



HAL
open science

L'espace public au défi de l'accessibilité

Stéphane Seilhan

► **To cite this version:**

Stéphane Seilhan. L'espace public au défi de l'accessibilité. Sciences de l'Homme et Société. 2016. dumas-03290811

HAL Id: dumas-03290811

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03290811>

Submitted on 19 Jul 2021

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.



L'espace public au défi de l'accessibilité

REMERCIEMENTS

Je souhaite avant tout remercier Madame Frédérique HERNANDEZ pour sa disponibilité et ses précieux conseils apportés dans la conduite de ce mémoire.

Je suis également reconnaissant envers l'ensemble de l'équipe enseignante de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional (IUAR) d'Aix-en-Provence pour les acquis qu'ils m'ont apportés au cours de ces deux années de master.

Je remercie les acteurs sollicités de la ville de Toulouse, de Toulouse Métropole et de la SEM d'aménagement OPPIDEA qui m'ont gentiment consacré une part de leur temps afin de répondre à l'ensemble de mes questions.

J'aimerais également exprimer ma gratitude envers ma famille et mes amis pour leur soutien, leurs conseils et pour le temps consacré à la relecture de ce mémoire.

Je souhaite remercier M.GAILLARD Maxime, ancien étudiant à l'IUAR, et ma sœur de m'avoir accompagné lors de mes visites de terrain. Je remercie également ma compagne, en formation de moniteur-éducateur, pour toutes les notions et renseignements apportés sur le handicap.

Pour finir, j'aimerais accorder une attention particulière à ma tante qui est à l'origine de mes motivations sur le sujet traité dans ce mémoire.



TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	2
TABLE DES MATIERES	3
INTRODUCTION	5
I. L’accessibilité de l’espace public au prisme du handicap	9
1.1. Vers la prise en compte de tous les handicaps et de l’ensemble de la chaîne de déplacement	9
1.1.1. D’une malédiction divine à l’apparition de la notion de handicap	9
1.1.2. La notion de « handicap » : une complexité d’approche.	12
1.1.3. Pas à pas : l’accessibilité pour tous et partout	15
1.2. Les espaces publics : intérêts multiples et complexité de conception	23
1.2.1. L’espace public : une notion complexe.....	24
1.2.2. L’espace public : une conception complexe	27
1.2.3. L’accessibilité dans les principes fondamentaux de conception.....	33
1.3. L’accessibilité dans l’espace public : spécificités et réglementation.....	38
1.3.1. Les spécificités du passant en situation de handicap dans l’espace public	38
1.3.2. Vers une conception des espaces publics pour une accessibilité généralisée.....	40
1.3.3. Les dispositifs réglementaires pour l’accessibilité des espaces publics.....	42
II. Mise en application locale de l’accessibilité des espaces publics : cas de la ville de Toulouse	47
2.1. La loi handicap de 2005 : des progrès mais encore des insuffisances pour la majorité des villes françaises	47
2.1.1. Les limites de « l’accessibilité »	47
2.1.2. Le baromètre de l’APF : un constat accablant.....	49
2.1.3. Principaux problèmes rencontrés par les villes françaises dans l’application de la politique d’accessibilité.....	51



2.2. La ville de Toulouse dans la prise en compte de l'accessibilité des espaces publics	54
2.2.1. Toulouse s'adapte pour une ville accessible	55
2.2.2. Une multiplicité d'acteurs intervenant dans l'accessibilité des espaces publics pour la ville de Toulouse	60
2.2.3. Les documents phares pour l'accessibilité des espaces publics	68
2.3. L'accessibilité de l'espace public dans le quartier de Borderouge	76
2.3.1. Le quartier Borderouge comme véritable lieu de vie	76
2.3.2. L'espace public handicapant ?	83
CONCLUSION	99
BIBLIOGRAPHIE / SITOGRAFIE	102
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	104
ANNEXES	106



INTRODUCTION

En France, près de 23 millions de personnes déclarent un « handicap ou une gêne dans la vie quotidienne ». Ainsi, près de 35 % des français se trouvent en situation de handicap et 15% de la population présente un handicap durable et permanent (INSEE, 2011).

Aujourd'hui, on ne parle plus de handicap caractérisant une personne mais de situation de handicap.

« Cette dernière correspond à la réduction de la réalisation des habitudes de vie, résultant de l'interaction entre facteurs personnels (déficiences, incapacités et autres caractéristiques personnelles) et facteurs environnementaux » (Réseau international sur le Processus de production du Handicap, 1998).

Ainsi, les situations sont très diverses et de nombreuses personnes peuvent, à un moment de leur vie, être confrontées à une situation de handicap. C'est par exemple le cas pour une femme enceinte, une personne âgée, une personne de grande ou de petite taille, une personne chargée ou encombrée, etc...

Le vieillissement de la population concourt également à l'augmentation du nombre de personnes en situation de handicap : l'INSEE estime que 40% de la population seront concernées en 2020 et 1 français sur 3 aura plus de 60 ans en 2035.

Aujourd'hui, l'enjeu repose donc sur la prise en compte et l'intégration à la vie quotidienne de cette diversité de personnes.

La loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a pour objectif une meilleure insertion dans la société française des personnes en situation de handicap. L'accès à une vie sociale et citoyenne complète est l'une des principales ambitions affichées.

Une personne atteinte de déficience dispose d'une réelle complexité à vivre de manière « ordinaire », adapter son environnement pour ne pas accentuer la difficulté de son handicap est une mesure indispensable pour leur intégration dans la société, d'où l'importance de traiter la question de l'accessibilité. Elle joue un rôle considérable pour permettre à tous les usagers de la ville d'accéder librement et en sécurité à l'ensemble des fonctions urbaines, c'est-à-dire aux diverses activités et structures qui la composent : l'habitat, les équipements publics, les transports, les espaces publics, la voirie, etc.

Reconnue comme un enjeu sociétal à part entière, l'accessibilité en ville devient une problématique majeure pour les collectivités territoriales. L'ambition est donc de réduire et même supprimer les situations de handicap sous toutes leurs formes et dans l'ensemble de la chaîne de déplacement.

L'amélioration de la chaîne de déplacement passe notamment par la mise en accessibilité des espaces publics, liens entre les différents lieux d'activités, dans l'objectif de proposer un parcours sécurisé et continu sur la totalité de leur itinéraire. La mise en accessibilité de ces espaces est donc l'occasion et un moyen d'offrir au plus grand nombre, un cadre de vie amélioré. L'espace public est donc au cœur de la chaîne de déplacement et c'est pour cette principalement raison que j'ai décidé d'axer la problématique de l'accessibilité plus précisément sur l'espace public.



Récemment devenue un leitmotiv majeur pour les villes, l'accessibilité de l'espace public reste un défi à relever. En effet, une partie de la population connaît des difficultés pour accéder, se déplacer d'un point A à un point B sans que son parcours soit semé d'obstacles à surmonter.

J'ai d'ailleurs pu constater les limites de l'accessibilité de l'espace public grâce à un vécu personnel. Ma tante est atteinte d'un handicap moteur et utilisatrice d'un fauteuil roulant permettant de faciliter ses déplacements. Mais l'espace public n'a pas toujours agité dans ce sens lorsque nous souhaitons satisfaire ses besoins primaires. Sortir de la voiture et accéder à un équipement de santé par exemple devenaient très vite complexe et des situations de danger pouvaient se rencontrer. Cette exclusion de l'espace public est une dimension qui a tout particulièrement interpellé mon attention et ma curiosité. Traiter de l'accessibilité de l'espace public dans le cadre de ce mémoire est donc un intérêt et une motivation personnelle. Disposant peu de notions et de connaissances dans le domaine, ce mémoire est l'opportunité d'approfondir la problématique de l'accessibilité afin d'apporter des pistes de réflexions et de compréhensions supplémentaires. C'est également une manière de prouver à ma tante l'empathie dont j'accorde à son handicap, mais également transmettre à l'ensemble des lecteurs d'importance de la prise en compte de l'accessibilité pour permettre à ces personnes en situation de handicap de participer pleinement à la vie de la cité.

La mise en accessibilité des espaces publics constitue donc un enjeu majeur pour tous les acteurs de l'aménagement urbain.

Nous pouvons alors nous poser la question suivante : **Comment la mise en accessibilité des espaces publics est-elle gérée et prise en compte à l'échelle locale ?**

Et pour compléter : Aujourd'hui, comment cette mise en accessibilité est-elle appliquée dans le cadre de projets urbains ? Et enfin, quelle forme prend l'accessibilité sur les espaces publics déjà existants ?

Mes hypothèses de départ reposaient sur trois principaux critères :

- L'accessibilité évolue vers une meilleure prise en compte de tous les handicaps et de l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- L'espace public joue un rôle pivot en matière d'accessibilité mais les multiples préoccupations rendent complexes sa conception ;
- Malgré une implication croissante des associations et des représentants d'usagers, il existe des limites quant à sa mise en application locale.

Point méthodologique :

Afin d'apporter des éléments de réponses à cette problématique, une méthodologie de travail rigoureuse a été indispensable.

Tout d'abord, j'ai réalisé une lecture de l'état de l'art des différents mots clés du sujet afin de comprendre quels sont les enjeux aujourd'hui en matière d'accessibilité et d'espaces publics. Dans un premier temps, les recherches étaient très générales afin d'englober les idées fondamentales de ces deux notions. Or, l'extrême diversité d'approches, notamment pour les espaces publics, m'a très vite obligé de réaliser des choix et mettre en avant des priorités. Ainsi, les recherches bibliographiques ont ensuite été ciblées sur les espaces publics pour l'accessibilité (sans oublier de le repositionner dans la chaîne de déplacement complète) ainsi que sur les intérêts et les complexités de conception pour l'espace public (permettant ainsi de repositionner l'accessibilité dans sa fabrication).



Globalement, les références bibliographiques ont été variées et complémentaires afin de confronter différents constats et points de vue : réseau technique de l'Etat (fiches CERTU notamment), revues scientifiques, travaux de chercheurs en sciences humaines et sociales, etc.

Question organisation, chaque lecture se traduisait par des fiches récapitulatives classées par dossiers thématiques. Cette méthodologie de travail a ainsi permis d'acquérir au fur et à mesure une vision transversale concernant l'ensemble des éléments à disposition. C'est ainsi que ma problématique, mes hypothèses ou encore mon plan de mémoire se sont construits de manière itérative au fil du temps.

Afin de mener à bien cet exercice, plusieurs entretiens ont également été sollicités en rapport avec le choix de la ville de Toulouse comme illustration d'un cas concret dans la prise en compte de l'accessibilité de l'espace public. Quatre principaux acteurs ont permis d'apporter de précieux éléments de réponses :

- M. ARCAL Maxime, référent accessibilité à la Mairie de Toulouse, Service solidarité et cohésion sociale, Domaine Handicap et Accessibilité.
- Mme.GRASSET.Brigitte, Responsable Cellule Patrimoine Voirie à Toulouse Métropole.
- Mme PALLAS Marie, Chef de projet à la SEM d'aménagement OPPIDEA de Toulouse Métropole.
- Mme COUSSERGUE, du Groupement pour l'Insertion des Personnes handicapées Physiques (GIPH) de Toulouse (bref entretien, discussion assez libre).

Ces entretiens se sont déroulés par le biais de conversations téléphoniques. Il s'agissait de cibler plusieurs acteurs variés intervenant dans la prise en compte de l'accessibilité pour la ville de Toulouse, de manière plus ou moins directe. M.ARCAL Maxime est donc spécialisé sur les notions du handicap et de l'accessibilité en général, Mme PALLAS Marie intervient dans l'aménagement du territoire à travers le suivi de projets urbains dans leur globalité, ou encore Mme GRASSET Brigitte traite la thématique de l'accessibilité de l'espace public. Et enfin, une vision plus « humaine » et « sociale » est apportée en sollicitant le ressenti d'une association concernant leur l'intégration et les actions menées en matière d'accessibilité au sein de la ville de Toulouse.

Ces entretiens sont également complétés par une prise de connaissance de l'ensemble des documents élaborés en faveur de l'accessibilité des espaces publics :

- La charte technique sur l'accessibilité de la voirie et de l'espace public, rédigée par Toulouse Métropole (édition 2016).
- Le rapport accessibilité du projet mobilités 2020/2025/2030, annexé au Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine en cours de révision. Ce document est élaboré par l'autorité organisatrice des transports : le Syndicat Mixte des Transport en Commun (SMTC)
- Le cahier de l'espace public, élaboré par les services de la mairie de Toulouse.
- Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), version 2013 (dernière version publiée et accessible), élaboré par la ville de Toulouse. Désormais cette compétence est transférée à Toulouse Métropole, qui est chargé de l'élaboration de ce document pour les villes que l'instance recouvre.
- Le Schéma directeur d'accessibilité voirie et espaces publics, rédigé par Toulouse Métropole.

Ces documents ont été récupérés, d'une part grâce à leur publication au grand public (à travers les sites internet des structures qui les élaborent) et d'autre part grâce à la communication de certains, non disponibles en ligne, par les différents acteurs sollicités lors des entretiens.



Choix du terrain d'étude :

Tout d'abord, il est indispensable de préciser que la ville de Toulouse ne représentait pas mon choix de départ, qui correspondait premièrement à une (ou plusieurs) commune rurale. Mon foyer familial se situe au sein d'un village du piémont pyrénéen, ainsi les principales difficultés rencontrées en termes d'accessibilité (expériences personnelles aux côtés de ma tante) étaient caractéristiques de communes rurales ou péri-urbaines.

Ma motivation reposait donc sur un intérêt personnel mais également dans l'objectif d'intégrer la problématique du manque de moyens humains et financiers dans la prise en compte de l'accessibilité des espaces publics, sources d'importantes difficultés quant à sa mise en application locale. Or, lors de mes premières recherches et conversations téléphoniques avec les communes sélectionnées, j'ai pu directement m'apercevoir du manque conséquent de données et du désintérêt des acteurs sollicités. Pourtant, l'enjeu était justement de montrer l'importance du problème dans cette catégorie de commune.

Dans ce contexte, j'ai choisi pour alternative de cibler la ville de Toulouse pour diverses raisons. Natif de cette région, j'accorde tout particulièrement une attache particulière à ce territoire. Lors de mes recherches sur le choix d'un nouveau terrain d'étude, j'ai également pu m'apercevoir que cette ville obtenait la 28^{ème} place parmi les 96 chefs-lieux départementaux au dernier baromètre de l'accessibilité publié par l'Association des Paralysés de France (APF)¹. Elle se situe donc dans les moyennes, toutefois elle n'est pas perçue comme une « ville modèle » en matière d'accessibilité. Ainsi, j'ai pu supposer que des efforts restaient à entreprendre pour la ville, j'ai donc trouvé judicieux de comprendre les difficultés rencontrées, les évolutions et les actions à mener pour favoriser son accessibilité, notamment en termes d'espaces publics. Aujourd'hui, comment l'accessibilité est-elle prise en compte à l'échelle de la ville de Toulouse ? Comment est-elle concrètement appliquée dans les espaces publics ? Afin de répondre à cette dernière question, l'exemple du quartier de Borderouge (au Nord de Toulouse) nous permettra ainsi d'apporter des éléments de compréhension sur la mise en accessibilité concrète de ses espaces publics, rassemblant à la fois projets d'aménagement récents, espaces urbains anciens, variété de fonctions, etc.²

Mon travail de recherche va se décliner en deux temps. Premièrement, il s'agit d'aborder la notion de l'accessibilité et la conception de l'espace public. Cette partie visera à montrer dans quel contexte ont évolués les mentalités et la prise en compte de l'accessibilité des personnes en situation de handicap. Il convient ensuite de repositionner l'accessibilité plus largement dans la conception de l'espace public, pour ensuite analyser les spécificités de l'accessibilité dans l'espace public.

Dans un second temps, il s'agit de montrer de quelle manière la prise en compte de l'accessibilité, notamment des espaces publics, est appliquée à l'échelle locale. D'une part, nous verrons les éléments généraux à l'ensemble des villes françaises, puis nous analyserons comment se positionne la ville de Toulouse concernant cet enjeu majeur. Pour finir, l'exemple du quartier de Borderouge nous permettra d'apporter des éléments de réflexion sur la mise en accessibilité concrète de ses espaces publics.

¹ Ce baromètre de l'accessibilité sera approfondi dans la deuxième partie du mémoire

² Le choix de ce terrain d'étude sera également précisé dans la deuxième partie du mémoire



I. L'accessibilité de l'espace public au prisme du handicap

Premièrement, il s'agit d'aborder les principes fondamentaux de l'accessibilité et de la conception de l'espace public. Nous verrons que l'accessibilité et le handicap sont deux notions étroitement liées qui se sont développées au cours du temps au profit d'une même ambition : la prise en compte de tous les handicaps et de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

L'accessibilité de l'espace public s'appréhende principalement dans la manière de concevoir cet objet urbain. Il convient alors de prouver que produire l'espace public n'a pas pour seule préoccupation l'accessibilité. Quelles sont les conséquences ? Comment se positionne-t-elle au sein des intérêts majeurs de l'espace public ? Peut-on mettre en avant des principes généraux de conception ? Influencent-ils sur la prise en compte de l'accessibilité ?

Pour finir cette première partie et transiter vers la seconde, l'objectif repose sur l'analyse des spécificités de l'accessibilité dans l'espace public.

1.1. Vers la prise en compte de tous les handicaps et de l'ensemble de la chaîne de déplacement

L'objectif dans cette partie est d'analyser l'évolution des représentations et de la prise en charge du handicap par la société. Cet historique est indispensable pour comprendre les ambitions des politiques publiques actuelles, en faveur d'une prise en compte de tous les types de handicap au sein même de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

1.1.1. D'une malédiction divine à l'apparition de la notion de handicap

Au cours du temps, la vision et la prise en charge du handicap ont beaucoup évoluées d'un point de vue social et politique³.

A l'antiquité, les personnes handicapées, et particulièrement les enfants étaient totalement exclus de la société. Ils étaient considérés comme impurs ou victimes d'une malédiction divine.

La difformité à cette époque est le signe de la colère des Dieux à l'égard des hommes. Pour se protéger, les familles adoptent plusieurs solutions : le rejet, l'abandon ou l'exposition afin que les dieux reprennent la vie de ceux qui ont subi leur colère et qui annoncent des catastrophes.

Certains enfants handicapés pouvaient être tués dès la naissance, laissés à l'abandon en pleine nature, ou encore utilisés par des mendiants pour mieux attirer et accentuer la compassion.

L'infirmité et la différence sont également le signe d'une faute. Dès cette époque, les personnes malades et difformes sont classées dans la société : la difformité congénitale est exposée, rendue aux dieux ; la maladie mentale est cachée, mais non exclue puisqu'on lui attribue parfois un sens divin ; et les maladies et infirmités acquises sont soignées, traitées et prise en charge par le système antique.

³ Cette partie est le résultat d'une synthèse transversale des lectures suivantes :

- GIAMI, Alain. « Du handicap comme objet dans l'étude des représentations du handicap ». *Sciences sociales et santé*, mars 1994, n°12, pp.31-60.
- Handicap.fr : <https://informations.handicap.fr>
- Cours sur les représentations du handicap issu de l'Institut de Formation aux Métiers Educatifs (IFME) de Nîmes.



C'est au début du Moyen-âge que les premiers hospices sont mis en place pour accueillir les infirmes, les pauvres et les miséreux de la société. Le handicap et les situations propres à cette catégorie de population suscitent la peur. Ces personnes sont méprisées car elles représentent un risque pour la sûreté de tous et peuvent être contagieuses... C'est pourquoi la société ressent le besoin de dissimuler cette différence par l'enfermement.

En parallèle, la Cour des Miracles était le fief parisien des mendiants, infirmes et voleurs de multiples origines. Louis XIV est aussi l'un des pionniers de cette démarche en ordonnant la création de l'Hôpital de la Salpêtrière pour le renfermement des mendiants, et l'Institution des Invalides pour l'accueil des soldats invalides ou âgés.

Paradoxalement, certaines personnes (nains, bossus et fous notamment) ont le droit à la liberté. On leur accorde même un statut particulier du fait de leur différence qui les met à distance des lois établies.

A la mort de Louis XIV, ce système d'enfermement et d'exclusion des infirmes s'affaiblit au profit de la médecine et de nouveaux courants de pensées.

Le XVIIIème siècle, ou le siècle des Lumières, prône la raison, la science et le respect de l'humanité. Il se caractérise par la progression de la médecine et de la biologie. Les scientifiques découvrent les mécanismes de l'hérédité et de la contagion. Les connaissances commencent ainsi à se rationaliser, mais il faut du temps avant qu'elles ne se répandent et que la société en général change son regard et ses justifications de la différence. Les médecins cherchent alors les causes du handicap, on commence même à accuser et culpabiliser les parents, en les considérant comme responsables des problèmes de leurs enfants, en raison des liens de filiation. Toutefois, le développement de la médecine met en évidence un nouvel ordre social qui garantit la nécessité de regrouper, d'enfermer et de mettre à l'écart les personnes anormales. Certaines deviennent de véritables curiosités de foire avec des pratiques d'exhibitions qui perdurent jusqu'au XXIème siècle.

Parallèlement, plusieurs auteurs et personnalités de l'époque seront précurseurs des nouvelles idéologies sur le handicap. On peut par exemple citer Diderot (1713-1784), un des plus grands philosophes de ce siècle qui a publié des essais cherchant à démontrer l'égalité des esprits pourvu qu'on leur consacre suffisamment d'instruction et d'éducation, et cela malgré les différences entre individus. L'Abbé de l'Epée (1712-1789) fonda une école pour les sourds-muets et inventa des signes méthodiques pour leur permettre de communiquer. Ou encore, Valentin Haüy (1745-1822) fonda de son côté l'institution des jeunes aveugles et inventa des caractères en relief pour leur ouvrir l'accès à la lecture.

A partir du XXème siècle, les premières préoccupations médicales et de rééducation concernant les personnes atteintes d'une déficience se sont tournées vers deux catégories de personnes en priorité : les accidentés du travail à la fin du 19ème siècle dans un contexte d'industrialisation, puis les victimes de la première guerre mondiale de 1914-1918. Le dommage se traduit par une incapacité de travail, interprété comme le résultat d'une activité collective (l'activité industrielle ou la défense de la patrie). En tant que tel, la nation se doit de dédommager ces « handicapés-héros ». L'apparition des premiers centres de rééducation est concomitante à la fin de la seconde guerre mondiale qui est responsable de nombreuses invalidités. La pénurie de travailleurs qui en résulte se traduit par un besoin de permettre la réintégration des invalides de guerre dans le monde du travail, première forme d'insertion sociale des personnes atteintes d'une déficience.

Parallèlement, une épidémie de poliomyélite, ayant des conséquences sur le système nerveux de la personne, est à l'origine de la création de structures spécialisées de prise en charge. Cependant, ces centres



de rééducation contribuent à un phénomène de marginalisation dans la mesure où ils sont situés loin des agglomérations et des lieux de vie, à une époque où l'urbanisation est importante.

L'infirme, l'aveugle, le paralytique, le fou etc... tous sont considérés à priori comme incapables de subvenir à leurs besoins étant donné qu'ils ne peuvent pas travailler. Des lieux sont réservés pour ces personnes qu'on n'appelle pas encore « handicapées »⁴, ce sont les hôpitaux, puis les hospices, puis les asiles. Pour les personnes handicapées de naissance, l'idée de soins appropriés met du temps à émerger. A cette époque, les « débiles », les sourds-muets, les « fous » sont la plupart du temps considérés comme inéducables : ils sont pris en charge dans les hôpitaux psychiatriques, qui sont alors des lieux de vie, de soins, mais non d'éducation, et qui ont rarement pour objectif la participation à la vie de la société. Ces derniers subissent encore des phénomènes d'injustices et d'exclusions.

On assure donc la sécurité de la société en enfermant « les anormaux »... et on protège les anormaux en leur garantissant des soins et des lieux d'accueil, puisqu'ils seraient incapables de se débrouiller seuls à l'extérieur !

Cependant, les pratiques de réadaptation et de rééducation en lien avec les invalides de guerre se développent tout au long du 20ème siècle et sont une alternative à l'assistance. Mais elles sont aussi liées à un processus de normalisation en termes d'équité sur la norme sociale de l'homme valide : travailler, être indépendant économiquement et avoir une famille. Cette période a joué un rôle majeur dans la transformation des représentations et des définitions concernant les personnes atteintes de déficiences.

Des recherches portant sur les attitudes à l'égard des infirmes ont vu le jour dans les Etats-Unis à la fin des années quarante. Elles permettront d'analyser les représentations que la société porte sur cette catégorie de personne, dans l'objectif de contribuer à une évolution des mentalités. Les premiers chercheurs à œuvrer dans ce champ ont adopté une définition minimale de l'infirmité et de la valeur sociale négative qui leur sont attribuées. « *Une infirmité est simplement une variation du physique à laquelle nous donnons une valeur négative* » (Meyerson, 1948). On peut constater d'entrée de jeu que la notion d'infirmité inclut dans un premier temps seulement la dimension physique, c'est-à-dire les différences perçues visuellement.

C'est durant les années 1970 que le terme « handicap » se substitue progressivement pour désigner les personnes ayant soit des déficiences physiques ou sensorielles, appelées précédemment « infirmes », « invalides », soit des difficultés intellectuelles et sociales rassemblées sous l'appellation « d'inadaptés ». Il s'impose alors comme la catégorie unifiant l'ensemble des personnes atteintes d'une déficience, quelle que soit sa nature et son origine. C'est un premier basculement sémantique intégrant ainsi une vision plus globale et intégrante des personnes handicapées dans leur ensemble.

⁴ Le terme « handicapé » est utilisé au sein de ce paragraphe pour des questions de compréhension, mais la notion en elle-même n'existe pas à cette époque



1.1.2. La notion de « handicap » : une complexité d'approche.

L'utilisation de la notion de handicap pour désigner les personnes atteintes de déficiences est donc récente et se construit tout au long du 20^{ème} siècle⁵.

Mais l'introduction et l'utilisation de ce terme n'a pas fondamentalement remis en cause la catégorisation et l'exclusion de ce type de personnes au profit de la société. Au final, il met l'accent sur les conséquences sociales dues à la déficience et sur le désavantage qui en découle pour la personne. Cette représentation des personnes porteuses de déficiences, couverte par la notion de « handicap », ainsi que les pratiques et les politiques qui les concrétisent au cours du temps, ont conduit à une mise à l'écart des personnes handicapées. Notamment lorsque l'intégration des personnes handicapées se fait via l'obtention d'un statut particulier de « personnes handicapées » qui la stigmatise. D'où une critique de ces représentations et pratiques développées dans les années 1970 par les personnes handicapées elles-mêmes. En effet, durant cette période les attentes des personnes handicapées évoluent. Elles vont revendiquer, véritablement pour la première fois, le droit de participer à la vie sociale et de pouvoir contrôler leur vie. Elles contestent les pratiques et les politiques de l'époque qui les considèrent comme des sujets passifs exclus de la société. Elles s'opposent à la vision négative du handicap faisant de celui-ci une tragédie personnelle.

Dans les pays anglo-saxons, les personnes atteintes d'une déficience se rassemblent dans des mouvements et se mobilisent contre la discrimination subie tout au cours de l'histoire de manière plus ou moins différente. Elles agissent pour défendre leurs droits, pour une société accessible et inclusive. Cette volonté de l'accessibilité se manifeste véritablement pour la première fois par les personnes handicapées qui souhaitent pouvoir se déplacer et vivre librement dans notre société.

Au final, la définition du handicap est pour le moment extrêmement ciblée sur la personne en elle-même, ressentie par les principaux concernés comme une ségrégation et un étiquetage. Ces derniers revendiquent une volonté de prendre également en compte l'environnement dans lequel ils se trouvent.

Ces mouvements proposent des modèles alternatifs de définition du handicap. Ainsi, durant les années 1970 et 1980, sous l'impulsion d'acteurs de plus en plus divers, la notion de handicap telle qu'elle a été définie au cours du 20^{ème} siècle, les pratiques et les politiques auxquelles elle est liée, sont au centre de débats internationaux et nationaux, qui conduisent d'ailleurs à un éclatement des modèles de définition du handicap.

Définition du handicap :

Résultant d'une multitude de facteurs, revêtant des formes différentes et de gravités diverses, la notion de handicap est complexe.

⁵ Cette partie est le résultat d'une synthèse transversale des lectures suivantes :

- GIAMA, Alain. « Du handicap comme objet dans l'étude des représentations du handicap ». Sciences sociales et santé, mars 1994, n°12, pp.31-60.
- CHAPIREAU, François. « La classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé ». *Gérontologie et société*. 2001, n°99, p.37-56.
- Maison Départementale des Personnes Handicapées. 2007. *Qu'est-ce-que le handicap ?* S.n.
- LARROUY, Muriel. 2002. *L'invention de l'accessibilité*. Grenoble : PUG, 267 p. (collection handicap vieillissement société).
- Cours sur les représentations du handicap issu de l'Institut de Formation aux Métiers Educatifs (IFME) de Nîmes.



Premièrement, la notion de « handicap » va devenir le référentiel au moment où elle est instituée avec la *loi d'orientation en faveur des personnes handicapées* de 1975. Mais ce terme reste toutefois encore attaché à une vision médicale et individuelle, prenant en compte de manière minoritaire le contexte de la personne.

En 1980, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) propose une définition du handicap : « *est handicapé un sujet dont l'intégrité physique ou mentale est passagèrement ou définitivement diminuée, soit congénitalement, soit sous l'effet de l'âge, d'une maladie ou d'un accident, en sorte que son autonomie, son aptitude à fréquenter l'école ou à occuper un emploi s'en trouvent compromises* » (Classification Internationale des Handicaps, publiée en 1980).

La notion de handicap est donc progressivement élargie et renvoie à un groupe humain largement plus important. Il est à noter que cette définition apparaît dans un contexte d'augmentation forte de la proportion d'individus âgés, conséquence du « baby boom » après la seconde guerre mondiale. Or le vieillissement entraîne la diminution des capacités motrices, sensorielles et mentales, conduisant ainsi à assimiler cette population à celle des handicapés.

Au-delà de cette définition, la Classification Internationale des Handicaps (CIH) dissocie les maladies, déficiences, incapacités et désavantages.

L'OMS définit (CHAPIREAU, 2001) :

- la maladie comme un processus causal interne sans qu'il ne soit perceptible ni signifiant pour l'individu.
- la déficience comme l'extériorisation de la maladie, soit « *une perte de substance ou une altération d'une structure ou d'une fonction physiologique ou anatomique* » (Classification Internationale des Maladies). Les déficiences correspondent donc à des pertes (amputations, scléroses...) ou dysfonctionnements du corps ou du cerveau résultant d'une maladie au sens large (accidents, traumatismes physiques ou moraux, les conséquences de complication de grossesses ou d'accouchements, et les malformations congénitales).
- l'incapacité comme les difficultés ou impossibilités d'accomplir une activité d'une façon ou dans les limites considérées comme normales pour un être humain (se tenir debout, parler, s'habiller...). Les incapacités résultent généralement de plusieurs déficiences.
- les désavantages comme la traduction de la maladie en processus social. C'est-à-dire les difficultés ou les impossibilités que rencontre une personne à remplir les rôles sociaux auxquels elle peut aspirer ou que la société attend d'elle.

Cette première définition du handicap affirme un élargissement des points de vue : du handicap à la personne handicapée en société. La CIH met également en évidence le double mécanisme du désavantage social, conséquence d'une inadéquation entre l'individu et son milieu, et d'un jugement négatif de la société concernant cette inadéquation. Les auteurs de la classification reconnaissent alors l'importance du rôle des normes sociales dans le processus de production du handicap.

Durant les 20 années suivantes, la CIH sera toutefois de plus en plus critiqué, reprochant à cette classification de toujours situer l'origine du handicap exclusivement du côté de la personne et de négliger encore trop l'importance des facteurs environnementaux (physiques, culturels, sociaux) dans la production du handicap. La terminologie employée par la CIH est également considérée comme négative et « handicapiste » car elle réfère aux manques de la personne et la dévalorise.



Dans ce contexte, une Classification Internationale du Fonctionnement, du Handicap et de la santé (CIF) a été proposée par l'OMS en 2001.

Avec cette nouvelle classification, le processus du handicap n'est plus inhérent à la personne, mais provoqué par son environnement. On ne parle plus de handicap caractérisant une personne mais de situation de handicap.

Cette classification vise également à proposer un langage uniformisé et normalisé partagé par tous. L'objectif est de préciser le rôle des facteurs environnementaux dans la situation de handicap, elle se compose de quatre catégories distinctes (OMS, 2000) :

- La fonction organique (fonction physiologique : mentale, sensorielle...)
- La structure anatomique (liée aux membres, aux organes...)
- L'activité et la participation (exécution d'une tâche ou d'une action, mobilité...)
- Les facteurs environnementaux (facteurs extérieurs potentiellement handicapants)

Cette nouvelle classification témoigne donc du débat et de l'évolution ayant eu lieu autour de la notion de handicap. Une dimension sociale et environnementale du handicap qui sera confirmée et officialisée en 2005 avec la loi « *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* » (loi française du 11 février 2005).

Selon elle, « *constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant* » (Légifrance).

Néanmoins, l'ancienne classification de l'OMS (Incapacités, Déficiences, et Désavantages) reste tout de même employée dans les rapports sociaux.

Si la notion de handicap est difficile à aborder c'est principalement car elle touche à l'humain et surtout à la différence, avec l'idée qu'une norme inconsciemment construite par la société identifierait certains comme « normaux » et d'autres comme « anormaux » dans le sens « hors de la norme ». Les évolutions législatives et sociétales cherchent justement aujourd'hui à mettre tout le monde sur le même piedestal afin de réduire les différences et les injustices qu'il peut exister entre une personne en situation de handicap et une personne « normale », du moins ayant les mêmes capacités que le reste de la population.

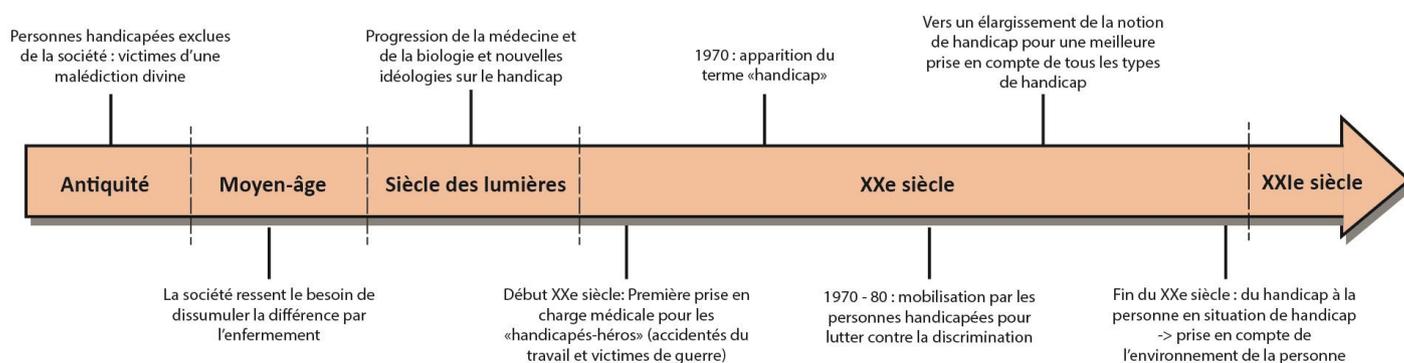
Cette nouvelle approche environnementale et sociétale du handicap tend aujourd'hui à montrer qu'une société par ses normes et ses valeurs, ses comportements et ses attitudes, ses dispositions juridiques et politiques, peut produire du handicap. Aussi, étant liées à un environnement inadapté, les situations de handicap peuvent être vécues non seulement de manière durable par les personnes en fauteuil roulant, aveugles, muettes ou handicapées mentales, mais également de manière plus ponctuelle par les enfants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les parents avec poussettes... autrement dit par l'ensemble de la population à un moment donné.

Améliorer la situation des personnes atteintes d'une ou plusieurs déficiences contribue à améliorer la situation de l'ensemble du corps social.



Favoriser l'accessibilité revient donc à améliorer considérablement l'environnement dans lequel se situe la personne en situation de handicap. En effet elle joue aujourd'hui un rôle majeur pour assurer à tous les mêmes droits et les mêmes chances, pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits, activités, et notamment à l'emploi qui est un facteur considérable de l'intégration sociale.

Figure 1 : évolution de la représentation et de la prise en compte du handicap



Réalisation : SEILHAN Stéphane

1.1.3. Pas à pas : l'accessibilité pour tous et partout

Parallèlement à l'évolution de la notion de handicap, les politiques ont posé des obligations d'insertion sociale depuis le milieu des années 1970⁶. Celles-ci sont déterminantes dans la reconnaissance et la prise en charge du handicap au sein de la société. Bien évidemment, le développement des lois a aussi joué un rôle majeur dans la progression de la notion de handicap, et inversement l'évolution des représentations portées sur le handicap ont permis d'amener de nouvelles réflexions sur les politiques publiques.

Le premier grand dispositif législatif sur le handicap en France date réellement de 1975 avec *la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées*.

F. CHAPIREAU (1988) montre que cette législation tente de combler le retard de la protection sociale des invalides pour raisons médicales par rapport aux victimes d'accidents du travail et de guerre.

La loi stipule l'importance d'intégrer une population fragilisée dans tous les domaines : travail, famille, école, transport... Il s'agit de répondre à l'obligation nationale de solidarité et d'égalité formelle des chances ; ce sont les valeurs, c'est-à-dire les représentations les plus fondamentales.

⁶ Cette partie est le résultat d'une synthèse transversale des lectures suivantes :

- LARROUY, Muriel. 2002. *L'invention de l'accessibilité*. Grenoble : PUG, 267 p. (collection handicap vieillissement société).
- ROCCI.A., DEJOUX.V. « Enjeux de la mise en accessibilité des transports publics : le rôle de la maîtrise d'usage et de la coproduction ». *Rech. Transp. Secur.* 2011, 27 :3-18, DOI 10.1007//s13547-010-0006-9,pp.3-17.
- CHAPIREAU, François. « La classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé ». *Gérontologie et société.* 2001, n°99, p.37-56.
- CERTU. 2007. *Ville Accessible à Tous : accessibilité de la chaîne du déplacement*.



Elle propose notamment des dispositions tendant à favoriser la vie sociale des personnes handicapées en permettant leur accès aux établissements recevant du public et aux infrastructures de transports avec le maintien d'un cadre ordinaire d'éducation, de travail et de vie chaque fois que possible.

Mais la loi qui institue le handicap « est construite au plus près de l'infirmité et de l'invalidité ; elle est entièrement appuyée sur une définition du handicap qui tend à se clore sur la personne et non à s'ouvrir sur la situation handicapante ou sur l'interaction entre la personne et la situation » (CHAPIREAU, 1988). On se rattache toujours aux mêmes phénomènes : des individus caractérisés par une atteinte du corps et/ou de l'esprit. Cela transparait dans les régimes de prise en charge dont les critères d'évaluation sont médicaux (lésions, incapacités fonctionnelles, séquelles...).

Dans cette loi de 1975, les efforts se concentrent donc sur la personne et on apporte encore très peu d'attention à son environnement et encore moins à l'interaction entre les deux.

Les implications en matière d'accessibilité :

La prise en compte de l'accessibilité apparaît ainsi pour la première fois dans cette loi.

La loi d'orientation comporte deux articles concernant l'accès à l'espace public et aux transports :

- L'article 49 traite de l'obligation d'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation et des installations ouvertes au public.
- L'article 52 prévoit diverses options pour faciliter leurs déplacements (mise en accessibilité des transports en commun principalement).

Ces deux articles sont le point de départ des politiques de déplacement des personnes handicapées.

Au lendemain de la loi d'orientation de 1975, le secteur des transports est alors en plein essor. Suite aux chocs pétroliers et à la congestion des centres villes de la deuxième moitié des années 1970, l'état, les collectivités locales et les exploitants mettent en place un certain nombre de mesures afin de réduire le « tout automobile », notamment dans les cœurs urbains. Le secteur des transports en commun prend alors une ampleur considérable car il est vu comme une alternative aux voitures et plus soucieux de l'environnement.

Dans ce contexte, le secteur des transports se penche sur la question de l'accessibilité des personnes en situation de handicap dans les transports en commun. Face aux efforts engendrés pour l'accessibilité, il apparaît alors comme un des vecteurs de l'intégration sociale et d'autonomie des personnes. Pour les personnes handicapées c'est une véritable progression, leur donnant ainsi accès au monde des valides.

Au cours du temps, de nombreuses actions sont menées dans ce sens, comme par exemple l'élaboration de programmes d'actions, de rapports d'études sur le sujet, etc...

L'ensemble des travaux et mesures apportées font apparaître des groupes distincts avec des caractéristiques particulières et donc des besoins différenciés. Toutefois cette politique publique est restrictive puisqu'elle impose seulement l'accessibilité des nouvelles lignes et non pas celles des stations neuves prolongeant des lignes déjà existantes par exemple. Mais surtout, cette dernière est loin d'être inclusive puisque la solution proposée pour permettre le déplacement des personnes en fauteuils roulants se résume à un service spécialisé et non intégré à la société. La ségrégation est encore une fois présente à ce stade de l'avancée législative.



Pourtant, il existe après 1975 une réelle volonté d'agir en faveur des personnes handicapées dans une optique de solidarité intégrée. Toutefois, les actions appropriées à ces ambitions mettront du temps à se mettre en place.

Malgré des incohérences, la politique de développement des transports en commun est le premier secteur à véritablement réfléchir sur la question de l'accessibilité. Un premier axe de la politique s'ébauche au fil du temps : il est à destination des personnes en fauteuil roulant pour lesquelles l'accessibilité est peu permise. De ce fait, les actions menées dans les années 1970 en faveur de l'accessibilité sont autant sectorisées au niveau de personnes handicapées que de leur environnement. Au final, l'accessibilité se résume presque à un problème individuel du handicap.

« Les besoins existaient mais on était tellement habitué aussi à ce que les gens restent chez eux, à la rigueur qu'ils fassent le déplacement domicile-établissement. Cela s'arrêtait là » (entretien du 24 mai 2004, ancien cadre APF responsable accessibilité)⁷.

Les actions de l'APF⁸ comme tournant dans l'accessibilité :

Après plusieurs années d'initiatives locales, l'Association des Paralysés de France (APF) structure son action en matière d'accessibilité durant les années 1980. Elle jouera un rôle majeur dans la « *construction intellectuelle qui préside à l'émergence puis à l'affirmation et à la mise en œuvre d'une politique* » (Faure, 1995).

Elle va alors essayer de définir un champ de solutions et d'actions possibles dans le but de favoriser des aménagements intégrés à son environnement.

Le tournant en matière d'accessibilité a lieu à l'occasion du congrès de 1983, lorsque dans les revendications apparaît une nouvelle rubrique dédiée aux transports intitulés « la liberté de déplacement », liée au droit et ne relevant plus du domaine social.

L'APF est également accompagnée d'un certain nombre de militants (associations, acteurs techniques, collectivités...) qui apportent de nouvelles visions dans un cadre commun.

Comme expliqué dans la partie précédente (cf. partie I.1.2) la notion de handicap s'élargit au fil du temps, intégrant ainsi les personnes âgées par exemple. Ces évolutions vont mettre en évidence de nouveaux enjeux. Premièrement, cette progression questionne les collectivités sur le devenir de leur territoire, mais également sur le besoin considérable d'autonomie dans les déplacements de ces personnes. L'enjeu est de montrer que les aménagements et les efforts engagés sont bénéfiques pour une grande partie de la population. L'APF cherche dans ce contexte à obtenir l'appui et le soutien de nombreux partenaires hors du monde du handicap, comme par exemple les collectivités locales, les associations, les commerçants, les architectes, aménageurs, urbanistes, transporteurs...

A partir de 1981, la catégorie de « Personnes à Mobilité Réduite » (PMR) se diffuse en France, principalement pour parler de déplacement. Sa définition est fluctuante et cible dans le premier temps les difficultés de déplacements des personnes âgées et en fauteuil roulant. La dénomination de personne à mobilité réduite (PMR) ne recouvrait que le handicap moteur à cette époque.

⁷ LARROUY. 2001,

⁸ L'Association des Paralysés de France (APF) a été créée en 1933 par la volonté de quatre jeunes gens atteints de poliomyélite, André Trannoy, Jacques Dubuisson, Jeanne Henry et Clothilde Lamborot, révoltés contre l'exclusion dont ils étaient victimes. L'APF agit aujourd'hui pour l'égalité des droits, la citoyenneté, la participation sociale et le libre choix du mode de vie des personnes en situation de handicap et de leur famille



La représentation du handicap se diversifie toujours plus et l'attention apportée à son environnement peu favorable s'accroît. Plusieurs lois se sont succédées en ce sens :

- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (dite loi LOTI) de 1982. Elle définit le droit aux transports pour tous avec notamment des mesures facilitant cet accès aux personnes à mobilité réduite. Jusqu'alors, les politiques publiques en termes d'accessibilité étaient principalement dirigées vers le secteur des transports.
- la loi du 13 juillet 1991 *relative à l'accessibilité des espaces et bâtiments publics*. L'élaboration de cette loi inscrit véritablement pour la première fois l'accessibilité comme un objet d'intervention relevant du secteur de l'urbanisme.

Les principaux axes sont les suivants :

- obligation d'accessibilité étendue aux lieux de travail et à la voirie ouverte à la circulation publique
- contrôles renforcés pour obtenir un plus grand respect des règles d'accessibilité dans les établissements recevant du public, dans le secteur du logement...
- les associations pourront agir en justice pour faire respecter les droits des personnes handicapées.

Celle-ci fut une réussite politique car elle permet de cadrer l'action collective tout en diversifiant les domaines d'interventions. Elle étend le principe d'accessibilité à l'ensemble des espaces de circulation.

- la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU). Elle associe la notion d'accessibilité à un périmètre d'action plus global et en fait une des conditions d'un développement urbain durable et solidaire. La loi cherche également à organiser la cohérence entre urbanisme, transport et habitat, trois volets primordiaux dans l'aménagement du territoire.

Durant ces années 1990 et 2000, les approches environnementales et écologiques évoluent et introduisent les notions de développement durable, partage de la voirie, modes de déplacement doux... Cette nouvelle approche élargit la problématique des transports à celle des déplacements incluant aux côtés des modes motorisés, la marche à pied, le vélo... L'accessibilité des personnes handicapées suit cette tendance et prend en compte les situations de handicap dans les différents champs (transports, habitat, espaces publics...). Juridiquement, cela se traduit par l'ensemble des lois exposées ci-dessus.

Jusqu'en 2000, le traitement de l'accessibilité était morcelé, d'une part par type de handicap et d'autre part par domaine. Les pratiques concernant le transport, le logement et l'urbanisme sont alors fusionnées sous l'appellation « cadre de vie », traduisant une approche plus globale. Ce terme est couramment utilisé aujourd'hui dans les définitions de l'accessibilité, ou encore dans les différents documents élaborés en sa faveur.

Aujourd'hui, c'est la loi de 2005 (loi n°2005-102) « *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* » qui est la référence en matière d'accessibilité.

La loi du 11 février 2005 a rendu nécessaire :

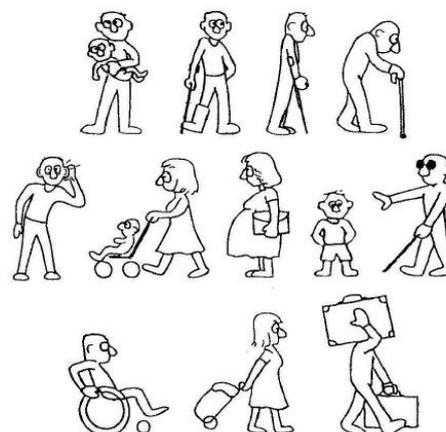
- le recentrage sur le handicap mais élargi à tous les types de handicaps (moteurs, visuels, auditifs, mentaux cognitifs, psychiques, poly-handicaps ou troubles de santé invalidants), et plus globalement les PMR pour ce qui concerne les transports et les aménagements de voirie.



- la prise en considération de la totalité de la chaîne du déplacement, organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité (voirie, transport et cadre bâti et leurs interfaces : signalétique, information...) aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite.

Pour le CERTU, les personnes à mobilité réduite comprennent aujourd'hui : « les personnes ayant une incapacité motrice (les personnes ayant des difficultés de marche, les utilisateurs de fauteuil roulant, les personnes de petite taille) ; les personnes ayant une incapacité visuelle ; une incapacité auditive ; une incapacité cognitive (problème de compréhension, de mémorisation, de repérage spatial, etc.) ; des incapacités cardiovasculaires ; les personnes âgées dont les capacités fonctionnelles diminuent en vieillissant ; les personnes ayant des difficultés de communication (illettrisme, incompréhension de la langue locale, difficultés à parler) ; des personnes encombrées de bagages, avec poussettes ou accompagnées de jeunes enfants » (ROCCI. DEJOUX. 2011). Désormais le handicap moteur, longtemps le plus représenté, n'est plus le seul pris en compte.

Figure 2 : les Personnes à Mobilité Réduite



Source : CRID

Selon l'article n°45 de la loi : « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

L'objectif politique est donc de construire une mise en accessibilité pour tous de l'ensemble de la chaîne de déplacement, comprenant le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité désormais indispensable à l'élaboration des projets d'aménagements.

« Elle réunit des dispositifs favorisant la non-discrimination et des mesures spécifiques visant à compenser le handicap mais également à faciliter l'accès aux droits et à la vie sociales des personnes handicapées » (DIDIER-COURBIN et GILBERT, 2005).

En terme d'accessibilité, la loi requiert, de la part des collectivités, la mise en œuvre de :

- un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), élaboré par chaque Autorité Organisatrice de Transport (AOT), il vise à planifier la politique d'accessibilité des services et des réseaux de transports collectifs dans un délai de 10 ans (soit février 2015). Son délai de réalisation est fixé à la fin 2008
- un Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) d'ici décembre 2009. De compétence communale, ce plan fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes, notamment celles permettant d'accéder aux points d'arrêts des transports en commun, et des aires de stationnement automobile.
- une annexe accessibilité au PDU à l'occasion de son élaboration, modification ou mise en conformité.
- documents spécifiques de planification et de programmation ;



- des diagnostics, d'ici janvier 2010 ou 2011, qui sur la base d'un état des lieux en matière d'accessibilité font une analyse des points à corriger, une identification des priorités d'amélioration et éventuellement une évaluation des coûts en première approche ;

L'accessibilité des établissements recevant du public (ERP), des transports et de la voirie devait être achevée en 2015, selon le calendrier fixé par la loi du 11 février 2005.

Des prescriptions techniques apportent des précisions quant aux normes à respecter.

Cette loi est également à l'initiative de la création d'une commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité (pour les communes ou EPCI de plus de 5000 habitants) pour mettre en place une instance de concertation. Elles sont composées notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées. Ces commissions sont chargées notamment de dresser un constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel et joue un rôle consultatif.

Depuis plus de 30 ans, l'État élabore sa politique d'accessibilité en réalisant un travail de collaboration avec les associations de personnes handicapées et les différents acteurs de la ville.

Le 9 février 2010, l'observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle a été créé par le décret n°2010-124.

Il a pour mission :

- d'évaluer l'accessibilité et la convenance d'usage des bâtiments d'habitation, des établissements recevant du public, des lieux de travail, de la voirie, des espaces publics, des installations ouvertes au public, des moyens de transport et des nouvelles technologies
- d'étudier les conditions d'accès aux services publics, aux logements et aux services dispensés dans les établissements recevant du public
- d'identifier et de signaler les obstacles à la mise en œuvre des dispositions de la loi du 11 février 2005 en matière d'accessibilité et les difficultés rencontrées par les personnes handicapées ou à mobilité réduite dans leur cadre de vie.

L'agenda 22 propose également aux collectivités un cadre de « bonnes conduites » pour mener une politique transversale aux différents domaines de la vie courante (loisir, travail, transport,, éducation, etc...), en direction des personnes en situation de handicap, à partir de 22 règles standards définies par l'Assemblée générale des Nations unies en 1993, et remplacées en décembre 2006 par la convention sur les droits des personnes handicapées.

La loi du 11 février 2005 n'ayant pas permis d'atteindre les objectifs d'accessibilité dans les délais prévus, la loi du 10 juillet 2014 adopte des mesures législatives qui doivent permettre de redéfinir les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité. Il s'agit de poursuivre la dynamique déjà engagée, en redonnant des perspectives réalisables.

L'ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées prévoit notamment la mise en place d'un dispositif d'échéanciers : les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP). Ces agendas sont des documents de programmation financière des travaux d'accessibilité. Ils

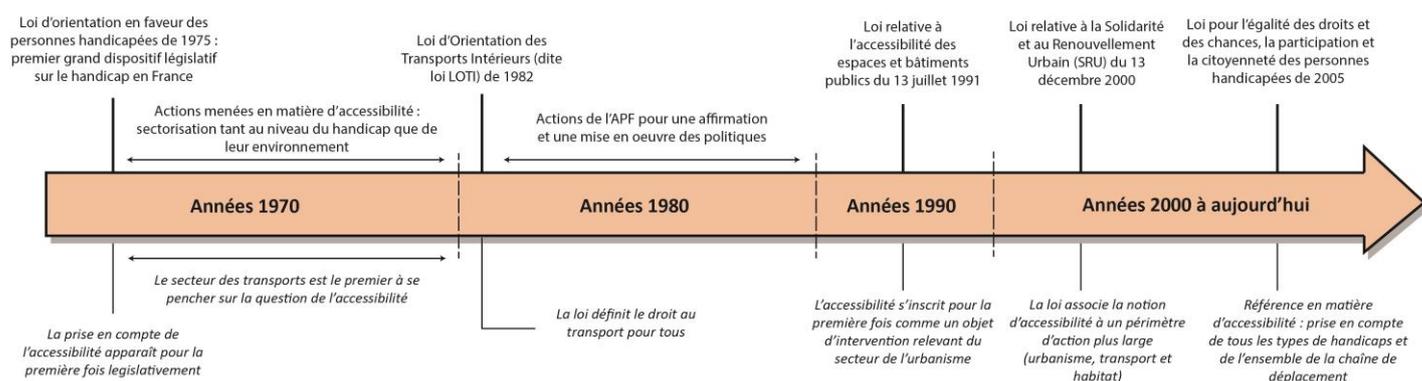


constituent un engagement des acteurs publics et privés, qui ne sont pas en conformité avec la loi, à réaliser les travaux requis dans un calendrier précis.

D'après cette dernière évolution, nous pouvons déjà imaginer qu'il existe des difficultés relatives à la mise en application de la politique d'accessibilité. Pour qu'elles raisons ? Pour quels acteurs ? Dans quel contexte ?

Les actions menées et l'évolution de la législation en faveur de l'accessibilité ont agi pour une accessibilité généralisée dans l'espace et dans les différents types de handicap. La situation actuelle résulte donc d'une volonté politique et sociétale pour la mise en accessibilité des personnes en situation de handicap, qui devient de plus en plus croissante depuis les années 1970.

Figure 3 : vers une accessibilité dans l'ensemble de la chaîne de déplacement et pour tous types de handicaps



Réalisation : SEILHAN Stéphane



L'évolution des représentations du handicap et la prise en charge récente par les politiques publiques ont permis une évolution considérable dans les manières de traiter la problématique de l'accessibilité.

Il est principalement à retenir la volonté d'une inclusion sociale de ces personnes à la recherche de l'autonomie. Les rapprocher au plus près de l'ensemble des individus permet d'éviter toute sorte d'exclusion, de ségrégation ou encore d'injustice.

C'est justement dans l'attention apportée au contexte dans lequel se trouve la personne en situation de handicap que les notions et les politiques ont progressé. Accéder au travail, aux besoins primaires, à la culture, aux loisirs... ne doit pas complexifier la personne handicapée dans l'accomplissement de ces actions banales pour un individu sans difficulté. C'est-à-dire que l'espace urbain, dans l'idéal, ne doit pas ajouter des obstacles participant à produire un handicap supplémentaire pour une population déjà fragilisée.

La politique d'accessibilité a donc évolué vers une prise en compte de tous les handicaps et de l'ensemble de la chaîne de déplacement. Ce contexte politique favorable a été renforcé au cours du temps d'une part, par une demande sociale accrue relayée par les associations et d'autre part, par le besoin d'anticipation des conséquences du vieillissement de la population.

La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour «*l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*», fixe le principe d'une accessibilité généralisée, intégrant tous les handicaps, qu'ils soient d'ordre physique, visuel, auditif ou mental. Tous les domaines de la vie sont concernés : vie citoyenne, déplacements, logement, scolarisation, emploi et formation, culture, loisirs, santé, etc...La loi prévoit notamment la mise en accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et des transports et attribue donc de nouvelles obligations aux décideurs et acteurs de la construction.

A l'initiative de la Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées en 2006, une définition commune à 14 ministères concernés a été donnée à l'accessibilité qui a fait ensuite l'objet de déclinaisons : «*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* » (ROCCI. DEJOUX. 2011).

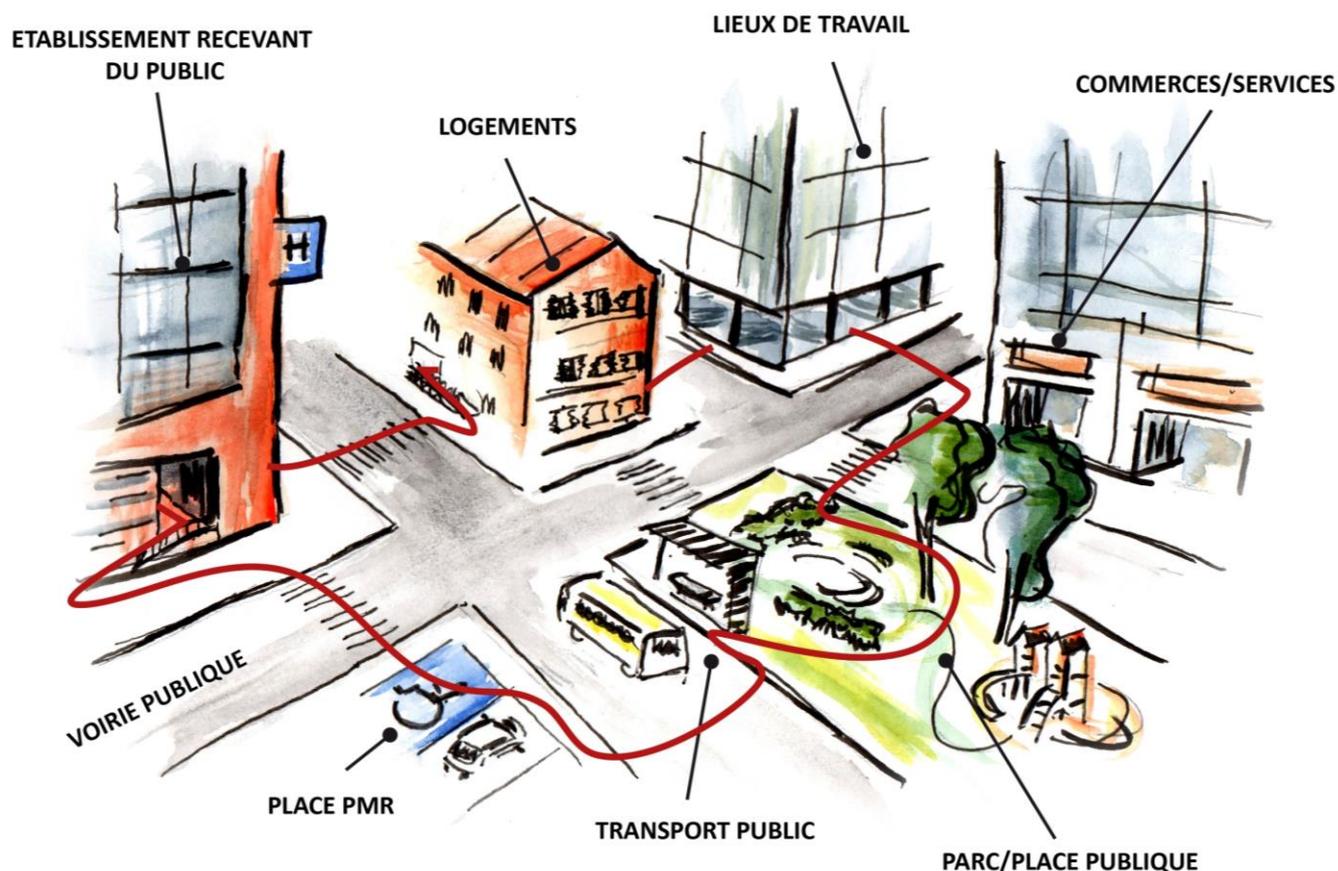
Si l'on reprend la phrase suivante présente dans la dernière définition énoncée : «*se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités* », nous pouvons directement mettre en avant le rôle majeur que joue l'espace public dans la continuité de la chaîne de déplacement et donc dans la mise en accessibilité du cadre bâti et des transports en commun. En effet, les éléments composant l'espace urbain doivent fonctionner en interaction afin de permettre une accessibilité totale et sans rupture dans tous les déplacements quotidiens quel que soit l'utilisateur. Si l'espace public met en difficulté une personne en situation de handicap, c'est alors l'ensemble de la chaîne de déplacement qui est remis en cause.

Prenons un exemple, si la personne souhaite se déplacer d'un point A (domicile) à un point B (poste par exemple), elle sera obligatoirement amenée à parcourir l'espace public (voirie, place, chemin, parc...).

Comment l'accessibilité est-elle prise en compte et gérée au sein même de l'espace public ?



Figure 4 : l'espace public comme interface pour une accessibilité totale dans la chaîne de déplacement



Source : SEILHAN Stéphane

1.2. Les espaces publics : intérêts multiples et complexité de conception

L'espace public joue un rôle majeur dans l'accessibilité. Il est le support d'une mobilité croissante, mais également, et particulièrement en milieu urbain, un lieu de vie et de rencontres dont la fonction sociale est indéniable. L'espace public se caractérise par des usages, des formes et des intérêts variés : soit une multitude de préoccupations dont les acteurs de l'aménagement sont confrontés.

La conception de l'espace public se doit en priorité de répondre autant que possible aux multiples attentes des usagers, en situation de handicap ou non. Ainsi prendre en compte l'accessibilité de l'espace public doit s'appréhender plus largement dans sa conception selon de nombreuses autres préoccupations. Comment l'accessibilité est-elle intégrée dans la production des espaces publics ? Comment cohabite-t-elle avec l'ensemble de ses objectifs ?



1.2.1. L'espace public : une notion complexe

Un rapide survol de l'histoire de la ville nous aidera à mieux comprendre les raisons de la complexité d'approche de la notion d'espace public⁹. Plus largement, ce bref historique permettra d'appréhender les contextes d'apparition des principales formes et usages que présentent aujourd'hui ces espaces. L'évolution de l'espace public au cours du temps apportera également des éléments sur la manière de le concevoir aujourd'hui, influant fortement sur la façon de prendre en compte l'accessibilité.

La sédentarisation d'Homo sapiens, il y a environ 15 000 ans, a conduit les Hommes à organiser progressivement leur espace de vie. Depuis tout ce temps, ces derniers tentent d'agencer et d'ordonner l'espace partagé quotidiennement.

Les espaces publics de la ville antique se caractérisent notamment par l'agora grecque¹⁰ et le forum romain¹¹. Ce sont des espaces aux formes définies par un bâti imposant, positionnés stratégiquement à la croisée d'axes de circulation importants, et à la proximité des grands édifices accueillant l'essentiel de la vie sociale. Relatif lieu de rassemblement libre et gratuit, les citoyens pouvaient y échanger biens, opinions et informations. C'était majoritairement des espaces de rencontre où l'on expose ses opinions politiques entre hommes libres.

Après l'effondrement de l'empire Romain, la ville médiévale subit une transformation radicale de sa configuration, mettant en avant des ruptures dans l'espace public. Au Moyen-âge, le bâti s'imbrique, se densifie, s'immisce dans les espaces jusqu'alors exempt de construction. La voirie de la ville médiévale est étroite, sinueuse et sombre. Elle prend la forme d'un tissu mouvant, informe, où rare sont les voies larges de plus de deux mètres. Les places, théâtres et les cirques disparaissent au profit d'une densité conséquente dont l'étendue de la ville est alors réduite sur elle-même.

Mais une vie grouillante s'y organise, et l'accès est autorisé à tous. Cette dissolution spatiale de l'espace public s'accompagne d'une émergence d'un lieu de confrontation et d'échange sociale. A l'inverse de l'agora athénienne, la rue médiévale est empruntée aussi bien par le seigneur que par le mendiant. « *Les femmes y ont le droit de passage autant que les hommes, les ruraux autant que les bourgeois, le vieillard autant que l'enfant, l'animal autant que l'humain* » (Baschet, 2003).

A partir du XV^{ème} siècle, la ville de la Renaissance est marquée par un retour à l'espace géométrique au service de l'expression du pouvoir politique. Jusqu'ici la dimension religieuse dominait, et peu à peu le pouvoir royal s'affirme dans la manière de concevoir la ville. L'espace géométrique et fonctionnel représente la gouvernance, la force et l'ordre. Au cours du temps, l'espace s'ouvre de nouveau et des programmes de démolition vont ainsi restructurer la ville.

A partir du XVII^{ème}, les espaces communs sont réglementés, le contrôle par l'autorité se traduit ainsi par l'élargissement des perspectives et l'agrandissement des jardins et places. L'espace public devient un lieu de démonstration du pouvoir de l'autorité.

⁹ Cette partie est le résultat d'une synthèse transversale des lectures suivantes :

- PAQUOT, Thierry. 2009. *L'espace public*. Paris : La Découverte, 113 p. (collection repères)
- DELBAERE, Denis. 2010. *La fabrique de l'espace public : Ville, paysage et démocratie*. Paris : Ellipses, 179 p.
- FLEURY, Antoine : <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article482>

¹⁰ Dans la Grèce antique, l'agora désigne le lieu de rassemblement social, politique et mercantile de la cité.

¹¹ Le forum romain est dans l'Antiquité la place publique où les citoyens romains se réunissent pour traiter d'affaires commerciales, politiques, économiques, judiciaires ou religieuses, à l'image de l'agora dans le monde grec.



La circulation est facilitée en revêtant les places de pavés et de briques. Entre les places sont ensuite ouvertes de nouvelles rues droites, dont les perspectives élargies fournissent des entrées triomphales aux éléments clefs de la ville à cette époque. La place cesse d'être un espace public d'échange social pour ne plus être qu'un espace d'affirmation de l'autorité publique.

La manière de concevoir l'espace permet de mettre en scène une communication politique ritualisée. L'espace urbain est ainsi, grâce à ses principes d'agencement, révélateur du pouvoir : formes matérielles qui contraignent et guident les parcours, ligne droite offrant de nouvelles perspectives ... autant d'éléments pour mettre en scène les monuments caractéristiques du pouvoir et de l'autorité.

L'accroissement de l'autorité sur l'espace public s'est accompagné d'une diversification des formes : cours, esplanades, parcs... complètent et codifient la vie en société où il fait bon voir et être vu.

Au XIXème, les théories de Haussmann sont appliquées à Paris puis reproduites dans les grandes villes de provinces : l'autorité se dote de nouveaux outils pour garantir son pouvoir. Certains îlots de l'époque médiévale sont ouverts pour élargir la voirie et créer de nouvelles percées, appelées avenues ou boulevards. Ils deviennent vite les principaux axes de circulation acheminant vers les grands équipements de la ville industrielle (gares, théâtres, halles...) Il existe parallèlement une volonté d'assainir les villes : de nombreux parcs, jardins, squares, mails plantés sont alors aménagés à cette époque.

Le développement industriel a ensuite impliqué une expansion urbaine très rapide et incontrôlée. Désormais ouvertes, les villes sont raccordées par des modes de déplacements qui ne cessent de se développer dans leur diversité.

C'est pendant le siècle de la révolution industrielle que les premiers transports collectifs se développent témoignant d'une société en plein mouvement. A l'échelle de la ville, ce sont d'abord les omnibus tirés par des chevaux, rapidement remplacés par le tramway et le métro dans les plus grandes villes. C'est aussi l'émergence du réseau ferré qui caractérise cette période.

L'accroissement de l'automobile au cours du XXème siècle engendre de nouvelles typologies d'espaces et de nouvelles problématiques. Pendant l'entre-deux-guerres, l'automobile fait son entrée en ville et la gestion du stationnement contribue à modifier les usages et la conception des espaces publics. De nombreuses places deviennent notamment des zones de stationnement, une partie de la voirie est, elle aussi, consacrée à cet usage individuel de l'espace collectif. Le développement du stationnement sous-terrain permet de libérer de l'espace en surface, le réseau viaire des cœurs de ville est repensé.

Figure 6 : rue de Metz et Place Esquirol en 1880 à Toulouse



Source : www.notrefamille.com

Figure 5 : rue de Metz et place Esquirol aujourd'hui à Toulouse



Source : www.ma-ville-rose.bloqspot.fr



La multiplication des modes de transport impacte directement sur l'espace public et le façonne. Les voies de communication sont ainsi différenciées en fonction des modes de déplacements pour que chaque usager trouve sa place dans la sécurité.

L'espace public a donc évolué dans la fabrication de la ville en multipliant et en diversifiant sans cesse des typologies. Ces évolutions sont certes visibles dans la manière de concevoir, mais également dans la complexité d'approche de la notion de l'espace public.

La notion d'espace public :

C'est au milieu du XX^{ème} siècle que le terme « espace public » émerge réellement, remplaçant « espaces ouverts », « espaces collectifs », « espaces extérieurs ». Le terme est d'abord apparu au cours des années 1960, à la suite des travaux de J.Habermas (1962) qui l'associe tout particulièrement à la sphère du pouvoir prenant la forme du rassemblement et faisant naître l'espace public. A partir des années 1970 s'opère un glissement sémantique, le terme étant de plus en plus employé comme une catégorie de lecture de la ville, pour désigner un espace matériel porteur de caractéristiques propres en termes de formes et d'usages.

Dès le début des années 1980, on constate un réel usage urbanistique de ce terme et de plus en plus de professionnels utilisent cette expression malgré sa polysémie (au départ, ils l'associent au réseau viaire, de voirie). L'article « espace public » rédigé par Pierre Merlin et Patrice Noisette en 1988, dans le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* commence ainsi : « *D'usage assez récent en urbanisme, la notion d'espace public n'y fait cependant pas toujours l'objet d'une définition rigoureuse. On peut considérer l'espace public comme la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. L'espace public est donc formé par une propriété et par une affectation d'usage* ».

La définition du « dictionnaire critique » dirigé par Roger Brunet en 1992, *Les mots de la géographie*, définit l'espace public de la manière suivante : « *Etendue ouverte au public et entretenue ou équipée à cette fin : place, espace vert, jardin, square, promenade, parc...* ». L'auteur met déjà en avant la pluralité des espaces publics en citant quelques exemples.

Thierry Paquot affirme que « *l'espace public est un singulier dont le pluriel – les espaces publics- ne lui correspond pas* » (PAQUOT, 2009). Selon lui, au singulier l'espace public est le concept défini par Jürgen Habermas « *comme lieu symbolique où se forme l'opinion publique, issue du débat politique et de l'usage public de la raison* » (Habermas, 1978, L'espace public, Paris). Au pluriel, les espaces publics désignent les lieux physiques, quel que soit leur statut juridique (public ou privé), dans lesquels le public peut circuler ou stationner.

Thierry Paquot propose alors la définition suivante : « *Les espaces publics désignent les endroits accessibles au public. Ce sont des rues et des places, des parvis et des boulevards, des jardins et des parcs ... qui permettent le libre mouvement de chacun, dans le double respect de l'accessibilité et de la gratuité* ». Il met ainsi en évidence la libre accessibilité de l'espace public excluant toute sorte de discrimination. Cette nouvelle approche conforte une nouvelle fois l'importance du rôle des espaces publics dans la mobilité et donc intermédiairement dans l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Aujourd'hui la notion d'espace public est étudiée par des disciplines transversales comme la sociologie, l'urbanisme, la philosophie, l'architecture, le paysagisme, etc... qui cherchent à donner du sens à ces espaces urbains au cœur du quotidien. Les préoccupations sont de plus en plus nombreuses, précises et variées, c'est dans ce contexte que l'enjeu de l'accessibilité est apparu.



Des priorités sont-elles visibles ? Existe-t-il des confrontations entre les attentes et les intérêts de chacun ?

La notion d'espace public fait donc l'objet d'un grand nombre de réflexions, impossibles à aborder dans cette partie. L'objectif dans ce mémoire est de se rendre compte de la complexité concernant la conception des espaces publics, engendrant indirectement des difficultés pour la prise en compte de l'accessibilité, malgré le cadre législatif en sa faveur.

1.2.2. L'espace public : une conception complexe

Trois principaux critères ont été mis en évidence et son détaillés ci-dessous.

Une diversité des formes et des usages :

Les espaces publics jouent des rôles différents dans l'organisation territoriale, ils prennent alors des formes très variées et peuvent constituer le support de nombreux usages¹².

Dresser une typologie des espaces publics peut se présenter de diverses manières et selon des indicateurs très variés. Il est d'ailleurs difficile

d'élaborer une typologie d'espaces publics, d'une part car sa notion est complexe et d'autre part car ils présentent diverses formes et accueillent des usages variés. Au final, il n'existe pas une méthode propre visant à définir les différentes catégories d'espaces publics. La ville de Toulouse, dans son *cahier de l'espace public* toujours en cours d'élaboration, réalise des distinctions en fonction de leur morphologie : les voies, les places, les espaces végétalisés et les espaces d'eau. Autre exemple, l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise définit des typologies d'espaces publics en fonction de leurs services rendus, leur fréquence d'usage et leurs rayons d'accès.

Globalement, malgré les différentes classifications, on retrouve les formes suivantes : le réseau viaire (de la ruelle à l'avenue), les places, les jardins, les squares, les parcs, les promenades, les fleuves, etc... Autant de formes variées qui se sont développées au cours du temps et qui accueillent aujourd'hui de nombreux usages.

L'espace public, et particulièrement en milieu urbain, supporte une mobilité croissante et constitue également un lieu de vie et de rencontres dont la fonction sociale est indéniable. Les usages se caractérisent principalement par deux principes intrinsèquement opposés : le mouvement et le séjour.

Figure 7 : Typologies d'espaces publics selon l'ADEUS

Fréquence d'usage	Tous les jours	Tous les jours ou presque	Occasionnellement	Une fois par mois
Typologie	L'interface privé-public	La proximité	Le cœur de services ou/et de paysage	Le Lieu emblématique
Distance	0 km	500 à 1 km	3 à 5 km	plus de 10 km
Dominante urbaine				
Exemple	la rue active	la place de quartier	la place de ville	le "spot touristique" urbain
Dominante paysagère et végétale				
Exemple	la rue résidentielle	les espaces verts de proximité	les espaces verts de loisirs urbains (+10 ha)	le "spot touristique" naturel

Source : ADEUS

¹² Cette partie est le résultat d'une synthèse transversale des lectures suivantes :

- PAQUOT, Thierry. 2009. *L'espace public*. Paris : La Découverte, 113 p. (collection repères)
- DELBAERE, Denis. 2010. *La fabrique de l'espace public : Ville, paysage et démocratie*. Paris : Ellipses, 179 p.
- ADEUS. « Espaces publics : à la recherche d'indicateurs pour les documents cadre de planification ». *Les notes de l'ADEUS*, novembre 2015, n°194, pp. 1-8.
- Le cahier de l'espace public, élaboré par les services de la mairie de Toulouse



Espace de tous les flux, le réseau viaire est le support d'usages liés en premier lieu au déplacement, des espaces de stationnements sont également souvent associés à ces espaces circulants. Les caractéristiques et les hiérarchies de la voirie (nombre de voies, largeurs ...) déterminent les usages possibles en terme de circulation. On peut retrouver des voies uniquement dédiées à la circulation piétonne ou encore l'association de plusieurs voies soucieuses de rendre possible la cohabitation entre les différents modes de déplacement. Dans tous les cas, le déplacement des piétons doit être assuré qu'il s'agisse d'une personne en situation de handicap ou non, afin d'éviter toute forme d'exclusion et d'affirmer une accessibilité dans l'ensemble de la chaîne de déplacement. Certaines voies structurantes peuvent d'ailleurs être uniquement dédiées aux véhicules motorisés, excluant ainsi toute autre forme de mobilité.

Dans tous les cas, l'ensemble du réseau viaire joue un rôle primordial pour acheminer l'utilisateur d'un point à l'autre, quel que soit les modes de déplacement et l'ampleur de la voie. Mais l'espace public n'est pas seulement un espace de circulation : c'est aussi un lieu de vie qui favorise la rencontre et la discussion à travers divers usages.

Toutefois, même si les usages sont principalement associés au déplacement au sein de la voirie, ceux liés à la rencontre et la convivialité peuvent prendre place sur certains espaces circulants. C'est principalement le cas au niveau des aires piétonnes, des zones de rencontre, zone 30, etc... de plus en plus présentes en milieu urbain face à la volonté d'exclusion de l'automobile au profit des modes de déplacement doux.

Les squares, parcs, jardins, places, etc... plus isolés que les espaces strictement circulants sont souvent considérés comme des espaces de respiration. Ils permettent également le déplacement mais sont souvent empruntés sous forme de promenade, flânerie, balade... étant donné que dans la majorité des cas, seuls les modes de déplacements doux sont autorisés. Ces lieux sont d'avantages associés à des espaces de rencontre, d'échange, de repos, de loisir... plutôt qu'à des espaces purement fonctionnels pour le déplacement. Les usagers peuvent ainsi s'approprier l'espace en fonction de leurs attentes, celui-ci devient le lieu de toutes les actions : jouer, lire, courir, observer, discuter, manger... On y discute, on y mange, on y traite des affaires, on y dort, on y lit, bref c'est un territoire à la fois personnel et collectif, privé et public, comme un morceau de chez-soi. « *La ville est un poème que chacun improvise* » (Beaudelaire).

Ces usages quotidiens peuvent également être associés à des usages plus ponctuels liés à des événements plus ou moins réguliers : festivités, marchés, manifestations... De ce fait, les espaces publics se trouvent soumis à des rythmes d'animation et d'usages variés : journaliers, hebdomadaires, saisonniers ou encore annuels. Ces différences se retrouvent également à l'échelle d'une journée même, avec des fréquences et des attentes différentes de la part des usagers en fonction des horaires. Les espaces publics permettent aussi d'exprimer une opinion librement, se traduisant par des manifestations par exemple.

L'espace public accueille donc des usages extrêmement variés et prend des formes multiples qu'il est complexe à gérer par les acteurs de l'aménagement du territoire. En effet, de nombreux enjeux sont ainsi à intégrer afin de satisfaire les attentes de tous. La difficulté est double : l'aménagement des espaces publics incite aux usages des personnes en présences, et inversement les attentes de l'utilisateur guident également la manière de concevoir l'espace public. Face à la diversité des formes et des usages, comment est-il possible de concevoir l'espace public sans mettre en difficulté ou exclure les personnes en situation de handicap dans les usages qu'il accueille ? Nous allons maintenant voir qu'il existe des volontés politiques spécifiques à l'ensemble des grandes villes françaises, venant ainsi ajouter d'autres préoccupations pour la conception des espaces publics.



Des espaces publics aux formes variées et aux usages multiples au sein de la ville de Toulouse, voici quelques exemples.

Figure 8 : Allée Jean-Jaurès, hégémonie de l'automobile



Source : www.ladeneche.fr

Figure 9 : Rue Saint Rome, espace piéton comme lieu de consommation



Source : www.panoramio.com

Figure 12 : Place de la Trinité, lieu d'échange et de rencontre



Source : www.flovdb.my.tripper-tips.com

Figure 13 : Place du Capitole, support d'un événement ponctuel, le marché de Noël



Source : www.20minutes.fr

Figure 11 : Jardin des Plantes, espace de repos et de détente



Source : www.toulouse-tourisme.com

Figure 10 : Canal du midi, aménagement des abords pour les modes de déplacements doux



Source : [httpwww.tourisme.fr](http://www.tourisme.fr)



Des volontés politiques de plus en plus affirmées:

Pendant plusieurs décennies, l'aménagement et la gestion des espaces publics ont été principalement envisagés sous un angle technique et fonctionnel¹³. Leur conception et leur gestion étaient assurées par des ingénieurs soucieux de questions de circulation et le plus souvent automobile. Il faut attendre les années 1970 pour que ces espaces soient véritablement reconnus comme un enjeu à la fois urbain et social, dont le succès se mesure aux usages. La sociologie a d'ailleurs contribué à cette évolution en rappelant l'importance d'une accessibilité pour tous à la rencontre et la discussion, fondateurs de l'urbanité.

Dans le contexte de décentralisation que connaît la France dans les années 1980, les compétences en matière d'aménagement du territoire sont principalement transférées de l'Etat vers les collectivités territoriales. Même si cette politique se fonde sur des lois et règlements à l'échelle nationale, les actions sont menées directement à une échelle locale, soit au plus près du territoire et de ses habitants. Concernant la gestion des espaces publics, c'est majoritairement la commune, ou sous forme d'intercommunalité, qui dispose cette compétence.

Dans ce contexte, de nombreuses villes se sont ensuite engagées dans la requalification de leurs espaces publics, avec des objectifs divers : améliorer l'attractivité des centres villes, conforter l'identité et véhiculer une « bonne image » de la ville, mettre en scène le patrimoine local, mener des politiques de déplacements favorables aux « circulations douces », améliorer le cadre de vie dans les quartiers résidentiels, être l'expression de la modernité, etc... Au final, l'aménagement des espaces publics est perçu comme un instrument pour rendre visible l'action publique locale.

« *L'aménagement des espaces publics est devenu une quasi-doctrine en aménagement* » (Toussaint, J-Y et Zimmermann, M.2001. « L'espace public et l'espace du public. Politique et aménagement »)

L'espace public se convertit souvent comme des lieux urbains à consommer. C'est notamment le cas dans les centres anciens, où les rues piétonnes, les places historiques, etc... sont de plus en plus semblables avec un air de « déjà vu ». Les éléments caractéristiques de ces espaces renvoient à l'image rêvée d'une ville pédestre et ludique, important pour l'attractivité d'une ville.

Exprimer l'urbanité est également une qualité première pour une ville. L'espace public est donc souvent au service de cette volonté, il doit être agréable de s'y trouver, de le parcourir, de s'y arrêter ou de le traverser afin que l'usager prenne plaisir à être en ville. L'espace se compose et prend la forme d'un lieu attrayant, avec un haut niveau d'exigence envers la clarté et la justesse de sa composition, l'élégance des articulations, la beauté des matières ou encore la précision des détails.

Les grands projets fédérateurs permettent ainsi aux villes de révéler leur identité, notamment quand ils s'adaptent aux tendances actuelles : modes de déplacement doux, espaces dédiés au piéton, nature en ville, ou encore espace accessible à tous. En effet, l'accessibilité des personnes en situation de handicap est également un élément révélateur de la bonne conception urbaine pour une ville.

¹³ Cette partie est le résultat d'une synthèse transversale des lectures suivantes :

- FLEURY, Antoine., TONNELAT, Stéphane. 2012. *Espaces publics urbains et concertation*.
- BIAU, Véronique., TAPIS, Guy. 2009. *La fabrication de la ville : Métiers et organisations*. Marseille : Parenthèses, 217 p. (collection eupalinos)
- ARAB, Nadia., BOURDIN, Alain. 2009. *La commande d'espace public dans les collectivités territoriales : nouvelles formes de coopération et d'expertises*. pp. 141-151. Chapitre 10 de l'ouvrage suivant : BIAU, Véronique., TAPIS, Guy. 2009. *La fabrication de la ville : Métiers et organisations*. Marseille : Parenthèses, 217 p. (collection eupalinos)



Les espaces publics focalisent alors une panoplie de préoccupations anciennes et nouvelles : embellissement, sociabilité, sécurité, accessibilité, maintenance, urbanité... dont il faut organiser la confrontation et la compatibilité.

Ce gain d'attention aux espaces publics va de pair avec l'émergence de nouveaux modes de production. En effet, depuis deux décennies on observe à la fois une diversification des acteurs impliqués et un renouvellement des méthodes de conception et de gestion. Malgré tout, la multitude d'acteurs intervenant dans la conception de l'espace public peut mettre en avant certaines difficultés pour satisfaire l'ensemble des enjeux relatifs à l'espace public.

Une pluralité d'acteur qui complexifie la coopération pour fabriquer l'espace public :

Afin de satisfaire les attentes des usagers et les volontés politiques des villes, une multitude d'acteurs et de services entrent en jeu mais peuvent complexifier la coopération dans la conception de l'espace public¹⁴.

L'intérêt croissant pour l'objet « espaces publics » constitue un registre important de l'action urbaine, c'est un lieu d'interfaces essentielles dans la production de la ville. La conception et la gestion des espaces publics appartiennent à la sphère politique et opérationnelle, mobilisent des acteurs privés et publics, et concernent les techniciens des collectivités locales/opérateurs/concepteurs et maîtres d'œuvre. Face à cette multitude d'acteurs, on se retrouve ainsi dans un contexte où la coopération est fortement structurée à travers diverses relations. Nous pouvons désormais nous poser la question suivante : comment interagissent tous ces acteurs de la conception des espaces publics qu'il s'agisse d'assurer la réfection d'une bordure de trottoir, d'aménager une place, d'entretenir ou bien de créer un espace vert ?

La complexité sur la coopération et les systèmes d'actions locaux est évidente en France. Toutefois, les évolutions constatées mettent en jeu de nouvelles logiques dans la division du travail, s'accompagnant de l'apparition d'acteurs agissant en interface de plusieurs domaines professionnels.

On voit ainsi émerger une structure d'action et de commande qui n'a rien à voir avec la segmentation par métiers ou spécialités.

« Trois points sont significatifs des évolutions actuelles : des restructurations organisationnelles modifient les équilibres traditionnels des services des collectivités territoriales ; les expertises, les cultures professionnelles et la culture de commande des collectivités locales se transforment ; enfin, les modèles de management locaux se différencient » (*la fabrication de la ville, métier et organisations*, chapitre 10, Nadia Arab, Alain Bourdin, p.142).

Devenu pièce centrale dans l'aménagement et la gestion des villes, les élus locaux s'emparent du sujet pour en faire un objet privilégié de leur intervention. Face à la prise de conscience de la multiplicité des formes et des enjeux au sein de l'espace public, la conception de l'espace public ne se résume plus à la circulation, la desserte, les réseaux et la voirie. De nouvelles expertises sont sollicitées, en termes de paysages, d'ambiance, de symbolisme, d'animation...

¹⁴ Cette partie est le résultat d'une synthèse transversale des lectures suivantes :

- ARAB, Nadia., BOURDIN, Alain. 2009. *La commande d'espace public dans les collectivités territoriales : nouvelles formes de coopération et d'expertises*. pp. 141-151. Chapitre 10 de l'ouvrage suivant : BIAU, Véronique., TAPIS, Guy. 2009. *La fabrication de la ville : Métiers et organisations*. Marseille : Parenthèses, 217 p. (collection eupalinos)



Ces évolutions provoquent un bouleversement des organisations mise en place pour concevoir, produire et gérer les espaces publics. Globalement, on assiste dans les grandes agglomérations françaises (BIAU. TAPIE, 2009) :

- à l'émergence de services et/ou directions dédiées aux espaces publics et prenant en considération l'ensemble des thématiques applicables ;
- au développement d'une organisation visant à limiter la sectorisation : organisation transversale par fonction, avec par exemple la fonction de projet qui regroupe l'ensemble des secteurs (projets espaces publics, bâtiments...) ;
- à une externalisation sous forme de coopération de la maîtrise d'œuvre dans la conception des espaces publics, afin de répondre aux attentes et enjeux souhaités ;
- à un développement d'une logique de proximité afin d'être au plus proche des habitants et des usagers : dispositifs de concertation comme un impératif politique dans la production de la ville, et notamment de l'espace public comme lieu de vie.

Un phénomène qui impacte la manière de prendre en compte l'accessibilité de l'espace public à l'échelle d'une ville. Nous aurons l'occasion d'approfondir cette réflexion dans la partie empirique de ce mémoire, prenant comme étude de cas la ville de Toulouse.

Malgré ces efforts, les acteurs intervenant dans la conception de l'espace public restent nombreux. Ces formes de coopération exposent différentes cultures, savoirs, intentions, formations, services... entre les différents domaines d'activité. Cette cohabitation dans l'action de conception peut ainsi poser certaines problématiques pour la construction et le développement des coopérations, notamment avec de nombreuses décisions contradictoires dues aux multiples écarts qui séparent les différents intervenants du projet. Ceci est d'ailleurs le cas en termes d'accessibilité, et nous aurons l'occasion de l'approfondir dans les parties suivantes de ce mémoire.

Il était indispensable d'exposer les principes généraux du contexte actuel relatif à la conception des espaces publics dans les villes françaises, car ceci influence fortement sur les manières de prendre en compte l'accessibilité à l'échelle d'une commune ou intercommunalité.

A travers ces approches de l'espace public nous comprenons immédiatement qu'il s'agit d'un objet complexe à concevoir : usages, formes, intérêts et préoccupations variés appelant ainsi une multitude d'acteurs à intervenir. Fabriquer l'espace public, c'est faire cohabiter un ensemble d'éléments pouvant entrer en contradiction. Bien évidemment l'accessibilité est aujourd'hui une partie prégnante dans ce système complexe.

Comment mettre en évidence des principes généralisables et adaptés, afin de gérer au mieux cette complexité de conception de l'espace public ?



1.2.3. L'accessibilité dans les principes fondamentaux de conception

Dans la majorité des cas, une charte ou un guide de l'espace public est élaboré par la commune ou son intercommunalité. L'objectif de ce document est de créer un cadre de référence, plus ou moins technique, pour l'ensemble des acteurs intervenant dans sa conception. Il s'agit donc de dégager des prescriptions générales afin de développer une culture commune sur la fabrication l'espace public. Ainsi, les villes tentent de pallier à l'ensemble des complexités exposées précédemment.

Grâce à la lecture de plusieurs chartes sur les espaces publics, j'ai souhaité dégager des principes fondamentaux de conception à travers une analyse transversale de l'ensemble de ces documents. Ainsi, l'objectif était d'essayer de mettre en avant des généralités malgré les multitudes d'éléments à prendre en compte dans la conception de l'espace public : une démarche indispensable pour ensuite repositionner la place de l'accessibilité.

Pour cela, deux principaux documents ont été sollicités :

- Le cahier de l'espace public de la ville de Toulouse, mairie de Toulouse – Direction de l'Esthétique et du Patrimoine Urbain – Prescriptions générales de l'espace public – 06/2008
- Le guide de conception des espaces publics communautaires, communauté urbaine de Bordeaux, janvier 2009.

Ces deux documents présentaient de nombreuses similitudes sur les principes généraux d'aménagement et de composition de l'espace public. C'est notamment la comparaison entre ces parties qui m'a permis d'exposer les grandes préoccupations dans la fabrication de l'espace public, définissant ainsi les principes fondamentaux pour le composer.

La principale différence entre ces deux chartes reposait sur le niveau de technicité. En effet, le cahier de l'espace public de la ville de Toulouse est beaucoup plus précis et détaillé sur les manières d'appliquer concrètement les généralités mises en évidence. L'objectif dans ce mémoire étant d'apporter une vision globale face à une complexité conséquente, ces éléments n'ont pas été approfondis lors de mes lectures. Les principaux points retenus sont exposés ci-dessous.

Les espaces publics doivent assurer un certain nombre d'enjeux, pouvant être d'ailleurs contradictoires. Ils doivent sans cesse s'adapter aux progrès et nouvelles pratiques urbaines, influant fortement sur les principes de conception.

Toutefois des similitudes peuvent se rencontrer : la qualité du paysage, le confort d'usage, la sécurité, le partage, l'accessibilité, etc... sont des exigences partagées par les acteurs de l'aménagement urbain, les usagers et les exploitants. Ainsi, nous pouvons dégager des objectifs fondamentaux dans la conception des espaces publics :

Recherche de cohérence et approche globale

L'espace public est en effet un territoire en lien avec d'autres espaces dans lesquels il s'insère : le quartier, la ville, l'agglomération.

A la recherche d'une continuité des espaces publics, ils doivent être imaginés sur la base d'une ossature cohérente à l'échelle du territoire, que ce soit en termes de liaison ou de paysage.



Les approches se veulent globales afin de qualifier l'ensemble des espaces publics dans une continuité et également de faciliter la conception et la gestion des aménagements dans une cohérence de l'ensemble urbain.

Pour cela, la hiérarchisation des espaces publics, que ce soit axes de déplacement ou lieux de vie, en fonction de leurs statuts et leurs fonctions, permet d'assurer un meilleur maillage et une meilleure cohésion générale. Il s'agit ainsi de créer des liens entre les quartiers afin de favoriser les échanges et permettre l'articulation entre les espaces de proximité au sein de la ville.

Notion d'identité

L'espace public est aussi le lieu d'expression d'une culture commune dans un cadre esthétique et technique. Tout espace public représente la ville, dans son identité et sa dynamique. L'espace public est le véritable reflet de la ville, de son territoire et de son histoire. Il est également le lieu de sa représentation et de la mise en valeur de son patrimoine. Le patrimoine de la ville qui se lit dans l'espace public est une notion à prendre en compte pour une plus grande intégration du projet dans son contexte. L'importance est ainsi souvent donnée à la préservation des traces du passé liées à l'histoire de la ville, à son architecte et son environnement. Il est toutefois primordial de savoir mettre en valeur ce patrimoine sans se priver de modernité en vue de ne pas figer la ville qui doit se construire avec son temps et savoir se renouveler.

La recherche de l'esthétique

Le traitement des espaces publics connaît depuis une vingtaine d'années d'indéniables avancées, tant sur la qualité des matériaux utilisés que par la recherche d'esthétique et l'écoute des habitants. Bien sûr, comme nous pouvons l'observer quotidiennement, dominant largement des modèles standardisés qui ne se préoccupent pas forcément du contexte dans lequel l'espace public est conçu.

Le partage de l'espace

La proportion de l'espace public dédiée à la circulation motorisée et au stationnement automobile a longtemps primé et la ville se tourne aujourd'hui vers un rééquilibrage de la voirie au profit des circulations douces (piétons, cyclistes et transports en commun). L'enjeu du partage de l'espace dans l'aménagement urbain est donc de concilier la multiplicité des usages avec des exigences en termes d'accessibilité, de sécurité, de confort, de compatibilité et de convivialité.

Les espaces publics sont réactifs à toutes les nouveautés qui les perturbent ou les dynamisent. Par exemple, le tramway répartit la chaussée avec de nouvelles règles, il oblige les voitures à se soumettre à ses priorités.

Les espaces publics sont des lieux où l'on se déplace, où l'on s'arrête, où l'on peut se croiser et se rencontrer. Leur capacité à accueillir dans de bonnes conditions une grande diversité d'usagers et de pratiques est une des qualités primordiales de ces espaces. En ce sens, le traitement de l'espace devra exprimer clairement la recherche d'un équilibre entre les différents modes de déplacement, et cela passe par une configuration et une lisibilité de l'espace adéquates.

La voirie est de plus en plus conçue pour faciliter les déplacements pédestres et la cohabitation entre les automobilistes et les piétons. Il est souvent primordial de traiter un espace partagé en les rendant moins routiers, en réduisant la signalétique, en les rendant lisibles par des revêtements spécifiques, en y implantant du mobilier, en les végétalisant, en limitant le stationnement non souhaité...



La conception de l'espace public doit tenir compte de cette mixité des usages pour éviter tout conflit d'usage.

La garantie d'une sécurité et d'un meilleur confort des usagers

L'objectif à atteindre en termes d'organisation du partage de l'espace, que ce soit avec une approche de conciliation entre les usages ou de sectorisation des espaces par usages, est la mise en œuvre de conditions favorables aux différentes pratiques et modes de déplacements. Pour être sécurisé et sécurisant, cela passe nécessairement par une pacification de la circulation automobile, notamment par la réduction de la vitesse et par la création de repères nouveaux modifiant les comportements de conduite et de circulation dans l'espace public.

Face à la multiplicité des usages sur l'espace public, leur aménagement consiste finalement à gérer au mieux les relations entre ces différents usagers, autrement dit limiter au maximum les conflits et favoriser la cohabitation sur un même lieu.

L'espace public doit sécuriser sans exclure, c'est-à-dire organiser et agencer l'espace pour permettre une intégration réussie de tous les usagers, prenant ainsi en compte les personnes à mobilité réduite.

La conception de l'espace public intègre aussi des notions de confort, liées à celles de la sécurité et concourant à l'amélioration générale de la qualité de vie d'un lieu (éclairage public, mobilier, signalisation, matériaux pour le revêtement des sols...).

La création d'espaces à usages multiples et fonctionnels

Pour répondre à l'enjeu social de l'aménagement urbain, il est important de mesurer l'offre en termes d'agrément et de fonctionnalités par rapport aux lieux à créer ou à requalifier. Il s'agit de produire des espaces fonctionnels, attractifs, évolutifs, polyvalents et adaptables, ayant donc la faculté de permettre des usages partagés diversifiés. En effet, les différentes formes d'espaces publics vont influencer leurs usages (axes de déplacements, lieux de vie, événements occasionnels...) et inversement.

L'espace public doit aussi répondre à des objectifs d'organisations techniques de la vie urbaine en matière de circulation, de déplacement, d'accessibilité, etc... assurant ainsi une certaine fonctionnalité de l'espace.

La lisibilité des espaces publics

La qualité de l'espace public se retrouve dans sa lisibilité, dans sa faculté d'être compréhensible, contribuant ainsi à la sécurité des usagers notamment pour les personnes en situation de handicap. Le traitement des limites permet ainsi de singulariser les espaces, il joue un rôle dans l'appréciation de l'ensemble de l'aménagement. Cela peut passer par différents principes : traitement entre les différentes zones – chaussée, voie cyclable, voie bus, trottoir, stationnement -, passage du minéral au végétal, interruptions de type traversées piétonnes, etc...

La simplicité dans la conception est de plus en plus sollicitée et concourt à une plus grande compréhension du type d'espace public empruntée par les usagers. Dans cette optique de conception seront privilégiés dans le dessin la linéarité, les formes géométriques, les découpages précis... Les jeux de couleurs, de formes, de matériaux avec des associations harmonieuses et sobres conforteront efficacement la lisibilité générale ou particulière de l'espace public.



L'amélioration de la lecture de l'espace public passe également par une rationalisation de l'encombrement du mobilier urbain, l'idée étant de prévoir le mobilier en nombre suffisant mais sans surcharger l'espace public, ce qui pourrait nuire à la fois à la bonne circulation des piétons, à l'accessibilité et à la sécurité des usagers.

La qualité du cadre de vie

L'espace public, quel que soit sa forme, est cadre de vie. Il répond à des exigences de qualités qui se retrouvent dans sa pertinence de traitement, son intégration à l'environnement, son adaptation au contexte et aux pratiques, sa faculté d'appropriation par les usagers, sa facilité de gestion et sa durabilité.

La présence du végétal en ville participe à la qualité et à l'identité du cadre de vie, il contribue à l'embellissement d'un lieu et à son attractivité. D'autres composants peuvent venir agrémenter la qualité urbaine : l'éclairage public, la présence de l'eau, etc...

La préservation de l'environnement

Cette préoccupation est de plus en plus prégnante dans tout projet urbain, de la conception jusqu'à sa gestion. Maintien de la nature en ville, gestion des eaux pluviales, gestion des ressources naturelles, maîtrise de l'énergie, réduction des pollutions sont autant d'enjeux qui orientent des choix plus durables en matière d'aménagement de l'espace public.

Un espace public accessible

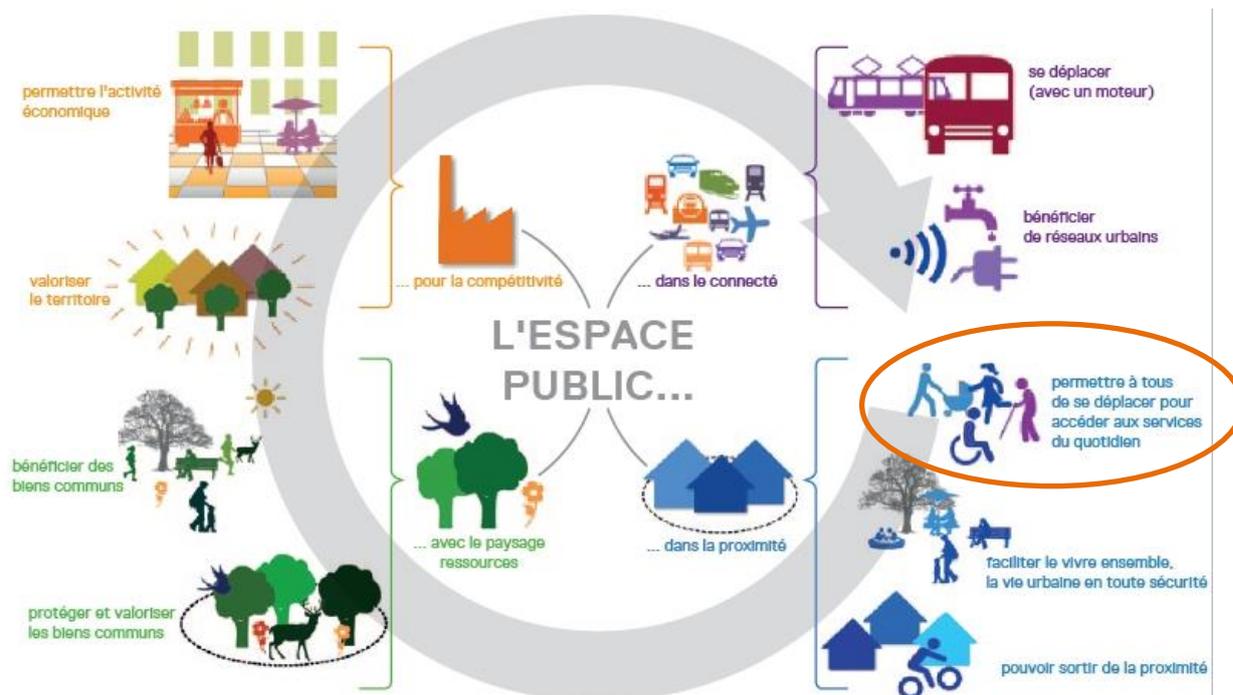
L'espace public doit être accessible à tous : la qualité des aménagements, la composition, les matériaux, les couleurs, leur emplacement doivent concourir au succès d'une politique d'accessibilité.

Au final, l'ensemble des principes fondamentaux dans la conception des espaces publics énoncés précédemment ont un rôle à jouer dans la mise en accessibilité ou plutôt, la prise en compte de l'accessibilité sera révélatrice dans l'accomplissement des préoccupations de l'espace public. En effet, un partage de l'espace réussi permettra à une personne en situation de handicap de se déplacer aisément. Inversement, accorder une attention particulière à l'accès d'une personne à mobilité réduite se traduira par exemple par une meilleure lisibilité de l'espace, ou encore par un confort supplémentaire dans le déplacement.

Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide, et une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée. Cela signifie qu'un handicap de mobilité ou de perception apparaît lorsque l'adéquation entre la personne et son environnement n'existe pas. L'accessibilité d'un site consiste à favoriser autant que possible la non-discrimination en termes d'accès entre une personne valide et une personne à mobilité réduite.



Figure 14 : Les fonctions de l'espace public que la conception doit satisfaire



Source : ADEUS

Nous pouvons donc conclure d'une véritable complexité dans la conception des espaces publics. Toutefois, des préoccupations et des priorités sont partagées par les acteurs de l'aménagement urbain. Quel que soit les usages, les formes et les intérêts de l'espace public, des principes fondamentaux de conception peuvent être perceptibles et la plupart jouent un rôle majeur dans l'accessibilité.

Dans tous les cas, les acteurs de l'aménagement doivent surmonter les difficultés rencontrées afin d'offrir à toutes personnes, en situation de handicap ou non et quelle que soit le niveau de sa déficience, une accessibilité globale et continue. C'est un impératif de la loi de 2005 et un intérêt de la société aujourd'hui, d'autant plus que l'espace public joue un rôle majeur dans la chaîne de déplacement.



1.3. L'accessibilité dans l'espace public : spécificités et réglementation

La conception de l'espace public intègre obligatoirement la nécessité d'accessibilité au cœur des aménagements. Il jouera un rôle primordial et constituera un maillon essentiel au cœur de la chaîne de déplacement. Autrement dit, une personne doit pouvoir partir de son logement et se rendre à un lieu souhaité sans rencontrer d'obstacle de nature à la faire renoncer.

Nous verrons ici que l'espace public doit être en accord avec les visions actuelles de l'accessibilité, soit une prise en compte de tous les handicaps, permettant ainsi à ces usagers d'intégrer une logique de continuité dans la chaîne de déplacement. Mais qu'elles sont les spécificités des personnes en situation de handicap dans l'espace public ? Qu'elles sont les principales difficultés pour prendre en compte tous les types de handicap ? Et enfin, quelle réglementation s'applique tout particulièrement sur l'espace public ?

1.3.1. Les spécificités du passant en situation de handicap dans l'espace public

Désormais, tous les types de handicaps sont pris en compte dans l'aménagement des espaces publics. Il est donc important de connaître les caractéristiques des différentes déficiences, pouvant entraîner une modification des possibilités d'accès du passant à l'espace public. Cela permettra ainsi de mieux appréhender les éventuelles difficultés rencontrées par ces types d'usagers.

Les déficiences auditives :

Le handicap auditif compromet sensiblement la communication et l'accès à l'information. Les situations concernant cette déficience sont multiples : déficience totale de naissance, déficience totale en cours de vie, ou encore déficience partielle.

En fonction du degré de gravité, les personnes sourdes ou malentendantes devront mettre en place certains types de compensations. Elles s'appuient d'avantage sur le visuel et le gestuel, ce qui provoque un surcroît de concentration, souvent générateur de fatigue. La langue des signes française est une des méthodes de communication pour s'exprimer et échanger avec autrui.

Les personnes atteintes d'un handicap auditif se repèrent donc dans l'espace public principalement grâce à la vision. De ce fait, l'espace doit être compréhensible, lisible et surtout fonctionnel. Car la perte de l'ouïe engendre des difficultés pour la prévention du danger, comme par exemple l'arrivée d'un véhicule motorisé.

Les déficiences mentales :

Le handicap mental est un handicap de la compréhension, de la communication et de la décision. Ces personnes éprouvent des difficultés à se situer dans l'espace et dans le temps. Elles peuvent ainsi être confrontées à des problèmes pour comprendre la signalétique, mémoriser un itinéraire ou encore se repérer dans l'espace. Il est important de souligner que la personne illettrée ou analphabète, les personnes de langue étrangère, les enfants, certaines personnes âgées, etc... auront les mêmes difficultés au sein de l'espace public. Cette catégorie de personne sera donc à la recherche d'informations visuelles et sonores simplifiées afin de disposer de repères spatiaux et temporels de façon à se sentir en sécurité dans l'espace public.



Les déficiences motrices :

Le handicap moteur peut toucher un membre ou l'ensemble du corps. Il peut se manifester de différentes façons mais la principale difficulté réside dans la mobilité et le déplacement.

Les troubles moteurs peuvent nécessiter l'usage de certains équipements, tel que fauteuil roulant (manuel ou électrique), canne, béquille, etc... Ce handicap peut être peignant dès la naissance ou s'imposer au cours d'une vie (accident, vieillissement...).

Les personnes en situation de handicap moteur ont donc besoin qu'on leur assure une facilité et une sécurité dans les déplacements au sein de l'espace public. En effet, les difficultés sont nombreuses : se déplacer sur les sols meubles, glissants ou inégaux ; franchir des obstacles et dénivelés (marches, pentes) ; franchir les passages étroits (notamment pour les utilisateurs d'un fauteuil roulant) ; atteindre certaines hauteurs ; se déplacer rapidement et sur de longues distances demande beaucoup plus d'énergie, etc...

Les déficiences visuelles :

Le handicap visuel recouvre des réalités variées, s'échelonnant d'un trouble visuel à la cécité complète. Alors que le sens que nous mettons le plus à contribution pour appréhender notre environnement est la vue, les personnes souffrant d'un handicap visuel doivent le compenser par le toucher, l'ouïe, l'odorat et la perception des mouvements. Elles appréhendent l'espace public d'une autre façon, selon le degré de la déficience elles vont rencontrer des difficultés pour voir et comprendre les formes, lire les écritures, déchiffrer la signalisation, se repérer dans l'espace, s'orienter, se déplacer en sécurité (obstacles, autres usagers...).

Les personnes aveugles ou malvoyantes se déplacent généralement avec une canne blanche et / ou sont accompagnées d'un chien, pour détecter les obstacles non perçus visuellement.

Une personne non handicapée dispose de l'ensemble des capacités pour communiquer, échanger et se repérer dans l'espace. Comme nous venons de le voir, les déficiences sont variées et entraînent de nombreuses difficultés pour l'accessibilité de ces personnes en situation de handicap à l'espace public (et également à l'ensemble de la ville de manière plus large). La perte et/ou la réduction d'un, ou plusieurs, sens rajoutent des obstacles considérables que la personne doit compenser pour acquérir un minimum d'autonomie.

Face à la réglementation et aux nouvelles préoccupations sociétales, les espaces publics ont donc un grand rôle à jouer en faveur du déplacement de toutes personnes en situation de handicap. Est-ce véritablement possible de satisfaire l'ensemble des handicaps ?



1.3.2. Vers une conception des espaces publics pour une accessibilité généralisée

La réflexion sur l'accessibilité des passants à l'espace public urbain connaît, depuis ces 30 dernières années, une évolution favorable. L'accès à la voirie et plus largement aux espaces publics constitue un nouvel enjeu pour les politiques d'aménagement¹⁵.

La question de la mobilité reste aujourd'hui centrale dans les débats de l'accessibilité à l'espace public.

La réflexion sur l'accessibilité à l'espace public urbain, et le vote du dispositif réglementaire (cf. partie 1.3.3), naît dans les années soixante-dix d'un mouvement social : la révolte des handicapés moteurs contre les barrières architecturales au déplacement.

Celles-ci sont nombreuses : présence de ressauts ou d'escaliers infranchissables, degré des pentes et dévers de certaines rues trop importantes, mauvais emplacement du mobilier urbain, hauteur de trottoir trop élevée pour être franchi en fauteuil roulant... Le mouvement s'amplifie lorsque s'ajoutent aux revendications des personnes à mobilité réduite celles des handicapés de la vue, puis de tout individu souffrant de difficultés pour se déplacer. Les listes des contraintes matérielles à la locomotion s'allongent alors : les problèmes de signalisation et de lisibilité de l'espace public sont désormais dénoncés.

Face à cette pression sociale et réglementaire, les professionnels de la conception réagissent en deux temps. Dès le milieu des années quatre-vingt, une application minimaliste de la loi les conduit à vouloir pallier le handicap physique et/ou sensoriel. Ainsi, cette politique se traduit par de nouveaux aménagements et une nouvelle réflexion sur la conception des espaces publics. Les dispositifs mis en place s'ajoutent alors à l'espace urbain existant et ont pour objectif de limiter les contraintes liées au déplacement des personnes en situation d'un handicap. Leur particularité réside dans leur spécialisation : à chaque type de handicap est associé un type d'outil particulier.

Ainsi, la généralisation des « bateaux »¹⁶ aux carrefours de rues sert le déplacement des personnes circulant en fauteuil roulant : en abaissant la hauteur du trottoir et/ou en diminuant la distance de franchissement entre les rues. Pour résumer, les concepteurs tentent de faciliter au mieux leur traversée des rues pour tout type d'utilisateur. Ils sécurisent également le déplacement des personnes aveugles et malvoyantes, facilitent leur orientation dans l'espace en implantant des bandes d'éveil de vigilance et de guidage. Ces marquages au sol diffèrent dans leur forme et leur objectif. Une bande d'éveil de vigilance se constitue le plus souvent d'une plaque rectangulaire, rugueuse en surface, striée ou à plots sensibles. Elle se place le plus souvent en avant des « bateaux », des marches d'un escalier, sur les quais de métro, de train ou de tramway... Sa détection par sensation podo-tactile, ou à la canne, signale à la personne handicapée visuellement un

Figure 15 : « bateau » accompagné de ses bandes d'éveil de vigilance (quartier Borderouge)



¹⁵ THOMAS, Rachel. « L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain : un accomplissement perceptif situé ». *Espaces et sociétés*. 2004, n°113-114, pp. 233-249

¹⁶ Léger décaissement du trottoir et réduction de la hauteur des bordures de trottoir pour faciliter le passage des piétons (le dictionnaire professionnel du BTP).



danger potentiel. La bande d'éveil de vigilance répond, en France, depuis février 1989, à la norme NF P98-351. Une bande de guidage, quant à elle, se compose de dalles striées en surface (en creux ou en relief) ou de bandes en élastomère collées. Elle permet de guider la personne ayant des déficiences visuelles, qui en la suivant à l'aide de sa canne, peut ainsi aller d'un point A à un point B.

Lors de la traversée de rue, l'ensemble des dispositifs peuvent être doublés d'une sonorisation des feux de signalisation : un simple haut-parleur ou des émetteurs annoncent au piéton qu'il peut s'engager sur les passages protégés et franchir la rue sans risque.

Le recours à ces aménagements s'inscrit désormais dans toutes démarches de la part des concepteurs : gommer les situations urbaines handicapantes. Il s'agit donc de repérer, de comprendre et enfin d'éliminer les éléments de l'environnement mettant en difficulté les personnes handicapées mais également l'ensemble des usagers.

L'idée de handicap demeure donc, mais elle évolue avec cette volonté de plus en plus accentuée d'une « accessibilité pour tous ». Cela va se traduire par un « lissage » de l'espace : les sols sont aplanis, les signalisations visuelles et sonores sont renforcées, l'implantation du mobilier urbain répond à des normes strictes d'alignement et de non-multiplication, les réseaux piétonniers sont sécurisés...

La multiplication de ces réponses techniques permet de remédier aux problèmes les plus courants du déplacement et de la mobilité. Pourtant, elle n'est pas sans incidence sur la conception de l'aménagement urbain et la réflexion sur le handicap. Le problème de la « compétition » entre les sens n'est pas résolu. Par exemple, l'impact positif d'un « bateau » sur la circulation des personnes à mobilité réduite a également des conséquences dans la désorientation de l'aveugle. En effet, la réduction du ressaut (passage brusque d'un plan horizontal à un autre) enlève aussi tout repère au sol à la personne atteinte de déficience visuelle. Ces outils opposent donc entre elles les différentes formes de handicap et différencient le déplacement de la personne handicapée de celle du passant ordinaire. Or, l'ensemble de ces dispositifs permettent une meilleure accessibilité de l'ensemble des usagers. Par exemple, le passant pressé profitera probablement de l'existence au sol d'un revêtement lisse et sans aspérité pour accélérer le pas sans risque de chute.

A chaque sens correspond une manière particulière d'appréhender l'espace et de mettre en forme les contextes de l'action. Il ne peut donc exister de solution d'aménagement idéale et adaptée à chacune des situations. L'accessibilité d'un lieu résulte autant de sa capacité à faciliter le déplacement physique de l'homme que de permettre la coexistence entre les différents modes de déplacement et la variété d'usagers présents sur un même lieu. Quelle sera la ville de demain ? Comment pallier à ces désagréments entre aménagements destinés à améliorer l'accessibilité de tous les types de handicap ?

Figure 16 : bande de guidage (quartier Borderouge)



Aujourd'hui la conception de l'espace urbain passe par la prise en compte à la fois du volet de la perception mais également celui de la sensibilité : l'espace public dispose d'un pouvoir spatialisant et socialisant sur les pratiques ordinaires du piéton, handicapé ou non. Un ensemble de dispositifs réglementaires émerge au fil du temps pour imposer une mise en accessibilité de tout projet de conception ou de réhabilitation des espaces urbains publics.

1.3.3. Les dispositifs règlementaires pour l'accessibilité des espaces publics

Concernant les références réglementaires relatives à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics¹⁷, le cadre législatif repose de la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », qui est la référence en matière d'accessibilité (cf. partie I.1.3).

Pour rappel, cette loi dispose de deux principes fondateurs :

- Prendre en compte tous les types de handicap, et plus largement les personnes à mobilité réduite
- Rendre accessible l'intégralité de la chaîne du déplacement

Plusieurs décrets relatifs à la voirie et espaces publics ont ensuite permis de mettre en application cette loi :

- Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Ce dernier arrêté mentionne : « L'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible ».

Le législateur n'a pas prévu d'échéance pour la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics : les opportunités de travaux sur la voirie entraîneront la mise aux normes d'accessibilité au fur et à mesure. En effet, le décret n°2006-1657 prévoit à compter du 1^{er} janvier 2007 le respect des caractéristiques techniques à l'occasion :

- de la réalisation de voies nouvelles,
- d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette,

¹⁷ Cette partie est le résultat d'une synthèse transversale des lectures suivantes :

- La charte technique sur l'accessibilité de la voirie et de l'espace public, rédigé par Toulouse Métropole (édition 2016).
- ABC Equipements et collectivités. Guide pratique d'aménagement urbain de la voirie publique et privée aux normes d'accessibilité des personnes handicapées.
- Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Journal officiel de la république française. Décrets, arrêtés, circulaires. Textes généraux. 3 février 2007. Texte 29 sur 137



- de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics.

Ce décret précise dans son article 2 que toutes les communes doivent élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), dans un délai de trois ans après sa publication¹⁸.

Etant donné la volonté de rendre accessible la chaîne de déplacement, l'élaboration du PAVE devrait se faire en assurant la cohérence avec les deux autres dispositions de planification et de programmation qui sont :

- Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs, d'autant plus que leurs emplacements d'arrêt appartiennent au domaine de la voirie
- Les diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public (ERP)

Enfin, le décret n°2006-1958 du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007 précisent les prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Ces règles influent donc fortement sur la manière de concevoir l'espace public, de manière à le rendre le plus accessible possible.

Ci-dessous figure les principes règlementaires généraux résultant de la législation en vigueur. Il faut savoir qu'il existe également de nombreuses normes et règles, que ce soit en matière de dimension, de positionnement, de composition, d'exception, etc... pour chacun des éléments présents sur l'espace public.

De manière à se rendre compte de la complexité de cette réglementation, les deux premières thématiques, jouant d'ailleurs un rôle majeur dans l'accessibilité de l'espace public, sont détaillées et accompagnées de schémas explicatifs afin de faciliter la compréhension des règles imposées.

a. Cheminements

Principes généraux :

- Penser aux déplacements des piétons et à la diversité de leurs besoins.
- Prioriser la mise en œuvre d'un « tunnel imaginaire ».
- Privilégier un cheminement piéton direct et sans détour inutile.

Dimensions du tunnel imaginaire du cheminement piéton :

La largeur du cheminement ne peut être inférieure à 1.40 m. Cette largeur peut être ponctuellement réduite à 1.20 m en cas d'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du « tunnel imaginaire ». Le tunnel imaginaire réglementaire doit être libre de tout obstacle durable ou temporaire.

Pentes et dévers :

Le dévers latéral doit être inférieur ou égal à 2 %.

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle doit être inférieure à 5 % (avec palier de repos en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 m si la pente est supérieure à 4%).

¹⁸ Fiche CERTU – les plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics – analyse et retour d'expériences



En cas d'impossibilité technique (topographie, présence de constructions...), il est toléré :

- 8% maximum sur 2m
- 12% maximum sur 50 cm

Implanter un garde-corps le long de toute rupture de niveau latérale de plus de 40 cm de hauteur.

Qualité du revêtement :

Trois mots d'ordre : non meuble, non glissant et non réfléchissant, pour assurer des déplacements confortables et sécurisants.

Sans obstacle à la roue et à la canne, pouvant être engendré par un défaut de revêtement

Le diamètre des trous et la largeur des fentes doivent être inférieurs à 2 cm (grille d'égout par exemple) au risque de bloquer les roues du matériel roulant, ou de faire trébucher les piétons.

Escaliers :

La largeur minimale de l'escalier est de :

- 1.20 m si aucun mur de chaque côté ne figure.
- 1.30 m s'il existe un mur d'un côté
- 1.40 m entre 2 murs

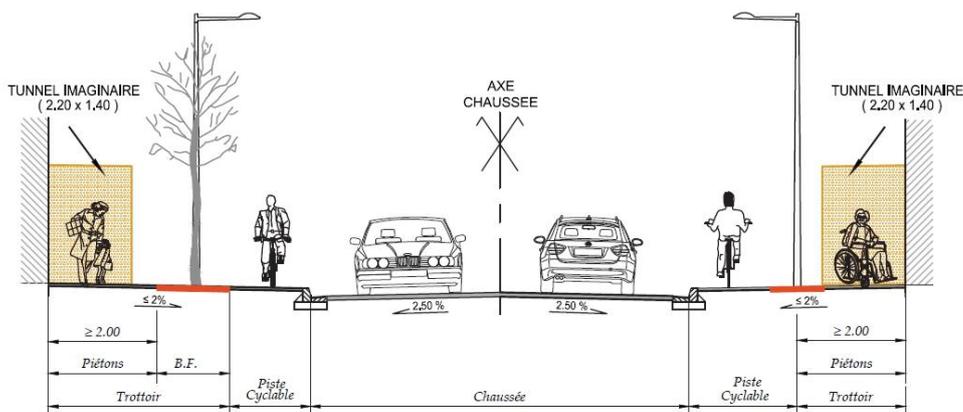
Les dimensions des marches sont de :

- Hauteur de marche inférieure à 16 cm
- Largeur du giron supérieure à 28 cm

La première et la dernière marche doivent être visibles par une démarcation visuelle de couleur contrastée par rapport au reste de l'escalier, sur une largeur de 5 cm au minimum.

Une main-courante doit être implantée de chaque côté des escaliers de plus de 3 marches (la dimension et l'implantation sont également strictement règlementées).

Figure 17 : exemple d'un profil en travers d'une voie accessible selon la réglementation



Source : charte technique édition 2016 : accessibilité de la voirie et de l'espace public, Toulouse Métropole



b. Traversée piétonne

Principes généraux :

- Positionner la traversée piétonne en continuité du cheminement piéton.
- Limiter autant que possible la longueur des traversées piétonnes.
- Optimiser la visibilité entre piétons et automobilistes.

Marquage :

Le marquage présente un contraste visuel par rapport à la chaussée et les bandes rectangulaires blanches parallèles à l'axe de la chaussée (dimension imposée : 50 cm de largeur et 2.5 m de longueur) sont interdistantes de 50 à 80 cm.

Abaissé de trottoir (nommé aussi « bateau ») :

L'abaissé de trottoir doit mesurer 1.20 m de largeur minimum et doit être positionné de chaque côté de la traversée.

Bande d'éveil de vigilance :

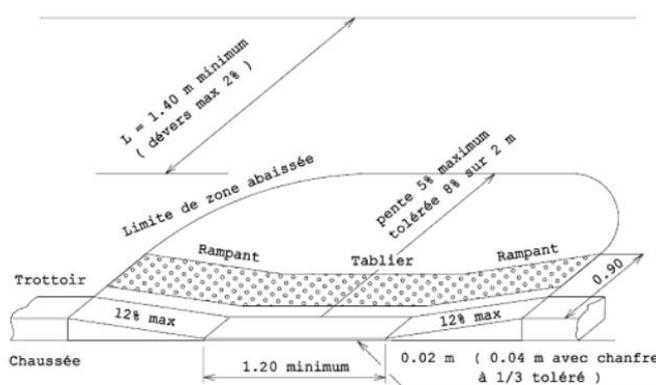
Une bande d'éveil à la vigilance (BEV) conforme aux normes en vigueur est implantée pour avertir les personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées matérialisées. Elle doit présenter un contraste visuel et tactile avec son support

Ressauts, bordures accessibles :

Les ressauts sur les cheminements et au droit des passages pour piétons sont à bords arrondis ou munis de chanfreins¹⁹. La hauteur des ressauts²⁰ est au maximum de 2 centimètres.

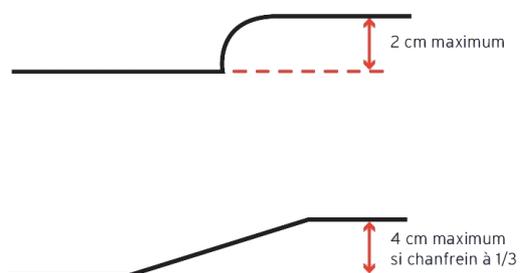
Elle peut atteindre 4 centimètres lorsque les ressauts sont aménagés en chanfrein « à un pour trois ».

Figure 18 : schéma explicatif de l'abaissement de bordure de trottoir



Source : guide technique de conception

Figure 19 : schémas explicatifs des ressauts et chanfreins



Source : guide technique de conception

¹⁹ Petit pan coupé, en général à 45°, réalisé pour abattre une arête (le dictionnaire professionnel du BTP).

²⁰ Décrochement vertical ou changement de niveau brusque, avec forte pente (le dictionnaire professionnel du BTP).



c. Mobilier urbain

Principes généraux :

- Limiter autant que possible le mobilier sur l'espace public.
- Regrouper et aligner le mobilier dans une bande fonctionnelle, de façon à ne pas gêner le cheminement piéton et limiter son emprise sur l'espace public.
- Implanter du mobilier facilement détectable.

L'ensemble de ces principes généraux sont ensuite déclinés en normes réglementaires détaillées.

d. Stationnement

Principes généraux :

- Assurer l'accès à un nombre suffisant de places de stationnement réservées ;
- Les places réservées doivent être implantées en bout de section de stationnement de manière à pouvoir utiliser le plus aisément l'espace disponible pour assurer la connexion avec le trottoir.

L'ensemble de ces principes généraux sont ensuite déclinés en normes réglementaires détaillées.

e. Emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif :

Principes généraux :

- Aménager conformément au schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs
- Arrêt du véhicule au plus près du quai ou du trottoir.
- Assurer une compréhension dans la transition entre espaces publics et transports collectifs.

L'ensemble de ces principes généraux sont ensuite déclinés en normes réglementaires détaillées.

Pour résumer, cette réglementation a pour objectif de permettre à tout un chacun de se déplacer librement dans l'espace public, et donc plus largement dans la ville. La mobilité au sein de l'espace public constitue un réel enjeu pour la socialisation des personnes en situation de handicap, permettant à l'utilisateur d'accéder à un service, à la culture, à l'emploi, rencontrer d'autres personnes, se reposer... La qualité de l'aménagement de l'espace public est donc un atout majeur pour l'accessibilité des personnes en situation de handicap au sein de la ville. Nous verrons en deuxième partie qu'une simple incohérence peut devenir extrêmement problématique pour une personne à mobilité réduite (PMR).

L'ensemble de ces dispositifs sont-ils applicables et adaptables au contexte de chaque projet urbain ? Comment les villes élaborent-elles les documents de planification liés à l'accessibilité des espaces publics ? Arrivent-elles à respecter la réglementation et les délais imposés ?



II. Mise en application locale de l'accessibilité des espaces publics : cas de la ville de Toulouse

Les communes ont un rôle fondamental à jouer dans la mise en œuvre de la politique du handicap avec des enjeux notamment liés à la citoyenneté, l'accessibilité, l'éducation, l'emploi, la santé, la solidarité, la famille, les sports et loisirs, la démocratie, et d'une manière générale « le vivre ensemble ».

Comme nous l'avons déjà affirmé dans la partie précédente, l'espace public joue un rôle pivot afin de répondre aux enjeux de la loi de 2005 en matière d'accessibilité.

Chaque collectivité territoriale est chargée de respecter la réglementation et de l'appliquer sur son territoire. L'interface entre prescriptions nationales et prise en compte à l'échelle locale est-elle cohérente ? Comment les villes mettent en œuvre cette politique ? Comment se positionne la ville de Toulouse dans la mise en application de la législation en faveur de l'accessibilité, et notamment des espaces publics ? Comment la loi de 2005 se traduit-elle sous un volet opérationnel, que ce soit dans le cadre d'un projet urbain ou du travail sur l'espace public urbain déjà existant ?

2.1. La loi handicap de 2005 : des progrès mais encore des insuffisances pour la majorité des villes françaises

Un délai de dix ans, contre les six qui avaient été initialement envisagés, était imposé par la loi du 11 février 2005 pour rendre accessible « *la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité* ». Les énormes retards repérés sur le territoire national sous-entendent des incohérences et/ou des difficultés de prise en compte de cette politique d'accessibilité.

Il s'agit dans cette partie de comprendre les principales difficultés généralisées à la majorité des villes française dans la prise en compte de l'accessibilité, notamment à travers la loi de 2005 que nous avons abordé en première partie. Cette analyse sera indispensable pour repositionner par la suite la ville de Toulouse dans le contexte actuel.

2.1.1. Les limites de « l'accessibilité »

« La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, dite « loi handicap », est porteuse d'une vision large de la place de la personne handicapée dans la société mais sa mise en application, en se focalisant sur des objectifs de cheminement, d'accès à des établissements, sur des typologies de bâtiments, donne une visée étriquée à la notion d'accessibilité. L'accessibilité, en se posant comme mouvement de mise en conformité technique des bâtiments, des espaces publics et des transports, occulte l'humain, les représentations et la stigmatisation, se transforme en simple intention techniciste, fonctionnelle et figée. L'accessibilité, et à travers elle l'attention que porte la société à la question du handicap, est aujourd'hui symbolisée d'une part par la rampe, l'ascenseur, le plancher bas ou le signal sonore et d'autre part par la norme, la réglementation et l'harmonisation.

Il ne fait aucun doute que les problématiques du handicap doivent être prises en compte par la société, et que la personne handicapée doit y trouver sa place comme tout autre citoyen. Mais cette perspective d'une



accessibilité techniciste est-elle la seule, la bonne voie ? On n'enlèvera pas à la loi de 2005 le mérite d'avoir impulsé une dynamique, d'avoir mis en avant la nécessaire attention à porter à la question du handicap. Mais pour satisfaire à l'ambition d'égalité des droits et des chances et de changer le regard que notre société porte sur le handicap qu'affirme cette loi, toutes les voies sont à explorer et nous n'en creusons aujourd'hui qu'une seule. » (DURY, 2011)

L'application de la loi met parfois en évidence une catégorisation des handicaps, qui masque de ce fait une grande diversité de réalités. Cette simplification n'est pas sans effet sur la qualité et l'efficacité des réponses apportées à chaque personne handicapée et sur la manière dont ces personnes sont considérées et intégrées, ou non, à la société.

Si l'on prend l'exemple des IMC (Infirmité Motrice Cérébrale), on constate rapidement les limites de la catégorisation : la plupart des personnes présentant des IMC se déplacent en fauteuil roulant alors que certaines marchent ; certains parlent, etc.²¹

Le concept de « ville accessible », « d'usage pour tous » promeuvent l'idée d'une conception des espaces publics qui surmonte les difficultés de chacun pour proposer des solutions non seulement accessibles à tous, mais qui offrent également un confort d'usage supplémentaire. Par exemple, le bus à plancher bas, qui furent à l'origine conçus à destination des personnes handicapées facilitent aujourd'hui la vie de tous.

Toutefois, la loi de 2005 se concentre essentiellement sur la conception d'aménagements neufs et celle-ci semble moins valable, ou plus difficile, à mettre en œuvre dans certains espaces publics existants. Pourrons-nous affirmer ce constat dans le quartier de Borderouge ?

D'autre part, les aménagements en faveur de l'accessibilité des personnes en situation de handicap fonctionnent si leurs usages sont confortables pour tous : or, tous les aménagements ne pourront satisfaire à cette exigence. Certains besoins entre les différents handicaps, ou encore entre « valides » et « non-valides » sont parfois contradictoires.

L'accessibilité a tendance à devenir, par des approches extrêmement réglementaires, un empilement de règles et d'aménagements techniques. Cette approche semble privilégier l'idée du « rendre accessible » au détriment peut être du « rendre agréable », ou du moins d'une volonté plus large d'intégration de la personne handicapée.

« La technicisation de l'accessibilité trouve ses limites dans la triple évolution des réglementations, des représentations et des technologies. Comment développer une accessibilité en phase avec l'évolution de la société et les besoins des personnes handicapées si celle-ci n'est pensée qu'en termes d'infrastructures lourdes et de dispositifs techniques coûteux ? Faut-il continuer à investir dans un « tout accessible » lourd et figé quand les technologies évoluent rapidement ? » (DURY, 2011)

Quelles autres difficultés mettent en avant ces approches législatives, réglementaires et techniques de l'accessibilité ?

²¹ DURY, Brice. Grand Lyon. Direction de la Prospective et du Dialogue Public. Juillet 2011. *Ville et handicap : en finir avec « l'accessibilité »*.



2.1.2. Le baromètre de l'APF : un constat accablant

Environ 10 ans après l'entrée en vigueur de la loi 2005, l'APF publie la 5^e édition de son baromètre de l'accessibilité au cours de l'année 2013 (dernier disponible en ligne actuellement). Elle affiche un « *avis de tempête !* » et affirme que « *malgré une hausse de la moyenne générale des 96 chefs-lieux départementaux, le constat est accablant !* ». En effet, la moyenne nationale est passée de 10.6 en 2009 à 14.14 en 2013, pourtant à peine plus de la moitié des écoles et seulement 42% des réseaux de bus sont accessibles aux personnes en situation de handicap en 2013, avec de fortes disparités. L'APF considère qu'il s'agit d'un grave échec de la politique de mise en accessibilité de la France.

Ce baromètre a été établi selon un questionnaire rempli par les délégations départementales APF et les municipalités des 96 chefs-lieux départementaux (cf. annexe 1). Ce dernier est basé sur trois principaux critères :

- Un cadre de vie adapté : accessibilité des commerces de proximité, centres commerciaux, bureau de poste, cabinet médical, cabinet paramédical, cinéma, piscine, etc...
- Des équipements municipaux accessibles : accessibilité de la mairie principale, lignes de bus, écoles municipales, théâtres municipaux, stade municipal, etc...
- Une politique locale volontariste : existence d'une commission communale ou intercommunale d'accessibilité, fréquence de réunion, existence d'un rapport annuel sur l'accessibilité, d'un PAVE, d'un diagnostic de mise en accessibilité, etc...

Figure 20 : évaluation du cadre de vie de la ville (exemple du système de notation pour le critère 1)

Critère	Questions
Evaluation de l'accessibilité du cadre de vie de la ville	1. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver des commerces de proximité accessibles ?
	2. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver des centres commerciaux accessibles ?
	3. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver un bureau de poste accessible ?
	4. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver un cabinet médical (généraliste et spécialiste) accessible ?
	5. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver un cabinet para-médical accessible ?
	6. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver un cinéma accessible ?
	7. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver une piscine accessible ?

Source : APF. 213. Baromètre de l'accessibilité

L'APF constate tout de même une amélioration de l'état d'accessibilité des communes de France (cf. annexe 2). Mais malgré cela, très mobilisée pour une France accessible au 1er janvier 2015, l'association déplore l'énorme retard pris dans ce chantier. Alors que l'accessibilité est une obligation nationale depuis 1975, il est « *désormais urgent de mettre en œuvre l'impulsion politique nécessaire qui permettra aux 9,6 millions de personnes en situation de handicap de circuler librement, comme tout un chacun* » (APF, 2013).



« Qu'ont fait les villes pendant 39 ans ? Car l'obligation ne date pas de 2005 mais de 1975 ! » (APF, 2013).

Comment les villes vont-elles pouvoir combler toutes ces lacunes alors qu'elles n'ont pas réussi à mettre en œuvre ces chantiers depuis 1975, date de la première loi sur l'accessibilité ? Qu'en est-il de la situation en 2016 ?

Grenoble, Nantes et Caen, constituent le trio de tête des villes accessibles selon le baromètre de l'accessibilité de l'Association des Paralysés de France (APF). Elles obtiennent respectivement la note de 18,4, 17,4 et 17,2 sur 20. Et ce n'est certainement pas un hasard, ce sont également des villes exemplaires en matière d'accessibilité de leurs transports publics.

Ainsi Caen (3e au classement général) atteint un bon niveau avec 85 % de bus accessibles, alors que par exemple Marseille (83e) plafonne à 24 %.

Toutefois, l'année précédente, ce même baromètre ne dénombrait que 33 % de lignes de bus accessibles (c'est-à-dire avec des bus et une voirie adaptée). Concernant les PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics), près d'un cinquième des municipalités interrogées par l'ABF ont déjà plus de 4 ans de retard dans la finalisation de ce plan par rapport à l'obligation réglementaire fixée au 23 décembre 2009. 18% des chefs-lieux départementaux n'ont pas élaboré leur PAVE.

« Ceci impacte notamment sur les échéanciers de mise en accessibilité des transports publics pour les aménagements d'arrêts de bus » (APF. 2013).

Voici quelques indicateurs nationaux tirés du rapport du baromètre de l'accessibilité :

- En 2010, 21 chefs-lieux départementaux étaient en-dessous de la moyenne ; ils étaient 15 en 2011, et plus que 4 en 2012, et aucun pour cette 5e édition
- En 2010, 14 chefs-lieux départementaux avaient une note égale ou supérieure à 14 ; ils étaient 17 en 2011, en 2012 ils étaient au nombre de 29. Et ce sont désormais 51 villes en 2013.
- Moyenne nationale de la qualité de concertation pratiquée par la municipalité avec les associations, dans les commissions communales, ou intercommunales, pour l'accessibilité : 6,98/10 pour 2013, 6,70/10 en 2012 contre 5,96/10 en 2011.

L'analyse de l'APF montre donc une évolution dans la prise en compte de l'accessibilité, et notamment dans les politiques municipales d'accessibilité qui montrent toutefois des tendances positives.

Malgré le cadre juridique, l'APF mentionne « qu'il faut en déduire un défaut de réelle considération pour l'accessibilité d'un cinquième des municipalités interrogées ».

La situation en 2013 est considérée comme « accablante » pour l'APF, quelles sont les principales difficultés ou les limites rencontrées par les villes pour mettre en application cette loi à l'échelle locale ?



2.1.3. Principaux problèmes rencontrés par les villes françaises dans l'application de la politique d'accessibilité

Par rapport aux lois antérieures, la loi de 2005 présente l'avantage de mettre des dates buttoirs. Mais, c'est à chaque décideur, sur son territoire, de la mettre en application. De ce fait, la majorité des villes n'ont pas respecté les échéances fixées par la loi.

Mais qu'elles en sont les raisons ? Pourquoi de telles difficultés dans la mise en application de la loi à l'échelle locale ?

Ainsi, plusieurs problèmes se posent concernant sa mise en application²² :

- le manque d'évaluation et de sanction
- la charge financière nécessaire à la mise en application pour les collectivités
- le manque de connaissance et de formation des acteurs sur les situations de handicap
- le décalage entre ce que la loi dispose et la réalité vécue
- problèmes de compétences publiques

1) Absence d'évaluation et de sanction

La loi n'impose pas d'évaluation des travaux menés en matière d'accessibilité. La seule sanction réside dans la non-subvention des nouveaux réseaux qui ne seraient pas aux normes d'accessibilité.

Il existe parfois un manque d'application et de compréhension des textes de loi, et surtout des sanctions en cas de non applications de ces règlements.

Les applications de la loi dépendent également de la volonté des élus, où certains ne prendront pas en compte l'accessibilité des PMR tant qu'ils n'y seront pas contraints et forcés. Du moins, ils appliqueront la réglementation à minima.

L'absence de méthodologie de la part de l'État pour prendre en compte l'accessibilité des PMR dans les documents d'urbanisme met en avant des difficultés pour certaines villes qui manquent de cadrage.

Par ailleurs, le CERTU²³ a initié en 2001 le programme «Ville Accessible à Tous » (VAT), il a pour vocation de permettre aux acteurs de l'aménagement des villes, de mieux comprendre leur cité selon les paramètres de l'accessibilité et donc de mieux décider. Ces principaux objectifs vont susciter la prise de conscience, de mettre en place une culture commune et d'accompagner les démarches en faveur de l'accessibilité, en élaborant des outils d'aide à la décision.

2) Charge financière

Il existe peu de subventions de l'état et donc peu de moyens donnés aux collectivités. Les investissements en direction de la mise en accessibilité dépendent fortement de la volonté publique d'en faire une priorité ou non dans leur budget et par rapport aux moyens disponibles.

²² ROCCI.A et DEJOUX.V, 2011, *Enjeux de la mise en accessibilité des transports publics : le rôle de la maîtrise d'usage et de la coproduction*, Rech. Transp. Secur. (liste extraite principalement de ce document et agrémentée par l'ensemble des mes recherches bibliographiques)

²³ Le 1^{er} janvier 2014, les 8 CETE, le CERTU, le CETMEF et de SETRA ont fusionné pour donner naissance au CERAMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.



Les collectivités territoriales sont amenées à mettre en œuvre les lois sur la mise en accessibilité dans un contexte de finances locales contraintes et elles ont donc tendance à considérer cet objectif comme un fardeau supplémentaire pesant sur leur budget, sans penser aux avantages et aux besoins réels.

Encore une fois, cette tendance n'est pas à généraliser à l'ensemble des villes et dépendra des motivations politiques, mais aussi des moyens humains et financiers. Par exemple, les petites communes auront beaucoup plus de difficultés à prendre en compte l'accessibilité comme un enjeu prioritaire étant donné que certaines ont par exemple déjà des difficultés dans la gestion générale de leur territoire afin de satisfaire la population, sans forcément parler d'accessibilité.

Lors de mes recherches de terrains d'études, afin de préciser la mise en application de la loi à travers un cas concret, j'ai d'abord envisagé de cibler des petites communes rurales (cf. introduction). Lors de mes quelques contacts téléphoniques, les acteurs m'ont alors clairement signalé *« qu'il était extrêmement compliqué d'intégrer la notion d'accessibilité dans les aménagements, pour cause d'un manque de moyens humain et financier. Qu'en généralité, les communes rurales respectaient donc au minima la réglementation, mais que celle-ci pouvait tout de même bloquer certains projets du fait d'un coût trop important »* (conversation téléphonique avec M.CREA.Michel, directeur des Services Techniques de la mairie de Cazères-sur-Garonne, située en Haute-Garonne).

Les aménagements déjà réalisés ou rénovés sont prévus pour être durables dans le temps, malgré qu'ils soient accessibles ou non. Cela suppose donc des investissements lourds afin d'assurer leur mise en accessibilité. Il est donc crucial de bien anticiper et d'intégrer les besoins d'usages en amont des projets.

Il peut également exister des problèmes d'efficacité : des réalisations mal adaptées, engendrant des dépenses inutiles. Dans ce cas, c'est principalement le manque de connaissances dans le secteur qui provoque ce genre d'incohérence.

3) Manque de connaissance des handicaps : les enjeux de la formation

Il existe souvent un manque de connaissances sur les solutions à apporter pour les personnes présentant un handicap autre que moteur.

Le manque d'efficacité de certains projets de mise en accessibilité provient, en partie, du manque de formation des acteurs et des décideurs qui n'ont pas conscience des difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap, n'étant pas allés sur le terrain les constater.

Il existe donc un besoin de formation et de sensibilité permanent des acteurs de la ville.

4) Une loi qui ne correspond pas toujours à la réalité des usagers

La loi pose un minimum à respecter qui ne correspond pas toujours en réalité aux besoins des usagers : la loi pose un cadre mais sa mise en application au niveau local est discutable et ne fait pas toujours des projets adaptés à la réalité d'usage.

Globalement, on peut distinguer deux catégories d'élus :

- ceux qui se conforment à la loi et agissent à minima
- ceux qui prennent des initiatives et co-construisent leurs actions en collaboration avec les associations de personnes handicapées.



Les villes souvent citées comme investies historiquement sont Grenoble, Mâcon, La Rochelle, Clermont, etc...

Comme le souligne le CERTU, « *l'accessibilité d'un bâtiment, d'un espace public ou d'un système de transport est une qualité voulue au moment de la décision politique du projet, à moins qu'elle ne soit que l'application de la réglementation en vigueur* ».

Ainsi, certaines collectivités, qui décident de ne faire que le minimum sans collaborer avec les associations, feront probablement des aménagements peu accessibles en pratique.

Nous verrons lors de la partie consacrée aux terrains d'études, que de nombreuses difficultés peuvent être rencontrées par les personnes en situation de handicap au sein de l'espace public.

5) Le problème de compétences publiques

Le cloisonnement des compétences au sein des collectivités, ou entre collectivités, limitent parfois la mise en accessibilité dans sa globalité et dans la chaîne de déplacement.

Au sein des collectivités, les difficultés peuvent être de plusieurs ordres ; financier (qui finance ?), temporel (des aménagements toujours repoussés par un principe de priorité accordée dans un autre domaine que la mise en accessibilité des personnes en situation de handicap, ou alors par un manque de moyens financiers et humains), des priorités non partagées/ différentes (cf. partie 1.2.3, les principes de conceptions de l'espace public, coopération dans la fabrication de l'espace public).

Un grand nombre d'acteurs interviennent dans tout projet urbain : maître d'ouvrage, financeur, maître d'œuvre, gestionnaire, et enfin et surtout ceux qui en font usage.

Et face à cette multiplicité, la concertation apparaît essentielle pour aboutir à une mutualisation des intérêts et ainsi favoriser le consensus autour de solutions adaptées.

Des difficultés relatives à la mise en place des commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH)

Pour atteindre ses objectifs, la loi recommande de privilégier la concertation et prévoit, pour se faire la création de commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH).

La latitude laissée par le cadre juridique fait partie des difficultés rencontrées par les acteurs en charge de mettre en place les premières CAPH.

La loi ne prévoyait d'abord pas d'échéance spécifique pour la mise en place des CAPH, contrairement à ce qu'elle fixait pour d'autres dispositifs (les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs ou les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, par exemple).

Dans le meilleur des cas, ces commissions auraient donc dû être créées au lendemain de la publication de la loi, or cela n'a pas été le cas²⁴.

Par ailleurs, la loi laisse une grande marge de manœuvre pour la composition de la commission.

²⁴ A titre informatif, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité estime qu'environ 850 commissions intercommunales et 1 100 commissions communales ont été créées à la fin de l'année 2009, soit respectivement 33% et 60% environ des commissions obligatoires.



Cette liberté laissée aux collectivités est nécessaire pour prendre en compte les spécificités de la concertation locale. Toutefois, cette marge de manœuvre a été vécue par certains responsables et élus comme un manque de repères.

Par ailleurs, le rôle de la CAPH se heurte à la dimension nécessairement transversale de l'approche par la chaîne du déplacement quand les services des collectivités sont généralement organisés de manière sectorielle, peu propice aux articulations entre les services s'occupant des transports, de la voirie et des espaces publics, des ERP ou des logements.

Une autre difficulté est inhérente à la mobilisation des associations, qui n'est pas toujours aisée pour plusieurs raisons. Le tissu associatif présent localement n'assure pas toujours la représentativité de l'ensemble des situations de handicaps et, plus largement, de mobilité réduite. En particulier, la représentation de certaines déficiences peut être difficile à trouver à l'échelle locale. C'est le cas du handicap auditif mais aussi des déficiences mentales, cognitives ou psychiques, plus rarement représentées dans les CAPH que les déficiences motrices et visuelles (dans la majorité des cas).

Enfin, un nombre surabondant d'associations peut représenter certaines difficultés pour une intégration généralisée. A l'inverse, la présence d'un collectif rassemblant des personnes ayant différents handicaps peut permettre d'assurer la synthèse des demandes mais peut aussi, dans certains cas, poser la question de l'égalité de représentation de tous les handicaps.

Les principales difficultés rencontrées par la majorité des villes françaises sont plus ou moins surmontées en fonction des volontés politiques et du contexte des villes. Les disparités entre les territoires sont importantes, notamment dans les écarts sur les efforts engendrés et sur les alternatives sollicitées par rapport aux limites de la loi. Comment se positionne la ville de Toulouse face à cette tendance nationale ? Quelles actions possibles pour contrebalancer ces difficultés ?

2.2. La ville de Toulouse dans la prise en compte de l'accessibilité des espaces publics

Cette partie correspond donc à l'exemple de la ville de Toulouse, dans sa position concernant la prise en compte de l'accessibilité, et notamment des espaces publics. Il s'agit d'analyser les rôles et les interactions entre les différents acteurs, mais également de connaître dans quel contexte ils interviennent et de quelle manière ils prennent en compte l'accessibilité à l'échelle d'une ville. L'objectif de cette partie est donc de concrétiser l'ensemble des éléments vus auparavant grâce à l'étude d'un cas concret, celui de la ville de Toulouse. Les différents entretiens menés auprès d'acteurs intervenant dans la prise en compte de l'accessibilité pour la ville de Toulouse (cf. annexe 3), et l'analyse des différents documents élaborés, permettent ainsi d'obtenir les principales logiques concernant la prise en compte de l'accessibilité des espaces publics.



2.2.1. Toulouse s'adapte pour une ville accessible

Les premières volontés politiques pour l'inclusion des personnes en situation de handicap :

Les volontés d'inclure les personnes handicapées dans la société sont anciennes pour la ville de Toulouse.

En effet, elle a œuvré en faveur des personnes en situation de handicap avant la loi de 1975, dans un premier temps avec des offres adaptées dans le domaine du sport, dès 1972. Elle a également agi en faveur de l'accueil d'enfants en situation de handicap dans les loisirs municipaux dès 1999, et cela avant la loi de 2005.

Mais ces actions étaient encore très sectorisées et ne disposaient d'aucune vision d'ensemble dans la manière de prendre en compte les personnes handicapées pour leur permettre une certaine autonomie dans les activités quotidiennes de la vie.

La ville avait également mis en place très tôt une politique d'accessibilité qui aboutit en 2003 sur une charte d'accessibilité de la voirie et des espaces publics. C'était principalement une volonté politique au départ, avec le souhait d'avoir un lien assez fort avec les associations d'handicapés par des groupes de travail, qui ont d'ailleurs permis d'aboutir à cette charte.

« Même avant l'élaboration de la charte, la ville de Toulouse avait déjà pour habitude de travailler en amont dans la prise en compte de l'accessibilité quel que soit le projet envisagé » (Entretien juillet 2016, M. ARCAL Maxime, référent accessibilité à la Mairie de Toulouse, Service solidarité et cohésion sociale, Domaine Handicap et Accessibilité)

Dans le cadre de la loi de février 2005, de nouveaux droits sont acquis comme celui de se déplacer, circuler, voyager, accéder librement aux loisirs... Ces opportunités sont autant de facteurs d'équilibre, d'insertion, de découverte, d'échanges, de respect, etc... pour chacun et pour tous.

Depuis ces dernières années et face à ce contexte législatif, il y a une véritable volonté politique de prendre en compte tous les types de handicaps, et les personnes à mobilité réduite au sens large, dans chaîne des déplacements. Pour la ville de Toulouse, comme pour la majorité des villes françaises, il est indispensable de garantir la mobilité de tous, et de permettre ainsi à tous les citoyens de participer à la vie économique et sociale du territoire.

« Toulouse se doit d'être une ville dynamique, innovante, mais encore aimable et agréable à vivre... pour tous » (DEDEBAT.N, adjointe au Maire de Toulouse, 2013).

Un retard dans l'application de la loi :

Au cours du temps la ville de Toulouse a donc élaboré un ensemble de documents en faveur de l'accessibilité des personnes en situation de handicap.

Concernant les délais, elle a adopté son Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport en juillet 2009 (son délai de réalisation était fixé à la fin 2008), son Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics durant l'année 2013 (échéance fixée d'ici décembre 2009) et son Schéma Directeur de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (SDAVE), validé le 23 janvier 2013 et non imposé par la loi.



Des commissions communales et intercommunales se mettent progressivement en place à partir de 2005. La Commission Accessibilité pour tous de la ville de Toulouse a été créée par délibération en date du 31 mars 2006.

En 2013, la ville de Toulouse avait donc déjà rédigé l'ensemble des documents demandés par la loi, avec certes des retards dans les échéances mais faisant preuve d'une volonté dans la prise en compte de l'accessibilité pour la ville. Elle agissait même au-delà de la loi, avec la rédaction de documents non imposés, tel que le SDAVE ou encore la charte accessibilité de 2003. Toutefois ces retards mettent en avant plusieurs hypothèses possibles :

- Des ambitions supra-communales « irréalisables » pour la ville de Toulouse, et donc des incohérences et des difficultés d'application de la loi à une échelle locale.
- Une politique d'accessibilité peu active à l'échelle de la ville, se traduisant par un non-respect des échéances législatives.
- Une compilation des deux hypothèses présentées précédemment.

Des efforts considérés comme insuffisants par l'APF en 2013 :

Cependant, malgré ces efforts entrepris et les volontés politiques de la ville de Toulouse, la capitale régionale perd 12 places au baromètre national de l'accessibilité des personnes handicapées publié par l'APF en 2013. En effet, en comparaison avec 2012 elle passe de la 16^{ème} position à la 28^{ème} position par rapport aux 96 chefs-lieux départementaux. Selon les propres propos de l'APF, c'est principalement le domaine des transports et du logement qui explique une telle baisse dans le classement. Dans le détail, Toulouse dispose d'une note de 15.5/20 et se retrouve ex-aequo avec Mâcon et Chambéry et très loin derrière le trio de tête (Grenoble, Nantes et Caen). En Midi-Pyrénées, Toulouse est devancée par Foix (9^{ème} ex-aequo) et Albi (18^{ème} ex-aequo), qui sont pourtant des villes de plus petites tailles. En effet d'une superficie de 11 830 hectares et avec ses 453 317 habitants, Toulouse est 4^{ème} ville de France après Paris, Marseille et Lyon.

La ville de Toulouse prend en 2013 du retard sur les autres agglomérations, principalement sur un critère, celui du cadre de vie adapté comprenant notamment les transports et le logement. En effet, elle présente des difficultés d'actions et d'application concrète de ces documents.

Mais Toulouse obtient en revanche la note maximale pour « la politique locale volontariste » (21/21 comme en 2012). En effet, la ville réduit peu à peu son retard, 200 opérations de voiries ont été réalisées entre 2011 et 2012 et 160 autres étaient prévues pour l'année 2013. Mais les efforts effectués ou à venir restent insuffisants pour l'APF de Haute-Garonne. *« On est très en colère. Il est difficile d'aller travailler quand tous les bus d'une même ligne et des arrêts ne sont pas adaptés, sans compter les cheminements vers ces derniers. La mairie et Tisseo se renvoient la balle, c'est le serpent qui se mord la queue ».* (Odile Morin, représentante de la direction régionale APF).

Cette situation fut un « électrochoc » et une motivation supplémentaire pour la ville de Toulouse, qui souhaite donc rattraper son retard, d'une part aux yeux de l'APF mais également perçus par la ville elle-même.

D'après les différents entretiens menés, la ville était au départ conscient du retard entrepris en termes d'accessibilité, mais mettre en place, mener, et gérer une politique en sa faveur prend un temps considérable. Ce sont des actions qui évoluent et progressent au fil des années en fonction de la législation et des nouvelles préoccupations.



Des progrès aujourd'hui récompensés :

Au fil du temps, la ville de Toulouse s'adapte toujours plus et progresse en faveur de l'accessibilité. Les revendications des associations et personnes en situation de handicap vont également inciter la ville à poursuivre ses efforts.

Le réseau de transports collectifs se construit dans le respect des différents besoins de la population en termes d'accessibilité, et l'espace public s'améliore progressivement pour permettre une meilleure circulation de tous les citoyens. Un portage politique volontaire et une concertation systématique avec les associations PMR ont justement permis de créer une culture partagée sur l'accessibilité.

L'accès de la ville à toutes les catégories d'usagers est aujourd'hui une priorité. Une approche globale est mise en avant pour une « Haute Qualité d'Usage », nécessitant la mise en œuvre de mesures adéquates répondant aux divers besoins. Tout un ensemble d'acteurs sont mobilisés afin de garantir la mobilité de tous.

Les moteurs de la prise en compte de l'accessibilité, ressortis lors des entretiens, résident majoritairement dans les moyens de concertation, comme les groupes de travail entre associations et techniciens organisés par Toulouse Métropole ou encore les différentes réunions menées sur le thème de l'accessibilité par les commissions communales ou intercommunales.

Une sensibilisation sur cette thématique est également menée par la ville de Toulouse, à travers par exemple les rencontres ville et handicap, réalisées environ tous les ans sur une dizaine de jours, constituées de conférences, d'activités, d'expositions, d'animations, etc...

La majorité des villes de France ont beaucoup évoluées sur cette thématique, d'une part avec la loi de 2005 et d'autre part avec une réglementation accessibilité en perpétuel mouvement ces dernières années, avec des règles de plus en plus précises et rigoureuses.

« De plus, la prise en compte de l'accessibilité apporte une attractivité supplémentaire non négligeable pour une ville, elle permet d'entrer en concurrence avec les autres collectivités, en véhiculant une bonne image de la conception urbaine, par des espaces urbains plus agréables à vivre. Pour Toulouse, le véritable déclic fut la mise en place de tramway à Bordeaux avec des logiques d'accessibilités perçues comme une priorité. Cela a été une réelle motivation pour la ville de Toulouse, qui était loin d'être au même niveau à cette époque. Aujourd'hui, de nombreux aménagements fédérateurs ont été réalisés ou sont en cours afin d'affirmer la volonté d'agir en faveur de l'accessibilité pour la ville de Toulouse. » (Entretien juillet 2016, Mme.GRASSET.Brigitte, Responsable Cellule Patrimoine Voirie à Toulouse Métropole).

La problématique de l'accessibilité est de mieux en mieux traitée au sein de la ville, que ce soit par la production de documents de référence en la matière ou par de nouveaux aménagements de plus en plus accessibles.

« Beaucoup d'évolutions sont notables en termes d'accessibilité, et notamment dans les projets urbains. Aujourd'hui, cette notion est très prégnante et perçue comme une priorité, les services de la ville demandent sans cesse de privilégier cette problématique, qu'il s'agisse de nouveaux aménagements ou de travaux de réhabilitation » (Entretien juillet 2016, Mme PALLAS Marie, Chef de projet à la SEM OPPIDEA de Toulouse).

Aujourd'hui la ville de Toulouse perçoit l'accessibilité comme un enjeu de société. Il s'agit bien évidemment de respecter la réglementation, dont les règles sont de plus en plus importantes et précises, mais la ville de



Toulouse essaie d'agir au-delà afin d'adapter les diverses prescriptions au contexte dans lequel elle intervient. C'est donc à la fois une application formelle de la loi et une motivation politique de la ville.

46 millions d'euros vont être attribués à la mise en accessibilité des ERP municipaux de la Ville de Toulouse et 6,5 millions d'euros seront attribués aux ERP de Toulouse Métropole ; ce budget voté lors du Conseil Municipal de juin montre que les 2 collectivités ont pris en considération l'importance de l'accessibilité.

De nombreux efforts sont également réalisés dans les espaces publics nouveaux qui sont obligatoirement traités en incorporant l'accessibilité. Petit à petit, la ville de Toulouse adapte aussi les espaces existants par des travaux de réhabilitation.

« Mais cela prend plus de temps, car la réglementation exige des dispositions qu'il est parfois difficile à appliquer sur l'existant, notamment dans la place disponible et les dimensions exigées » (Entretien juillet 2016, M. ARCAL Maxime, référent accessibilité à la Mairie de Toulouse, Service solidarité et cohésion sociale, Domaine Handicap et Accessibilité)

La ville de Toulouse a également fait appel à M. BUSQUETS, architecte espagnol qui a travaillé sur le projet de mise en accessibilité de la ville de Barcelone. Sachant que cette ville est considérée comme un exemple, Toulouse s'est donc inspirée de cette réussite. *« Aujourd'hui le centre-ville est considéré par les personnes en situation de handicap comme un espace où il est possible de se déplacer en toute autonomie »* (Entretien juillet 2016, M. ARCAL Maxime, référent accessibilité à la Mairie de Toulouse, Service solidarité et cohésion sociale, Domaine Handicap et Accessibilité). Certes, mais qu'en est-il des espaces plus périphériques et plus éloignés de toutes les premières attentions accordées par la ville ?

« Il y a trois quatre ans de cela, nous n'étions pas toujours satisfaits des nouveaux aménagements, il y avait toujours des petites choses qui faisaient que ce n'était pas forcément accessible. A force que les associations se révoltent, ces problèmes se sont arrangés au fil du temps » (Entretien juillet 2016, Mme.GRASSET.Brigitte, Responsable Cellule Patrimoine Voirie à Toulouse Métropole).

Toulouse est aujourd'hui récompensée pour l'ensemble des efforts engagés en faveur de son accessibilité. *« Elle obtient la troisième place à l'Access City Award²⁵, avec une mention spéciale « Smart City » pour sa politique exemplaire en faveur de ses citoyens handicapés. Bravo Toulouse ! »²⁶*

A l'occasion de la journée européenne pour les personnes en situation de handicap, la commission européenne a annoncé que Milan (Italie), Wiesbaden (Allemagne) et Toulouse, étaient les trois premières villes d'Europe à être récompensées pour leurs efforts d'amélioration de l'accessibilité de tous les types de handicap et sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Figure 21 : le concours Européen de l'accessibilité

ACCESS • CITY
THE EUROPEAN AWARD
FOR ACCESSIBLE CITIES



Source : www.europe-toulouse.eu

²⁵ L'Access City Award a pour but d'encourager les villes d'au moins 50 000 habitants à partager leur expérience et améliorer l'accessibilité au profit de tous. Depuis 2010, plus de 250 villes de l'Union Européenne ont participé aux 6 éditions des Access City Award.

²⁶ Europe-toulouse.eu



Ce prix est le fruit de l'ensemble des actions menées pour rendre accessible la ville. *« Ce qui est vraiment intéressant à Toulouse, c'est que la ville conçoit l'accessibilité comme une démarche globale. Elle concentre ses efforts aussi bien sur l'accessibilité aux transports, aux bâtis, à l'espace public... que sur la mise à disposition de services adaptés. Et par ailleurs, elle n'oublie pas de « communiquer » comme, vous l'aurez remarqué, nous vous incitons continuellement à le faire. La preuve que ça marche ! »*²⁷

Par ailleurs, la ville de Toulouse et Toulouse Métropole font parties du réseau Ville Accessible à Tous » (géré par le CEREMA), il existe des liens réguliers concernant les expérimentations ou projets avec les villes du réseau et hors réseau. Cela permet pour une ville, de se positionner par rapport à ses voisines et ainsi de tirer profit des bonnes actions menées, mais également de prendre connaissance des difficultés rencontrées sur d'autres territoires. Le CERAMA était satisfait des efforts et évolutions de la ville de Toulouse pour son accessibilité.

Toutefois, malgré ces énormes progrès, du chemin reste à parcourir afin de rendre la ville de Toulouse complètement accessible. Nous aurons l'occasion de s'en rendre compte plus en aval de ce mémoire. De plus, la ville de Toulouse rencontre aujourd'hui encore des difficultés pour la prise en compte de l'accessibilité.

Des difficultés persistent:

La ville de Toulouse n'est pas exceptée des majeures difficultés rencontrées par l'ensemble des villes françaises. Seulement, chaque ville les gère à leur manière afin de surmonter les limites concernant la mise en application locale de la loi.

Lors des différents entretiens, c'est principalement le manque de connaissance du domaine du handicap et des besoins de ces personnes qui ont été citées comme frein à la prise en compte de l'accessibilité. Le manque d'ouverture d'esprit de certaines personnes pourrait également fortement y participer.

Nous verrons par la suite, qu'une multitude d'acteurs interviennent pour la prise en compte de l'accessibilité, pouvant présenter certaines difficultés dans le travail d'équipe et de coopération.

« Le travail d'équipe était difficile au départ, car chacun ne dispose pas des mêmes attentes. Aujourd'hui face au développement d'une culture commune sur l'accessibilité, les logiques deviennent de plus en plus proches. Toutefois, il existe toujours certains conflits d'intérêt, notamment avec les paysagistes qui ont parfois une vision très sensible et esthétique de la conception. Les dispositifs visant à améliorer l'accessibilité peuvent alors devenir un point noir dans la beauté et l'attractivité d'un espace public, qui est d'ailleurs un des atouts indéniables pour un projet urbain » (Entretien juillet 2016, Mme PALLAS Marie, Chef de projet à la SEM OPPIDEA de Toulouse).

Sous un angle plus technique, des problèmes se sont par exemple révélés concernant les places de stationnement pour personnes handicapées, parfois difficiles à intégrer au contexte en question du fait de leur dimension plus large (3.30 mètres contre 2.50 pour une place « non-handicapée »). Des potelets trop hauts étaient imposés et pouvaient poser certains risques pour les personnes aveugles ou malvoyantes (cette incohérence a d'ailleurs été revue par les services de l'état).

Les normes techniques s'avèrent parfois compliquées à respecter selon les contextes, cela nécessite des procédures administratives supplémentaires afin d'élaborer un dossier de dérogation pour mettre en avant les raisons de l'infaisabilité et les alternatives mises en place.

²⁷ <http://webzine.okeenea.com/toulouse-accessibilite-recompense/>



« Toutefois, les normes sont faites pour répondre au mieux à la réalité et un travail régulier permet d'apporter des réponses aux dossiers les plus complexes » (Entretien juillet 2016, M. ARCAL Maxime, référent accessibilité à la Mairie de Toulouse, Service solidarité et cohésion sociale, Domaine Handicap et Accessibilité)

Pour l'ensemble des acteurs questionnés, globalement la loi de 2005 est cohérente et la ville de Toulouse et Toulouse Métropole s'adaptent au cours du temps pour assurer une mise en application la plus judicieuse possible.

Malgré certaines incohérences, la loi et la réglementation apportent aujourd'hui un cadre indispensable pour la mise en accessibilité d'une ville. Malgré quelques difficultés d'application, ce fut un véritable progrès et une réelle motivation enclenchée pour Toulouse.

Sa politique d'accessibilité a mis du temps à se mettre en place, elle s'est véritablement traduite sur le territoire au cours de ces dernières années, que se soit par des opérations ponctuelles ou par la création de grands projets fédérateurs et accessibles. Malheureusement, ce n'est pas le cas pour l'ensemble des villes françaises, et notamment pour les petites communes pour deux principales raisons : un manque de motivation politique ou des insuffisances financières et humaines, ou les deux !

De nombreux acteurs se sont mobilisés et ont travaillé selon une logique de coopération afin de s'adapter à l'ensemble des évolutions liées à la prise en compte de l'accessibilité. C'est justement ce travail d'équipe et de concertation entre les différents acteurs qui ont permis à la ville de Toulouse d'acquérir une situation plus favorable concernant son accessibilité pour les personnes en situation de handicap.

2.2.2. Une multiplicité d'acteurs intervenant dans l'accessibilité des espaces publics pour la ville de Toulouse

L'accessibilité des espaces publics est devenue une préoccupation majeure pour la ville de Toulouse. C'est un registre important de l'action urbaine, en effet c'est un lieu d'interfaces essentielles dans la production de la ville. L'accessibilité des espaces publics interpelle une pluralité d'acteurs intervenant dans la conception de l'espace public et/ou dans la prise en compte de l'accessibilité. Qui sont véritablement ces acteurs au sein de la ville de Toulouse ? Comment interagissent-ils entre eux ? Et enfin, dans quel contexte ils interviennent ?

Nous verrons trois acteurs essentiels dans la prise en compte de l'accessibilité des espaces publics pour la ville de Toulouse. Cette approche permettra ainsi d'observer la diversité des autres acteurs en relation et intervenant dans: la mise en accessibilité des espaces publics.

Cette partie est principalement le résultat des entretiens menés dans le cadre de ce mémoire.

Nous avons déjà évoqué la pluralité des acteurs dans la conception de l'espace public, il s'agit maintenant d'appliquer et de préciser ce résultat au domaine de l'accessibilité.



La ville de Toulouse et Toulouse Métropole actives pour des espaces publics accessibles :

Dans un premier temps, il s'agit de voir comment s'organise ces deux collectivités, entre-elles et avec les autres acteurs concernés, pour assurer l'accessibilité des espaces publics.

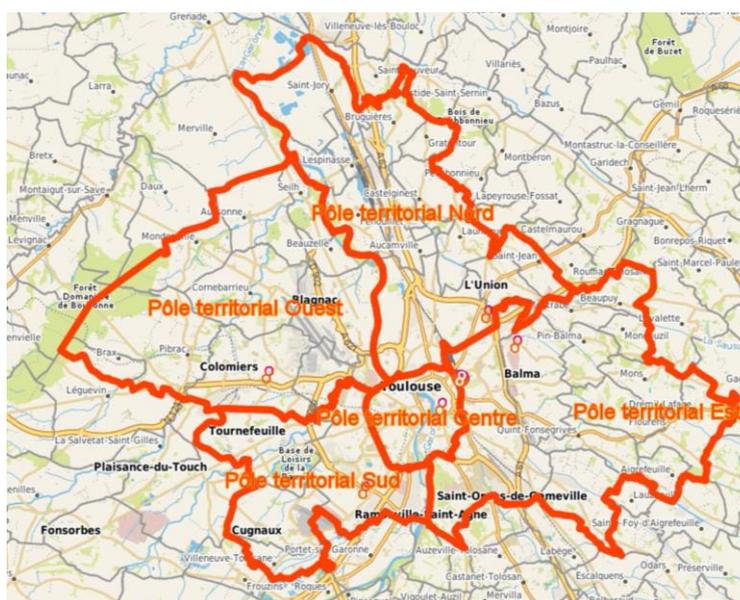
A la différence de la mise en accessibilité des transports par exemple, qui sollicite fortement l'intervention de la région et du département, la prise en compte de l'accessibilité des espaces publics se réalise principalement à l'échelle de Toulouse métropole qui dispose désormais de cette compétence. L'accessibilité des espaces publics de la ville de Toulouse devra donc également s'observer à une échelle intercommunale.

La communauté urbaine du Grand Toulouse est devenue Métropole au 1^{er} janvier 2015, c'est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) qui regroupe 37 communes réunies autour d'un projet commun d'aménagement du territoire et de développement urbain.

Elle représente aujourd'hui une superficie d'environ 46 000 hectares et accueille 748 148 habitants (au 1^{er} janvier 2016).

Pour satisfaire et répondre aux attentes de toutes les communes, cinq pôles territoriaux couvrent l'ensemble du territoire. Composés de services techniques, ils gèrent toutes les interventions quotidiennes de proximité, tel que celui de l'entretien de la voirie et des espaces publics. Les compétences de Toulouse Métropole sont de plus en plus nombreuses et variées étant donné que les communes n'ont plus les moyens de répondre aux attentes de l'ensemble des domaines d'actions indispensables pour le développement d'une ville.

Figure 22 : Toulouse Métropole et ses pôles territoriaux



Source : carte interactive – SDAVE 2012

Voici les 15 compétences dont dispose Toulouse Métropole aujourd'hui :

- Finances
- Environnement, développement durable et énergies
- Prospectives, contractualisation et programmation métropolitaine
- Culture
- Développement économique et emploi
- Propreté, proximité et pôles territoriaux
- Urbanisme et Projets urbains
- Voirie et espace public
- Aménagement et politique foncière
- Eau et assainissement
- Déplacements et transports
- Déchets urbains
- Habitat
- Sport et bases de loisir
- Cohésion sociale



Les principales compétences de la ville de Toulouse liées à l'aménagement du territoire ont donc été transférées à Toulouse Métropole, afin d'assurer une cohérence et une meilleure articulation dans l'ensemble des actions menées.

Concernant la compétence voirie et espaces publics, elle a également été transférée à Toulouse Métropole. En effet elle dispose de la responsabilité globale des voiries du territoire.

La voirie et les espaces publics font partis des services de proximité assurés par la métropole. Elle gère au total 2 500 km de voiries, placées sous la responsabilité de la collectivité pour l'entretien, l'aménagement, la requalification, la propreté et la création d'éventuelles voies nouvelles.

Il s'agit alors d'une compétence technique mais qui touche directement le public étant donné que la voirie et les espaces publics participent fortement à l'amélioration du cadre de vie au plus proche des usagers, permettant ainsi aux habitants de mieux vivre la ville.

Tout ce qui relève du domaine public routier (comprend également les espaces publics) est géré au sein des différents pôles territoriaux. Il s'agit des chaussées, trottoirs, pistes cyclables, places publiques, parcs de stationnement, etc...

La compétence voirie et espaces publics est principalement assurée par le service patrimoine voirie de Toulouse Métropole. Bien évidemment, d'autres services de la collectivité, tel que la direction Opérations d'Aménagement, ou encore Planification et Urbanisme, participent de manière plus indirecte à la mise en accessibilité des espaces publics. Quel que soit la situation, l'ensemble de ces services communiquent entre eux et font appel aux compétences de chacun en fonction des objectifs. Dans le cadre de ce mémoire, notre angle d'entrée sera le service Patrimoine Voirie étant donné que son responsable a été sollicité lors des entretiens réalisés.

- **Service Patrimoine Voirie de Toulouse Métropole :**

« Notre rôle consiste à assurer la pérennité de la voirie et des espaces publics, support de l'ensemble des déplacements il s'agit naturellement d'apporter une attention particulière à la notion d'accessibilité » (Entretien juillet 2016, Mme.GRASSET.Brigitte, Responsable Cellule Patrimoine Voirie à Toulouse Métropole).

Le service apporte une aide précieuse à la réalisation de diagnostics et de documents de planification pour les travaux de voirie et d'espaces publics (élaboré en fonction des résultats relatifs au diagnostic). D'ailleurs un diagnostic est en cours de réalisation sur 2 500 km de voiries et sur la base de données routières. L'objectif est d'acquiescer par la suite un entretien optimum avec un coût le plus juste et plus approprié possible. Autrement dit, il s'agit de trouver un juste milieu dans les interventions et notamment en termes de coût d'entretien. Cela est une alternative des difficultés rencontrées par l'ensemble des villes françaises par rapport aux charges financières : la bonne gestion de ces voiries et espaces publics.

Il faut savoir que la majorité des grands projets d'espaces publics sont communiqués à Toulouse Métropole qui regarde et vérifie que le volet accessibilité soit bien pris en compte. C'est donc uniquement en cas de problèmes que le service aura véritablement contact avec les concepteurs et les aménageurs. Toutefois, le service a un véritable rôle de vérification et de conseil auprès des élus, qui sont maître de leur décision.

L'autre rôle principal du Service Patrimoine Voirie de Toulouse Métropole consiste à la réalisation de l'ensemble des documents concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (ceux imposés par la



loi et ceux relevant d'initiatives politiques) : le SDAVE, la charte « accessibilité de la voirie et de l'espace public », le diagnostic des itinéraires et les PAVE de chaque commune.

Hors le PAVE, l'accessibilité est donc appréhendée à une échelle intercommunale de manière à fonder une culture commune de cette problématique. Est-ce toujours efficace et adapté au contexte local ?

Pour l'ensemble de ses actions, Toulouse Métropole est en contact permanent avec le service accessibilité de la ville de Toulouse, les services aménagement de Toulouse Métropole, la SEM d'aménagement OPPIDEA de Toulouse Métropole, ou encore ses différents pôles territoriaux.

« Notre service travaille en étroite relation avec les pôles territoriaux qui font l'entretien et les aménagements, c'est tous ensemble qu'on peut arriver à une accessibilité correcte de l'espace public. On fait par exemple des visites de terrains pour les diagnostics, et le personnel des pôles nous font également des retours sur des points nécessaires à aborder » (Entretien juillet 2016, Mme.GRASSET.Brigitte, Responsable Cellule Patrimoine Voirie à Toulouse Métropole).

A l'échelle même de la ville de Toulouse, c'est principalement le Domaine Handicap et Accessibilité, au sein de la Direction des Solidarités et de la Cohésion Sociale, qui intervient dans la mise en accessibilité des espaces publics. Ce service dispose d'une vision et d'une approche transversale de l'accessibilité.

- **Domaine Handicap et Accessibilité de la ville de Toulouse :**

La ville de Toulouse s'est donc dotée d'un service entièrement dédié à l'accessibilité et à l'inclusion, pour une plus grande cohérence et une meilleure cohésion dans les actions menées.

« Le Domaine Handicap et Accessibilité, est chargé de la mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 et organise des missions autour du fondement selon lequel chacun doit pouvoir exercer sa vie familiale, sociale, et citoyenne selon son propre projet sur les principes de l'égalité et de l'autonomie. Pour mener ses missions, et assurer la concertation voulue par la loi de 2005, le Domaine Handicap et Accessibilité travaille en constante concertation avec les services de la Ville, la Métropole, et la régie de transports urbains Tisséo, ainsi qu'avec les associations et les représentants d'usagers en situation de handicap. Elle anime notamment la commission communale annuelle : Commission Accessibilité Pour Tous (CAPT), et organise tous les mois des groupes de travail thématique pour avancer sur tous les sujets concernant l'accessibilité de tous à tout, et l'inclusion des personnes en situation de handicap » (Entretien juillet 2016, M. ARCAL Maxime, référent accessibilité à la Mairie de Toulouse, Service solidarité et cohésion sociale, Domaine Handicap et Accessibilité).

Les principaux axes d'intervention du Domaine Handicap et Accessibilité se situent autour de :

- l'accessibilité des bâtiments publics, des logements, et de l'ensemble de la chaîne de déplacement : transports urbains, voirie et espaces publics, en lien avec la Métropole et la régie de transports urbains Tisséo,
- l'inclusion, à savoir l'accessibilité aux services pour tous, en particulier dans les domaines de l'accueil de l'enfant handicapé, de l'offre culturelle, de loisirs et sportive.

Son rôle est également d'informer et de sensibiliser les toulousains à la question du handicap, ainsi que de venir en partenariat et en soutien aux associations notamment aussi par un accompagnement financier (instruction des demandes de subventions).



Des réunions transversales entre les différents services de la chaîne de déplacement (logement – transports – voirie et espace public – espaces verts – ERP) ont lieu mensuellement dans le but d'échanger et de coordonner les actions.

Le Domaine Handicap et Accessibilité est sollicité à chaque phase de projet avec les techniciens et les prestataires pour la prise en compte de l'accessibilité.

Des ateliers et des groupes de travail avec les associations représentant les personnes en situation de handicap ont lieu mensuellement dans le but de présenter des projets et les travaux en lien avec l'accessibilité.

Les groupes de travail permettent aux techniciens de présenter les projets dans leur globalité, puis de faire un focus sur l'accessibilité et d'échanger avec les associations sur des questions plus pointues ou sur des solutions ; les remarques ou conseils des associations sont pris en compte pour l'élaboration des projets.

De plus, des formations pour les acteurs de l'accessibilité se font de manière régulières, des initiations à la Langue des Signes Françaises sont mises en place, et des mises en situations dans la ville se développent au cours du temps.

Les actions du domaine Handicap et Accessibilité de la ville de Toulouse sont beaucoup plus larges que celles de Toulouse Métropole. En effet, son principal objectif repose sur l'application de la loi 2005 dans sa globalité. C'est donc le service pilier de la ville pour coordonner l'ensemble des acteurs de la chaîne de déplacements. Il joue également un rôle primordial dans la sensibilisation et la concertation pour l'accessibilité des personnes en situation de handicap.

Toutefois les deux collectivités, la ville de Toulouse et Toulouse Métropole, fonctionnent en étroite relation et de manière interdépendante dans l'accessibilité des espaces publics. Par ailleurs, les transferts permanents de compétences et les réorganisations entre les différents services complexifie l'approche du rôle de chacun et des interactions entre les acteurs (cf. annexe 4).

Par exemple la compétence voirie et espace public s'est transférée progressivement au cours de ces dernières années, mais les PAVE sont désormais réalisés par Toulouse Métropole que depuis janvier 2016. Précédemment, chaque commune réalisait elle-même son document. Ce dernier transfert s'est principalement effectué pour permettre une meilleure gestion concernant la réalisation des PAVE, mais également pour permettre aux communes, qui n'auraient pas forcément les compétences, d'acquiescer ce document. Ces différences de temporalité peuvent également engendrer des confusions sur les rôles de chacun.

De plus, les services restent parfois sectorisés et implique donc des « allers-retours » permanents entre les services. On constate tout de même que l'accessibilité de la voirie et des espaces publics est principalement assurée par Toulouse Métropole, même si elle implique une multitude d'acteurs pour en arriver à ses fins.

Au final ces deux collectivités sont chargées d'appliquer la loi à l'échelle de la ville (et plus largement la métropole) à travers l'élaboration de plusieurs documents dont l'ensemble des acteurs devront ensuite prendre en compte. Bien évidemment, ces documents sont réalisés en concertation permanente avec les associations, et en coopération avec d'autres acteurs de l'aménagement urbain. De plus, la ville de Toulouse et Toulouse Métropole disposent d'un rôle de vérification du respect et de l'application de ces



documents de manières opérationnelles. Pour cela, elles sont notamment accompagnées de sa SEM d'aménagement OPPIDEA. Comment se positionne-elle en matière d'accessibilité des espaces publics ?

Ces documents élaborés à l'échelle de la ville ou de la métropole jouent un rôle pivot entre les dispositions de la loi et l'ensemble des acteurs intervenant dans la conception urbaine : maître d'œuvre, concepteur, technicien, SEM d'aménagement, agence d'urbanisme, etc.

- **SEM d'aménagement OPPIDEA de Toulouse Métropole :**

OPPIDEA est une société d'économie mixte²⁸ donc le principal actionnaire est Toulouse Métropole. La structure intervient principalement pour le compte de collectivités territoriales et d'acteurs publics dans les domaines de l'aménagement, la construction d'équipements publics et le renouvellement urbain. Des études de faisabilité jusqu'aux réalisations de projets d'aménagement, OPPIDEA jouent un rôle majeur de conseil et d'accompagnement dans la mise en œuvre des politiques territoriales de la ville de Toulouse et de Toulouse Métropole.

« Nous sommes un intermédiaire entre les services de la ville et les concepteurs, notre rôle est de réaliser des propositions de projets à la ville en partenariat avec ces acteurs de l'aménagement, tout en satisfaisant la politique et les attentes de Toulouse et plus largement de Toulouse Métropole » (Entretien juillet 2016, Mme PALLAS Marie, Chef de projet à la SEM OPPIDEA de Toulouse).

En termes d'accessibilité, aucun service ou personnel n'est spécialisé dans cette thématique. Mais elle joue un véritable rôle de contrôle d'une bonne application de la réglementation et des documents élaborés par la ville de Toulouse et Toulouse Métropole. La SEM OPPIDEA a clairement conscience de l'importance et des volontés politiques des collectivités pour la mise en accessibilité de l'espace urbain. De plus, elle est en contact quotidien avec Toulouse Métropole qui lui transmet la moindre évolution relative à l'accessibilité, afin que les documents remis au maître d'œuvre chargé de les appliquer sous un angle opérationnel soit à jour.

La structure dispose donc d'un rôle de pouvoir et de contrôle auprès des architectes, urbanistes, paysagistes, etc... dans l'obligation de mettre en application les textes et la réglementation liées à la mise en accessibilité des projets urbains. Dès qu'il figure une difficulté en matière d'accessibilité, la SEM n'est pas forcément décideuse car elle n'a pas cette compétence, elle peut apporter des conseils, mais dans la majorité des cas c'est les services de la ville et Toulouse Métropole qui prennent les décisions. D'ailleurs la SEM communique en permanence avec les deux collectivités, par exemple le choix des maîtres d'œuvre s'effectue à l'aide d'un jury dont les élus sont présents.

Elle passe des contrats avec ces acteurs afin de réaliser un projet qui est à l'initiative de la ville de Toulouse. Pour assurer la meilleure accessibilité possible du projet et de l'espace public, elle réalise souvent des contrats avec des bureaux d'études spécialisés dans le domaine (maître d'œuvre spécialisé dans l'accessibilité et le handicap). Cela permet ainsi d'obtenir des conseils dans la conception des projets, ou encore de disposer d'un contrôle suite à leur réalisation.

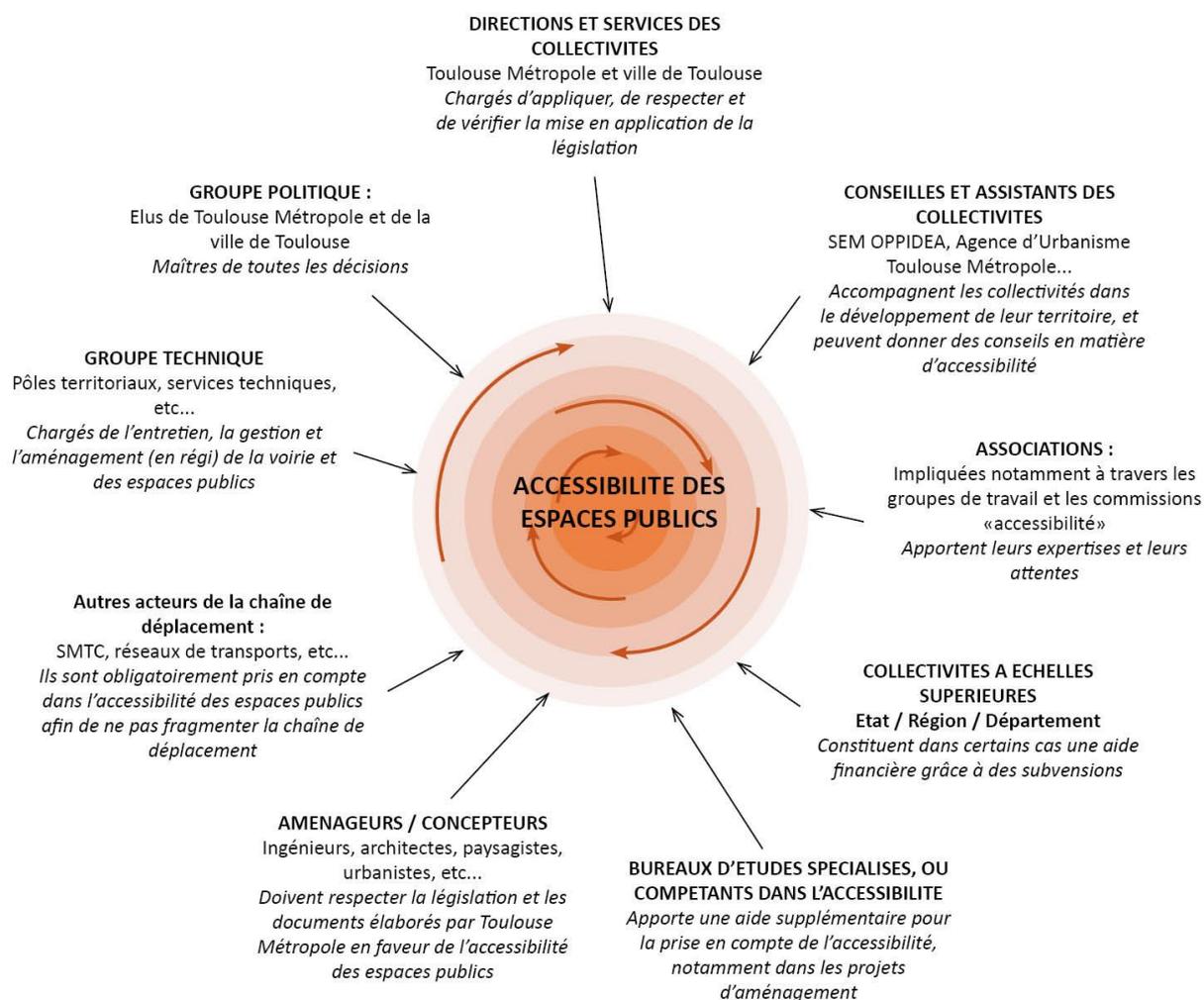
« Face à l'ampleur que prend l'accessibilité aujourd'hui, ces types de bureaux d'études sont de plus en plus sollicités pour des projets d'aménagement, ils apportent une aide précieuse, agissent au plus près des associations de personnes en situation de handicap, et prennent en compte l'accessibilité bien au-delà de la

²⁸ Le capital social associe des collectivités locales majoritaires à des partenaires économiques et financiers publics ou privés.



réglementation » (Entretien juillet 2016, Mme PALLAS Marie, Chef de projet à la SEM OPPIDEA de Toulouse).

Figure 23 : Une multiplicité d'acteurs mobilisés pour la mise en accessibilité des espaces publics



Réalisation : SEILHAN Stéphane



Les acteurs intervenant pour l'amélioration de l'accessibilité des espaces publics sont donc multiples, ils relèvent à la fois de la sphère privée et publique, d'une échelle communale et intercommunale, et leurs statuts sont variés : techniciens, concepteur, maître d'œuvre, opérateurs...

A travers une approche de la ville de Toulouse, de Toulouse Métropole et de la SEM OPPIDEA sur la manière d'intervenir dans la prise en compte de l'accessibilité (plus spécifiquement au niveau des deux collectivités territoriales en question) nous pouvons directement mettre en avant l'importance de la communication entre tous les acteurs concernés. Chacun participe, de manière plus ou moins indirecte, à la mise en accessibilité des espaces publics à travers un véritable travail d'équipe et de coordination. La diversité d'acteurs, disposant de compétences complémentaires, joue un rôle considérable pour réaliser des espaces publics accessibles.

Lors des entretiens, les personnes interrogées étaient satisfaites de l'organisation actuelle pour la mise en accessibilité des espaces publics, et plus largement de la chaîne de déplacement.

« Le fonctionnement actuel est cohérent car il couvre la globalité de la chaîne de déplacement et les réunions régulières permettent de coordonner les actions de manière à éviter les écueils » (Entretien juillet 2016, M. ARCAL Maxime, référent accessibilité à la Mairie de Toulouse, Service solidarité et cohésion sociale, Domaine Handicap et Accessibilité).

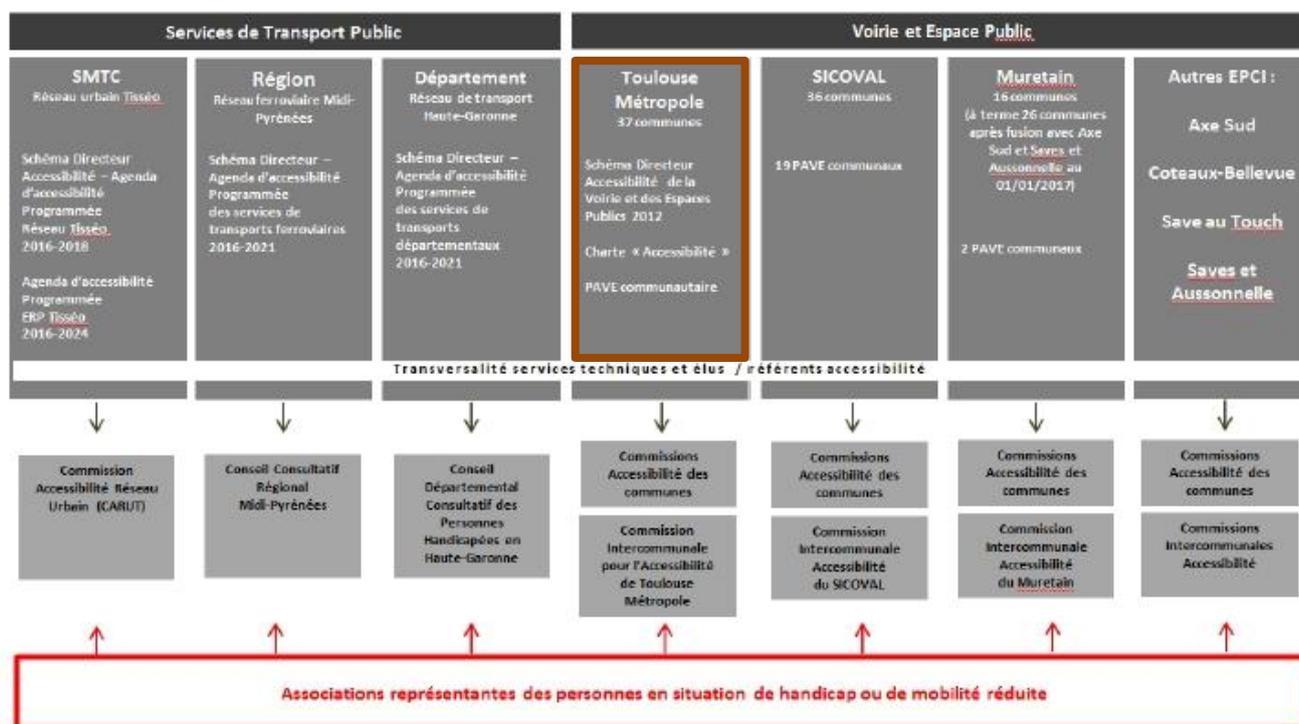
Les documents élaborés par la ville de Toulouse et Toulouse Métropole en faveur de l'accessibilité des espaces publics s'appliquent ensuite à l'ensemble des acteurs intervenant dans ce domaine. Quel est le rôle de chacun ? Comment s'articulent-ils entre eux ? Comment sont-ils élaborés ?



2.2.3. Les documents phares pour l'accessibilité des espaces publics

Nous avons pu voir que Toulouse Métropole dispose de la compétence voirie et espace public, ainsi elle est chargée de rédiger la majorité des documents imposés par la loi. La politique d'accessibilité étant active pour la ville de Toulouse, la métropole élabore également d'autres documents en dehors des obligations de la loi.

Figure 24 : Toulouse Métropole en charge de réalisation des documents pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics



Source : annexe du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine

Ci-dessous figure l'ensemble des documents élaborés et prenant en compte l'accessibilité de l'espace public :

- Le Schéma directeur d'accessibilité voirie et espaces publics ;
- Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) ;
- La charte technique sur l'accessibilité de la voirie et de l'espace public ;
- Le cahier de l'espace public, élaboré par les services de la mairie de Toulouse.
- Le rapport accessibilité du projet mobilités 2020/2025/2030, annexé au Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine en cours de révision.

Cette partie a donc été élaborée à partir de leur lecture et leur analyse, à travers les éléments apportés lors des entretiens et grâce à la lecture de plusieurs fiches CERTU relatives à l'élaboration des documents en question.



1. Le Schéma Directeur d'Accessibilité Voirie et Espaces publics (SDAVE) :

La conception de ce Schéma Directeur d'Accessibilité Voirie et Espaces publics est issue d'une démarche volontaire de la collectivité. Il a été approuvé en décembre 2012, et constitue une base de travail pour les différents pôles de Toulouse Métropole, en identifiant les itinéraires les plus fréquentés par les piétons. Ces itinéraires peuvent être déjà accessibles ou à aménager en priorité, sachant qu'à terme, l'ensemble des voiries et des espaces publics devront être mis en accessibilité.

Figure 25 : un travail mené en concertation permanente



Source : SDAV, 2012, Toulouse Métropole

Il représente donc une première étape d'une démarche plus opérationnelle qui vise d'une part, à améliorer la connaissance du niveau d'accessibilité des axes identifiés par la réalisation d'un diagnostic et d'autre part à faciliter la programmation des travaux à réaliser (PAVE).

Un diagnostic a d'ailleurs été réalisé en 2014 sur les itinéraires considérés comme prioritaires, avec un repérage des points bloquants et l'identification des échéances de solution (court, moyen, ou long terme).

La vocation du SDAV est d'être un document de référence pour assurer une homogénéité dans l'identification des itinéraires piétons sur l'ensemble de Toulouse Métropole. Il permet donc d'identifier les itinéraires à mettre en accessibilité prioritairement, représentant une équivalence de 1250 km de voirie. L'Autorité Organisatrice des Transports urbains devra également prendre en compte les principes du SDAV dans toutes ses actions.

Démarche et méthodes :

Pour élaborer le SDAV, Toulouse Métropole s'est entourée de trois assistants : le pôle Handicap de la ville de Toulouse en tant que conseil et assistance pour la concertation ; Indigo, assistant à maîtrise d'ouvrage en accessibilité ; et l'AUAT, l'agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire de Toulouse, en charge de la gestion et de l'analyse des données de la rédaction des documents du SDAV.

La volonté a été de donner la priorité aux itinéraires donnant accès aux équipements de proximité de façon à favoriser l'usage du quotidien des personnes en situation de handicap. L'ensemble des acteurs de l'accessibilité ont exprimé le souhait d'avoir une continuité de traitement des espaces publics à partir des « pôles générateurs de déplacements » (arrêt de transports collectifs, parkings publics, etc...) jusqu'aux



équipements recensés. Il s'agit donc de proposer un classement des itinéraires en fonction de leur potentiel de fréquentation piétonne et de leur utilité pour les personnes en situation de handicap.

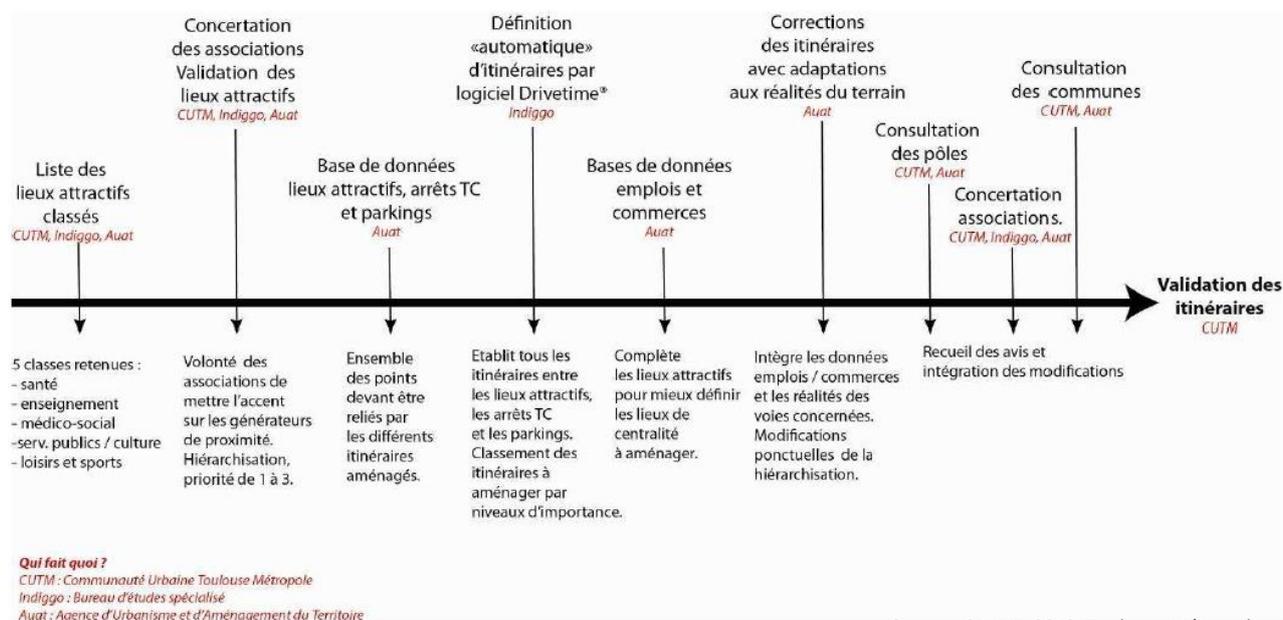
Les équipements appelés lieux attractifs ont été répartis en 5 thématiques (santé, enseignement, médico-social, services publics et cultures, loisirs et sports). Ils ont également été classés suivant leur importance pour les associations représentant les personnes en situation de handicap, ainsi que pour les élus. Chaque équipement a alors été classé par niveau de 1 à 3.

Plus d'une vingtaine d'associations sont intervenus pour définir les lieux « attractifs » ainsi que leur classement, et ont vérifié la pertinence des itinéraires cartographiés. Les pôles de Toulouse Métropole ont dans un premier temps complété des premières propositions d'itinéraires et dans un deuxième temps ont recueilli des avis et des remarques des communes.

Plus précisément, l'identification et le classement des itinéraires se sont faits en deux temps. Un premier travail technique a consisté à identifier tous les itinéraires de moins de 600 m existants entre un parking ou un arrêt de transports collectifs et un lieu attractif à l'aide du logiciel informatique Drivetime. Afin de compléter les itinéraires issus de ce logiciel, il est apparu indispensable de recenser les lieux de commerces et les zones d'emplois, en les localisant sur les différentes cartes.

Un second travail s'appuie sur la mobilisation des connaissances de terrain des pôles, de l'AUAT, des associations représentant des personnes en situation de handicap et des élus des communes pour affiner le traitement informatique. Sur les cartes apparaissent donc les axes potentiellement les plus fréquentés par les piétons et donc par conséquent par les personnes à mobilité réduite. Par contre, il ne recense pas les itinéraires déjà accessibles ou non. Mais ce SDAVE constituera tout de même une première approche pour la réalisation de diagnostic sur l'accessibilité et pour l'élaboration des PAVE de chaque commune.

Figure 26 : un travail co-constructif au cours du temps

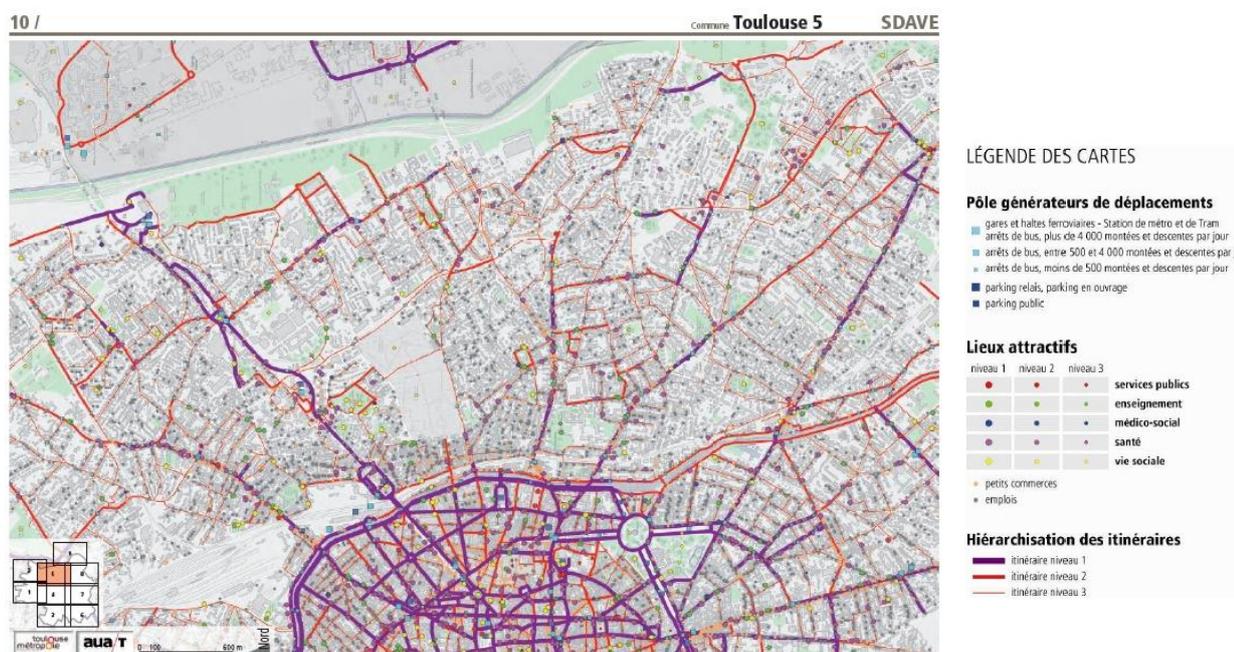


Source : SDAVE, 2012, Toulouse Métropole



Un rapport rassemble les cartes représentant les itinéraires piétons les plus stratégiques en matière d'accessibilité, il constitue le document principal du Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics.

Figure 27 : Des itinéraires prioritaires pour la mise en accessibilité de la voirie



Source : SDAVE, 2012, Toulouse Métropole

2. Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) :

L'élaboration de ce document est rendu obligatoire par l'article 45 de la loi n°2005-102. Ce plan fixe notamment les « dispositions susceptibles de rendre accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des stationnements automobiles situés sur le territoire de la commune » (extrait de l'article 45 de la loi n°2005-102).

Le premier PAVE de la ville de Toulouse avait été réalisé en 2013. Comme nous l'avons déjà évoqué, la compétence pour l'élaboration du PAVE est désormais transférée à Toulouse Métropole.

Le PAVE doit être en cohérence avec le SDAVE élaboré au préalable, ce dernier recommande tout particulièrement aux PAVE de prendre en compte la notion de continuité d'itinéraires en évitant une mise en accessibilité fragmentée.

Démarche et méthodes :

Le PAVE s'articule autour de cinq temps forts pour leur élaboration :

- L'obligation de mener une concertation,
- La réalisation d'un diagnostic
- La définition d'un plan d'actions et les choix techniques de mise en accessibilité
- La programmation des aménagements
- Le suivi et la mise en œuvre du PAVE



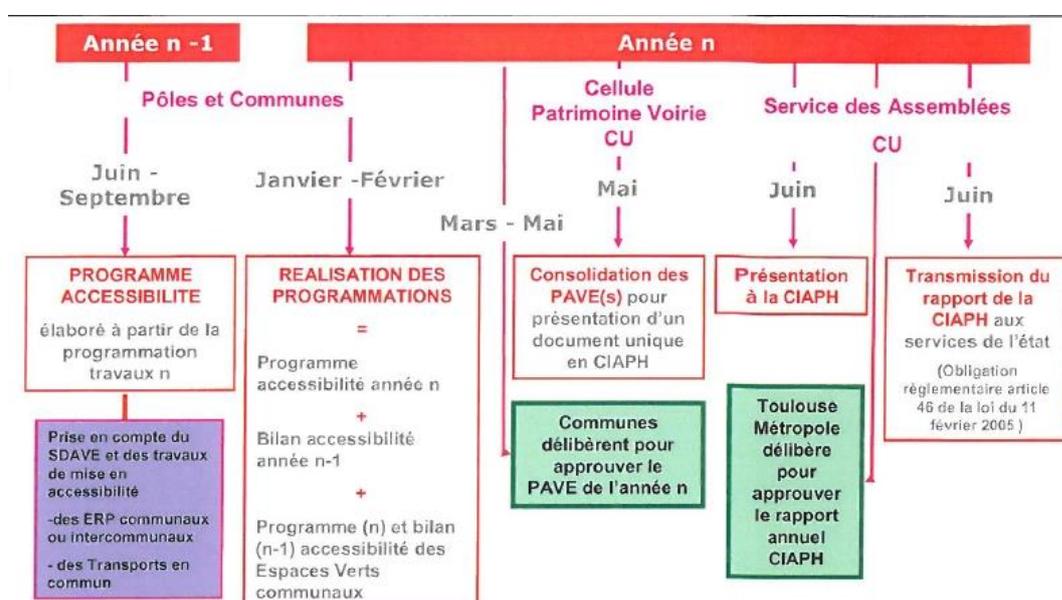
Dans le cadre de l'élaboration du contenu de la programmation des travaux de voirie et espaces publics, la ville de Toulouse et Toulouse Métropole ont présenté le premier « projet PAVE Toulouse 2013 » aux associations représentantes des personnes en situation de handicap lors d'un groupe de travail accessibilité.

Le PAVE de Toulouse a ensuite été présenté lors de la Commission Communale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées ainsi que dans les commissions de quartier.

Pour définir les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité, le premier volet du PAVE consiste à mener des études détaillées sur l'état d'accessibilité des voies, carrefours, places, cheminements piétons, etc... sur les itinéraires définis au SDAVE.

La ville de Toulouse et Toulouse Métropole ont fait le choix d'annualiser le PAVE. En effet, chaque année sur la base du SDAVE et du bilan des actions passées, les collectivités et les différents pôles définiront la programmation des travaux pour l'année n+1. Parmi cette programmation, une liste d'actions permettant une mise en accessibilité seront identifiées et constitueront le volet programmation du PAVE pour l'année n+1. (cf. annexe 5)

Figure 28 : le PAVE, un document annualisé pour une meilleure gestion et coordination des actions à mener



Source : SDAVE, 2012, Toulouse Métropole

Ce document de programmation devra donc être intégré dans le processus de décision du calendrier des travaux établis au sein des différents pôles.

L'objectif est donc d'élaborer un document permettant chaque année la coordination entre les acteurs de l'aménagement des espaces publics.

Afin d'assurer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement, la réalisation du PAVE passe par la prise en compte d'éléments variés : prise en compte du SDAVE, des travaux de mise en accessibilité des ERP et des transports en commun, la politique des pistes cyclables, l'assainissement, etc.



3. La charte technique sur l'accessibilité de la voirie et de l'espace public :

La charte d'accessibilité de la voirie et de l'espace public avait été réalisée en 2003. Elle a ensuite été reprise par Toulouse Métropole car elle comportait des prescriptions qui étaient parfois contraire à la réglementation en vigueur, en perpétuels mouvements. Certains aménagements n'étaient donc pas conformes aux règles imposées. La nouvelle version de la charte a été validée en conseil municipal au mois de juin 2016.

L'objectif est d'offrir une lisibilité et une homogénéité des aménagements à réaliser sur les itinéraires à rendre accessibles et sur les nouveaux projets de voiries et d'espaces publics.

Ce document constitue un référentiel technique à destination des différents acteurs intervenant dans le domaine de l'accessibilité et c'est aussi un outil de sensibilisation à la question du handicap.

Démarche et méthodes :

Cette charte est composée de deux parties. La première rappelle les grands principes d'accessibilité en positionnant le piéton au même niveau que les autres usagers de l'espace urbain. Elle essaiera notamment de répondre aux questions suivantes : pour qui ? pourquoi ? et comment ? Il y est par exemple évoqué l'idée du tunnel imaginaire libre de tout obstacle ou encore l'obligation de prendre en compte l'accessibilité dès l'esquisse, les possibilités de dérogation, etc...

La seconde partie est plus technique et reprendra l'ensemble des prescriptions que les acteurs de la voirie et des espaces publics devront respecter.

La volonté de Toulouse Métropole est d'aller au-delà des décrets en proposant une succession de recommandations (par rapport aux expériences vécues et aux retours des associations de personnes en situation de handicap) afin de créer des espaces publics agréables pour tous que ce soit par leur fluidité, leur esthétique ou leur sécurité.

Figure 29 : Extrait de la charte accessibilité : des préconisations apportées par Toulouse Métropole au-delà de la réglementation

RÉGLEMENTATION	PRÉCONISATIONS/SOLUTIONS TOULOUSE MÉTROPOLE
<p>Sans obstacle à la roue et à la canne</p>  <p>Défaut de revêtement - Toulouse</p>	<p>Entretien régulièrement et avec attention le revêtement</p> <p>En cas de présence de plantation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Éloigner au maximum les plantations du cheminement piéton, • Éviter les essences aux racines traçantes et puissantes (Platane, Frêne, Peuplier, Chêne, Sophora, Mimosa, Cèdre, Tilleul, Pin parasol...); Le cas échéant, implanter un dispositif permettant de guider les racines sous la structure, • Prévoir les conditions d'entretien pour éviter que la chute des feuilles ne rende le revêtement glissant. <p>Au moment du choix du revêtement et lors des travaux, porter une attention particulière sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ses fondations : notamment si les voies piétonnes sont susceptibles d'accueillir des véhicules • Ses conditions de remplacement (en cas d'usure ou de travaux ponctuels – travaux de réseaux notamment) • L'entretien régulier des surfaces piétonnes : présence de trous, fentes, ressauts, déchaussement de dallages, etc. à réparer rapidement.

Source : charte accessibilité juin 2016, Toulouse Métropole



« Toulouse Métropole souhaite témoigner à travers le présent document que les préjugés liés aux difficultés techniques, aux surcoûts et à l'esthétisme sont facilement dévrouillables pour peu que l'on se penche avec attention sur les solutions. »²⁹

La charte a été élaborée en fonction des documents législatifs et réglementaires en vigueur, et notamment la loi de février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Les réflexions sont issues de rencontres avec les pôles territoriaux, des rencontres et concertations avec les associations, et par un apport de connaissances de bureaux d'études spécialisés.

L'objectif n'est pas pour Toulouse Métropole d'élaborer un document figé, mais qui peut être enrichi de retours d'expériences, d'innovations techniques mais aussi de changement du contexte réglementaire.

4. L'annexe au Plan de Déplacements Urbains (PDU) et le cahier de l'espace public :

L'annexe accessibilité du PDU, élaborée par l'autorité organisatrice des transports (SMTC) présente la stratégie de mise en accessibilité des services de transports et de la voirie à l'échelle de la grande agglomération toulousaine : elle fait le point sur les engagements respectifs des différentes collectivités et autorités compétentes et sur la coordination des différentes démarches.

Le cahier de l'espace public est élaboré par les services de la ville de Toulouse, ses objectifs se regroupent en trois points :

- Développer une culture commune à l'ensemble des partenaires intervenant sur le territoire communal.
- Fixer les grands principes d'aménagement et un vocabulaire urbain commun.
- Coordonner les principaux intervenants de l'aménagement urbain en proposant des cahiers thématiques techniques : mobilier urbain, lumière, revêtements, etc...

L'entrée principale de ce document n'est pas l'accessibilité mais l'espace public, toutefois il prend bien évidemment en compte l'accessibilité notamment à travers une partie « un espace public accessible et sûr ».

Une démarche partenariale et concertée pour l'élaboration des documents en faveur de l'accessibilité des espaces publics :

L'ensemble de ces documents sont élaborés selon une démarche partenariale et concertée. En effet, l'amélioration de l'accessibilité à l'échelle de Toulouse métropole rassemble un grand nombre d'acteurs et s'organise de la manière suivante :

- Un groupe de travail « accessibilité et espace public » se réunit mensuellement avec la participation d'associations représentant les personnes en situation de handicap, mais aussi les personnes âgées, piétons et représentants du secteur économique;
- La « Commission Intercommunale d'Accessibilité de la Métropole », composée d'élus et d'associations, se réunit tous les ans pour dresser un bilan des actions menées et formuler des propositions ;

²⁹ Charte technique sur l'accessibilité de la voirie et de l'espace public, 2016, Toulouse Métropole



- Des réunions techniques programmées tous les 1 à 2 mois rassemblent tous les acteurs de la chaîne de déplacement : les techniciens de la Métropole dans les domaines handicap, bâtiment-énergie, espaces verts, voirie et espaces publics, mais aussi les « référents accessibilité » du SMTC et de Tisséo-Epic (exploitant du réseau) pour faire le lien avec les actions menées dans le domaine des transports publics.

Nous pouvons donc conclure que la prise en compte de l'accessibilité des espaces publics se traduit par la rédaction d'un certain nombre de documents pour la ville de Toulouse et Toulouse Métropole. Les démarches d'élaboration de ces documents mettent également en évidence la multitude d'acteurs concernés. Même si ces documents sont réalisés pour la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, nous avons pu clairement nous apercevoir que leur élaboration prenait en compte l'ensemble de la chaîne de déplacements. Par exemple, la présence d'arrêt de bus contribue fortement à la distinction des itinéraires prioritaires du SDAVE, car il est indispensable que l'espace public ne complexifie pas l'accessibilité aux transports en communs.

« Tout est imbriqué, par exemple si les transports en commun et les bâtiments sont mis en accessibilité mais pas l'espace public, les services associés et les associations de personnes handicapées signalent très vite les incohérences » (Entretien juillet 2016, Mme PALLAS Marie, Chef de projet à la SEM OPPIDEA de Toulouse).

La cohérence entre les documents est également visible, et nous pouvons notamment s'en apercevoir entre le SDAVE, le PAVE et la charte accessibilité qui sont étroitement liés. En effet, le SDAVE identifie les itinéraires prioritaires à rendre accessibles, le PAVE définit des actions à mener sur ces voies, et la charte met en avant des prescriptions et des recommandations pour réaliser des aménagements les plus accessibles possibles.

Toutefois, le SDAVE, qui est en amont de l'ensemble des documents, identifie uniquement des itinéraires « prioritaires » et ne prend donc pas en compte les déplacements plus secondaires. Pourtant ces derniers peuvent également être très handicapants même s'ils sont moins fréquentés.

Il faut être conscient de l'ampleur du projet afin de rendre la ville de Toulouse complètement accessible. Définir des priorités d'interventions semble logique et permet donc d'agir premièrement sur les espaces « phares ». Mais cette démarche ne favorise-t-elle pas des formes de ségrégation pour les personnes en situation de handicap ? Par exemple, la personne sera parfois contrainte de se loger dans les espaces urbains les plus fréquentés pour qu'ils soient accessibles, mais ces derniers sont également les plus coûteux.

Un enjeu se pose aussi dans la mise en application concrète, et même s'il apparaît nécessaire que les différents acteurs se concertent en amont des projets et tout au long de leur réalisation, pour satisfaire les besoins de tous en termes d'accessibilité, qu'en est-il dans les faits ?



2.3. L'accessibilité de l'espace public dans le quartier de Borderouge

Cette dernière partie consiste à analyser la manière dont est appliquée la législation, ainsi que l'ensemble des documents élaborés par la ville de Toulouse et Toulouse Métropole en faveur de l'accessibilité des espaces publics, dans un projet urbain et plus largement à l'échelle d'un quartier.

Les projets urbains actuels présentent-ils des difficultés pour la mise en accessibilité des espaces publics ? Comment se positionne le tissu urbain existant ?

L'exemple du quartier de Borderouge nous permettra ainsi d'apporter une réflexion et des éléments de réponse à ces interrogations. Cette dernière partie est donc principalement réalisée à partir de deux visites de terrains, croisées avec l'ensemble des connaissances acquises dans le cadre de ce mémoire. L'entretien avec la SEM OPPIDEA a également pu apporter des données supplémentaires.

2.3.1. Le quartier Borderouge comme véritable lieu de vie

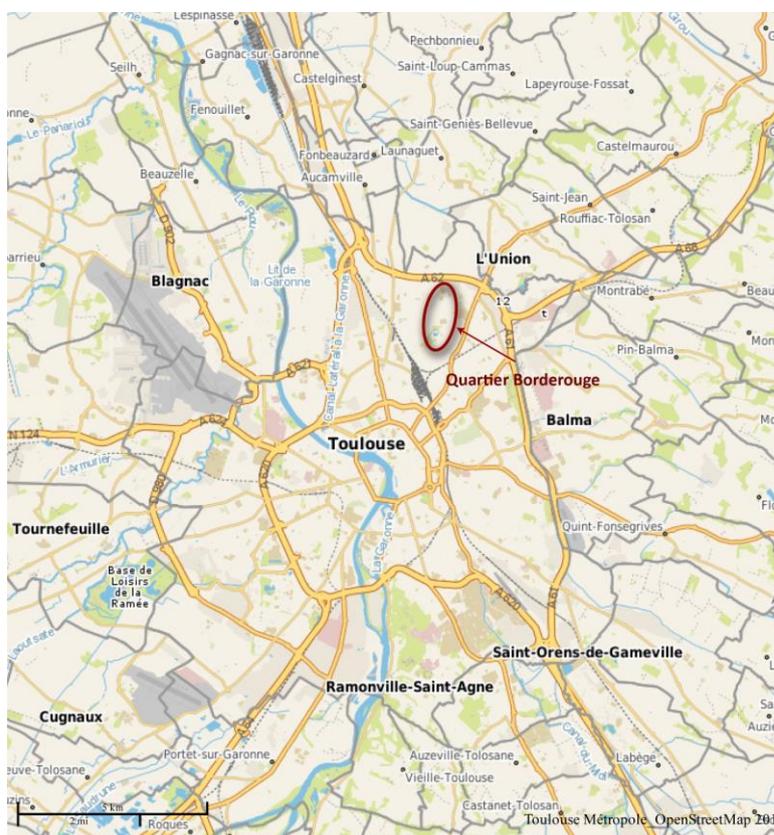
Borderouge est un quartier périphérique situé au Nord-Est de la ville de Toulouse, entre les quartiers de Croix Daurade et des Izards-Trois-Cocus. Du fait de sa position, il se localise à proximité du périphérique urbain qui ceinture la ville de Toulouse. Ce quartier est donc facilement accessible par les véhicules motorisés. De plus, face à la volonté de désenclaver ces quartiers périphérique, une ligne de métro et de nombreuses lignes de bus sont désormais présentes dans Borderouge et facilitent ainsi la mobilité des piétons.

L'avenue Maurice Bourguès-Maunoury représente l'axe central Nord-Sud de ce quartier, d'une surface d'environ 140 hectares qui s'organise principalement autour de la place Sud (place Antonin Froidure) et de la place Nord (place du Carré de la Maourine).

Contexte de réalisation :

Le quartier était jusqu'aux années 1990 une vaste zone de maraîchage, sa construction s'est ensuite réalisée en 2 tranches : à partir de 2004 pour le sud et depuis 2012 au nord.

Figure 30 : Un quartier périphérique dans la ville de Toulouse



Réalisation : SEILHAN Stéphane



Toulouse Métropole a confié à sa SEM Oppidea, société d'aménagement publique, la mise en œuvre et la coordination des travaux de constructions du quartier, qui s'est réalisée sous forme d'opération de ZAC (zone d'aménagement concertée).

Figure 31 : Une opération de ZAC réalisée en deux temps



Légende :

- Limite du quartier de Borderouge
- Limite approximative de la ZAC de Borderouge au sein du quartier
- Voies structurantes du quartier (hiérarchisées)

Réalisation : SEILHAN Stéphane. aout 2016



Sa création est ancienne, elle date de 1998 mais le projet d'aménagement a mis du temps à se mettre en place du fait de son ampleur. Le phasage en deux temps était donc indispensable pour concevoir progressivement le quartier dans les meilleures conditions possibles : pour la qualité de vie des citoyens mais aussi pour des raisons financières. Mais cet écart de temporalité se traduit également par des différences de préoccupation, ou encore de réglementation.

« L'ancienneté de la ZAC de Borderouge n'a pas directement permis une véritable communication entre les acteurs en terme d'accessibilité mais cela a vite été compensé lors des dernières phases de réalisation. En effet, face aux évolutions sur la prise en compte de l'accessibilité au sein des projets urbains, les interactions sont de plus en plus importantes, notamment avec les associations de personnes en situation de handicap. Aujourd'hui cette thématique est traitée au même niveau que toutes les autres préoccupations majeures » (Entretien juillet 2016, Mme PALLAS Marie, Chef de projet à la SEM OPPIDEA de Toulouse).

Lors de la première phase de conception (durant l'apparition de la loi du 11 février 2005) les règles applicables en matière d'accessibilité étaient moins rigoureuses qu'aujourd'hui. Ces différentes phases présentent-elles des écarts dans la prise en compte de l'accessibilité au sein de l'espace public ?

Un quartier support d'une mixité fonctionnelle et sociale :

Ce quartier comprend aujourd'hui logements, équipements publics (groupe scolaire, crèche, cinéma, poste, etc...), bureaux et activités, services (banque, poste, etc...), commerces, station de métro, lignes de bus, parkings, etc... ainsi que de nombreux espaces publics (places publiques, squares, parc public, jardins partagés, sentes piétonnes, pistes cyclables, rue, avenue, etc...).

L'ensemble des commerces et services se localisent principalement sur les deux places publiques qui sont des éléments centraux au sein du quartier de Borderouge.

Il accueille donc une diversité de fonctions : l'utilisateur peut habiter, se déplacer, travailler, se divertir, échanger, etc...

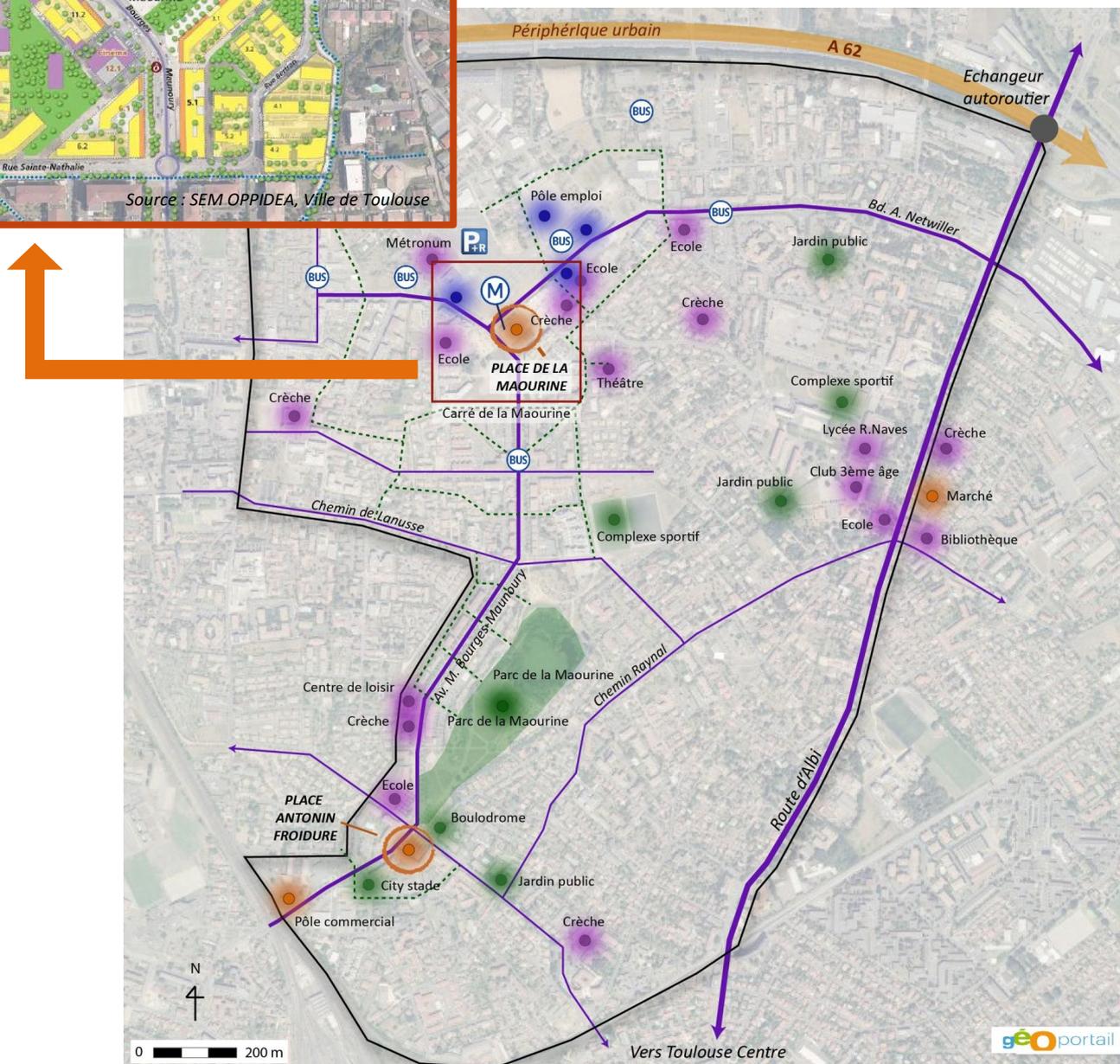
Le cœur du projet urbain de Borderouge est caractérisé par le carré de la Maourine, qui est situé dans la dernière phase de conception. Ce projet urbain récent offre un véritable nouveau centre de vie au quartier. En effet, la place centrale est le support de marchés ou encore d'animations régulières organisées par les associations de quartier par exemple. Le maître d'œuvre de ce récent projet est l'Agence Patrick Chavannes Urbanisme et Paysage, localisé à Paris. Malgré toute volonté, il a été strictement impossible de prendre contact avec cet acteur pour disposer d'informations supplémentaires. Toutefois, la SEM d'aménagement OPPIDEA a répondu à l'ensemble de mes interrogations. Du fait de ses liens forts avec le maître d'œuvre, elle a également pu m'apporter des précisions sur le volet technique de la conception.

L'espace public au sein de ce quartier permet-il à tous les usagers, et notamment aux personnes en situation de handicap, de satisfaire ces fonctions ?





Figure 32 : Un quartier mixte de ses fonctions



- Légende :**
- Limite du quartier de Borderouge
 - Voies structurantes du quartier (hiérarchisées)
 - Sentes piétonnes et cycles
 - Equipements
 - Parcs, jardins, loisirs
 - Bureaux, activités
 - Commerces, services
 - Station de métro ligne B
 - Arrêts de bus

Réalisation : SEILHAN Stéphane, aout 2016



La majeure partie du quartier de Borderouge est donc assez récente et reprend les principes fondamentaux et les préoccupations actuelles de la conception de l'espace public, vue dans la première partie du mémoire.

Principales caractéristiques des espaces publics dans le quartier Borderouge :

Le carré de la Maourine met en avant un aspect novateur, contemporain et esthétique de l'espace public, offrant au quartier une identité moderne.

La place publique a été conçue de manière à créer un effet de grandeur, elle dispose donc d'espaces vides de tout mobilier. Les matériaux utilisés pour le revêtement sont uniformes et mettent en avant un effet quadrillage qui amplifie également cette impression de grandeur. La place du Carré de la Maourine permet directement l'accès à la ligne de métro dirigeant vers le centre-ville de Toulouse. De ce fait, un parking relais se situe juste à côté.

Les deux principales places publiques du quartier accordent une attention particulière à la présence du piéton. En effet, des zones de rencontre sont créées tout autour, excluant ainsi toute forme de stationnement et intégrant le piéton comme usager prioritaire dans l'espace public. Ce dernier pourra alors se déplacer en toute sécurité sur ces places, afin d'accéder aux commerces et services situés en rez-de-chaussée. Les places accueillent également d'autres usages de « séjour », tel que la détente, les échanges, le loisir, etc... Les deux places sont d'ailleurs très fréquentées par tout type d'usagers (perçus lors des visites de terrain).

Figure 33 : la place de la Maourine comme vitrine du quartier



Figure 34 : la place du Sud d'aspect plus traditionnel



Une autre forme d'espace public se traduit par la présence du parc de la Maourine. Véritable espace de nature en pleine ville, il permet donc la promenade, la détente, le sport ou encore les loisirs. Les usagers sont également sensibilisés à la végétation par des panneaux d'information qui ponctuent le parc.



Des sentes piétons/cycles parcourent également l'ensemble du quartier et relient les différents îlots de Borderouge. Ces espaces sont donc uniquement autorisés aux modes de déplacement doux, excluant toute autre forme de mobilité.

Figure 36 : la place de la Maourine comme vitrine du quartier



Figure 35 : des espaces dédiés aux mobilités douces (exemple du carrée de la Maourine)



En termes de voirie, un boulevard (André Netwiller) est présent au nord et accueille de nombreux flux de circulation motorisé. Une avenue (Maurice Bourges-Maunoury) vient structurer le quartier selon un axe nord/sud. Ces deux grandes voies ont été conçues de manière à partager l'espace selon les différents usages, afin de favoriser une cohabitation optimale. Ainsi, nous retrouvons une séparation entre les différents modes de déplacement : piéton, cycliste et automobile.

Concernant les autres voiries, elles sont de taille moins importante mais affichent tout de même une certaine hiérarchie dans leur ampleur et leur fréquentation. La majorité sont anciennes et accordent plus ou moins d'importance au piéton.

Figure 38 : l'avenue M. B. Maunoury, un espace partagé en fonction des modes de déplacement



Figure 37 : des rues plus étroites avec un espace dédié au piéton réduit



Les espaces publics du quartier de Borderouge présentent diverses formes et leur conception doit prendre en compte une diversité d'usagers. Il faut bien prendre conscience que la prise en compte de l'accessibilité se retrouve confronté à de nombreuses autres préoccupations afin de satisfaire les attentes de tous. Il était donc nécessaire d'appréhender les caractéristiques générales des espaces publics structurants du quartier de Borderouge, afin de mieux pouvoir expliquer et justifier les difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap. Globalement, ils n'exceptent pas à la norme et accordent une place de plus en plus importante au piéton, dans le confort et la sécurité.

Mais les personnes en situation de handicap sont-elles confrontées à des difficultés de mobilité, pouvant justement être engendrées par la manière de concevoir les espaces publics ? Comment sont-elles incluses dans l'ensemble des usages possibles dans ces espaces ?

Pourquoi le choix du quartier de Borderouge ?

Par rapport à l'ensemble des éléments énoncés précédemment, trois principaux critères ont participé au choix du quartier de Borderouge comme terrain d'étude et support d'expériences à mener :

- Les différences de temporalité dans la conception du quartier. En effet, nous pouvons distinguer trois temps : l'espace urbain existant, la première phase de réalisation de la ZAC en 2004 et la seconde ces dernières années à partir de 2012.

Grâce à ce terrain d'étude, il est donc possible d'observer de quelle manière est prise en compte l'accessibilité, que ce soit dans des projets d'aménagement assez récents ou dans le tissu urbain déjà existant et donc beaucoup plus ancien.

- Un quartier multifonctionnel (habitats, équipements publics, bureaux, commerces, etc...), considéré comme une nouvelle centralité dans la ville de Toulouse. Le quartier est également pourvu du métro (ligne B) et de nombreuses lignes de bus. Les espaces publics ont des formes variées et accueillent une multitude d'usages.

L'ensemble de ces éléments permettent ainsi de réaliser une approche sur l'accessibilité de l'espace public, sans oublier l'ensemble de la chaîne de déplacement (accès au transport et au bâti principalement).

De plus, cette variété d'usages au sein du quartier est un élément primordial pour l'insertion de toutes personnes dans une société. L'espace public met-il en avant des incohérences et des difficultés pour l'inclusion sociale des personnes en situation de handicap ? L'espace public permet-il à ces personnes d'accéder à l'ensemble des fonctions présentes et variées au sein du quartier ?

- Une localisation périphérique du quartier, qui accueille une véritable fonction de vie quotidienne. Il aurait été envisageable de prendre comme terrain d'étude un secteur du centre-ville qui accueillerait également une fonction plus touristique. De ce fait, les espaces publics sont souvent traités prioritairement et de manière à véhiculer une bonne image de la ville de Toulouse. Dans le cas choisi, l'objectif est d'analyser la façon dont est prise en compte l'accessibilité dans des espaces publics périphériques, souvent traités en second plan, et comment ils sont vécus par des personnes en situation de handicap, présentes majoritairement car elles vivent le quartier au quotidien.



Le quartier de Borderouge présente donc une diversité de fonctions et ses espaces publics sont variés. Maintenant que nous avons vu les grands principes de conception de ces derniers, nous allons voir comment s'intègre l'accessibilité et cibler la manière dont sont perçus ces espaces par les personnes en situation de handicap, selon les différentes temporalités de création du quartier. La partie suivante permettra ainsi de répondre à l'ensemble des interrogations qui ont parsemé cette partie.

2.3.2. L'espace public handicapant ?

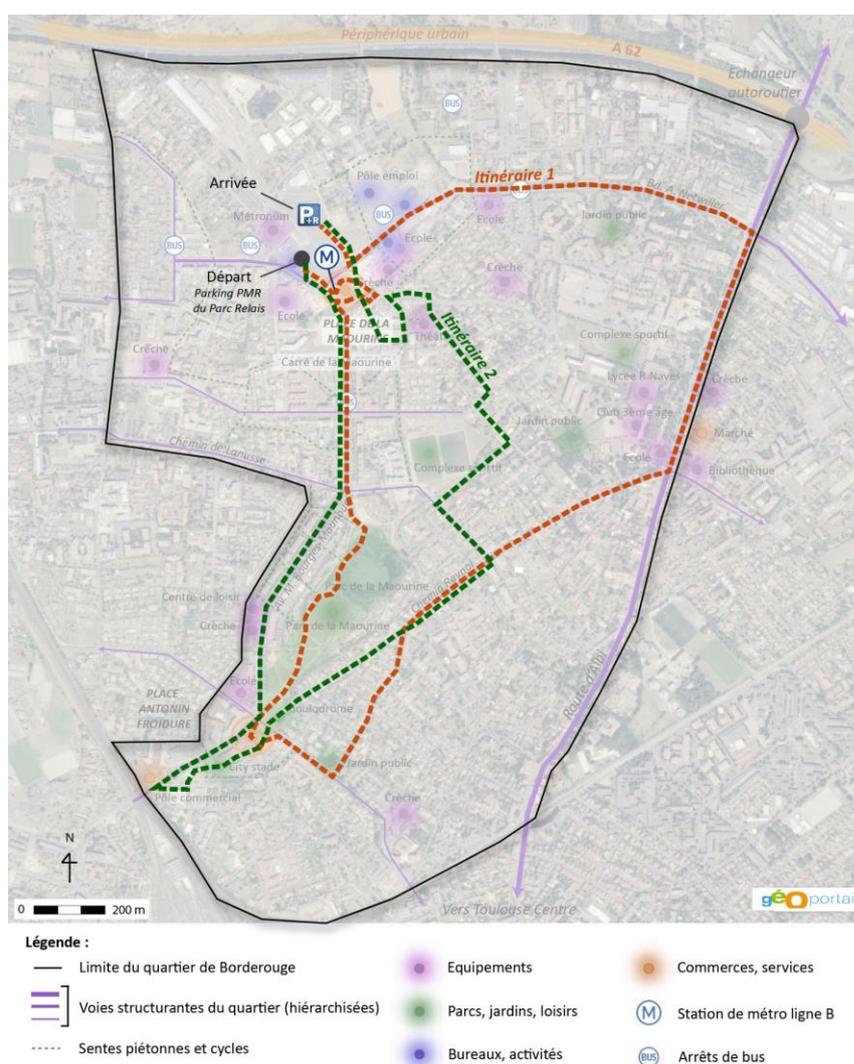
Des expériences menées sous forme d'itinéraires :

Afin d'appréhender la manière dont est pris en compte l'accessibilité dans les espaces publics du quartier de Borderouge, les visites de terrains étaient principalement structurées sous forme d'itinéraires. Les objectifs étaient d'intégrer les principaux équipements (culturels, de services, commerciaux, de loisirs etc...), de couvrir différentes hiérarchies de voirie (voies structurantes comme des rues secondaires) et de parcourir l'ensemble du quartier afin d'observer si l'espace public permettait à une personne en situation de handicap d'accéder aisément, ou non, à l'ensemble de ces fonctions.

De manière à prendre en compte l'ensemble de la chaîne de déplacement, les interfaces avec le bâti (commerces, banques, postes, crèches, etc...), ou encore les arrêts de bus ont été partiellement observés.

Il faut savoir que ces itinéraires ont été parcourus de diverses façons et à travers principalement deux visites de terrain parsemées dans le temps imparti par l'exercice du mémoire. Premièrement, dans l'objectif de prendre en compte l'ensemble des personnes en situation de handicap, les parcours choisis ont été réalisés en tant que piéton, cela permettait également d'analyser les grands principes de conception exposés précédemment. Il était toutefois assez difficile d'observer les difficultés rencontrées sans se mettre dans la peau des usagers. Dans

Figure 39 : des itinéraires stratégiquement sélectionnés



Réalisation : SEILHAN Stéphane, aout 2016



ce cas, l'analyse s'est effectuée grâce à un regard attentif et en rapport avec les principaux aménagements en faveur de l'accessibilité que nous avons abordé en première partie. La réglementation étant extrêmement complète, cette analyse est fine mais vise toutefois à véhiculer une vision d'ensemble sur les facilités, les incohérences, ou encore les difficultés que peuvent rencontrer les personnes en situation de handicap.

Toutefois, cette analyse d'observation, en fonction de la réglementation et de mes interprétations, n'était pas suffisante pour véritablement comprendre les ressentis de ces types d'utilisateurs. Pour cela, j'ai donc réalisé les deux itinéraires à l'aide d'un fauteuil roulant. Cibler le handicap moteur était effectivement la manière la plus simple pour effectuer des mises en situation de personnes handicapées. Ces parcours en fauteuil roulant ont également été révélateurs de difficultés pouvant concerner d'autres formes de handicap.

De plus, en parallèle de cet aspect « pratique », il faut savoir que 13,4 % de la population a une déficience motrice. Ce chiffre représente la part la plus importante des personnes à mobilité réduite et 2 à 3 % de la population utilisent un fauteuil roulant³⁰.

Les personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant sont révélatrices des difficultés ressenties par l'ensemble des personnes en situation d'un handicap moteur. Ainsi, améliorer la situation des personnes en fauteuil roulant contribue à améliorer la situation de l'ensemble des personnes disposant d'une incapacité motrice, et même plus largement l'ensemble des piétons. En effet, le fauteuil roulant est une aide technique à la mobilité des personnes atteintes d'une déficience motrice leur permettant ainsi de se déplacer plus ou moins en autonomie selon le degré de la déficience (une personne en fauteuil roulant peut présenter d'autres types de handicap par exemple). Qu'il soit manuel ou électrique de nombreux aménagements urbains sont donc indispensables pour sa mise en accessibilité. Ces aménagements participeront à une grande partie de la population pouvant rencontrer des difficultés pour se déplacer (personnes âgées, parents avec poussette, femmes enceintes, etc...)

Par ailleurs, j'ai toujours vécu auprès de ma tante atteinte d'un handicap moteur et utilisatrice d'un fauteuil roulant, je suis donc beaucoup plus sensibilisé à ce type de handicap. En dehors de cet exercice de mémoire, j'ai déjà eu l'occasion de me confronter à plusieurs problèmes et difficultés rencontrés par une personne en situation de handicap. Par exemple quand j'amenais ma tante à ses besoins primaires, tel que le dentiste, le coiffeur, la banque, etc...

Cibler un public précis, celui des personnes en fauteuil roulant, me permettait également de m'adapter au temps imparti concernant l'exercice du mémoire tout en répondant à mes centres d'intérêts. Effectivement, il était compliqué, et même impossible, de se mettre en situation pour tous les types de handicap. En effet, les personnes ayant perdues un sens, la vue par exemple, en développe d'autres (soit de naissance ou avec le temps). C'est donc plus compliqué d'acquérir le même statut et les mêmes conditions en quelques journées. Les impressions et difficultés mises en avant auraient donc été moins réalistes.

J'ai tout de même souhaité me mettre dans la peau d'une personne aveugle par un bandage des yeux et l'utilisation d'une canne (non spécialisée pour aveugle, il s'agissait d'une canne pour personnes âgées). Dans ce cas, je n'ai pas effectué les itinéraires mais juste parcouru un infime trajet sur la place du carré de la Maourine. Il était impossible d'effectuer de long trajet seul à cause du manque d'expérience et donc du danger engendré..

³⁰ <http://www.talenteo.fr/chiffres-handicap-2015/>



A côté de l'ensemble de ces expériences et de la notion d'itinéraire, je suis également resté le temps d'une pause repas sur la place du carré de la Maourine, permettant ainsi d'observer les différents usagers et leurs usages. J'ai pu observer la présence incontournable de personnes en fauteuil roulant qui déambulaient sur la place publique sans aucune difficulté aux premiers abords. C'était d'ailleurs le seul type de handicap (perceptible visuellement) que j'ai pu rencontrer à cet endroit.

Nous allons maintenant, pour finir ce mémoire, analyser les points forts, les incohérences ou encore les difficultés rencontrées dans l'espace public.

Retours d'expériences :

Cette partie est donc consacrée aux retours des différentes expériences menées, soit :

- le parcours des itinéraires en tant que piéton
- le parcours des itinéraires grâce à la mise en situation d'une personne en fauteuil roulant
- l'expérience des yeux bandés sur la place de la Maourine
- un temps d'observation à l'heure d'affluence sur la place de la Maourine (entre midi et quatorze heures)

Du fait de la mise en situation en fauteuil roulant, principal axe de mon travail d'analyse de terrain, les éléments apportés pour les personnes atteintes d'une déficience motrice seront donc plus approfondies et maîtrisées dans cette partie. En effet, il est très difficile d'évaluer les difficultés que peuvent rencontrer les personnes ayant une incapacité visuelle, auditive ou encore cognitive (problèmes de compréhension, de mémorisation, de repérage spatial, etc...).

Malgré le manque de temps, de connaissances précises et techniques, ainsi que par la difficulté de mises en situation, j'ai souhaité donner quelques pistes de réflexions pour les autres types de handicap en apportant une vision globale (handicap visuel, auditif ou encore cognitif)

C'est principalement les difficultés rencontrées qui seront exposées afin d'apporter une analyse critique. Toutefois, les efforts de conception facilitant considérablement la personne en fauteuil roulant, ou autre personne en situation de handicap, viendront contrebalancer les résultats et ainsi donner des exemples d'une « bonne accessibilité ».

Les résultats des deux itinéraires ont permis de faire ressortir plusieurs thématiques visant à présenter les retours d'expériences en termes d'accessibilité. Par ailleurs les situations les plus représentatives seront localisées sur les itinéraires parcourus afin de réaliser un lien avec les différences de temporalité dans la conception du quartier. Où se situent les principales difficultés rencontrées, et notamment par les personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant ?

Figure 40 : un espace pratiqué par les personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant



© SEILHAN Stéphane



Interface des espaces publics dans la chaîne de déplacement :

C'est une analyse très partielle qui a été menée sur ce sujet, par manque de temps principalement. Globalement les commerces et services sont facilement accessibles pour les personnes en fauteuil roulant sur les deux places publiques (photo n°1).

Toutefois, des incohérences ont par exemple été repérées sur l'avenue Maurice Bourges-Maunoury lors des itinéraires effectués, par exemple, des différences de niveaux parfois compliquées à surmonter pour une personne en fauteuil roulant qui devait rejoindre sa résidence et son logement (photo n°2).

En généralité, peu d'aménagements ont été perçus lors des parcours pour guider les personnes aveugles ou mal-voyantes vers les différents équipements. Une bande de guidage a toutefois été perceptible pour accéder au Métro de Borderouge, guidant ainsi la personne en possession d'une canne pour aveugle vers l'entrée du bâtiment (photo n°3).

Figure 41 : un accès à seuil zéro au commerce sur la place de la Maourine



Figure 42 : une différence de niveaux handicapante



Figure 43 : bande directionnelle jusqu'au Métro



Lisibilité et visibilité dans l'espace :

Le manque de lisibilité dans l'espace se ressent principalement sur la place du Carré de la Maourine. En effet, comme nous l'avons déjà évoquée, elle a été conçue de manière à provoquer une impression de grandeur (libre de tout obstacle, revêtement uniforme, etc...). Or, cela engendre aussi des difficultés pour se repérer dans l'espace, quel que soit l'utilisateur (manque de repère visuel). Un phénomène qui sera amplifié pour les personnes ayant des difficultés de compréhension.



Concernant les personnes aveugles, seuls des différences de matériaux et de calepinage peuvent permettre à ces usagers de se repérer dans l'espace. Lors de mon expérience des yeux bandés accompagné d'une canne pour personnes âgées, ces variations de revêtement n'étaient pas perceptibles. Il était donc extrêmement compliqué de se déplacer en toute sécurité. Ce ressenti est à nuancer, une canne pour personnes âgées n'a pas la même efficacité de repérage spatial et matériel. Toutefois, la SEM OPPIDEA a énoncé lors des entretiens des retours de la part de ces personnes qui se retrouvaient en difficulté afin d'accéder d'un point à l'autre, et notamment à l'entrée du métro située sur la place (photo n°4).

La place au sud ne présente pas les mêmes caractéristiques, les différences de matériaux sont beaucoup plus perceptibles, notamment par des variations de rugosité. Une ligne permet d'ailleurs aux personnes aveugles de la traverser, acheminant du parc de la Maourine vers le passage piéton à l'autre bout (photo n°5). Cet aménagement est bénéfique pour l'ensemble des usagers qui disposent d'un repère spatial supplémentaire.

Les aménagements prévus pour guider les personnes aveugles ou mal-voyantes sont également peu présents dans l'espace public. Lors des itinéraires parcourus, nous avons pu observer des incohérences accablantes, tel que des bandes de guidage aboutissant sur des obstacles, tel un poteau. Dans le cas observé, la bande directionnelle n'a pas sa principale fonction mais sert de séparation entre la piste cyclable et l'espace dédié au piéton. Or, une personne aveugle n'aura aucun moyen de s'en rendre compte, mettant ainsi l'utilisateur en danger pouvant se retrouver confronté à un choc avec le poteau (photo n°7).

En parallèle de la notion de « lisibilité », la rue de l'Allier (au sud du quartier) met en avant une incohérence de visibilité.

Un traitement paysager en amont d'un passage piéton, séparant la chaussée d'une piste cyclable, masque alors l'utilisateur en train de traverser (pour les

Figure 45 : un manque de repère pour l'accessibilité au métro des personnes aveugles



Figure 44 : une ligne structurante dans la lisibilité de la place publique au sud



Figure 46 : une bande directionnelle à la fonction dérivée



cyclistes). Ce danger est valable pour tout type de piéton, mais il est accentué pour une personne en fauteuil roulant, de hauteur moins importante du fait de sa position assise. Il est donc plus difficilement visible par le cycliste en déplacement (photo n°7).

Un manque d'espace dédié au piéton, aggravé par des obstacles insurmontables :

Le manque d'espace dédié au piéton s'est principalement ressenti dans les rues plus excentrées par rapport aux nouveaux aménagements du quartier depuis 2004. En effet, la faible dimension des trottoirs ne permet pas toujours à une personne en fauteuil roulant de se déplacer. Le danger est considérable et les difficultés engendrées prennent des ampleurs importantes (photo n°8). Il a parfois été observé des aménagements de réhabilitation qui semblaient assez récents et qui pourtant présentaient des rétrécissements de trottoir excluant l'accès des personnes en fauteuil roulant (photo n°9). Cette incohérence est-elle provoquée par un manque de place au sein de la rue, et donc par une infaisabilité technique ? Pourtant, un espace végétalisé à gauche pourrait être supprimé au profit d'un trottoir plus large...

Figure 47 : manque de visibilité = danger



Figure 48 : rétrécissement brutal du trottoir



Figure 49 : des aménagements récents mais non adaptés



Dans ces rues plus ou moins étroites, ce manque d'espace est souvent aggravé par des obstacles insurmontables, venant bloquer l'accès du fauteuil roulant qui est donc obligé d'emprunter un autre itinéraire (photo n°10). Ces obstacles peuvent être permanent (poteau électrique, mobilier, etc...) mais aussi plus temporaire (travaux, poubelles au milieu du trottoir, véhicules mal stationnés, etc...) (photo n°11)

Dans la majorité des cas, cette incohérence oblige la personne en fauteuil roulant à emprunter un espace qui n'est pas dédié au piéton, tel qu'une piste cyclable ou encore la chaussée.



La mise en situation m'a fait clairement prendre conscience, que ces complications sont extrêmement difficiles à pallier. En tant que piéton valide, un obstacle peut être vite évité car nous n'avons pas besoin d'un rabaissement de trottoir pour le quitter et ensuite le réemprunter. En revanche, une personne en fauteuil roulant est contrainte de revenir en arrière, avec des demi-tours parfois complexes, afin de disposer d'un « bateau » lui permettant de traverser la voie. Mais les situations ont été variées : des rabaissements de trottoirs limités obligeant ainsi d'effectuer de longs détours, ou encore des dimensions trop faibles d'espace dédié au piéton de part et d'autre de la chaussée. Dans ce dernier cas, la seule solution est d'emprunter la voie de circulation automobile.

L'é étroitesse de certains trottoirs ne permet pas toujours de croiser des piétons, qui sont alors obligés d'emprunter une piste cyclable (dans le cas rencontré lors de mes itinéraires) (photo n°12). Sur l'avenue Maurice Bourges-Maunoury, axe structurant du quartier, le « tunnel imaginaire » (2.20*1.40m) n'est pas respecté dans ces dimensions, notamment avec les espaces libres au pied des arbres qui réduisent à chaque fois l'espace disponible pour le piéton. De ce fait, aucun croisement n'est possible entre la personne en fauteuil roulant et les piétons (photo n°13).

L'ensemble de ces incohérences peuvent également mettre en difficultés une personne aveugle ou ayant des difficultés de compréhension, avec par exemple des obstacles difficilement perceptibles qui peuvent ainsi désorienter l'utilisateur dans l'espace ne comprenant pas pourquoi un élément obstrue son passage, ou encore pourquoi un trottoir se rétrécit brutalement.

Toutefois, l'ensemble de ces difficultés sont parfaitement gérées sur d'autres secteurs des itinéraires parcourus. C'est principalement le cas dans les espaces où le piéton est prioritaire, comme les places publiques et les zones de rencontre, ou encore au niveau des sentes piétonnes.

Figure 50 : des obstacles obligeant parfois à emprunter la chaussée



© SEILHAN Stéphane

Figure 51 : un croisement impossible



© SEILHAN Stéphane

Figure 52 : un tunnel imaginaire réduit



© SEILHAN Stéphane



Des trottoirs insurmontables :

Différentes incohérences ont été observées et notamment dans la partie Est des itinéraires :

- trottoir se terminant brutalement sans autre moyen que de faire demi-tour (photo n°14)
- Absence de passage piéton, et donc de rabaissement de trottoirs, à des endroits nécessitant la traversée de la chaussée

Pour une personne aveugle, ces problèmes peuvent provoquer des chutes inattendues et dangereuses, car ces incohérences seront invisibles pour ce type de personnes.

Des traversées complexes :

Les complexités relatives à la traversée des passages piétons ont principalement été rencontrées en dehors des voies structurantes traversées lors des parcours. Toutefois celles-ci comportent également certaines incohérences mais de manière beaucoup plus ponctuelle et moins accentuée. Elles se traduisent souvent par des différences de niveau entre la chaussée et le trottoir trop importantes et difficilement franchissables en fauteuil roulant.

Au niveau des voies plus excentrées des nouveaux aménagements du quartier, certaines incohérences sont tout simplement aberrantes. Par exemple, un passage piéton matérialisé par un marquage au sol mais sans aucun rabaissement de trottoir de part et d'autre (photo n°15). Dans ce cas, même la réglementation n'est pas respectée et l'exclusion sociale des personnes en fauteuil roulant est forte.

Au niveau des zones 30 autour des deux places publiques, les traversées sont facilitées par un seuil zéro pour la place du Sud, ou par une légère différence de niveaux pour la place du Nord. Les mises en situation n'ont révélées aucune difficulté à traverser ces voies (photo n°16)

Figure 53 : trottoir en impasse pour la personne en fauteuil roulant



Figure 54 : traversée impossible



Figure 55 : des seuils zéro au niveau de la place Sud du quartier



La majorité des traversées piétonnes rencontrées lors des itinéraires comportent des bandes d'éveil de vigilance, perceptibles par les cannes des personnes aveugles. Par contre, aucun dispositif de guidage n'est présent sur l'axe de la traversée pour aider la personne à s'orienter sur le passage piéton. Ces principes se nomment souvent « fil d'Ariane » (figure 56).

L'ensemble des traversées piétonnes sont composées des dispositifs les plus courants de l'accessibilité, mais peu d'aménagements supplémentaires sont présents. Comme montré précédemment, certaines traduisent d'ailleurs des difficultés qui peuvent se ressentir pour l'ensemble des personnes en situation de handicap.

Concernant les carrefours sonores, ils sont principalement localisés sur les axes structurants du quartier : avenue Maurice Bourges-Maunoury et route d'Albi tout particulièrement. Toutefois aucun de ces dispositifs n'a été perçu en fonctionnement lors des itinéraires réalisés (figure 57)

Revêtements inadaptés :

Les difficultés de déplacement liées au revêtement des espaces dédiés aux piétons se rencontrent principalement sur des portions de l'avenue Maurice Bourges-Maunoury. En effet, l'utilisation de fins graviers complique l'accessibilité et l'utilisation du fauteuil roulant. Ainsi, les efforts sont beaucoup plus importants et incitent les usagers à emprunter la piste cyclable juste à côté. Lors des expériences, j'ai pu également rencontrer des personnes avec poussettes ayant le même réflexe pour des questions pratiques (photo n°16)

Des dégradations de revêtement (trous par exemple) ont également été rencontrées et peuvent vite constituer un obstacle pour le déplacement des personnes en fauteuil roulant.

Toutefois, l'ensemble des espaces publics parcourus, et notamment les deux places publiques, comportent des revêtements lisses et compacts

Figure 56 : exemple d'un aménagement à Montpellier



Source : CERTU

Figure 57 : des carrefours sonores sur les axes stratégiques



Source : site cartographique de Toulouse Métropole

Figure 58 : revêtement impraticable



17

© SEILHAN Stéphane



(béton, dalles, stabilisé lié, etc...) assurant ainsi un confort et une sécurité dans le déplacement des personnes en fauteuil roulant, ainsi que pour l'ensemble des autres piétons.

Exclusion d'usages :

Le premier itinéraire inclus le parc de la Maourine, globalement accessible en fauteuil roulant mais présentant tout de même certaines formes d'exclusion d'usages. Par exemple, les panneaux de sensibilisation sur la nature en ville ont une hauteur trop importante pour une personne en position assise, ou encore les chemins permettant d'y accéder ne sont pas praticables pour une personne en fauteuil roulant (photo n°18)

En parallèle, un emplacement est prévu à côté de certains bancs du parc et de la place de la Maourine afin d'inclure les personnes en fauteuil roulant aux usages de détente (photo n°19)

Figure 59 : un usage non accessible



Figure 60 : un espace libéré pour personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant



Des interventions ponctuelles et provisoires impraticables :

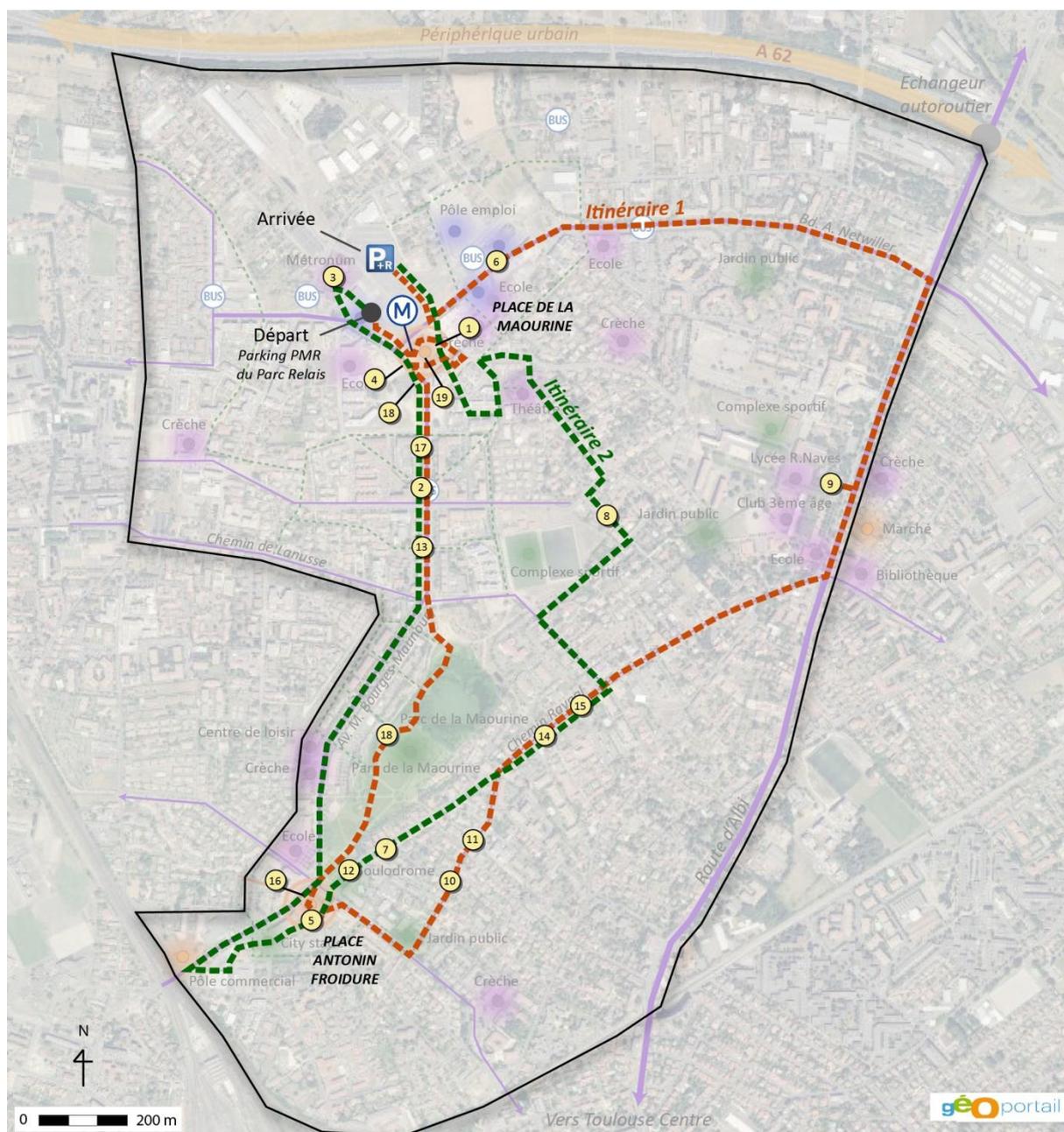
Lors des expériences menées sur le quartier de Borderouge nous avons pu observer des aménagements très ponctuels et provisoires, réalisés dans le but d'améliorer l'accessibilité des personnes en fauteuil roulant en essayant de rectifier certaines erreurs de conception de l'espace public. Or, la plupart du temps ces aménagements étaient strictement impraticables en fauteuil roulant (pente trop importante, différence de niveaux insurmontables, matériaux inadaptés, etc...) (photo n°20).

C'est donc des moyens humains et financiers mobilisés à perte pour la ville de Toulouse et Toulouse Métropole.

Figure 61 : des aménagements inadaptés



Figure 62 : localisation des illustrations des mises en situation



Légende :

- Limite du quartier de Borderouge
- Voies structurantes du quartier (hiérarchisées)
- Sentes piétonnes et cycles
- Equipements
- Parcs, jardins, loisirs
- Bureaux, activités
- Commerces, services
- Station de métro ligne B
- Arrêts de bus

Réalisation : SEILHAN Stéphane, aout 2016



Bilan des expériences :

Les illustrations localisées sur la carte précédente représentent les situations rencontrées les plus représentatives et couvrent l'ensemble des itinéraires. Elles mettent donc en avant une vision globale des secteurs les moins accessibles pour une personne en fauteuil roulant, souvent révélatrices de complications pour d'autres types de handicap.

De manière générale, lors des différents parcours réalisés j'ai pu clairement m'apercevoir que les efforts engagés se dirigeaient principalement vers les personnes ayant un handicap moteur. Du moins, les aménagements spécifiques et visibles en faveur des autres types de handicap ont été rencontrés en proportion beaucoup moins importante.

En effet, peu de lignes directionnelles, ou encore de « fil d'Ariane » ont par exemple été observées lors des différents parcours pour les personnes aveugles ou malvoyantes : seules des bandes d'éveil de vigilance sont généralisées à l'ensemble des traversées piétonnes. Ces derniers se repèreront donc dans l'espace grâce au développement d'autres sens (l'ouïe et le touché) et en identifiant les différences de revêtement grâce à l'utilisation de la canne. Mais les revêtements des espaces publics du quartier de Borderouge permettent-ils à ce type de personne de se repérer dans l'espace ? Des réponses complexes à affirmer du fait de l'impossibilité de mise en situation et du manque de compétence technique.

Il a également été beaucoup plus compliqué d'évaluer l'accessibilité pour les personnes atteintes d'une déficience auditive ou cognitive, car cela se joue principalement dans la lisibilité de l'espace. La place de la Maourine présente quelques difficultés de repérage spatial et des revendications d'associations sont parvenues à la SEM OPPIDEA à ce sujet. Sinon, mais de manière plus subjective, les nouveaux espaces publics présentent pour les piétons une claire lisibilité dans l'ensemble, un contraste perçu avec les rues plus en retrait qui présentent de nombreuses incohérences.

Globalement, nous pouvons confirmer que les espaces publics réalisés depuis 2005 sont beaucoup plus accessibles que le reste du quartier de Borderouge, notamment pour les personnes en fauteuil roulant. D'après mes hypothèses de départ, je pensais fortement que les résultats obtenus mettraient en évidence une distinction assez forte entre la partie débutée en 2004 et celle entamée à partir de 2012. Or, les expériences sont venues contredire ces premières impressions, avec seulement une distinction sur l'avenue Maurice Bourges-Maunoury présentant quelques incohérences, mais d'ampleur beaucoup moins flagrante que les rues plus internes du quartier. En effet, même si elles obligent sur certaines portions à se diriger sur la piste cyclable, la personne en fauteuil roulant pourra tout de même accéder aux équipements et fonctions proposés présents sur ce secteur.

Les deux places publiques et leurs alentours ne présentent aucune difficulté majeure dans le déplacement d'une personne en fauteuil roulant, qui pourra accéder en toute sécurité aux commerces et services présents, ainsi qu'au métro pour la place de la Maourine. Dans ce cas, l'accessibilité de la totalité de la chaîne de déplacement est réussie.

Par contre, les rues plus anciennes sont très difficilement praticables par une personne en fauteuil roulant, et d'ailleurs par l'ensemble des personnes en situation de handicap (notamment les personnes atteintes d'une déficience visuelle). Comme nous l'avons vu dans les situations exposées précédemment, le danger et les difficultés sont constamment présents pour l'utilisateur.

Afin d'illustrer l'ensemble de ces constats, trois niveaux d'accessibilité ont été mis en avant (figure 63) et sont ensuite reportés de manière générale sur la carte des itinéraires.



Les critères d'évaluation correspondent aux grands principes et grandes difficultés présentés auparavant.

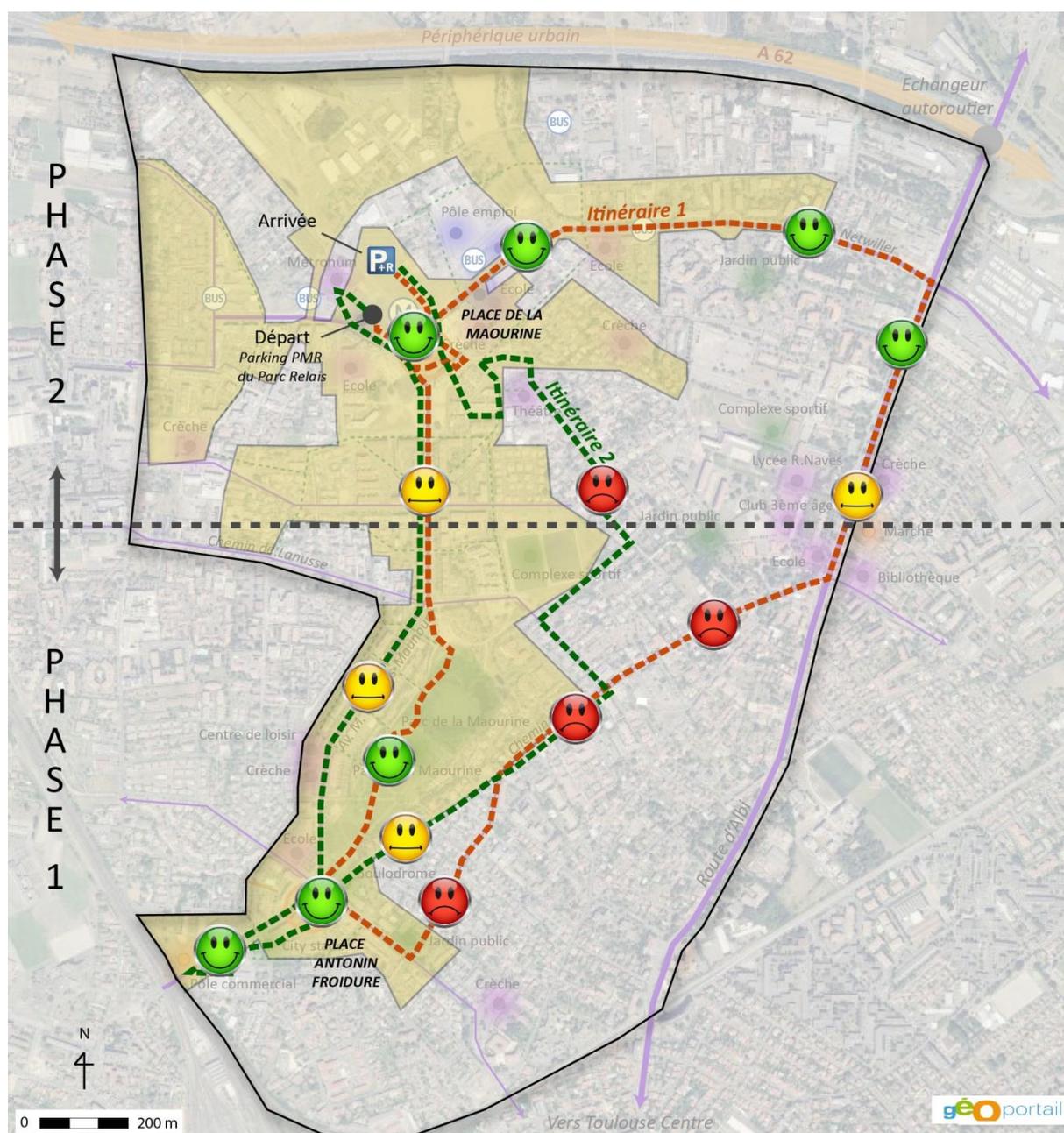
Figure 63 : niveaux d'accessibilité de l'espace public selon des critères d'évaluation

Niveaux d'accessibilité de l'espace public	Critères d'évaluation
	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité à l'ensemble de la chaîne de déplacement : accès au cadre bâti et aux transports publics ; • Fluidité du déplacement dans l'espace public : possibilité de se déplacer d'un point A à B (conditionnée par les critères suivants) • Lisibilité et visibilité dans l'espace : évaluation des repères spatiaux dans l'espace public (différence de revêtement, dispositifs appropriés pour les personnes atteintes d'une déficience visuelle, simplicité dans la conception, etc...)
	<ul style="list-style-type: none"> • Espace dédié aux piétons : présence d'obstacles, largeur du trottoir, respect du « tunnel imaginaire », etc... • Traversées piétonnes : possibilité de traverser la chaussée, fréquence des passages piétons, dispositifs spécifique aux différents types de handicap (bande d'éveil de vigilance, feu sonore, etc...) • Revêtement : qualité du revêtement, surface praticable par une personne en fauteuil roulant, etc...
	<ul style="list-style-type: none"> • Usage : efforts perçus pour l'inclusion des personnes en situation de handicap aux usages des espaces publics (espaces libres à côté des bancs pour les fauteuils roulant par exemple) • Effort d'amélioration de l'accessibilité : visibilité d'aménagements récents pour corriger certaines erreurs, opérations de réhabilitation, etc...

Ces critères auraient pu être approfondis en établissant un système de notation. Par manque de temps, les trois niveaux de l'accessibilité sont attribués par rapport aux itinéraires parcourus et aux différentes situations rencontrées. Le premier niveau 😊 comprend les secteurs présentant le moins d'incohérences par rapport aux critères d'évaluation. Le second niveau 😄 met en avant certaines incohérences mais globalement contournables. Le dernier niveau 😞 présente des difficultés souvent insurmontables ou dangereuses. Face à la complexité d'évaluer l'accessibilité de tous les types de handicap, même si les aménagements en leur faveur sont pris en compte, l'accessibilité des personnes en fauteuil roulant influe fortement l'attribution des différents niveaux.



Figure 64 : un bilan sur les itinéraires parcourus selon trois niveaux d'accessibilité



Légende :

- Limite du quartier de Borderouge
- Limite approximative de la ZAC de Borderouge au sein du quartier

Réalisation : SEILHAN Stéphane, aout 2016

Nous pouvons donc conclure que les espaces publics périphériques aux principales voies structurantes sont beaucoup moins accessibles, tout particulièrement pour les personnes en fauteuil roulant. Ce phénomène est également lié aux lieux d'attractivité et de centralité : en effet, les deux places publiques structurantes du quartier, accueillant la majorité des commerces et services sont globalement accessibles. Ces constats sont toutefois à nuancer avec des portions d'itinéraires présentant des difficultés proches d'équipements, par exemple à proximité du club 3^{ème} âges et du lycée R.Naves. Cet



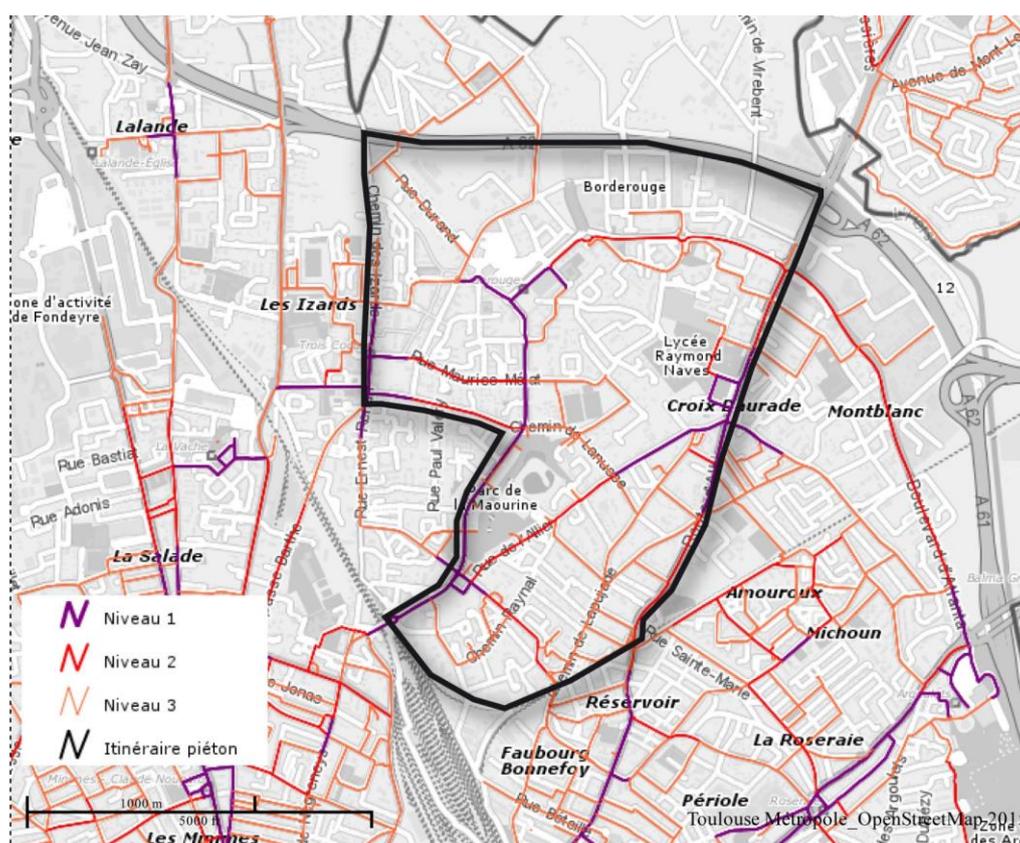
équipement éducatif majeur propose pourtant un accès à la scolarité pour tous, pourtant son accessibilité en fauteuil roulant, depuis l'espace public, reste limitée.

D'ailleurs, si l'on effectue une comparaison avec les itinéraires les plus fréquentés par les piétons (définis par le SDAVE), devant donc être prioritairement accessibles, nous retrouvons bien évidemment le secteur du lycée en niveau 1.

Plus largement, la principale incohérence entre le SDAVE et la réalité en matière d'accessibilité se situe sur la rue de l'Allier, le chemin Raynal et le chemin de Lanusse qui sont catégorisés en niveau 1 et 2, mais qui présentent pourtant d'énormes absurdités.

Par rapport aux itinéraires parcourus, d'autres voies sont en niveau 3 mais révèlent pourtant de nombreux problèmes.

Figure 65 : extrait du SDAVE pour le quartier de Borderouge



D'après cet exemple, nous pouvons déjà affirmer qu'il reste de nombreux efforts à réaliser afin de rendre les espaces publics de la ville de Toulouse accessibles.

Les itinéraires hiérarchisés en 3 niveaux dans le SDAVE présentent encore des incohérences et nécessitent de lourdes interventions. Est-il toujours possible de rendre un espace public accessible ? Les infaisabilités techniques ne peuvent-elles pas nuire à son accessibilité ? Dans ce cas, qu'elles sont les alternatives possibles ?

L'exemple du quartier de Borderouge met également en avant le manque d'accessibilité pour les espaces publics, et notamment les voies, plus secondaires. De ce fait, une personne en situation de handicap devra obligatoirement se loger proche des lieux attractifs et donc accessibles. Cette contrainte élimine de



nombreux choix de vie : par exemple la volonté de disposer d'une maison individuelle avec jardin sera plus complexe étant donné qu'il s'agira principalement d'appartement. En effet la première typologie de logements se rencontre souvent en retrait, là où les petites rues ne sont plus accessibles.

De plus, les espaces urbains les plus fréquentés sont aussi les plus coûteux, pouvant rajouter un handicap supplémentaire à la personne.

Comment gérer ces formes d'exclusions sociales ? Une ville peut-elle être accessible dans sa globalité ?

Néanmoins, malgré de légères incohérences, des efforts sont considérablement visibles sur les nouveaux projets d'aménagement qui prennent en compte l'accessibilité au même niveau que l'ensemble des autres préoccupations. En comparaison avec mes hypothèses de départ, je pensais toutefois rencontrer des dispositifs novateurs et des aménagements tournés vers les personnes aveugles en nombre plus important sur la dernière phase de réalisation du quartier.

Les différentes lectures réalisées en matière d'accessibilité mettaient en avant des limites, voir même des incohérences, relatives à la mise en application de la loi du 11 février 2005. Le cas de la ville de Toulouse montre au départ des difficultés dans la mise en application de la politique d'accessibilité. Toutefois, de nombreux efforts sont aujourd'hui visibles, améliorant ainsi sa situation. Cela passe notamment par l'intervention d'une multitude d'acteurs qui semblent faire au mieux pour coordonner leurs actions afin de rendre accessible l'espace public et la chaîne de déplacement. Les expériences menées sur le quartier de Borderouge révèlent cependant un manque d'interventions sur certains itinéraires, qui peuvent pourtant présenter des intérêts en matière de fréquentation et de mobilité.



CONCLUSION

Comme nous avons pu le voir dès le début de ce mémoire, la vision et la prise en charge du handicap ont beaucoup évoluées d'un point de vue social et politique.

La dimension environnementale a pris une ampleur considérable, ainsi nous parlons désormais de personne en situation de handicap ou encore de Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Ces deux notions renvoient aujourd'hui à un vaste groupe de population et tendent à montrer que chacun d'entre nous peut être concerné.

Favoriser l'accessibilité en ville est donc un enjeu majeur dans la production d'un environnement adapté. Véritable facteur d'intégration sociale, elle joue un rôle considérable pour assurer à tous les mêmes droits et les mêmes chances, pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie de la personne, autrement dit à l'ensemble des éléments qui l'entourent.

Dans ce contexte, les volontés politiques pour la mise en accessibilité des personnes en situation de handicap deviennent croissantes depuis les années 1970 et évoluent pour une meilleure prise en compte de tous les handicaps et de l'ensemble de la chaîne de déplacement. La loi du 11 février 2005 « *pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées* » a constitué une avancée importante en matière d'accessibilité de tous et partout.

L'espace public joue un rôle pivot dans la chaîne de déplacement, il permet d'accéder à l'ensemble des fonctions proposées par la ville et la société en général. C'est une interface indispensable pour mener à bien une accessibilité totale et cohérente. Bien évidemment, la réussite d'une continuité dans la chaîne de déplacement est le fruit d'un dialogue permanent entre tous les éléments constitutifs de la ville.

Fabriquer l'espace public doit donc nécessairement prendre en compte l'accessibilité. Or, nous avons pu voir que sa conception est le résultat de nombreuses autres préoccupations. Il s'agit d'un objet complexe à concevoir : usages, formes, intérêts et préoccupations variées, appelant ainsi une multitude d'acteurs à intervenir. De nombreux éléments cohabitent donc dans l'espace public et entre parfois en contradictions. Toutefois, lorsque nous avons mis en avant des principes fondamentaux de conception, nous avons pu affirmer que la majorité d'entre eux contribue à favoriser l'accessibilité, et inversement prendre en compte cette notion participe à satisfaire de nombreuses autres préoccupations de l'espace public. C'est par exemple l'occasion et un moyen d'offrir au plus grand nombre un cadre de vie amélioré, dans l'objectif de proposer des parcours sécurisés, confortables et continus.

L'accessibilité de l'espace public est donc une affaire de tous. Pour ce faire, la législation impose un certain nombre de règles, qu'il s'agisse de documents à élaborer dans des délais impartis ou de prescriptions techniques à respecter pour tout aménagement.

Cependant, la prise en compte des spécificités de chacun n'est pas toujours évidente, car les aménagements en leur faveur peuvent entrer en contradiction.

Malgré ce cadre législatif et réglementaire, nous avons pu constater qu'il existe des difficultés généralisées à l'ensemble des villes françaises quant à sa mise en application locale. Elles se traduisent principalement



par un retard concernant les échéances fixées en matière d'élaboration de documents, mais également à travers des difficultés dans la mise en accessibilité concrète de la chaîne de déplacement, et donc de l'espace public.

L'étude de cas de la ville de Toulouse est venue nuancer mes hypothèses de départ qui s'étaient premièrement basées sur le constat véhiculé pour la majorité des villes françaises, soit des incohérences et des limites pour la mise en application locale de la politique d'accessibilité.

En effet, les différents entretiens menés auprès d'acteurs phares dans la prise en compte de cette problématique n'ont pas révélés de difficultés majeures relatives à la réglementation. La loi est plutôt considérée comme un cadre indispensable et essentiel pour rendre accessible les espaces publics. Les retards dans les échéances fixées ne sont pas perçus comme un échec pour la ville mais plutôt comme un encouragement à poursuivre les efforts pour arriver à atteindre les objectifs. La politique d'accessibilité de la ville de Toulouse a mis du temps à se mettre en place, mais les progrès et volontés sont considérables dans les actions menées, que ce soit à l'échelle communale ou intercommunale. Comme nous avons pu le voir, de nombreux acteurs se mobilisent, coopèrent et se complètent afin d'accomplir cette nouvelle préoccupation majeure. Les difficultés rencontrées par certaines villes ne sont-elles pas le résultat d'un manque de motivation politique ?

Nous pouvons également conclure que les documents relatifs à l'accessibilité des espaces publics sont cohérents entre eux et les tendances évoluent pour une compatibilité avec la totalité de la chaîne de déplacement. Ils permettent d'effectuer la transition entre les prescriptions nationales et les actions à mener à l'échelle locale. Obligatoirement respecté et pris en compte par l'ensemble des acteurs de la conception urbaine, ils jouent un grand rôle dans la sensibilisation et l'affirmation d'une culture commune de l'accessibilité.

Les expériences menées sur le quartier de Borderouge permettent de conclure que les nouveaux projets d'espaces publics sont globalement adaptés pour les personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant. Malgré quelques incohérences et/ou difficultés, ces usagers peuvent déambuler de manière autonome dans l'espace afin d'accéder à l'ensemble des équipements structurants.

Il a été plus difficile de juger les conditions de déplacement pour les autres types de handicap. De manière plus subjective, les aménagements en leur faveur étaient toutefois moins perceptibles. Nous pouvons supposer que la réglementation agit de manière plus directe sur le handicap moteur, peut-être du à un manque de connaissance concernant les attentes et les besoins des autres déficiences. Les ressentis ont été perçus par des mises en situation en fauteuil roulant, mais certaines complexités rencontrées peuvent être valables pour d'autre type de handicap.

Je pensais au départ rencontrer des variations distinctes entre la partie Sud (réalisée à partir de 2004) et la partie Nord (réalisée à partir de 2012), or cette hypothèse a été globalement contredite. Par ailleurs, les espaces publics périphériques à ces récents projets présentent de nombreuses incohérences et difficultés, mettant alors en danger les personnes en situation de handicap. Certaines portions d'itinéraires concernées par ces complexités sont pourtant proches d'équipements majeurs du quartier, tel que le lycée R.Naves par exemple. En comparaison avec le SDAVE, nous avons aussi pu observer des contradictions, avec des itinéraires considérés comme prioritaires et pourtant très peu accessibles.

L'exemple du quartier de Borderouge met donc en avant un manque d'accessibilité des espaces publics existants et en retrait des principaux lieux phares du quartier. Ce constat sous-entend une exclusion dans



les choix de vie des personnes en situation de handicap, contraintes de se rapprocher des principaux lieux de vie pour bénéficier d'espaces urbains accessibles.

A l'heure actuelle, la majorité des villes agissent par priorités et contribuent donc également à ces formes de ségrégation spatiales et sociales. Toutefois, face à l'ampleur du travail pour rendre une ville complètement accessible, comment peuvent-elles agir autrement ?

Face à l'envergure du projet, il semble primordial d'aborder cette thématique sur le long terme. Aujourd'hui, des efforts sont certes visibles, mais sont-ils suffisants ? Comment vont-ils évoluer dans le temps ? Existe-t-il d'autres formes pour prendre en compte l'accessibilité ? N'est-il pas possible de solliciter les progrès technologiques que connaît notre société au bénéfice de l'accessibilité en ville ? Malgré le manque de moyens humains et financiers, comment les communes rurales peuvent-elles agir au même titre que les grandes villes ?

Pour ma part, ce mémoire est le résultat d'un réel intérêt pour cette problématique. Mes motivations reposent aujourd'hui sur le maintien d'une culture concernant le sujet et surtout sur une application de l'ensemble des acquis dans le métier d'urbaniste.

Ses rôles et ses actions peuvent être multiples dans l'accessibilité d'une ville. L'urbaniste peut autant participer à la rédaction des documents qu'à sa mise en application concrète par des projets d'aménagement. Dans tous les cas, qu'il soit spécialisé ou non dans l'accessibilité, il aura toujours un rôle à jouer face à l'ampleur de la problématique. C'est justement sa vision transversale de l'aménagement qui présente un atout majeur pour intégrer cette notion dans la multitude d'enjeux que présente l'espace urbain.



BIBLIOGRAPHIE / SITOGRAFIE

Ouvrages :

- ARAB, Nadia., BOURDIN, Alain. 2009. *La commande d'espace public dans les collectivités territoriales : nouvelles formes de coopération et d'expertises*. pp. 141-151. Chapitre 10 de l'ouvrage suivant : BIAU, Véronique., TAPIS, Guy. 2009. *La fabrication de la ville : Métiers et organisations*. Marseille : Parenthèses, 217 p. (collection eupalinos)
- BIAU, Véronique., TAPIS, Guy. 2009. *La fabrication de la ville : Métiers et organisations*. Marseille : Parenthèses, 217 p. (collection eupalinos)
- DELBAERE. Denis. 2010. *La fabrique de l'espace public : Ville, paysage et démocratie*. Paris : Ellipses, 179 p.
- DURY, Brice. Grand Lyon. Direction de la Prospective et du Dialogue Public. Juillet 2011. *Ville et handicap : en finir avec « l'accessibilité »*.
- FLEURY, Antoine., TONNELAT, Stéphane. 2012. *Espaces publics urbains et concertation*.
- LARROUY, Muriel. 2002. *L'invention de l'accessibilité*. Grenoble : PUG, 267 p. (collection handicap vieillissement société).
- PAQUOT, Thierry. 2009. *L'espace public*. Paris : La Découverte, 113 p. (collection repères)

Revus scientifiques :

- CHAPIREAU, François. « La classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé ». *Gérontologie et société*. 2001, n°99, p.37-56.
- GIAMI, Alain. « Du handicap comme objet dans l'étude des représentations du handicap ». *Sciences sociales et santé*, mars 1994, n°12, pp.31-60.
- ROCCI.A., DEJOUX.V. « Enjeux de la mise en accessibilité des transports publics : le rôle de la maîtrise d'usage et de la coproduction ». *Rech. Transp. Secur.* 2011, 27 :3-18, DOI 10.1007//s13547-010-0006-9,pp.3-17.
- THOMAS, Rachel. « L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain : un accomplissement perceptif situé ». *Espaces et sociétés*. 2004, n°113-114, pp. 233-249

Documents élaborés par la ville de Toulouse et Toulouse Métropole :

- La charte technique sur l'accessibilité de la voirie et de l'espace public, rédigé par Toulouse Métropole (édition 2016).
- Le rapport accessibilité du projet mobilités 2020/2025/2030, annexé au Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine en cours de révision. Ce document est élaboré par l'autorité organisatrice des transports : le Syndicat Mixte des Transport en Commun (SMTC)
- Le cahier de l'espace public, élaboré par les services de la mairie de Toulouse.



- Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE), version 2013 (dernière version publiée et accessible), élaboré par la ville de Toulouse. Désormais cette compétence est transférée à Toulouse Métropole, qui est chargé de l'élaboration de ce document pour les villes que l'instance recouvre.
- Le Schéma directeur d'accessibilité voirie et espaces publics, rédigé par Toulouse Métropole.

Documents élaborés par d'autres communes au intercommunalité:

- ABC Equipements et collectivités. Guide pratique d'aménagement urbain de la voirie publique et privée aux normes d'accessibilité des personnes handicapées.
- ADEUS. « Espaces publics : à la recherche d'indicateurs pour les documents cadre de planification ». *Les notes de l'ADEUS*, novembre 2015, n°194, pp. 1-8.
- Maison Départementale des Personnes Handicapées. 2007. *Qu'est-ce-que le handicap ?* S.n.
- Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Journal officiel de la république française. Décrets, arrêtés, circulaires. Textes généraux. 3 février 2007. Texte 29 sur 137

Autres :

- APF. 2013. *Baromètre de l'accessibilité*
- Cours sur les représentations du handicap issu de l'Institut de Formation aux Métiers Educatifs (IFME) de Nîmes.
- Fiches CERTU sur l'accessibilité

Sites internet :

- <https://informations.handicap.fr>
- http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0211-95362008000100016#back1
- <http://www.metropolitiques.eu/>
- <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article482>
- <https://www.citae.fr/realisations/un-referentiel-d-accessibilite-concerte-pour-la-ville-de-toulouse>
- <http://www.toulouse.fr/web/social/handicap-et-accessibilite>
- <http://www.ladepeche.fr/article/2013/02/28/1571550-accessibilite-toulouse-peut-encore-mieux-faire.html>
- <http://webzine.okeenea.com/toulouse-accessibilite-recompense/>
- <http://www.toulouseinfos.fr/actualites/societe/3929-handicap-toulouse-32eme-ville-au-niveau-de-laccessibilite.html>
- <http://www.europe-toulouse.eu/access-city-award-2016-toulouse-obtient-le-troisieme-prix/>
- <http://pdi.cugt.org/>
- Site de la SEM AMENAGEMENT OPPIDEA
- Site de la ville de Toulouse
- Site de l'agence Urbaniste – Architecte : Agence Patrick Chavannes (AAUPC)



TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : évolution de la représentation et de la prise en compte du handicap	15
Figure 2 : les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....	19
Figure 3 : vers une accessibilité dans l'ensemble de la chaîne de déplacement et pour tous types de handicaps	21
Figure 4 : l'espace public comme interface pour une accessibilité totale dans la chaîne de déplacement	23
Figure 5 : rue de Metz et place Esquirol aujourd'hui à Toulouse	25
Figure 6 : rue de Metz et Place Esquirol en 1880 à Toulouse	25
Figure 7 : Typologies d'espaces publics selon l'ADEUS.....	27
Figure 8 : Allée Jean-Jaurès, hégémonie de l'automobile.....	29
Figure 9 : Rue Saint Rome, espace piéton comme lieu de consommation	29
Figure 10 : Canal du midi, aménagement des abords pour les modes de déplacements doux	29
Figure 11 : Jardin des Plantes, espace de repos et de détente	29
Figure 12 : Place de la Trinité, lieu d'échange et de rencontre.....	29
Figure 13 : Place du Capitole, support d'un événement ponctuel, le marché de Noël.....	29
Figure 14 : Les fonctions de l'espace public que la conception doit satisfaire.....	37
Figure 15 : « bateau » accompagné de ses bandes d'éveil de vigilance (quartier Borderouge)	40
Figure 16 : bande de guidage (quartier Borderouge)	41
Figure 17 : exemple d'un profil en travers d'une voie accessible selon la réglementation	44
Figure 18 : schéma explicatif de l'abaissement de bordure de trottoir	45
Figure 19 : schémas explicatifs des ressauts et chanfreins.....	45
Figure 20 : évaluation du cadre de vie de la ville (exemple du système de notation pour le critère 1).....	49
Figure 21 : le concours Européen de l'accessibilité	58
Figure 22 : Toulouse Métropole et ses pôles territoriaux.....	61
Figure 23 : Une multiplicité d'acteurs mobilisés pour la mise en accessibilité des espaces publics	66
Figure 24 : Toulouse Métropole en charge de réalisation des documents pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics	68
Figure 25 : un travail mené en concertation permanente	69
Figure 26 : un travail co-constructif au cours du temps	70
Figure 27 : Des itinéraires prioritaires pour la mise en accessibilité de la voirie	71
Figure 28 : le PAVE, un document annualisé pour une meilleure gestion et coordination des actions à mener	72
Figure 29 : Extrait de la charte accessibilité : des préconisations apportées par Toulouse Métropole au-delà de la réglementation	73
Figure 30 : Un quartier périphérique dans la ville de Toulouse.....	76
Figure 31 : Une opération de ZAC réalisée en deux temps.....	77
Figure 32 : Un quartier mixte de ses fonctions.....	79
Figure 33 : la place de la Maourine comme vitrine du quartier.....	80
Figure 34 : la place du Sud d'aspect plus traditionnel	80
Figure 35 : des espaces dédiés aux mobilités douces (exemple du carrée de la Maourine).....	81
Figure 36 : la place de la Maourine comme vitrine du quartier.....	81
Figure 37 : des rues plus étroites avec un espace dédié au piéton réduit.....	81



Figure 38 : l'avenue M. B. Maunoury, un espace partagé en fonction des modes de déplacement	81
Figure 39 : des itinéraires stratégiquement sélectionnés	83
Figure 40 : un espace pratiqué par les personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant	85
Figure 41 : un accès à seuil zéro au commerce sur la place de la Maourine	86
Figure 42 : une différence de niveaux handicapante.....	86
Figure 43 : bande directionnelle jusqu'au Métronum	86
Figure 44 : une ligne structurante dans la lisibilité de la place publique au sud	87
Figure 45 : un manque de repère pour l'accessibilité au métro des personnes aveugles	87
Figure 46 : une bande directionnelle à la fonction dérivée	87
Figure 47 : manque de visibilité = danger.....	88
Figure 48 : rétrécissement brutal du trottoir.....	88
Figure 49 : des aménagements récents mais non adaptés.....	88
Figure 50 : des obstacles obligeant parfois à emprunter la chaussée	89
Figure 51 : un croisement impossible.....	89
Figure 52 : un tunnel imaginaire réduit.....	89
Figure 53 : trottoir en impasse pour la personne en fauteuil roulant	90
Figure 54 : traversée impossible.....	90
Figure 55 : des seuils zéro au niveau de la place Sud du quartier.....	90
Figure 56 : exemple d'un aménagement à Montpellier	91
Figure 57 : des carrefours sonores sur les axes stratégiques.....	91
Figure 58 : revêtement impraticable	91
Figure 59 : un usage non accessible	92
Figure 60 : un espace libéré pour personnes utilisatrices d'un fauteuil roulant.....	92
Figure 61 : des aménagements inadaptés	92
Figure 62 : localisation des illustrations des mises en situation	93
Figure 63 : niveaux d'accessibilité de l'espace public selon des critères d'évaluation	95
Figure 64 : un bilan sur les itinéraires parcourus selon trois niveaux d'accessibilité	96
Figure 65 : extrait du SDAVE pour le quartier de Borderouge	97



ANNEXES



ANNEXE 1 : exemples de fiches remplies pour élaborer le baromètre de l'accessibilité

Les questionnaires

> Fiche remplie par la délégation départementale APF



Réponses du conseil départemental APF de : _____
Pour la ville de : _____

A

Évaluation de l'accessibilité du cadre de vie de la ville par un panel d'adhérents

N.B. : Veillez à conserver le même panel d'axe-amis sur l'outil. Une fois le questionnaire rempli, veuillez à nous renvoyer aux résultats de l'or passé dans votre délégation, afin de vérifier la cohérence des réponses. Au besoin, le service accessible peut vous faire parvenir vos réponses au baromètre 2012.

Critères	Questions	Réponses (cochez la case correspondante)			Note sur 10*
		Oui tout à fait 0 à 2/10	Oui plutôt 3 à 4/10	Non plutôt pas 5 à 7/10	
Évaluation de l'accessibilité du cadre de vie de la ville	1. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver des commerces de proximité accessibles ?				
	2. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver des centres commerciaux accessibles ?				
	3. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver un bureau de poste accessible ?				
	4. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver un cabinet médical (généraliste et spécialistes) accessible ?				
	5. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver un cabinet paramédical accessible ?				
	6. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver un cinéma accessible ?				
	7. Selon vous, les personnes en situation de handicap de la ville ont-elles des difficultés à trouver une piscine accessible ?				

Signature(s) du Représentant départemental / du Directeur de délégation

Donnez une note entre 0 et 10, 0 signifiant "difficultés maximales d'accessibilité" et 10 "Aucune difficulté d'accessibilité".

Merci de remplir également les questions subsidiaires (qui permettront d'affiner et d'illustrer l'analyse des questionnaires) au dos de la fiche. Attention, la réponse à la question sur les transports collectifs compte dans la notation.



> Fiche remplie par la municipalité et contrôlée par l'APF



Réponses de la municipalité de :

Département :

Les niveaux d'accessibilité des équipements municipaux et la mesure de la politique municipale d'accessibilité

M

Critères	Questions cf. précisions au dos de la fiche	Réponses de la mairie			Validation ou contre-réponse de la délégation
		OUI	NON	Chiffres en %	
Les niveaux d'accessibilité des équipements municipaux (handicap moteur)	1. Les services ouverts au public de la mairie principale sont-ils accessibles ?				
	2. Quel est le pourcentage de lignes de bus (arrêts + véhicules) accessibles dans la ville ?				
	3. Quel est le pourcentage d'écoles primaires publiques accessibles ?				
	4. Le plus grand théâtre municipal est-il accessible ?				
	5. Le plus grand stade municipal est-il accessible ?				
	6. Quel est le pourcentage de places de stationnement public réservées d'une largeur de 3,30 m ? (obligation réglementaire imposée à la commune est de 2,6m sur l'ensemble du domaine public.)				
Mesure de la politique municipale d'accessibilité	Questions cf. précisions au dos de la fiche	Réponses de la mairie			Validation ou contre-réponse de la délégation
	7. Existe-t-il une commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité ?				
	8. La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité s'est-elle réunie plus d'une fois depuis le 1 ^{er} septembre 2011 ?				
	9. Un rapport annuel sur l'accessibilité a-t-il été présenté au conseil municipal depuis le 1 ^{er} septembre 2011 ?				
	10. Le diagnostic de mise en accessibilité de tous les établissements municipaux recevant du public a-t-il été effectué ?				
	11. Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) a-t-il été effectué ? (échéance réglementaire : 23 décembre 2009)				
	12. L'état des lieux des transports publics dans la commune (ou intercommunale) a-t-il été effectué ?				
	13. L'organisation d'un système de recensement de l'offre de logements accessibles a-t-elle été mise en place ?				
	Nous vous remercions de bien vouloir nous transmettre toutes les données pour le 25 octobre au plus tard :				
	Par courrier : Délégation départementale de l'APF				
	Email : _____ Fax : _____				
	Cachet de la mairie		Signature(s) du Représentant(s) départemental(s) du Directeur de délégation		

Nous vous remercions de bien vouloir nous transmettre toutes les données pour le 25 octobre au plus tard :

Par courrier : Délégation départementale de l'APF

Email : _____ Fax : _____

Cachet de la mairie

Signature(s) du Représentant(s) départemental(s) du Directeur de délégation



ANNEXE 2 : résultats du baromètre de l'accessibilité 2013

Classement	Ville	Un cadre de vie adapté (note sur 21)	Des équipements municipaux accessibles (note sur 20)	Une politique locale volontariste (note sur 21)	Note sur 20 en 2013	Note sur 20 en 2012
1	Grenoble (38)	19	18	21	18,7	18,4
2	Nantes (44)	17	17,9	21	18	17,4
3	Caen (14)	15	18,5	21	17,6	17,2
4	Lyon (69)	17	16,25	21	17,5	16,5
5	Poitiers (86)	18	15	21	17,4	12,9
	Belfort (90)	15	18	21	17,4	17,4
7	Rennes (35)	16	16,5	21	17,2	15,5
8	Épinal (88)	18	13,5	21	16,9	15,8
9	Foix (09)	16	15	21	16,8	13,5
	Le Puy (43)	13	18	21	16,8	14,8
	Lille (59)	16	18,2	18	16,8	16,5
12	Arras (62)	21	11	18	16,7	16,1
13	Bordeaux (33)	16	14,5	21	16,6	16,3
14	Laval (53)	18	12,2	21	16,5	13,8
15	Clermont-Ferrand (63)	16	13,8	21	16,4	15,4
16	Angoulême (16)	17	12,7	21	16,3	15,4
	Nanterre (92)	16	16,5	18	16,3	14,7
18	Châteauroux (36)	16	16	18	16,1	15,5
	Albi (81)	15	14	21	16,1	14,5
20	Laon (02)	17	11,5	21	16	15,9
	Montpellier (34)	15	16,5	18	16	15,8
22	Colmar (68)	16	12,2	21	15,9	14,7
23	Bastia (20b)	14	14,1	21	15,8	15,5
	Mont-de-Marsan (40)	13	15	21	15,8	11,3
	Saint-Lô (50)	17	14	18	15,8	12,5
26	Blois (41)	18	9,25	21	15,6	14,2
	Saint-Étienne (42)	14	13,4	21	15,6	12,9
28	Toulouse (31)	10	17,2	21	15,5	15
	Mâcon (71)	17	10	21	15,5	14,7
	Chambéry (73)	17	16	15	15,5	14,2
31	Dijon (21)	18	14,25	15	15,2	11,3
32	Amiens (80)	18	7,5	21	15	13,7
	Châlons-en-Champagne (51)	18	13,4	15	15	14,2
34	Montauban (82)	14	11,3	21	14,9	14,5
35	Bourges (18)	15	10	21	14,8	13,9
	Tulle (19)	14	17	15	14,8	13,2
	St-Brieuc (22)	17	13,8	15	14,8	12,8
	Angers (49)	13	11,8	21	14,8	13,1
	Créteil (94)	14	11	21	14,8	13,6
40	Bourg-en-Bresse (01)	18	12,6	15	14,7	14,4
	Aurillac (15)	13	11,5	21	14,7	14,8
	Limoges (87)	13	11,7	21	14,7	13,5
43	Agen (47)	14	13,25	18	14,6	14,2
44	Bar-le-Duc (55)	16	11	18	14,5	14,2
	Annecy (74)	11	13	21	14,5	13,2



	Toulon (83)	13	13,8	18	14,5	14,3
47	Troyes (10)	12	14,2	18	14,3	13
48	Nice (06)	14	9	21	14,2	12,6
	Besançon (25)	15	8	21	14,2	11,3
	Nîmes (30)	13	10	21	14,2	10,6
51	Niort (79)	15	10,7	18	14,1	13,1
52	Auch (32)	17	8	18	13,9	13,5
	Nancy(54)	14	8,14	21	13,9	14,5
54	Beauvais (60)	11	13,7	18	13,8	11,6
	Tours (37)	21	9,7	12	13,8	12,6
56	Rodez (12)	14	13,6	15	13,7	12,9
	Avignon (84)	12	9,55	21	13,7	13,7
58	Gap (05)	13	11	18	13,5	11,6
	Privas (07)	16	5	21	13,5	11,9
	Guéret (23)	15	9	18	13,5	10,6
	Nevers (58)	13	8	21	13,5	13,2
	Bobigny (93)	12	18	12	13,5	10,3
63	Versailles (78)	11	12,4	18	13,3	14,3
64	Carcassonne (11)	17	9	15	13,2	12,9
	La Rochelle (17)	14	6	21	13,2	13,2
	Paris (75)	8	15,1	18	13,2*	13,2
	Tarbes (65)	18	5	18	13,2	11,9
	Le Mans (72)	16	16	9	13,2	12,3
	Évry (91)	12	8	21	13,2	12,9
70	Pau (64)	14	11,5	15	13,1	10,3
71	Lons-le-Saunier (39)	12	7	21	12,9	13,5
	Vannes (56)	13	9	18	12,9	12,6
	Metz (57)	11	8	21	12,9	12,9
	Perpignan (66)	10	12	18	12,9	10,3
	Vesoul (70)	17	8	15	12,9	12,3
	Melun (77)	11	14	15	12,9	14,2
	La Roche-sur-Yon (85)	9	10	21	12,9	12,6
78	Ajaccio (20a)	14	10	15	12,6	11,6
	Quimper (29)	15	3	21	12,6	11,6
	Orléans (45)	14	10,1	15	12,6	12,3
	Strasbourg (67)	9	9	21	12,6	12,7
	Pontoise (95)	16	8	15	12,6	12,9
83	Marseille (13)	10	10,4	18	12,4	10,7
	Valence (26)	11	12,4	15	12,4	11,3
85	Périgueux (24)	14	5	18	11,9	11,3
	Rouen (76)	9	13	15	11,9	14,2
	Auxerre (89)	11	8	18	11,9	10,6
88	Chartres (28)	13	5	18	11,6	10,6
	Cahors (46)	10	8	18	11,6	11
90	Charleville-Mézières (08)	12	5	18	11,3	11,3
	Mende (48)	15	8	12	11,3	10,3
92	Moulins (03)	14	8	12	11	9,4
	Évreux (27)	12	4	18	11	9,8
94	Chaumont (52)	12	8	12	10,3	7,7
	Alençon (61)	10	7	15	10,3	10
96	Digne-les-Bains (04)	12	13,5	6	10,2	9,8

* La ville de Paris n'a pas souhaité répondre aux questionnaires, sa note est donc celle de l'année 2012.



ANNEXE 3 : questionnaire à l'attention de M.ARCAL Maxime (Maire de Toulouse - Service solidarité et cohésion sociale)

Fonctionnement général et interactions :

- De manière générale, quel est le rôle et les actions du service solidarité et cohésion sociale de la maire de Toulouse en matière d'accessibilité ? Comment caractérisez-vous votre position au sein du service ?
- Comment interagissez-vous avec les autres acteurs dans la prise en compte de l'accessibilité en ville ?
Que ce soit avec les élus, les autres services, Toulouse Métropole, les aménageurs, les concepteurs, les services techniques ...
- Que pensez-vous du fonctionnement actuel ? Est-il cohérent ? Adapté à la réalité des faits ?

Historique :

- Pouvez-vous m'expliquer comment la prise en compte de l'accessibilité a-t-elle évolué au cours du temps pour la ville de Toulouse ?
- Est-ce au départ une volonté politique de la ville ? Ou a-t-elle été perçue comme une « contrainte » suite aux dernières évolutions législatives ?

L'accessibilité aujourd'hui :

- Aujourd'hui, et selon vous, comment la ville de Toulouse se positionne-t-elle en matière d'espaces urbains accessibles ?
- De quelle manière les dispositifs réglementaires nationaux liés à l'accessibilité sont-ils appliqués à l'échelle locale ?
- Est-ce une application formelle des lois ? Ou une motivation propre aux objectifs de la ville ?
- Selon vous, quels sont les freins ou les moteurs de la prise en compte du handicap ?
- L'application des politiques publiques à l'échelle d'une ville est-elle suffisante et cohérente selon vous ? (notamment concernant la dernière loi de 2005 **pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**).
- Quels sont les outils majoritairement exploités dans l'aide à la prise en compte de l'accessibilité ?

Documents sur l'accessibilité :

- Comment se positionne la ville de Toulouse par rapport aux délais fixés par la loi concernant les documents à élaborer relatifs à l'accessibilité ?
- Qu'en est-il du Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics ? (PAVE)
Dans quel contexte et quels acteurs sont intervenus dans son élaboration ?
Que pensez-vous de la pertinence de ce document ?



L'accessibilité dans les projets urbains :

- Que pensez-vous de la mise en accessibilité des projets urbains, notamment des espaces publics, au niveau de la ville de Toulouse ?
- Les normes techniques règlementaires sont-elles adaptées à la réalité ?
- Le service a-t-il un rôle particulier auprès des aménageurs, architectes, urbanistes, paysagistes... dans la prise en compte de l'accessibilité au sein des aménagements ?
- Avez-vous un avis, ou des informations, concernant le projet du quartier de Borderouge ?
- Concernant l'existant, peut-on considérer qu'il y a suffisamment de travaux de réhabilitation (travail sur l'existant) en faveur de l'accessibilité ?

L'accessibilité et la concertation :

- Comment la concertation intervient-elle dans la prise en compte de l'accessibilité ? Dans quel contexte ?
- Sous quelle forme menez-vous la concertation ?
- Quelles sont vos actions en matière de sensibilisation ?



ANNEXE 3 (suite) : questionnaire à l'attention de Mme. GRASSET Brigitte (Toulouse Métropole – Service Patrimoine Voirie)

Fonctionnement général et interactions :

- De manière générale, pouvez-vous m'expliquer l'organisation, le fonctionnement et les compétences de Toulouse Métropole ?
- Quel est le rôle et les actions du service « Patrimoine Voirie » (en général et en matière d'accessibilité) ? Comment caractérisez-vous votre position au sein du service ?
- Comment interagissez-vous avec les autres acteurs dans la prise en compte de l'accessibilité en ville ?
Que ce soit avec les élus, les autres services, Toulouse Métropole, les aménageurs, les concepteurs, les services techniques ...
- Que pensez-vous du fonctionnement actuel ? Est-il cohérent ? Adapté à la réalité des faits ?

Historique :

- Comment la prise en compte de l'accessibilité a-t-elle évolué au cours du temps pour la ville de Toulouse ?
- Est-ce au départ une volonté politique de la ville ? Ou a-t-elle été perçue comme une « contrainte » suite aux dernières évolutions législatives ?
- Avez-vous perçu des évolutions particulières dans la prise en compte de l'accessibilité au sein des espaces publics ? Si oui, lesquelles ?

L'accessibilité aujourd'hui :

- Aujourd'hui, et selon vous, comment la ville de Toulouse se positionne-t-elle en matière d'espaces urbains accessibles (notamment au niveau des espaces publics) ?
- De quelle manière les dispositifs réglementaires nationaux sont-ils appliqués à l'échelle locale dans la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ?
- Est-ce une application formelle des lois ? Ou une motivation propre aux objectifs de la ville et de Toulouse Métropole ?
- Selon vous, quels sont les freins ou les moteurs de la prise en compte du handicap au sein de l'espace public ?
- L'application des politiques publiques à l'échelle d'une ville est-elle suffisante et cohérente selon vous ? (notamment concernant la dernière loi de 2005 ***pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées***).
- Quels sont les outils majoritairement exploités dans l'aide à la prise en compte de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ?



Documents sur l'accessibilité :

- Comment se positionne la ville de Toulouse par rapport aux délais fixés par la loi concernant les documents à élaborer relatifs à l'accessibilité ?
- Qu'en est-il du Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics ? (PAVE)
Dans quel contexte et quels acteurs sont intervenus dans son élaboration ?
Que pensez-vous de la pertinence de ce document ?
- Quels sont les projets d'élaboration, ou de révision, de documents liés à l'accessibilité en ville ? Et plus particulièrement concernant la voirie et les espaces publics ?
- Au cours de notre conversation téléphonique, vous avez évoqué l'élaboration en cours du Schéma Directeur de la Voirie (SDV), qu'en est-il ? Quels sont ses objectifs ? Quelle est la démarche pour son élaboration ?
Ce document est-il différent du Schéma Directeur d'Accessibilité Voirie et Espaces publics (SDAVE) déjà réalisé par Toulouse Métropole ? Si oui, pourquoi ?

L'accessibilité dans les projets urbains :

- Que pensez-vous de la mise en accessibilité des projets urbains, notamment des espaces publics, au niveau de la ville de Toulouse ?
- Les normes techniques réglementaires sont-elles adaptées à la réalité ?
- Le service a-t-il un rôle particulier auprès des aménageurs, architectes, urbanistes, paysagistes... dans la prise en compte de l'accessibilité au sein des aménagements ?
- Avez-vous un avis, ou des informations, concernant le projet du quartier de Borderouge ?
- Concernant l'existant, peut-on considérer qu'il y a suffisamment de travaux de réhabilitation (travail sur l'existant) en faveur de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ?

L'accessibilité et la concertation :

- Comment la concertation intervient-elle dans la prise en compte de l'accessibilité ? Dans quel contexte ?
- Sous quelle forme menez-vous la concertation ?
- Quelles sont vos actions en matière de sensibilisation ?



ANNEXE 3 (suite) : questionnaire à l'attention de Mme. PALLAS Marie (SEM d'aménagement Toulouse Métropole – OPPIDEA)

Généralités / fonctionnement :

- De manière générale, comment se positionne la SEM OPPIDEA dans la prise en compte de l'accessibilité en matière d'aménagement ou de renouvellement urbain au sein de la ville de Toulouse ?
Quel est votre rôle et vos actions concernant cette thématique ?
- Comment interagissez-vous avec les autres acteurs de la prise en compte de l'accessibilité en ville ? Que ce soit avec les élus, les services de la ville de Toulouse, les aménageurs, les concepteurs, les services techniques ...
- Plus précisément, quel rôle dispose la SEM OPPIDEA auprès des architectes, urbanistes, paysagistes dans la mise en accessibilité de l'espace urbain ?
- Que pensez-vous du fonctionnement actuel dans la prise en compte du handicap au niveau de la ville de Toulouse ? Est-il cohérent ? Adapté à la réalité des faits ?
- Quelles évolutions avez-vous ressenties dans la prise en compte de l'accessibilité au sein de vos actions et des aménagements durant ces dernières années ?

L'accessibilité dans l'espace urbain :

- Aujourd'hui, et selon vous, comment la ville de Toulouse se positionne-t-elle en matière d'espaces urbains accessibles ?
- De quelle manière les dispositifs réglementaires nationaux liés à l'accessibilité sont-ils appliqués à l'échelle locale ?
- Est-ce une application formelle des lois ? Ou une motivation propre aux objectifs de la ville et de la SEM OPPIDEA ?
- De quelle manière sont pris en compte les documents réalisés à l'échelle communale de la ville de Toulouse (PAVE, cahier de l'espace public, charte accessibilité, règlement de la voirie...) dans les actions menées par votre structure ?
La SEM OPPIDEA participe-t-elle à leur élaboration ?
Avez-vous des critiques, ou des constats, à apporter à ce sujet ?
- Que pensez-vous de la mise en accessibilité des projets urbains, notamment des espaces publics, au niveau de la ville de Toulouse ?
- Concernant l'existant, quelles sont les actions mis en œuvre pour l'accessibilité dans le cadre de travaux de réhabilitation ?
- Selon vous, quels sont les freins ou les moteurs de la prise en compte du handicap au sein de projets ou de réhabilitations urbaines ?
- D'après vous, quel rôle joue l'espace public dans la mise en accessibilité d'un projet urbain dans sa globalité (chaîne de déplacement) ?
- Selon vous, les normes techniques réglementaires sont-elles adaptées à la réalité ?



L'accessibilité au sein du projet de quartier Borderouge :

- Quel a été votre rôle dans la conception et la réalisation du quartier de Borderouge, notamment en termes de prise en compte de l'accessibilité ?
- Si cela fut le cas, quels ont été vos échanges à ce sujet avec l'agence PATRICK CHAVANNES (AAUPC), les bureaux d'études (INGEROP...) et l'agence de paysage MUTUBALIS ?
- Avez-vous rencontré des difficultés, ou des ruptures, dans les attentes de chacun pour la mise en accessibilité du quartier Borderouge ?
- Pensez-vous que le projet du quartier de Borderouge est accessible (dans sa globalité) aux personnes en situation de handicap (et pour tout type de handicap) ?
- Comment caractérisez-vous l'intégration de ce projet avec l'existant concernant la chaîne de déplacement ?
- Avez-vous des critiques à apporter sur le projet du quartier Borderouge en matière d'accessibilité ? Ou plus largement dans la manière dont est conçu l'espace public ?
- Avez-vous des informations supplémentaires ? Ou des précisions à rajouter ?

L'accessibilité et la concertation :

Si la concertation a eu lieu :

- Comment et sous quelle forme est-elle intervenue dans le cadre de ce projet ? Des associations liées au handicap, ou encore les usagers concernés, sont-ils par exemple mobilisés ?

Si aucune concertation n'a été menée :

- Pour quelle raison ?
- Pensez-vous qu'elle aurait été nécessaire et pertinente ?
- De manière générale et dans le cadre de projets d'aménagement, des procédures de concertation sont-elles régulièrement menées ? Quels acteurs liés au handicap mobilisent-elles (associations, organismes, usagers...)



ANNEXE 5 : extrait du tableau de programmation pour l'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE - ville de Toulouse)

PROGRAMMATION 2013
RECENSEMENT DES TRAVAUX INCLUANT UNE AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

POLE	SERVICE	SITUATION	DESCRIPTION SOMMAIRE	MONTANT GLOBAL TTC	URBANISATION	PLACE PMR	QUAI BUS	DIVERS (plateaux, traversants, abaîsés de trottoir...)	Espaces Verts
Centre Nord	Centre Nord	Avenue Honoré Serres - traversées piétonnes	Reflexion trottoir chaussee intégrant de l'accessibilité	400 000				400 000	
Centre Nord	Centre Nord	Rue Ribey	Aménagement Accessibilité pourpass	240 000	240 000			110 000	
Centre Nord	Centre Nord	Rue des Saup Troubadours (du Bd Riquet à la Place Riquet)	Aménagement intégrant l'accessibilité de type Cheminement piéton stationnement PMR.	110 000				110 000	
Centre Nord	Centre Nord	Rue Palagnat devant la poste	Amélioration de l'accessibilité - suppression d'une marche sur trottoir	70 000				70 000	
Centre Nord	Centre Nord	1 rue Gabriel Peri + traversées piétons 7 troubadours	Cheminement piéton stationnement PMR, mise en accessibilité...	35 000				35 000	
Centre Nord	Centre Nord	12 Rue Gabriel Peri + traversée piétons industrie	Cheminement piéton stationnement PMR, mise en accessibilité...	35 000				35 000	
Centre Nord	Centre Nord	Rue d'Abulissor angle Carnot - débouché parking + traversée piétons	Aménagement intégrant l'accessibilité de type Cheminement piéton stationnement PMR.	36 000				16 000	
Centre Nord	Centre Nord	19 Rue Gabriel Peri + traversée piétons palagnat	Cheminement piéton stationnement PMR, mise en accessibilité...	30 000		16 000		30 000	
Centre Nord	Centre Nord	84 Carnot - entre le 52 et 56	Amélioration de l'accessibilité - suppression d'une marche sur trottoir	16 000				16 000	
Centre Nord	Centre Nord	84 Rue Riquet	Cheminement piéton stationnement PMR, mise en accessibilité.	15 000				15 000	
Centre Nord	ITE	Projet Urbain de Toulouse Centre - Rue PARGAMINIÈRES	Création de voirie intégrant l'accessibilité	2 400 000	2 400 000			150 000	
Centre Nord	ITE	Aménagement de la Place de la DAURADE	Création de voirie intégrant l'accessibilité	2 200 000	2 200 000			50 000	
Centre-Nord	ITE	Aménagement Rue ALSACE-LORRAINE (de la rue de METZ à la Place J. d'ARC) avec - rue ROCHAS - rue LAFAYETTE - rue du POIDS DE L'HUILE - square CHARLES DE GAULLE	Création de voirie intégrant l'accessibilité	3 938 190	3 938 190			15 000	
Centre-Nord	ITE	Projet Urbain de Toulouse Centre - Rue de la POMME	Aménagement intégrant l'accessibilité	1 100 000	1 100 000			X	
Centre-Nord, el Est	ITE	Projet Urbain de Toulouse Centre - Rue Jean SUAU	Création de voirie intégrant l'accessibilité	900 000	900 000		2 000 000	33 000	
Centre-Sud	ITE	Amélioration accessibilité Ligne Bus N°18	Mise aux normes "accessibilité" arrêts de bus	2 000 000				28 000	
Centre-Sud	ITE	Chemin AZAIS	Création de voirie intégrant l'accessibilité	chiffrage en cours				10 000	
Centre-Sud	ITE	Rue de la MARTINIQUE	Recatification de l'accessibilité de l'espace public	1 435 000				40 000	
Centre-Sud	ITE	Rue de la CHARENTE et rue du TAIN	Recatification de l'accessibilité de l'espace public	959 000				15 000	
Centre-Sud	Pôle Centre-Sud	Aménagement cyclable	Création pistes cyclable	500 000				500 000	
Centre-Sud	ITE	Prolongement de la rue de LONGCHAMP	Création de voirie intégrant l'accessibilité	540 000				11 000	
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - rue Millaud	Aménagement de la voirie intégrant l'accessibilité	430 000				430 000	
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - rue Louison Boubat	Aménagement de la voirie intégrant l'accessibilité	406 000				406 000	
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - rue Mozart	Aménagement de la voirie intégrant l'accessibilité	300 000				300 000	
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - rue Albus	Aménagement de la voirie intégrant l'accessibilité	200 000				200 000	
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - rue Saint Subra	Aménagement accès maison de la Citoyenneté	200 000				200 000	
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - quai bus	Mise aux normes quai bus	180 000			180 000		
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - rue Pavillon	Aménagement de la voirie intégrant l'accessibilité	100 000				100 000	
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - rue Vestrepatin	Création d'un cheminement piétons	84 000				84 000	
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - rue Paul Decamps	Création d'un cheminement piétons	60 000				60 000	
Centre-Sud	Pôle Centre Sud	Aménagement - rue Paul Decamps	Mise aux normes places P. M. R.	40 000		40 000			
Est	ITE	Z.A.C. des Argoulets - Aménagement Nord	Realisation de bandes de guidage, protection rock à voirie	5 000				5 000	
Est	Pôle Est	Rue REPLIER	Aménagement voirie et réfection chaussée	400 000	400 000				
Est	Pôle Est	Chemin de DURLOUX	Aménagement intégrant l'accessibilité devant l'école Jean MACE	250 000				250 000	
Est	Pôle Est	Rue BETELLE	Aménagement intégrant l'accessibilité	240 000				240 000	
Est	Pôle Est	Rue BIANCHE	Aménagement intégrant l'accessibilité	200 000				200 000	
Est	Pôle Est	Rue Raoul PONCHON	Aménagement intégrant l'accessibilité	150 000				150 000	
Est	Pôle Est	Carrefour DELTOUR AURORE	Création d'un plateau piétonnier	150 000				150 000	
Est	Pôle Est	Rue HOMÈRE	Aménagement intégrant l'accessibilité	80 000				80 000	
Est	Pôle Est	Avenue Jean RIEUX	Reprise trottoir suite dégradation des aux arbres	50 000				50 000	
Est	Pôle Est	ROTARY MARENGO	Création d'un passage piétons et plateau	15 000				15 000	
Est	Pôle Est	Rue SAINT RENÉ	Aménagement P.M.R.	10 000				10 000	
Est	Pôle Est	Rue JOUHAUX	Aménagement P.M.R.	10 000				10 000	
Est	Pôle Est	Rue SAINT LAURENT	Aménagement P.M.R.	10 000				10 000	

