contexte	Enjeux principaux
Grande Borne	Rénovation urbaine des quartiers en difficultés.	Désenclavement, équipements, qualités de vie, meilleure séparation des espaces publics et privés (réorganisation du tissu urbain)
ZAC Centre Ville	Grand Projet de ville pour acquérir l'organisation et les fonctions d'une ville.	Ouverture sur les autres quartiers, mixité de l'espace public, densification de l'offre commerciale et des services, redynamisation du tissu économique.
Transports (futur T-Zen 4 et Tram-train Evry-Massy)	Améliorer la desserte de la ville et favoriser les mobilités intra-essonniennes.	Désenclavement de la Grande Borne, desserte de proximité, intermodalité avec les gares RER du CESO.

L'une des prescriptions principales du projet de rénovation urbaine est la qualité, le confort et le plaisir des lieux. L'objectif n'est pas de tout démolir mais d'« *intervenir sur l'existant et les aménagements* » (IAU, 2011d). Pour cela, les composantes majeures de ce projet urbain sont d'ouvrir la Grande Borne au reste du territoire, d'introduire une desserte nouvelle et de faciliter la distinction entre les ensembles résidentiels et les espaces publics. Ce projet est en cohérence avec le Grand Projet Urbain de Grigny car il octroie une place importante aux équipements publics, prête attention à la vie de quartier et tend à refondre l'offre de commerces et de services.

Les normes établies par la loi handicap de 2005 sont également intégrées, sans que la problématique « PMR » soit pour autant rappelée systématiquement. Ce qui semblait ne concerner qu'une faible partie de la population (les personnes handicapées) a finalement sa place dans un projet de qualité de vie urbaine. Dans ses prescriptions, le Groupement d'Intérêt Public de Grigny et Viry-Châtillon (GIP) note ainsi que « *la largeur du trottoir [...] ne descendra jamais en-dessous de 2m50 afin d'assurer le confort des piétons. [...] Tout élément venant rompre la continuité des sols est à éviter : murets,*

clôtures, jardinières ». Cette recherche d'harmonie de l'espace public contribue à l'accessibilité des PMR mais aussi à la continuité et à la lisibilité des espaces. Tout un travail sur le mobilier urbain, l'éclairage et les matériaux est ainsi annoncé.

Le droit à la ville « *ce n'est pas simplement le droit qui existe dans la ville, mais le droit à transformer la ville en quelque chose de radicalement différent* » s'est exprimé Harvey²⁵. En réalisant un PLU explicitement inspiré par l'ouvrage de Lefebvre, la commune de Grigny entend acquérir un droit qui lui a longtemps été refusé. Le projet urbain de Grigny est ainsi « *la transcription spatiale du projet politique* » insiste la directrice du service urbanisme de la mairie, un projet politique qui tend à réintroduire du droit commun, à offrir un cadre de vie agréable et des services à sa population.

Cependant, nos entretiens avec deux acteurs du projet, la responsable du projet « Grande Borne » à la Communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne et la responsable du service urbanisme de la ville de Grigny, ont mis en lumière les difficultés rencontrées par la ville pour appliquer ce qui correspond à notre vision élargie de l'accessibilité.

Malgré des financements très importants de la part de l'Anru et de la Région, nous avons pu constater, encore une fois, que l'accessibilité spécifique aux personnes handicapées ne semble pas être une problématique efficace pour concrétiser le droit à la ville. Certains logements seront mis aux normes à la Grande Borne pour accueillir des personnes handicapées, mais ces logements seront concentrés dans certains secteurs, voire même dans un seul immeuble, si ce n'est même « *à l'échelle de la cage d'escalier* » précise la chargée du projet Grande Borne. Cette concentration des logements adaptés résulterait d'un problème financier. Il est intéressant de constater comment, même dans le cadre d'un projet, l'accessibilité spécifique aux personnes handicapées semble encore l'emporter, créant ainsi une enclave accessible, une « cage d'escalier » réservée. La mise aux normes obligatoire des espaces publics et des ERP pourrait néanmoins atténuer ce phénomène de ségrégation et permettre l'inclusion des personnes handicapées. La question du handicap est importante dans ce quartier, car parmi les 430 allocataires de l'Allocation pour l'adulte handicapé (AAH) habitant Grigny en 2010, 300 d'entre eux résident à la Grande Borne²⁶.

²⁵ Harvey D., 2009, Conferencia para la apertura de la Carpa de Reforma Urbana del Foro Social Mundial, Belém .

²⁶ Source : CAF 2010. Bénéficiaires des prestations légales, données par ZUS.

De plus, l'Anru a longtemps refusé qu'un arrêt de la ligne de bus 402 (futur T-Zen) soit créé au cœur du quartier, sur la nouvelle voie traversante (la Voie de la Plaine). Après 1 an et demi de discussions, la CALE a obtenu la création de ce nouvel arrêt pour desservir la Grande Borne et mettre fin au contournement des quartiers sensibles par les transports en commun. L'accès physique des habitants du quartier à l'ensemble de la commune mais aussi au Centre Essonne sera donc considérablement amélioré. Sans la volonté de la CALE, et de la mairie, le volet « transports » de notre conception de l'accessibilité n'aurait pas été réalisé, et « *personne ne trouvait anormal qu'il n'y ait pas d'arrêt de bus à la Grande Borne* », s'étonne la chargée de projet.

Le volet « proximité » de notre approche globale de l'accessibilité aurait également pu être sacrifié. En effet, la Communauté d'agglomération ne souhaitait pas que tous les commerces et équipements soient implantés dans la ZAC Centre ville car « *ce serait contraire au droit commun* », contraire à une répartition équitable des services. Cependant, l'Anru voulait privatiser les bas d'immeubles car les commerces étaient peu rentables. La CALE et la mairie de Grigny voulaient au contraire redynamiser les places publiques, en installant par exemple des centres sociaux à la place des commerces en difficultés ou en encourageant des professions libérales à s'installer dans certains locaux. Ce « combat » contre la privatisation des bas d'immeubles a duré 3 ans, la CALE insistant notamment sur le fait que l'amélioration de la desserte en transports en commun ou encore la création de voies piétonnes pourraient contribuer à redynamiser les bas d'immeubles pour y maintenir des commerces et services de proximité.

Le projet de ville de Grigny nous semblait ainsi être un bon exemple de notre conception élargie de l'accessibilité, créatrice de confort et d'urbanité. Ville assimilée à un « *laboratoire d'urbanisme* » depuis la construction de la Grande Borne, la directrice du service urbanisme à Grigny insiste sur le fait qu'il faudrait dorénavant « *sortir de l'expérimentation et rentrer dans l'ordinaire* », autrement dit concrétiser ce vaste projet, retardé par des problèmes de financement.

Mise en perspective du projet urbain de Grigny et d'une conception élargie de l'accessibilité

		Composantes d'une ville accessible		
		Mobilité	Proximité (implantation d'équipements)	Espaces publics pour tous (urbanité, confort)
Grand Projet de Ville	Rénovation urbaine de la Grande Borne	Désenclavement, ouverture par la Voie de la Plaine, point d'arrêt au cœur du quartier.	Redynamisation des places publiques, implantation d'équipements et services.	Réflexions sur l'éclairage, les matériaux, le mobilier urbain; création d'espaces verts, hiérarchisation des voies et meilleure délimitation espaces publics/espaces privés.
	ZAC Centre Ville	Franchissement de l'A6, bonne desserte (T-Zen, Tram-Train, bus Daniel Meyer, RER D), diversité des mobilités.	Mixité fonctionnelle, nombreux équipements, proximité politique avec une nouvelle Mairie.	Mixité résidentielle, passage d'une logique routière à une logique urbaine, activités génératrices de flux sur les lots périphériques.
	Projets de transports (T-Zen, Tram-train)	Amélioration de la desserte locale et connexion avec le Centre Essonne.	Création de nouveaux arrêts au cœur des quartiers et non plus à leur périphérie.	Contribuent à la mixité sociale des espaces publics au permettant l'accès physique à ces espaces.

Annexe 3 – Fiches techniques de l'accessibilité

RAPPEL : DÉFINITIONS IMPORTANTES

Le palier de repos

Il permet à une personne debout mais à mobilité réduite ou à une personne en fauteuil roulant de se reprendre, de souffler.
Caractéristiques dimensionnelles : le palier de repos s'insère en intégralité dans le cheminement. Il correspond à un espace rectangulaire de dimensions minimales : 1,20 m x 1,40 m.



L'espace de manœuvre (avec possibilité de demi-tour)

Il permet la manœuvre du fauteuil mais aussi d'une personne avec une ou 2 cannes.
 Il permet de s'orienter différemment ou de faire demi-tour.
Caractéristiques dimensionnelles : l'espace de manœuvre reste lié au cheminement mais présente un espace libre de tout obstacle de diamètre ϕ 1,50 m.



L'espace de manœuvre de porte

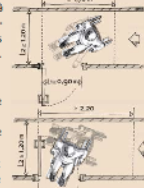
Qu'une porte soit située latéralement ou perpendiculairement à l'axe d'une circulation, l'espace de manœuvre nécessaire correspond à un rectangle de même largeur que la circulation mais dont la longueur varie selon qu'il faut pousser ou tirer la porte.

Caractéristiques dimensionnelles :

2 principaux cas de figure :

- Ouverture en poussant : la longueur minimum de l'espace de manœuvre de porte est de 1,70 m.
- Ouverture en tirant : la longueur minimum de l'espace de manœuvre de porte est de 2,20 m.

remarque : à l'intérieur d'un logement, il est communément admis que la règle $L_1 + L_2 \geq 2m$ permet à une personne handicapée de circuler.



L'espace d'usage :

Il permet à une personne en fauteuil roulant, ou une personne utilisant une canne ou deux, de pouvoir se positionner au droit d'un équipement ou d'un dispositif de commande ou de service puis d'utiliser celui-ci.

Caractéristiques dimensionnelles :

L'espace d'usage est situé à l'aplomb de l'équipement, du dispositif de commande ou de service.
 Il correspond à un espace rectangulaire de 0,80 m x 1,30 m.

N.B : L'ensemble de ces espaces doit être horizontal au dévers près ($\leq 2\%$) et hors tout obstacle



Un ERP

(Établissement Recevant du Public) :

Constitue un ERP tout bâtiment, local, et enceinte dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non.



Un BHC

(Bâtiment d'Habitation Collectif) :

Il s'agit d'un bâtiment dans lequel sont superposés, même partiellement, plus de deux logements distincts desservis par des parties communes bâties.



Quelles maisons individuelles concernées ?

Seules sont concernées par la loi du 11 février 2005 les maisons individuelles construites pour être louées ou mises à disposition ou pour être vendues, à l'exclusion de celles dont le propriétaire a, directement ou par l'intermédiaire d'un professionnel de la construction, entrepris la construction ou la réhabilitation pour son propre usage.

Accessibilité du cadre bâti :

POUR UN CHEMINEMENT PERMETTANT DE SE LOCALISER ET UTILISABLE PAR TOUS ET SANS RISQUE



Fiche 2 : Cheminement

LES AUTRES FICHES DU GUIDE À CONSULTER :

- Les stationnements fiche 1
 - La réception du public (commerces, hôtels, restaurants, ...) fiche 3
 - Les portes, portiques, sas fiche 4*
 - Les escaliers, ascenseurs fiche 5*
 - Les dispositifs de commande (interrupteurs, distributeurs, boîtes aux lettres, etc.) fiche 6
 - Les cuisines, chambres, salles d'eau fiche 7
 - Des corridors administratifs pour garantir des aménagements pérennes fiche 8
 - Le contraste des couleurs, la signalétique et l'éclairage adaptés fiche 9*
- * fiche(s) complémentaire(s) à consulter en priorité.
 Illustrations de la circulaire interministérielle n° 2004-12 du 30 novembre 2007
 diffusion : Plan-Architecte THÉORIE, www.theorie.fr

Consulter aussi la documentation relative à "voies et espaces publics" figurant sur le site : www.cerutu.fr



Ministère de l'écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
www.developpement-durable.gouv.fr

LARGEURS DES CHEMINEMENTS (EXTÉRIEUR ET INTÉRIEUR)

	Largeur minimale d'un cheminement (m)	
	Règle générale	Tolérance possible*
Nouveaux ou existants	1,40	1,20 si largeur \leq 1,40
Pour les Établissements Recevant du Public	1,40	0,90 si largeur \leq 1,20
Pour les Bâtiments d'Habitation Collectifs	1,20	0,90 si largeur \leq 1,20
Pour les maisons individuelles	1,20	0,90 si largeur \leq 1,20

* Si et seulement si il y a un rétrécissement ponctuel, inévitable, sur une courte distance.

Recommandation :

Si l'on veut permettre le croisement de deux personnes en fauteuil roulant ou de deux personnes avec une poussette, la largeur du cheminement devra atteindre 1,60 m.

POINTS DE VIGILANCE :

Hauteur de passage à respecter. (Pour les parcs de stationnement et l'accès aux caves : H \geq 2 m)



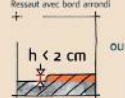
En cas de présence d'un obstacle en saillie (≥ 15 cm) ou situé sur un cheminement :

- prévoir un élément de contraste visuel
- et aménager un rappel tactile ou un prolongement au sol.

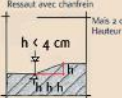


En cas d'écarts de niveaux : 2 solutions

Ressaut avec bord arrondi

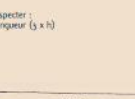


Ressaut avec cheffrein



Important : Des ressauts successifs sont tolérés à condition qu'ils soient horizontaux et qu'il existe une distance d'au moins 2,50 m entre eux.

Largeur ou diamètre \leq 2 cm
 Pour les trous et fentes situés dans le sol d'un cheminement



PRINCIPES GÉNÉRAUX :

Depuis l'entrée de la parcelle un cheminement unique doit être accessible à tous, y compris par les personnes âgées, personnes se déplaçant avec un sac ou une poussette, personnes mal ou non voyantes, personnes dans un fauteuil roulant...

Il doit être sans danger, "compréhensible" et permettre de "visualiser" aisément son parcours depuis l'accès à la parcelle jusqu'à l'accueil et à la prestation recherchée.

- Valoir à la présence d'un éclairage approprié tout au long du cheminement (sans zone d'ombre).
- Bannir les effets d'éblouissement. (Voir fiche n°9)



Nécessité d'une signalétique adaptée tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des bâtiments (voir fiches n°5 et n°9).



Nécessité d'un guidage tactile et visuel par utilisation de couleurs et de matériaux contrastés (voir fiche n°9).



Nécessité d'un espace de manœuvre avec possibilité de demi-tour quand un choix d'itinéraire est donné à l'utilisateur (sauf dans les circulations intérieures horizontales de bâtiments).



- Un cheminement doit être conçu et mis en œuvre de manière à éviter :
- les obstacles,
 - le risque de dérapage,
 - les effets d'éblouissement (voir fiche n°9),
 - la stagnation d'eau,
 - les dévers trop importants (risque de chute d'une personne en fauteuil roulant).

Un dévers doit être $\leq 2\%$

LES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES EN CAS DE PENTE.

3 cas de figure d'aménagement de pentes



Valeurs de pentes (5% et 10%) tolérées exceptionnellement à condition de respecter une longueur maximale donnée (2 m ou 30 cm)

Recommandation :

La présence d'une main courante (0,80 m \leq Hauteur \leq 1 m) de part et d'autre d'une rampe de pente $>$ à 4% sera une aide précieuse à la locomotion.



Recommandation :

L'installation d'une bordure "chasse-roue" (Hauteur = 5 cm) aidera au guidage des personnes mal ou non voyantes et limitera le risque de sortir du cheminement pour les personnes en fauteuil roulant.

En cas de présence d'une rupture de niveau

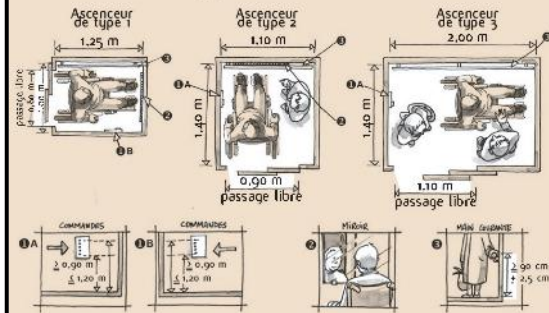
- Si H \geq 0,40 m
 - et si le cheminement est situé à moins de 90 cm de la rupture de niveau
- >>> Installer un dispositif de protection.



Présence d'un garde-corps :
 - norme NF P 01-002 si la hauteur de chute est \geq 1 m.
 - la partie horizontale basse du garde-corps doit être à moins de 40 cm du sol. (C'est une aide pour guider les personnes malvoyantes.)

LES ASCENSEURS

La réglementation impose le respect de la norme NF EN 81-70. Cette dernière introduit 3 types de cabines dont les dimensions sont les suivantes :



Pour les Bâtiments d'Habitation collectifs (BHC) :

- Tous les occupants de l'immeuble doivent pouvoir accéder à l'ensemble des locaux collectifs ainsi qu'aux caves et celliers.
- L'installation d'un ascenseur est obligatoire dans les parties de bâtiment comportant plus de 3 étages accueillant des logements au-dessus ou au-dessous du rez-de-chaussée.
- Les parties de bâtiment comprenant plus de 15 logements situés en étage, au dessus ou au dessous du rez-de-chaussée, doivent permettre l'installation ultérieure d'un ascenseur.

Pour les Etablissements recevant du public (ERP), l'ascenseur est obligatoire si l'établissement ou l'installation :

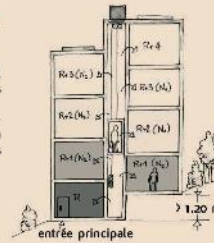
- Peut recevoir simultanément 50 personnes en sous-sol, en mezzanine ou en étage (seuil porté à 100 personnes pour les établissements d'enseignement).
- Reçoit moins de 50 personnes et si certaines prestations ne peuvent être offertes au rez-de-chaussée (seuil porté à 100 personnes pour les établissements d'enseignement).

Cas particulier des élévateurs et autres équipements mécaniques.

- Un appareil élévateur (norme NF en vigueur) ne peut être installé, pour satisfaire aux conditions d'accessibilité, que si une dérogation est accordée par le préfet de département.
- Un escalier mécanique ou un plan incliné mécanique ne peut en aucun cas remplacer un ascenseur obligatoire.

Comment définir un étage dans un bâtiment (ERP ou BHC) ?

Est considéré comme un étage, toute dénivellation des circulations horizontales > 1,20 m. Si le bâtiment comporte plusieurs rez-de-chaussée, les étages sont comptés à partir du plus bas niveau d'accès pour les piétons.



LES AUTRES FICHES OU GUIDE À CONSULTER :

- Les stationnements : fiche 1
- Les cheminements : fiche 2*
- La réception du public (commerces, hôtels, restaurants...) : fiche 3
- Les portes, portiques, sas : fiche 4*
- Les dispositifs de commande (interrupteurs, distributeurs, boîtes aux lettres, etc) : fiche 6*
- Les cuisines, chambres, salles d'eau : fiche 7*
- Des contrôles administratifs pour garantir des aménagements pérennes : fiche 8*
- Le contraste des couleurs, la signalétique et l'éclairage adaptés : fiche 9*

Consulter aussi la documentation relative à "voies et espaces publics" figurant sur le site : www.certul.fr

* Fiche(s) complémentaires à consulter en priorité.
Illustration de la module réglementaire n° B2C, arrêté du 30 novembre 2007.
Rédaction : Pierre-Alexandre WISSE, www.certul.fr

Accessibilité du cadre bâti :

POUR UN ACCÈS À TOUS LES NIVEAUX D'UN BÂTIMENT



Fiche 5 : Escaliers / Ascenseurs

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
www.developpement-durable.gouv.fr

LES ESCALIERS

Règles dimensionnelles à respecter selon le type de bâtiment.



	Hauteur des marches h , en cm	Largeur du giron l , en cm	Largeur entre mains courantes (en cm)	Nombre de mains courantes
ERP neuf (intérieur et extérieur)	16	28	120	2
Parties communes ou à l'extérieur	17	28	100	2
BHC neuf Intérieur d'un logement (duplex)	18	24	80	Minimum 1 ou garde corps
Maison individuelle neuve* (intérieur et extérieur)	18	24	80	1

*Seules sont concernées les maisons construites pour être vendues, louées ou mises à disposition.

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Les 8 points de vigilance à respecter pour un escalier à l'intérieur d'un bâti

Il faut :

- En haut de l'escalier, un revêtement de sol permettant l'éveil de la vigilance grâce à un contraste visuel et tactile à une distance de 0,50 m de la première marche.
- La première et la dernière marches doivent être pourvues d'une contremarche visuellement contrastée d'une hauteur minimale de 0,10 m.
- Les nez de marches doivent être de couleur contrastée, non glissants, sans débord excessif par rapport à la contremarche.
- Une ou des mains courantes situées entre 0,80 m et 1 m de hauteur ou présence d'un garde corps.
- Mains courantes faciles à prendre, rigides, continues.
- Chaque main courante doit se prolonger horizontalement de la longueur d'une marche au-delà de la 1^{re} et de la dernière marche de chaque volée de l'escalier sans créer d'obstacle au niveau des circulations.
- Un éclairage artificiel de 20 lux minimum en extérieur ou de 150 lux minimum en intérieur sans zone d'ombre avec un contraste visuel approprié permettant de différencier la paroi support de la main courante.
- Une signalétique adaptée afin de repérer l'escalier si ce dernier n'est pas visible depuis l'entrée du hall.

RAPPEL : DÉFINITIONS IMPORTANTES

Le palier de repos

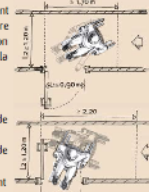
Il permet à une personne debout mais à mobilité réduite ou à une personne en fauteuil roulant de se reposer, de souffler.
Caractéristiques dimensionnelles : le palier de repos s'insère en intégralité dans le cheminement. Il correspond à un espace rectangulaire de dimensions minimales : 1,20 m x 1,40 m.



L'espace de manœuvre (avec possibilité de demi-tour)

Il permet la manœuvre du fauteuil mais aussi d'une personne avec une ou 2 cannes.

Il permet de s'orienter différemment ou de faire demi-tour.
Caractéristiques dimensionnelles : l'espace de manœuvre reste lié au cheminement mais présente un espace libre de tout obstacle de diamètre Ø 1,50 m.



L'espace de manœuvre de porte

Qu'une porte soit située latéralement ou perpendiculairement à l'axe d'une circulation, l'espace de manœuvre nécessaire correspond à un rectangle de même largeur que la circulation mais dont la longueur varie selon qu'il faut pousser ou tirer la porte.

Caractéristiques dimensionnelles :
 2 principaux cas de figure :

- Ouverture en poussant : la longueur minimum de l'espace de manœuvre de porte est de 1,70 m.
- Ouverture en tirant : la longueur minimum de l'espace de manœuvre de porte est de 2,20 m.

remarque : à l'intérieur d'un logement, il est communément admis que la règle $L_1 + L_2 \geq 2m$ permet à une personne handicapée de circuler.



L'espace d'usage

Il permet à une personne en fauteuil roulant, ou une personne utilisant une canne ou deux, de pouvoir se positionner au droit d'un équipement ou d'un dispositif de commande ou de service puis d'utiliser celui-ci.

Caractéristiques dimensionnelles :
 L'espace d'usage est situé à l'aplomb de l'équipement, du dispositif de commande ou de service.
 Il correspond à un espace rectangulaire de 0,80 m x 1,30 m.



N.B : L'ensemble de ces espaces doit être horizontal au dévers (≤ 2%) et hors tout obstacle



Un ERP (Établissement Recevant du Public) :

Constitue un ERP tout bâtiment, local, et enceinte dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non.



Un BHC (Bâtiment d'Habitation Collectif) :

Il s'agit d'un bâtiment dans lequel sont superposés, même partiellement, plus de deux logements distincts desservis par des parties communes bâties.



Quelles maisons individuelles concernées ?

Seules sont concernées par la loi du 11 février 2005 les maisons individuelles construites pour être louées ou mises à disposition ou pour être vendues, à l'exclusion de celles dont le propriétaire a, directement ou par l'intermédiaire d'un professionnel de la construction, entrepris la construction ou la réhabilitation pour son propre usage.

LES AUTRES FICHES DU GUIDE À CONSULTER :

- Les cheminements fiche 4*
- La réception du public (commerces, hôtels, restaurants...) fiche 5
- Les portes, portiques, sas fiche 4*
- Les escaliers, ascenseurs fiche 5*
- Les dispositifs de commande (interrupteurs, distributeurs, boîtes aux lettres, etc) fiche 6*
- Les cuisines, chambres, salles d'eau fiche 7
- Des contrôles administratifs pour garantir des aménagements pérennes fiche 8*
- Le contraste des couleurs, la signalétique et l'éclairage adaptés fiche 9*

Consulter aussi la documentation relative à "voies et espaces publics" figurant sur le site : www.cerstu.fr

* Fiche(s) complémentaire(s) à consulter en priorité
 Illustrations de la circulaire technique et administrative DGLF/C 2007-33 du 30 novembre 2007
 Rédaction : Pierre-Antoine THÉBAUD, www.2wheelz.fr

Accessibilité du cadre bâti :

POUR UN STATIONNEMENT ADAPTÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES



Fiche 1 : Stationnement

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
www.milieu.gouv.fr

PRINCIPE GÉNÉRAL :

	Nombre de places adaptées / nombre total de places (si stationnement prévu)	Localisation des places adaptées	Repérage des places adaptées
Établissement Recevant du Public	2% (pour le public)	• Proches de l'entrée ou de l'ascenseur • Reliées par un cheminement accessible (cf. fiche "Cheminement")	• Signalisation verticale • Marquage au sol
Bâtiment d'Habitation Collectif	• 5% (pour les occupants) • 5% (pour les visiteurs)	• Proches de l'entrée ou de l'ascenseur • Reliées par un cheminement accessible (cf. fiche "Cheminement")	Marquage au sol
Maison individuelle	1 (minimum)	Si hors parcelle : ≤ 30 m de l'accès à la parcelle	Dans une résidence : marquage au sol

STATIONNEMENTS EXTÉRIEURS :

SIGNALISATION ET RÈGLES DIMENSIONNELLES

Ces prescriptions imposées pour la voirie, peuvent être utilement transposées à l'ensemble des parcs de stationnement.



• Panneau B6d : arrêt et stationnement interdits avec pancarteaux :



• Pancarteaux M6h et M6h nouveau : Signalent que le stationnement est réservé aux véhicules utilisés par les personnes handicapées reconnues grands invalides civils, grands invalides de guerre ou titulaires de la carte européenne de stationnement, laquelle remplace au fur et à mesure de leur renouvellement les cartes GIC et GIG.

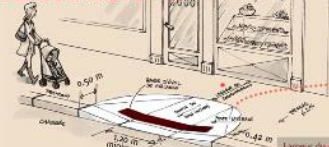
• Panneau CE14 : installation accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite (ce panneau est à titre indicatif).

RECOURS À UN CONTRÔLE D'ACCÈS À LA ZONE DE STATIONNEMENT :

- Tout signal lié au fonctionnement des dispositifs d'accès doit être sonore et visuel.
- Les appareils d'interphonie sont munis d'un système permettant de visualiser les visiteurs.

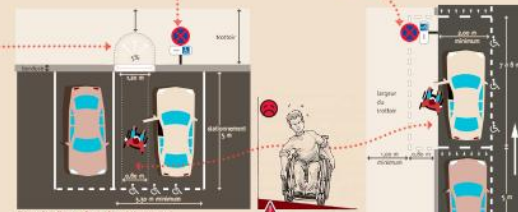


RÈGLES DE L'ABAISSE DE TROTTOIR SUR LE DOMAINE PUBLIC

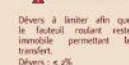


	Pente latérale	Ressaut	Dévers	Dimension de la bande d'éveil et de vigilance
Trottoir large ≥ 3m	Règle générale : ≤ 5% Tolérance possible : 8% sur 2 m maxi	2 cm maxi	≤ 2%	largeur = 0,50 m
Trottoir étroit ≤ 3m	Règle générale : ≤ 5% Tolérance possible : 8% sur 2 m maxi	2 cm maxi	≤ 2%	largeur = 0,40 m

Recommandations : veiller à un positionnement judicieux de l'abaissé de trottoir par rapport à la place de stationnement réservée par arrêté du maire aux personnes handicapées.



Exemple d'une place de stationnement adaptée - cas général

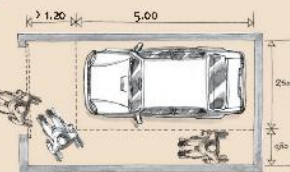


Dévers à limiter afin que le fauteuil roulant reste immobile permettant le transfert.
 Dévers ≤ 2%

Exemple d'une place de stationnement en long, à gauche et de plain-pied dans une rue à sens unique. Dimensions utiles (5 à 8 mètres) pour les véhicules dont la sortie du fauteuil s'opère à l'arrière.

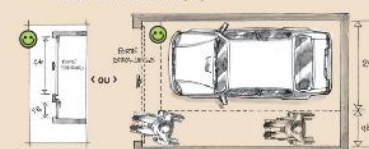
STATIONNEMENTS INTÉRIEURS :

RÈGLES DIMENSIONNELLES À RESPECTER :



Recommandation : Prévoir une hauteur minimale de passage de 2,15 m afin de faciliter l'accès aux véhicules adaptés souvent surélevés, pour le transport des personnes en fauteuil roulant.

Autres solutions d'ouverture de garage



UN ÉCLAIRAGE ADAPTÉ SELON LES CIRCONSTANCES.

Principe général :

Les textes réglementaires d'application de la loi du 11 février 2005 prévoient des valeurs d'éclairage en lux qui se mesurent au niveau du sol à l'aide d'un appareil appelé luxmètre.

La qualité de l'éclairage, artificiel ou naturel doit être traitée sans créer de gêne visuelle en tout point de lieu.

	Valeurs d'éclairage minima (en lux)
Cheminement extérieurs	20
Circulations piétonnes des parcs de stationnement	50
Escaliers et équipements mobiles	150
Parcs de stationnement	20
Postes d'accueil	200
Circulations intérieures horizontales	100

Points de vigilance :

- Un éclairage doit éviter de créer tout effet d'éblouissement direct des usagers en position debout comme assis ou de reflet sur la signalétique.
- Lorsque la durée de fonctionnement d'un système d'éclairage est temporisée, l'extinction doit être progressive.
- En cas de fonctionnement par détection de présence, la détection doit couvrir l'ensemble

de l'espace concerné et deux zones de détection successives doivent obligatoirement se chevaucher afin d'éviter les zones d'ombre.

- Un usager qui emprunte un cheminement ou qui se trouve dans un local équipé d'un système d'éclairage fonctionnant par détection de présence ne doit pas risquer de se retrouver plongé dans l'obscurité.

Recommandations :

Afin de savoir si l'éclairage mesuré au sol est suffisant, le recours à un professionnel est conseillé.

Pour aller plus loin :

- Ces valeurs d'éclairage ne sont que des minima qu'il peut être nécessaire de dépasser ponctuellement pour des raisons de sécurité d'usage ou pour faciliter le repérage et le guidage (garder à l'esprit les objectifs de maîtrise des consommations d'énergie).
- Le renforcement de la qualité de l'éclairage ne se traduit pas nécessairement par une augmentation de la valeur d'éclairage, mais peut par exemple passer par une attention particulière portée au choix et à la disposition des luminaires ou à la couleur de la lumière.

Accessibilité du cadre bâti :

L'IMPORTANCE DU CHOIX DES COULEURS, D'UNE SIGNALÉTIQUE LISIBLE ET VISIBLE ET D'UN ÉCLAIRAGE ADAPTÉ



LES AUTRES FICHES DU GUIDE À CONSULTER :

Les stationnements	.....	fiche 1
Les cheminements	.....	fiche 2
La réception du public (commerces, hôtels, restaurants...)	.....	fiche 3
Les portes, portiques, sas	.....	fiche 4
Les escaliers, ascenseurs	.....	fiche 5
Les dispositifs de commande (interrupteurs, distributeurs, boîtes aux lettres, etc.)	.....	fiche 6
Les cuisines, chambres, salles d'eau	.....	fiche 7
Des contrôles administratifs pour garantir des aménagements pérennes	.....	fiche 8

Consulter aussi la documentation relative à "voies et espaces publics" figurant sur le site : www.certu.fr

* Fiche(s) complémentaire(s) à consulter en priorité

Illustrations de la brochure "Administrative n° DQJHC 2007-02 du 10 novembre 2007
révisées : Pierre-Antoine THÉRY, www.lesone.fr



Fiche 9 :
Contraste de couleurs / Signalétique / Éclairage

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
www.developpement-durable.gouv.fr

L'IMPORTANCE D'UN CONTRASTE DES COULEURS

L'importance du contraste entre différentes couleurs :

Des équipements et des surfaces différemment colorés aident, facilitent la réalisation d'activités quotidiennes et favorisent une meilleure perception de l'environnement (dimensions du local et des équipements).

TABLEAU INDICATIF PRÉSENTANT LE CONTRASTE EN POURCENTAGE ENTRE DIFFÉRENTES COULEURS

	Beige	Blanc	Gris	Noir	Brun	Rose	Violet	Vert	Orange	Bleu	Jaune	Rouge
Rouge	78	84	32	38	7	57	28	24	62	13	82	0
Jaune	14	16	73	89	80	58	75	76	52	79	0	0
Bleu	75	82	21	47	7	50	17	12	56	0	0	0
Orange	44	60	44	76	59	12	47	50	0	0	0	0
Vert	72	80	11	53	18	43	6	0	0	0	0	0
Violet	70	79	5	56	22	40	0	0	0	0	0	0
Rose	51	65	37	73	53	0	0	0	0	0	0	0
Brun	77	84	26	43	0	0	0	0	0	0	0	0
Noir	87	91	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gris	69	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Blanc	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

- Contraste acceptable
- Contraste insuffisant
- Cas limite

Source : P. Arthur and R. Passini, Wayfinding - People, Signs and Architecture, McGraw-Hill Ryerson, Whiteby, Ontario, 1992

- Par exemple, si une cloison est de couleur pâle :
- la porte et/ou l'encadrement de la porte ainsi que les interrupteurs seront de couleur foncée.
 - la poignée contraste avec la porte.
 - la plinthe murale ou le revêtement de sol contraste avec la cloison.



Lecture du tableau de contraste des couleurs (il est une première aide au choix de couleurs)

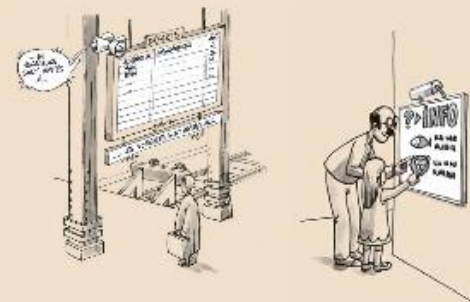
La visibilité d'un équipement ou la lisibilité d'une information dépend du contraste de couleurs et du contraste de luminance. Le tableau ci-contre tient compte de ces éléments.

Ainsi pour les cloisons, les interrupteurs, le sol et les portes, il est recommandé que le contraste entre les couleurs de deux surfaces adjacentes soit supérieur à 70%.

Points de vigilance à respecter :

- préférer un revêtement d'aspect non réfléchissant pour toutes les surfaces,
- éviter des revêtements qui peuvent créer de la confusion tels que les revêtements à gros motifs,
- le contraste des couleurs entre deux objets sera amélioré en choisissant une teinte claire contrastant avec une teinte foncée (voir le tableau ci-dessus) avec un éclairage approprié.

INFORMATION ET SIGNALÉTIQUE



Quelle dimension des mots pour une meilleure lecture ?

La taille des caractères peut-être déterminée suivant la distance prévue entre le lecteur et la signalétique comme suit (tableau non réglementaire proposé à titre indicatif) :

Distance d'observation	Hauteur minimale des lettres	Dimension du logo
1 m	30 mm	50 mm
2 m	60 mm	100 mm
5 m	150 mm	250 mm
10 m	300 mm	500 mm

A MINIMA

Quelques éléments d'aide :

- recourir à des polices de caractères facilement identifiables (Arial, Verdana, Helvetica,...),
- éviter le recours aux caractères en italique,
- pour un seul mot : utiliser uniquement des caractères majuscules,
- pour un groupe de mots : utiliser des caractères majuscules et minuscules,
- le rapport entre la largeur et la hauteur d'un caractère doit être de préférence de 3/4 (il en sera de même entre la hauteur des caractères minuscules et la hauteur des caractères majuscules).

Annexe 4 – Table des acronymes

AAH : Allocation pour l'Adulte Handicapé

ALGI : Association pour le Logement des Grands Infirmes

Audeso : Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine Orge

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

APF : Association des Paralysés de France

CA : Communauté d'Agglomération

CAF : Caisse d'allocation familiale

CAPH : Commission pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées

CC : Communauté de Communes

CCAPH : Commission Communale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées

CESO : Centre Essonne Seine Orge

CIAPH : Commission Intercommunale pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées

CIF : Classification Internationale du Fonctionnement du handicap et de la santé

CIH : Classification Internationale du Handicap

CIM : Classification Internationale des Maladies

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

ERP : Etablissement Recevant du Public

FCDE : Fédération pour les Circulations Douces en Essonne

GIHP : Groupement des Intellectuels Handicapés Physiques

IME : Institut Médico-Educatif

MAS : Maison d'Accueil Spécialisé

MDPH : Maison Départementale des Personnes Handicapées

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PAM : Pour l'Aide à la Mobilité

PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics

PCH : Prestation de Compensation du Handicap

SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité

Stif : Syndicat des transports d'Ile-de-France

Tice : Transports intercommunaux Centre Essonne

UFR : Utilisateur de Fauteuil Roulant

Annexe 5 – Bibliographie

Allain R., 2005, « Ville et proximité. Le point de vue d'un géographe-urbaniste », Revues.org

Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, 2009, *Mobilité et handicaps sur la voirie : du terrain humain aux dispositions urbaines*, Rapport d'étude, 98p

APF, 2008, *L'ambition d'une politique locale transversale et intégrée du handicap*, Plateforme de propositions pour les élections municipales de 2008, 74p

Audeso, 2011, *De la ligne 402 au T-Zen 4*, Etude, 37p

Audeso, 2012, *Les équipements sportifs du CESO*, Note Repères n°4, 8p

Bacqué M.-H., Fol S., 2007, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction » in *Revue suisse de sociologie*, n°33, p. 89-104

Bavoux J.-J., Beaucire F., 2005, *Géographie des transports*, Armand Colin, Paris, 232p

Beaucire F., 2011, « Sur l'accessibilité aux ressources offertes par la ville » in IAU, *Équipements et services : la métropole au quotidien*, Les Cahiers, n° 157, p. 20-22

Bodin F., 2000, « Une ville qui accueille », *Urbanisme*, n°311, p. 79-81

Boissonnat V., 2003, « La recherche dans le champ du handicap : quelles perspectives ressortent de la rencontre entre acteurs sociaux et chercheurs » in *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*, La Documentation Française, N°1-2, p. 309-320

Brunet R., 2000, *Les mots de la géographie*, La Documentation française, 518p

Casas I., 2007, « Social exclusion and the disabled: an accessibility approach », *The Professional Geographer*, volume 59, n°4, p. 463-477

Caubel D., 2003, « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux. Impacts sociaux d'une politique de transports urbains : le concept d'accessibilité », XXXIXème Colloque de l'ASRDLF, Lyon, 24p

Caubel D., 2006, *Politique de transport et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Résumé de la Thèse de Doctorat, Université Lumière, Lyon 2, 8p

CERTU, 2002, *Concept « Ville accessible à tous »*, Ministère de l'Équipement, des Transports, Du Logement, Du Tourisme et de la Mer, 16p

CERTU, 2008, *Les bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous*, Ministère de l'équipement, des Transports, Du Logement, Du Tourisme et de la Mer, 208p

Charbonneau J.-P., 2008, « Confort urbain et intensité poétique », *Urbanisme*, n°359, p. 70-71

Chaudet B., 2005, « Développer des espaces de qualité et de bien être pour tous, une voie accessible ? » in Fleuret S. (dir.), *Espaces, qualité de vie et bien-être*, Presse universitaire d'Angers, p. 187-196

Chaudet B., 2009, *Handicap, vieillissement et accessibilité. Exemples en France et au Québec*, Thèse de doctorat, Ecole doctorale DEGEST, Université d'Angers, 470p

Choay, 1994, « La mort de la ville et le règne de l'urbain » in *La Ville : art et architecture en Europe, 1873-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, p. 26-39

Choay F., Merlin P., 2010, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, 843p

Costes L., « *Le Droit à la ville* de Henri Lefebvre : quel héritage politique et scientifique ? », *Espaces et sociétés*, n° 140-141, p. 177-191

Crozet Y., Mercier A., Ovtracht N., 2007, « Distance spatiale, distance sociale... L'accessibilité peut-elle se substituer à la mixité ? », *Territoires 2030*, n°4, p. 67-76

Deliot-Lefèvre P., 2006, « L'accessibilité des cadres bâtis, des lieux publics et des transports », *Gérontologie et société*, n°119, p. 11-23

Dumont, M., 2006, « Les épreuves de l'accessibilité urbaine », *EspacesTemps.net*, Il paraît

Fainstein S. S., 2009, *Justice spatiale et aménagement urbain*, Revue en ligne « Justice spatiale »

Farrington J., 2007, « The new narrative of accessibility: its potential contribution to discourses in (transport) geography », *Journal of Transport Geography*, n°15, p. 319-330

Fol S., 2010, « Encouragement ou injonction à la mobilité ? » in *Projet*, n°314, p. 52-58

Gardou C., 2007, « Cheminer vers l'universel », in Gardou C., Poizat D. (dir.), *Désinsulariser le handicap*, Erès, Coll. Connaissances de la diversité, 356p

Grand Robert (Le), 1976, *Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, volume 1

Grenier D., 2009, « Quand les théologiens parlent du handicap », *Revue d'éthique et de théologie morale*, n°256, 218 p

Geurs K.T., Ritsema J.R., 2001, *Accessibility measures : review and applications*, National Institute of public health and the environment, 265 p

Gueslin A, Stiker H.-J., 2003, *Handicaps, pauvreté et exclusion dans la France du XIX^e siècle*, Editions de L'Atelier, 270p

Guide loi Handicap, 2006, Ministère de la Santé et des Solidarités, 16p

Heyrman E., Marin-Lamellet C., 2009, « Quelles politiques d'accessibilité au transport en Europe ? », in IAU, *Vers une mobilité durable en Europe*, Les Cahiers n°150, 180p

Hine J., Grieco M., 2003, « Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport », *Transport policy*, n°10, p. 299-306

IAU, 2008, *Démarche exploratoire pour une hiérarchisation des équipements en Ile-de-France*, 141p

IAU, 2011 a, « L'accessibilité terrestre aux grands aéroports européens », *Note rapide Mobilité*, n°570, 4p

IAU, 2011 b, *Les mesures de l'accessibilité aux médecins de premier recours en Ile-de-France*, étude de l'IAU, 43p

IAU, 2011 c, *Equipements et services : la métropole au quotidien*, Les Cahiers, n°157

IAU, 2011 d, *Intégration urbaine des quartiers en rénovation dans trois territoires franciliens*, Tome 2, étude de l'IAU, 75p

Jaillet M.C., 1997, « Vivre « en ville » et « être ensemble » », *Empan*, n°28, p. 9-15

Jouffe Y., 2011, « Contre le droit à la ville accessible. Perversité d'une revendication », in Sugranyes A. et Methivet C. (dir.) *Villes pour toutes et tous. Pour le droit à la ville, propositions et expériences*, Santiago, Chili, p 48-61

Kaufmann V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité*, Presses Polytechniques Romandes, Collection « Savoir Suisse », 115p

Larrouy M., 2007, *L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transport des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité des transports urbains de voyageurs en France de 1975 à 2005*, Thèse de doctorat, Université Paris 1, 523p

Le Breton E., 2005, *Bouger pour s'en sortir : mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Paris, 245p

Lefebvre H., 1968, *Le droit à la ville*, Points, 140p

Lefeuvre M.-P., 2006, « Proximité spatiales et relation sociales » in Bourdin A., Lefeuvre M.-P. et Germain A. (dir.) *La proximité, construction politique et expérience sociale*, L'Harmattan Coll. Villes et Entreprises, 304p

Lehman-Frisch S., 2009, « La ségrégation : une injustice spatiale ? Question de recherche », *Annales de géographie*, n°665-666, p. 94-115

Lévy J., Lussault M., 2003, *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, 1033p

Lévy J., 2011, « La mobilité comme bien public », [Métropolitiques.eu](http://Metropolitiques.eu)

Lussault M., 2007, *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Seuil, 366p

Marcuse P., 1995, « Not chaos but walls: postmodernism and the partitioned city », in Warson S., Gibson K. *Postmodern cities and spaces*, Oxford, p. 249-250

Minaire P., « Proposition d'une nouvelle méthodologie dans l'évaluation du handicap », intervention du 25-28 septembre 1978 à la Maison de l'Unesco, Paris

Mongin O., 2007, *La condition urbaine*, Points, 325p

Murphy R. 1987, *Vivre à corps perdu*, Plon, 374p

Mus M., 2011, « Un regard géographique sur l'icône du handicap », EsacesTemps.net

Orfeuil J.-P., « Dix ans de « droit à la mobilité », et maintenant ? », Métropolitiques.eu

Paquot T., 2009, « Redécouvrir Henri Lefebvre », *Rue Descartes*, n°63, p. 8-16

Proposition de Charte Mondiale du Droit à la Ville, 2004, Forum Social des Amériques – Quito – Juillet 2004 ; Forum Mondial Urbain – Barcelone – Septembre 2004

Puig J., 2007, « Relier éthique, technique, politique » in Gardou C., Poizat D. (dir.), *Désinsulariser le handicap*, Erès, Coll. Connaissances de la diversité, 356p

Ramadier T. « L'accessibilité socio-cognitive », Communication au colloque *Mobilités spatiales et fluidités sociales*, Grenoble, 24 et 25 mars 2011, 11p

Sanchez J., 1989, *L'accessibilité comme support concret et symbolique de l'intégration*, CTNERHI, 159p

Sanchez J., 1992, « Accessibilités, mobilités et handicaps. La construction sociale du champ du handicap », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°57-58, p. 127-133

Soja E. W., 2008, *La ville et la justice spatiale*, Revue en ligne « Justice spatiale »

Stiker H.-J., 2000, « De l'infirmité au handicap : un basculement sémantique » in Barral C., Paterson F., Stiker H.-J., Chauviere M. (Dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*, Presses Universitaires de Rennes, 420 p

Stiker H.-J., 2003, « Les enjeux d'une approche situationnelle du handicap », *Education Permanente*, n°156, p. 115-121

Stiker H.-J., 2005, *Corps infirmes et sociétés. Essai d'anthropologie historique*, 3^e édition, Dunod, 253p

Thomas R., 2003, « L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain : un accomplissement perceptif situé », *Espaces et sociétés*, 113-114, p. 233-249

Thomas R., 2005, *Les trajectoires de l'accessibilité*, A la Croisée, Coll. Ambiances, Ambiance, 183p

Warin P., 2010, « Ciblage de la protection sociale et production d'une société de frontières », *SociologieS*, Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques

Articles de presse

Evryaglo, 2012, « *Grand Stade de rugby. La mobilisation se poursuit !* », n° 10, mars 2012, p. 6-7

Irishtimes, 2004, « *Definition of disability 'too restrictive'* », 09/09/2004

L'Express, 2008, « *Accessibilité des handicapés : un coût de 15 milliards pour les communes* », 22/01/2008

L'Union, 2012, « *Le coût et l'histoire sont de faux arguments* », 24/01/2012

La Gazette, 2012, « *L'échéance de 2015 : un défi pour les ERP* », n°10/2116, 05/03/2012

Le Moniteur, 2011, « *ERP : les communes peuvent bénéficier d'aides financières de l'Etat* », 02/12/2011

Le Moniteur, 2012 a, « *Handicap : la profession d'expert en accessibilité émerge en Europe* », 13/01/2012

Le Moniteur, 2012 b, « *Mobilité urbaine, qu'est-ce qui fait courir l'action publique ?* », 16/03/2012

Le Parisien, 2011, « *Athis Mons. Accessibilité handicapés : la ville épinglée* », 08/11/11

Traits Urbains, 2012, « *Bus à haut niveau de service... et d'urbanité ?* », avril-mai 2012, n°53

Yanous, 2012, « *Accessibilité à l'eau de rose* », Editorial, mars 2012

RÉSUMÉ

L'accessibilité est une notion polysémique qui manque de conceptualisation en France. Souvent associée au déplacement, voire confondue avec le concept de mobilité, elle est également au cœur de la problématique du handicap. L'accessibilité s'affranchit alors de la thématique du transport pour se concrétiser par des normes techniques et permettre l'inclusion des personnes handicapées dans la société. En effet, la loi du 11 février 2005 pour « *l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* » impose aux collectivités de respecter de nombreuses prescriptions techniques pour que la maxime des associations de personnes handicapées, « tout accessible à tous », soit concrétisée en 2015. La mise aux normes des espaces et bâtiments publics ainsi que des transports permettrait aux personnes handicapées de pratiquer la ville en annihilant toute discrimination. Quant aux Commissions pour l'accessibilité des personnes handicapées, elles doivent leur permettre de participer à la construction et à la gestion de la ville. Par conséquent, l'accessibilité relaie la revendication du droit à la ville pour les personnes handicapées, entendue comme « *forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à « l'œuvre » (à l'activité participante) et droit à « l'appropriation » (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville* » (Lefebvre, 1968).

Néanmoins, une conception technique, restreinte de l'accessibilité peut-elle engendrer ce droit à la ville ? Les différentes définitions de l'accessibilité des chercheurs français, mais aussi étrangers, pourraient-elles se révéler plus opérationnelles ?

Dans ce mémoire, nous adopterons une conception élargie de l'accessibilité qui, au-delà du transport et du handicap, intègre les conditions d'organisation territoriale.

Mots-clés: accessibilité – handicap – droit à la ville - collectivités – mobilité – proximité.