

## L'ACCESSIBILITÉ DE 1975 À NOS JOURS : VERS UNE VILLE ACCESSIBLE À TOUS ?

[Frédéric Reichhart](#), [Zineb Rachedi-Nasri](#)

L'Harmattan | « [Les cahiers de la LCD](#) »

2016/1 N° 1 | pages 75 à 90

ISSN 2496-4956

ISBN 9782343096360

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-cahiers-de-la-lcd-lutte-contre-les-discriminations-2016-1-page-75.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour L'Harmattan.

© L'Harmattan. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

# L'accessibilité de 1975 à nos jours : vers une ville accessible à tous ?

Frédéric Reichhart et Zineb Rachedi-Nasri<sup>47</sup>

## Résumé :

Depuis les années 1970, en France, un vaste cadre réglementaire soutient la mise en accessibilité de la société et notamment de la ville. À partir d'une analyse socio-historique basée sur des documents institutionnels (textes législatifs et réglementaires, rapports, guides) publiés de 1975 à 2015, cet article propose d'interroger l'évolution des processus discriminatoires à l'égard de l'accès de la ville aux personnes en situation de handicap. Il analyse la manière dont les politiques publiques d'accessibilité prennent en compte les publics en situation de handicap afin de construire une « ville accessible à tous » (VAT).

## Introduction

Communément associée aux personnes handicapées, l'accessibilité émerge de l'évolution conceptuelle du handicap passant d'un modèle biomédical incarné par la Classification Internationale du Handicap (CIH) à une modélisation socio-environnementale concrétisée par la Classification Internationale du Fonctionnement et de la santé (CIF) ou encore le Processus de Production du Handicap (PPH) qui prennent en compte l'environnement dans la définition de situations de handicap (Fougeyrollas et al., 2002). Ainsi, la focale ne se concentre plus uniquement sur l'individu mais sur l'interaction entre l'individu et l'environnement dans lequel il se trouve. D'où l'évolution dans la prise en compte du handicap : les actions ne sont plus uniquement centrées sur l'individu à travers la rééducation ou la réadaptation mais davantage sur l'aménagement et la transformation du milieu. Agir sur l'environnement permettra d'agir sur les situations de handicap. Comme l'affirme Delcey (2002), « *dans le modèle individuel, on va tenter d'adapter l'individu à la société, tandis que, dans le modèle social, on va tenter d'adapter la société à la diversité des individus qui la compose* ». Ce changement de paradigme aboutit à l'émergence et au développement de nouveaux concepts et principes tels que l'inclusion et l'accessibilité. Tant au niveau du Conseil de l'Europe

---

<sup>47</sup> Maîtres de conférences en sociologie à l'INS HEA/Université Paris Lumières (UPL) et chercheurs au GRHAPES (Groupe de Recherche sur le Handicap, l'Accessibilité, les Pratiques Éducatives et Scolaires).

avec le plan d'action pour les personnes handicapées 2006-2015<sup>48</sup> que de l'Organisation des Nations Unies avec les agendas 22 complétés en 2006 par la convention relatives aux droits des personnes handicapées<sup>49</sup>, les sources réglementaires internationales soutiennent les approches non-discriminantes, prônant l'accessibilité pour favoriser la participation sociale des personnes en situation de handicap. La France, en tant qu'État membre de l'Union européenne mais aussi signataire de la convention internationale s'inscrit dans cette mouvance. Depuis les années 1970, un vaste cadre réglementaire soutient la mise en accessibilité de la société et notamment de la ville. De la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975 à celle du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, l'arsenal juridique et réglementaire tente d'organiser et de concrétiser l'accessibilité à la cité. Pourtant, paradoxalement, un quart des réclamations traitées par le Défenseur des droits concerne les discriminations en lien avec le handicap et l'état de santé (Défenseur des droits, 2012) impliquant souvent des situations liées à l'accessibilité. Après les discriminations dans l'insertion et le maintien dans l'emploi, l'accessibilité à l'espace et au cadre bâti pour les personnes en situation de handicap constitue le principal motif de recours. En considérant la ville comme un observatoire de la vie sociale, l'on peut analyser l'évolution des processus discriminatoires à l'égard de personnes en situation de handicap dans leurs expériences quotidiennes et usages de la ville.

En effet, la ville constitue un terrain d'analyse approprié qui combine une dimension spatiale et sociale. « *À la fois territoire et population, cadre matériel et unité de vie collective, configuration d'objets physiques et nœud de relations entre sujets sociaux* » (Grafmeyer, 1994), la ville renvoie à l'organisation d'un territoire et à la connexion des composantes présentes sur celui-ci. En ce sens, la ville comporte une dimension fonctionnelle très dynamique, en tant que lieu d'échange et de vie impliquant déplacements, aménagements de l'espace nécessaires à de multiples usages traduits par des activités diverses (travailler, se détendre, consommer, se cultiver, se former, se restaurer, se loger...). L'accès aux ressources, prestations, équipements et infrastructures qui composent l'espace urbain dévoile des enjeux sociétaux

---

<sup>48</sup> Plan d'action du Conseil de l'Europe pour la promotion des droits et de la pleine participation des personnes handicapées à la société : améliorer la qualité de vie des personnes handicapées en Europe 2006-2015.

<sup>49</sup> La convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, ratifiée par la France en 2010, promeut les notions de non-discrimination, de participation à la vie politique et à la vie publique, d'autonomie de vie et d'inclusion dans la société, et de « conception universelle » de tous les biens et services.

qui sous-tendent la participation sociale de tous, et par extension l'égalité et la non-discrimination. En ce sens, l'accessibilité, considérée comme un droit fondamental, incarne la condition sine qua non à la reconnaissance de la pleine citoyenneté mais aussi la participation sociale des personnes en situation de handicap et au vivre ensemble.

Il convient alors d'interroger la mise en place et le contenu de ces politiques d'accessibilité ainsi que la fabrique urbaine des discriminations à l'égard des personnes en situation de handicap. À partir d'une analyse socio-historique basée sur des documents institutionnels (textes législatifs et réglementaires, rapports, guides) de 1975 à 2015, nous analyserons comment les politiques d'accessibilité prennent en compte les publics en situation de handicap dans la construction d'une « ville accessible à tous ».

Dans un premier temps, il s'agira de présenter et d'analyser le cadre légal de l'accessibilité au regard de la construction d'une société inclusive au sein de laquelle la ville est le théâtre où se créent et se donnent à voir les discriminations en lien avec les situations de handicap. Puis, nous nous intéresserons à l'orchestration de l'accessibilité par différentes instances à travers une multitude d'outils opérationnels qui participent à la mise en scène de l'accessibilité, entendue comme un levier d'une politique publique centrée sur l'accès de tout à tous.

## **1. De l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) au cadre bâti et aux transports...**

Le cadre réglementaire et législatif français prend en compte l'accessibilité en la référant initialement à l'aménagement de l'environnement architectural et physique, à destination des personnes à mobilité réduite, désignant principalement les personnes déficientes motrices. Effectivement, débutant en 1975, une déclinaison de lois, décrets et arrêtés compose ce cadre qui se prolonge jusqu'à la loi du 11 février 2005. La loi d'orientation du 30 juin 1975 s'institue comme le socle princeps de l'accessibilité, constituée autour du cadre bâti et des transports : l'article 49 précise que les « *locaux d'habitation et installations ouvertes aux publics (...) soient accessibles aux personnes handicapées* » et l'article 52 inclut des dispositions liées au transport (adaptation des services de transport collectif, aménagement des normes de construction des véhicules de transport collectif, création et fonctionnement de services

---

<sup>50</sup> Notons que cette obligation avait déjà été mentionnée à l'article 4 du décret du 9 décembre 1978, mais uniquement pour les localités de plus de cinq mille habitants. Les décrets d'applications seront publiés en août 1999.

de transport spécialisés pour les personnes handicapées). Par la suite, la loi d'orientation du 30 décembre 1982 sur les transports intérieurs (dite LOTI) va aussi prendre en compte l'accessibilité ; l'article 2 précise que « *la mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité* » et que « *des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite* ». Cependant, que cela soit dans le domaine des transports ou du cadre bâti, la mobilisation des acteurs concernés par ces obligations d'accessibilité reste assez timide et réservée. En effet, l'enquête confiée à Sanchez en 1989 par le ministère de l'Environnement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports laisse entrevoir l'accomplissement de « *progrès sensibles, quoiqu'insuffisants sur le terrain même des réalisations architecturales et urbanistiques* » mettant en évidence la lenteur et la faiblesse des mises en accessibilité, pourtant déjà obligatoires (Sanchez, 1989).

Au vu de ce constat, le législateur tente de renforcer ce premier socle législatif amorcé en 1975 en promulguant la loi du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public. Apparaissant comme un rappel nécessaire, cette dernière résulte de l'inapplication de l'obligation d'accessibilité et n'impose rien de plus en matière d'accessibilité que ce que posait déjà la loi de 1975. Elle réaffirme et reprecise l'obligation d'accessibilité par un aménagement architectural du cadre bâti et de « *la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique [qui] doit être aménagée pour permettre l'accessibilité des personnes handicapées* »<sup>50</sup>. Tout comme pour la loi de 1975 dont les dispositions concernant l'accessibilité seront appliquées ultérieurement (par des décrets datant de 1978), les dispositions de la loi de 1991 prennent effet quelques années plus tard, impulsées par le décret d'application du 26 janvier 1994 complété par l'arrêté du 31 mai 1994. Quant à l'arrêté du 31 mai 1994, il définit les dispositions et aménagements nécessaires et indique les règles techniques à mettre en œuvre dans la conception architecturale des bâtiments, le traitement des cheminements, l'implantation des équipements et la hauteur des dispositifs de commande. Sa visée et son application très opérationnelles et techniques, axées sur le cadre bâti, précisent les aménagements à réaliser tels que la largeur des portes et espaces de circulations, le pourcentage de pente admis, l'accès aux étages et aux sous-sols, justifiant l'implantation d'un ascenseur et, le cas échéant, l'aménagement des escaliers.

L'essentiel semble avoir été traité même si l'on peut citer les décrets du 31 août 1999 précisant les prescriptions techniques d'accessibilité de la voirie publique ou privée ouverte au public en matière de cheminement, feux de signalisation, aménagements des trottoirs et places de stationnement. Il convient également de mentionner la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) qui comporte plusieurs dispositions concernant les personnes handicapées mais sans poser de véritable changement. Elle prévoit les aménagements d'espaces publics en milieu urbain afin qu'ils soient accessibles aux personnes handicapées (article 35). Elle donne à l'autorité de police la possibilité de réserver des emplacements de stationnement pour personnes handicapées (article 98), tout en affirmant l'accessibilité aux personnes handicapées comme l'un des objectifs de la politique d'aide au logement (article 140).

En somme, l'accessibilité se structure et se développe en tant que norme réglementaire et obligation, dans une vision techniciste autour du cadre bâti, de la voirie et des transports. Elle reste fortement orientée vers le « handicap moteur », plus rarement le handicap visuel, et occulte le handicap auditif et mental. En ce sens, ces politiques d'accessibilité semblent paradoxales : tandis que les mises en accessibilité devraient incarner une condition de la participation sociale dans un objectif de non-discrimination des personnes handicapées, elles semblent, dans le même mouvement, induire une discrimination envers les personnes porteuses de certains types de déficiences qui ne sont pas associées à l'accessibilité et ne peuvent donc bénéficier de ses effets. En fait, le « handicap moteur », construit comme la figure de référence représentant le handicap, influence les politiques d'accessibilité qui se concentrent sur des moyens compensatoires à l'égard de celui-ci, négligeant dans une certaine mesure d'autres catégories de déficiences.

## **2.... à « l'accès à tout... pour tous »**

Malgré la densité du canevas législatif, de nombreux rapports montrent que l'accessibilité peine à se concrétiser. En 2000, Assanté (2000) dresse un tableau peu élogieux en montrant l'inaccessibilité au quotidien et dénonce « *la lenteur à publier des textes concernant l'accessibilité du cadre bâti, leur application aléatoire et mal contrôlée qui conduit à des résultats très limités* ». Il conclut que « *la politique menée depuis vingt-cinq ans (...) offre un bilan contrasté en matière de prise en charge et décevant en matière d'intégration sociale* ». En 2001, le rapport Blanc (2001) affirme que « *l'accessibilité globale de la cité*

---

<sup>51</sup> Article 45 de la loi du 11 février 2005.

*reste aujourd'hui largement illusoire* ». De son côté, Fardeau (2001) dénonce notamment les lacunes en matière de transports. En somme, le principe d'accessibilité bien que soutenu par une forte insistance législative se pose comme une obligation légale timidement mise en œuvre, « facultativement » et sporadiquement appliquée sur le territoire. De manière générale, ces rapports dénoncent la non-conformité des infrastructures et équipements construits après 1975 qui ont échappé aux règles d'accessibilité auxquelles ils étaient pourtant légalement soumis.

Dans ce contexte, et dans le prolongement de la loi du 30 juin 1975, la loi du 11 février 2005 opère une véritable révolution copernicienne dans les politiques en faveur du handicap et dans l'impulsion lancée pour rendre opérationnelle la mise en accessibilité de la cité. En effet, elle vient réaffirmer le droit à l'accessibilité avec de nombreux articles qui lui sont consacrés. En fait, cette nouvelle loi vient surtout préciser les publics concernés par l'accessibilité et imposer une vision plus large et dynamique de l'environnement avec l'introduction du concept de « chaîne de déplacement ». Renforçant l'accessibilité à l'école et à l'emploi, elle élargit l'accessibilité au-delà du cadre bâti, des transports et de la voirie en incluant les nouvelles technologies, les moyens de communication et d'informations. À présent, l'accessibilité s'étend au Web et à l'information numérique et en ligne, aux programmes télévisuels pour les personnes déficientes auditives (avec le sous-titrage de certains programmes) et déficientes visuelles (à l'aide de l'audio description) et aux numéros d'appel d'urgence pour les personnes déficientes auditives. Ces nouvelles mesures contribuent à réduire les inégalités d'accès aux ressources telles que l'information et la technologie numérique.

En même temps, l'accessibilité intègre une visée plus fonctionnelle et dynamique qui ne se limite plus à l'accès au bâtiment, et concerne également les activités et services qui y sont proposés. L'accessibilité pensée comme le cheminement pour « aller vers, aller à » et donc accéder à un bâtiment se prolonge par l'accès aux services et activités hébergés dans ce bâtiment. Comme le précise l'article R. 111-19-2 du code de la construction et de l'habitation, « *est considéré comme accessible aux personnes handicapées tout bâtiment ou aménagement permettant, dans des conditions normales de fonctionnement, à des personnes handicapées, avec la plus grande autonomie*

---

<sup>52</sup> Arrêté du 26 janvier 1979 précisant les conditions de mise en place de la Commission départementale pour l'accessibilité, JONC du 27 mars 1979.

<sup>53</sup> Décret n° 95-260 du 8 mars 1995.

<sup>54</sup> Décret n° 2010-124 du 9 février 2010.

*possible, de circuler, d'accéder aux locaux et équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer, de communiquer et de bénéficier des prestations en vue desquelles cet établissement ou cette installation a été conçu* ». En fait, l'accessibilité se décline autour de la complémentarité et la continuité de la circulation, l'accès aux locaux, l'usage d'équipement, le repérage dans l'espace et la communication. Elle prend une forme plus dynamique et transversale qui implique que l'individu doit pouvoir se déplacer et utiliser les différentes ressources de son environnement. L'accessibilité consiste alors à garantir non seulement l'accès aux espaces mais aussi l'exercice des activités dans une continuité et une fluidité. Les ruptures ou discontinuités doivent donc être évitées. L'idée de l'accessibilité structurée comme une chaîne composée de maillons reliés entre eux renvoie à la chaîne de déplacement. Comprendant « *le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité* », cette chaîne est essentielle car elle doit permettre l'« *accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* »<sup>51</sup>. En ce sens, cette approche vise à garantir l'accès à tout, sans discrimination d'activités et d'espaces.

Contrairement aux textes antérieurs qui se focalisaient essentiellement sur les « *personnes à mobilité réduite* », la loi du 11 février 2005 promeut une vision plus large du public handicapé. En effet, en définissant le handicap comme « *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 poly handicap ou d'un trouble de santé invalidant* », elle englobe dans la catégorie des personnes désignées comme handicapées d'autres types de déficiences (mental, auditif, visuel, psychique, cognitif, polyhandicap...) et invite à penser l'accessibilité en fonction de cette diversité de publics. Il s'agit alors de concrétiser « *l'accès pour tous* ». Les différentes conceptions universalistes comme le Design For All (DFA), l'Universal design (Ostroff, 2001), la conception universelle ou accessible ou encore la conception pour tous (Aragall, 2002) s'inscrivent dans cet objectif. En référence notamment aux travaux de Macé (1985), elles impliquent « *la conception de produits et d'environnements qui soient utilisables par tout individu, dans la plus grande mesure possible, sans recourir à l'adaptation ou à la conception spécialisée* ». Comme l'affirment Mullick et Steinfeld (1997), « *la conception accessible se définit comme une conception*

---

<sup>55</sup> L'annexe précise les « *mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant* ».

<sup>56</sup> Prévus par l'article 45 de la loi 2005.



*qui n'exerce aucune discrimination à l'encontre des personnes ayant des incapacités* ». Dans cette perspective, l'accessibilité n'est plus cantonnée aux personnes à mobilité réduite ni même aux différentes catégories de handicap mais devient « l'affaire de tous ».

### **3. Vers une territorialisation de l'accessibilité ou la ville au coeur de l'accessibilité**

Depuis les années 1970, plusieurs commissions en charge des questions d'accessibilité sont créées et se succèdent. Les premières, le Comité de Liaison pour le Transports des Personnes Handicapées (COLITRAH) et les commissions départementales pour l'accessibilité se consacrent au cadre bâti<sup>52</sup> et au transport. Elles seront suivies en 1985 par les Commissions Consultatives Départementales de la Protection Civile, de la Sécurité et de l'Accessibilité (CCDPCSA), remplacées en 1995 par les Commissions Consultatives Départementales de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA)<sup>53</sup>. Vers la fin des années 1990, la volonté gouvernementale d'organiser et de coordonner les différentes actions concourant à l'accessibilité, dans une approche globale entre les déplacements et le cadre de vie, aboutit au remplacement du COLITRAH par le Comité de Liaison pour l'Accessibilité (COLIAC). En décembre 1999, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA) complète les actions du COLIAC. Son but est de veiller au respect des règles d'accessibilité, mais également d'impulser, de coordonner et assurer la cohérence des actions menées par les services du ministère. En fait, il s'agit de traiter et coordonner de manière globale la question de l'accessibilité pour tous. Puis, en 2010, un Observatoire Interministériel de l'Accessibilité et de la conception Universelle (OBIAÇU) remplace le COLIAC<sup>54</sup>. Il s'agit alors d'« évaluer l'accessibilité et la convenance d'usage » des ressources ainsi que d'« identifier et signaler les obstacles à la mise en oeuvre des dispositions de la loi de 2005 ».

En complément de la mise en place de ces commissions et instances, un processus de décentralisation et de déconcentration de l'accessibilité s'opère progressivement au profit des communes. En octobre 2003, l'Association des Maires de France (AMF) et les principales associations représentant des personnes en situation de handicap signent la charte « Commune et handicap ». Son but est de « *promouvoir l'intégration dans la cité de toutes les personnes handicapées en améliorant leur autonomie, par des actions concertées entre la commune et les associations regroupées* ». Il s'agit d'un document cadre adapté au contexte local « *qui propose aux communes de manifester, au-delà de leurs obligations réglementaires, leur engagement à*

*donner à la personne handicapée sa place dans la cité, en prenant des mesures concrètes pour répondre aux attentes de ces personnes dans les domaines de la vie quotidienne* ». Les villes signataires sont donc amenées à s'engager activement dans l'accessibilité quotidienne de leurs territoires, en partenariat et concertation avec les associations locales. De nombreuses villes incluront les questions d'accessibilité dans leur politique de développement et dans leur organigramme organisationnel. La mise en place de services spécifiques en charge de l'accessibilité ainsi que la désignation de personnel en charge de ces questions sous des appellations diverses – référent handicap ou accessibilité – contribuent à faciliter et renforcer la prise en compte de l'accessibilité dans les projets communaux et les prérogatives des mairies. Ces éléments laissent supposer une inégalité territoriale qui découlerait de la différence d'application et de concrétisation de l'accessibilité selon les territoires urbains ; certaines villes seraient plus accessibles ou autrement accessibles que d'autres, n'offrant pas un accès égal à tous les usagers au territoire et à ses ressources. En un sens, l'accessibilité prend la forme d'un archipel composé de zones accessibles par opposition à d'autres qui ne le sont pas.

En 2005, le législateur intervient en créant les Commissions communales ou intercommunales pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées (CCAPH, CIAPH). Ces nouvelles instances décentralisent l'accessibilité au niveau de la commune. Leur but est de réaliser annuellement un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports et de proposer des améliorations. De nouveaux outils de planification opérationnelle et rationnelle se concentrent vers l'accessibilité. Concernant les déplacements et les transports, la loi de 2005 impose une annexe accessibilité<sup>55</sup> aux Plans de déplacements urbains (PDU). Elle impose également, dans chaque commune, un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) à l'initiative du maire qui doit « *préciser les conditions et délais de réalisation d'équipements et aménagements prévus* » en fonction du PDU<sup>56</sup>. Ces deux schémas sont complétés par le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des transports, élaboré par les Autorités Organisatrices de Transports (AOT), afin d'organiser la chaîne de déplacement et programmer la mise en accessibilité des services de transports. Cela concerne différents acteurs dont la commune pour les transports urbains. Enfin par rapport aux bâtiments et au cadre bâti, des diagnostics d'accessibilité des ERP ont pour but d'évaluer et de prévoir les travaux à réaliser.

En fait, la loi du 11 février 2005 soutient la généralisation et l'application de l'accessibilité en s'appuyant sur une démarche de territorialisation qui engage et responsabilise l'ensemble des acteurs au niveau communal. De ce fait,

l'accessibilité passe par une concertation et une mobilisation partenariales de tous les acteurs du territoire urbain, des Établissements Recevant du Public (ERP), des gestionnaires des transports publics et des principales associations représentant des personnes handicapées. La pléthore d'acteurs et d'outils invite à penser une coordination des actions autour de la commission communale d'accessibilité. Cependant, si les outils de planification en lien avec le cadre bâti, la voirie et les transports sont légion, un vide semble subsister autour de l'usage de prestations, de « l'accès au contenu » et aux activités urbaines. En effet, les différents schémas ou programmes n'intègrent pas cette dimension plus fine de l'accessibilité.

## Conclusion

L'analyse du cadre réglementaire et institutionnel de l'accessibilité met en avant l'évolution conceptuelle dont elle a fait l'objet et certains de ses effets discriminatoires. Tout d'abord, elle montre une segmentation de l'accessibilité en fonction des publics, basée sur les typologies fonctionnelles des déficiences, qui privilégie initialement et historiquement les personnes handicapées motrices (représentées par le fauteuil). Ainsi l'accessibilité s'est développée de manière discriminatoire à l'égard des autres déficiences (sensorielles, psychiques, cognitives 60

ou intellectuelles). Les aménagements mis en place facilitent avant tout l'accessibilité aux personnes handicapées motrices : rampes, ascenseurs, largeur de porte, sols plats deviennent des symboles stéréotypés de l'accessibilité, imposés comme des obligations et des normes d'accessibilité qu'affirment des textes réglementaires. Malheureusement, ils ne facilitent pas l'accès aux usagers aveugles, sourds ou déficients intellectuels. L'accessibilité s'est, par ailleurs, longtemps concentrée autour du cadre bâti, de la voirie et des transports, en négligeant l'accessibilité fonctionnelle, c'est-à-dire l'accessibilité à une activité ou à une prestation. Il ne suffit pas de pouvoir se rendre dans un espace, il faut aussi pouvoir réaliser l'activité qui y est proposée. Or, à force de penser l'accessibilité comme « l'accès à », c'est toute la dimension « l'usage de » qui a été négligée. C'est par exemple le cas d'un musée où le bâtiment est accessible, mais pas l'exposition qu'il présente. Cela entraîne une discrimination dans la possibilité des personnes de jouir et de profiter de diverses prestations (sportives, culturelles, récréatives mais aussi professionnelles) comme les autres. Aujourd'hui, l'évolution conceptuelle de l'accessibilité devrait permettre d'y englober progressivement la qualité et le confort d'usage.

En fait, de manière globale, la mise en accessibilité reste fortement

différentielle et discriminante : l'accès aux ressources urbaines diffère entre les personnes handicapées et non-handicapées mais aussi entre les personnes handicapées en fonction du type de déficiences. Mais cet accès diffère aussi en fonction des types de structures, équipements et services qui sont accessibles ou non. Ainsi, du fait de l'inaccessibilité à l'espace et à des activités, certains individus se trouvent dans l'impossibilité de bénéficier des mêmes ressources que le reste de la population, ressentant une injustice spatiale (Soja, 2009). Pour lutter contre cette accessibilité différentielle, il convient de concrétiser « l'accessibilité pour tous » : l'accessibilité universelle ou généralisée est une démarche non discriminatoire qui s'inscrit dans cette logique. Elle s'institue comme un véritable outil de justice sociale et spatiale pour faciliter la participation sociale et permet de faire profiter de la ville toutes les personnes qui peuvent, de façon plus ou moins définitive, s'en sentir exclues (personnes issues des « quartiers », primo-arrivants, Roms, parents avec poussettes, personnes illettrées ou analphabètes, ...)

En même temps que la ville est le lieu de création de discriminations en ce qu'elle génère des barrières et des obstacles à une accessibilité transversale et globale pour tous les individus, elle constitue également l'échelon pertinent d'action souhaitée par les pouvoirs publics afin de réparer les discriminations dont elle est le théâtre. Les nouvelles perspectives dégagées par l'accessibilité sont prometteuses : elles s'orientent vers la non-discrimination et non stigmatisation, avec, d'une part le détachement progressif du handicap du champ de l'accessibilité au profit de l'accessibilité généralisée et d'autre part, l'affirmation de la qualité et du confort d'usage comme une conséquence associée à l'accessibilité.

*L'accessibilité s'est,  
par ailleurs, longtemps  
concentrée autour du cadre  
bâti, de la voirie et des  
transports, en négligeant  
l'accessibilité fonctionnelle,  
c'est-à-dire l'accessibilité  
à une activité ou à une  
prestation.*

*Ainsi, du fait de  
l'inaccessibilité à l'espace  
et à des activités, certains  
individus se trouvent dans  
l'impossibilité de bénéficier  
des mêmes ressources que  
le reste de la population,  
ressentant une injustice  
spatiale*

*L'accessibilité universelle ou généralisée est une démarche non discriminatoire qui s'inscrit dans cette logique. Elle s'institue comme un véritable outil de justice sociale et spatiale*

## Bibliographie

Aragall F. (2002), « Why design for all ? », retrieved on 1-25-08 from, consulté le 12/02/2016).

Assante V. (2000), « Situations de handicap et cadre de vie », Conseil économique et social.

Défenseur des droits (2012), *Rapport annuel*.

Delcey M. (2002), « Notion de situation de handicap (moteur) : Les classifications internationales des handicaps », *Déficiences motrices et situations de handicaps*, Éditions APF, pp. 1-17.

Blanc P. (2002), *Compensation du handicap : le temps de la solidarité*, Rapport d'information n° 369 (2001-2002) fait au nom de la commission des affaires sociales.

Certu (2005), *Accessibilité des espaces publics urbains. Outil d'évaluation ergonomique*, Certu, Collections Références.

Fardeau M. (2001), *Personnes handicapées : Analyse comparative et prospective du système de prise en charge*, Rapport au ministre de l'Emploi et de la Solidarité et au secrétaire d'État à la Santé, à l'Action Sociale et aux Handicaps, Direction Générale des Affaires Sociales (DGAS).

Fougeyrollas P., Barral C., Roussel P. (2002), « De la CIH à la CIF. Le processus de révision », *Handicap-Revue de sciences humaines et sociales*, pp. 1-24.

Gagneux M. (1999), *Tourisme et handicap, l'offre touristique*, secrétariat d'État au tourisme, Conseil national du tourisme.

Grafmeyer Y. (1994), *Sociologie urbaine*, Nathan.

Lévy G. (2002), *L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite*, Rapport remis au Premier ministre.

Ben-Moshe L. and J.W. Powell J. (2005), « Sign of our times ? Revis (it)ing the International Symbol of Access », *Disability & Society*, vol. 22, n°. 5, August 2007, pp. 489-505.



Mace R. (1985), *Universal design, barrier free environments for everyone*, Designers West.

Mullick A., Steinfeld E. (1997), *Universal design : What it is and isn't*. Spring, pp. 14-18.

Ostroff E. (2001), « Universal design: the new paradigm », in *Universal design handbook* (Ostroff E., Preiser W., eds.), McGraw Hill.

Saillant F., Fougeyrollas P. (2007), « L'icône du handicap », *Reliance*, 2007/3, n° 25, pp. 81-87.

Sanchez J. (1989), *L'accessibilité, support concret et symbolique de l'intégration ; apports et développement*, CTNERHI.

Soja E. W. (2009), « La ville et la justice spatiale », *Justice spatiale/Spatial Justice*, n° 1.