

L'ACCESSIBILITE
SUPPORT CONCRET ET SYMBOLIQUE
DE L'INTEGRATION

Apports et Développement

Jésus SANCHEZ

Ont participé à ce travail :

- Marie-Christine Agon et Laurence Bourdou, (recueil et traitement des données).
- Annie Triomphe et Caroline Barral, (aspects économiques).
- Jean-Marie Daviaud, Marie Medan, et Jacqueline Spinga (participation à l'enquête).
- Annick Piquet, (suivi documentaire),
Christiane Noël et Christel Tourisseau (secrétariat de la recherche).

Ce travail a été réalisé dans le cadre d'une Convention avec le Ministère de l'Environnement, du Logement et de l'Aménagement du Territoire - Direction de la Construction -

Vient de paraître :

- LA CLASSIFICATION INTERNATIONALE DES HANDICAPS
Déficiences - Incapacités - Désavantages
Un manuel de classification des conséquences des maladies
OMS/INSERM
- PROGRAMME D'INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE
EN MILIEU AGRICOLE ET RURAL DES PERSONNES HANDICAPEES
Essai d'évaluation
Catherine BARRAL-REINER, Annick BOUNOT, Jean-Philippe MARTY
- APPARTEMENTS THERAPEUTIQUES
Essai d'évaluation
Jésus SANCHEZ - Fondation de France
- LA DEFENSE DE L'ENFANT EN JUSTICE
Marcelle BONGRAIN, Philippe CHAILLOUX,
Claire DAVIDSON, Claire NEIRINCK
Fondation pour l'Enfance

S O M M A I R E

	Page
PREFACE par Monsieur A. DESSERTINE	
INTRODUCTION	1
I. L'ACCESSIBILITE : UNE SUBVERSION TRANQUILLE DES PRATIQUES DU BATIR, DE LA NOTION DE HANDICAP ET DU MODELE DE L'INTEGRATION	7
I.1 - <u>Une politique d'accessibilité ambitieuse</u>	7
I.1.1 - Accessibiliser largement l'environnement	9
I.1.2 - Fonder la définition de l'accessibilité sur la circulation du fauteuil roulant	13
I.2 - <u>Où les normes intègrent la différence sans l'effacer</u>	14
II. DES REVENDEICATIONS A LA LOI OU COMMENT L'ACCESSIBILITE PASSE LA RAMPE	19
II.1 - <u>L'essor de la réadaptation et ses limites : de la normalisation des individus à l'accessibilisation des milieux de vie ?</u>	19
II.2 - <u>Emergence et pression de l'accessibilité : force des acteurs et perméabilité des milieux</u>	22
III. LA LITTERATURE CONSACREE A L'ACCESSIBILITE : DESCRIPTION GLOBALE ET APPROFONDISSEMENT DES QUESTIONNEMENTS	33
III.1 - <u>Description globale des publications portant sur l'accessibilité</u>	33
III.1.1 - Articles publiés par types de revues	34
III.1.2 - La nature de l'ensemble des publications	37
III.1.3 - Les thèmes abordés	39
III.2 - <u>Observations, réflexions et analyses sur le développement, le coût et l'impact de l'accessibilité</u>	42
III.2.1 - Premiers développements de l'accessibilité	42
III.2.2 - Facteurs influençant le développement de l'accessibilité	48
III.2.3 - Les apports de l'accessibilité aux personnes "handicapées" et son impact psycho-social	67

IV. ENQUETE SUR LE TERRAIN : COMPREHENSION ET APPROPRIATION PAR LES VILLES DE L'ACCESSIBILITE	75
<u>IV.1 - Nature des questions et éléments de méthode</u>	75
IV.1.1 - Le terrain de l'enquête et le terrain des opérations de sensibilisation	76
IV.1.2 - Procédure de recueil des informations et modalités des observations	78
<u>IV.2 - L'accessibilité dans les villes : mouvement, compréhension et appropriation</u>	79
IV.2.1 - Le manque d'information des petites communes de moins de 5.000 habitants	79
IV.2.2 - La mise en mouvement dans les villes de plus de 5.000 habitants	82
IV.2.3 - Le secteur des personnes âgées en action	85
IV.2.4 - Sensibilisation et technicisation ou comment aller plus loin	86
IV.2.5 - Le coût ? Dans certaines limites, quand on veut on peut !	87
IV.2.6 - La nature des "blocages" dans les villes de plus de 10.000 habitants	89
<u>IV.3 - Les clefs de l'accessibilisation</u>	92
V. APPORTS DE L'ACCESSIBILITE ET IMPACT PSYCHO-SOCIAL	95
<u>V.1 - Angles d'abord et caractéristiques du terrain</u>	95
<u>V.2 - Réalité de la fréquentation et de l'utilisation des équipements accessibles</u>	96
V.2.1 - Observations des fréquentations	97
V.2.2 - Usage des lieux et propos sur leur accessibilité.	107
<u>V.3 - Vivre chez soi, aller ailleurs : vers une sortie du handicap ?</u>	111
V.3.1 - L'ouverture sur l'extérieur d'un foyer intégré	112
V.3.2 - Facilitation et catalyse de l'autonomisation sociale	117
V.3.3 - D'une accessibilisation à l'autre	124
CONCLUSION	129
BIBLIOGRAPHIE	133
ANNEXES	145

Nous remercions particulièrement Madame Elisabeth SANCHEZ qui a mis à notre disposition les ressources du Service d'ADEP-Documentation spécialisé sur la question de l'accessibilité.

Nous remercions aussi :

- l'Association des Paralysés de France et l'Association d'Entraide des Policiers et des Handicapés, qui nous ont facilité l'accès aux terrains de l'enquête.
- l'Association pour le Logement des Grands Infirmes qui a mis à notre disposition ses archives.
- les responsables des villes et les personnes handicapées qui nous ont accordé des entretiens.

PREFACE

par Monsieur A. DESSERTINE

Cette recherche demandée par le Ministère de l'Équipement vient à point nommé pour l'exigence d'accessibilité que les associations représentatives des personnes handicapées et de leurs besoins sont parvenues à imposer dans la réglementation du cadre bâti. Malgré l'évidence de sa nécessité et les appels rituels des responsables politiques pour sa généralisation, il faut bien admettre que cet acquis reste encore fragile et que, paradoxalement, des remises en cause plus ou moins insidieuses se font jour.

L'accessibilité, et l'adaptabilité qui en est le corollaire, ont une histoire qui en éclaire la portée et la signification. Il faut donc rendre hommage à l'auteur qui a su retrouver les principaux jalons des actions ayant abouti aux solutions actuelles. En effet, si dans les années cinquante, nombre de nos voisins européens s'étaient déjà inquiétés des barrières architecturales, obstacles à une véritable insertion sociale et professionnelle des personnes dites handicapées, la France faisait encore mine d'ignorer le problème ; les portes du Ministère de l'Équipement et du Logement restaient closes et je voudrais exprimer ici ma gratitude à ceux qui ont accepté de les ouvrir et particulièrement à Mademoiselle Annette Fleury, qui avait alors en charge ce problème de l'hébergement des personnes âgées et qui a compris, la première, que l'accessibilité et l'adaptabilité n'étaient pas un besoin spécifique, mais un impératif de la Cité moderne. Pendant des siècles on avait construit pour l'homme idéal, mesurant plus de 1,70 m et en pleine possession de ses moyens physiques, n'hésitant pas à multiplier, souvent pour de simples motifs d'esthétique architecturale, escaliers et emmarchements.

Maintenant on allait prendre en compte tous ceux qui de manière définitive ou temporaire, c'est-à-dire la grande majorité de la population, avaient des difficultés à se déplacer tant sur le plan vertical que sur le plan horizontal.

Avant de parvenir à la prise de conscience que nous souhaitons de la part des architectes, des ingénieurs et de tous les décideurs de la construction, il en a fallu des démarches, des commissions, des tables

rondes, sans oublier la pression des organisations communautaires ou internationales et l'exemple des pays les plus avancés. La conférence de La Haye organisée par Les Nations Unies Région Europe, la conférence de Stockholm sur l'environnement et le groupe d'experts réunis à Bruxelles, ainsi que le voyage dans les pays scandinaves, organisé par le Ministère du Logement, furent autant d'aiguillons qui fouettèrent notre orgueil national.

Parti avec un grand retard, notre pays est allé avec la Loi d'Orientation, plus loin que beaucoup d'autres qui l'avaient devancé. Et c'est le second mérite de l'étude de Monsieur SANCHEZ que de nous montrer combien, à partir d'une constatation de simple bon sens : "construisons pour le confort de chacun", notre législation a réalisé une véritable subversion dans le domaine du handicap. Il ne s'agit plus seulement de réparer ou de réadapter le corps infirme, mais bien de renverser tout ce qui s'oppose à la participation des personnes dites handicapées à notre vie la plus quotidienne. Voici notre Cité qui s'adapte à ceux qui sont différents et cela sans apporter de gêne à l'homme idéal que nous évoquions tout à l'heure.

Cette idée me paraît particulièrement forte et je crois très fermement, après avoir lu le texte que j'ai l'honneur de préfacier, que les craintes, que certains d'entre nous nourrissaient encore, ne pourront que s'effacer, que les exemples donnés par quelques villes pilotes et qui ont déjà été suivis, le seront bientôt par toutes les villes de France et que chacun aura à coeur de respecter les règles introduites dans le Code de la Construction pour garantir l'accessibilité et l'adaptabilité des logements.

**L'IMPACT SYMBOLIQUE DE L'ACCESSIBILITE
SUR LA NOTION DE HANDICAP ET LE MODELE DE L'INTEGRATION ***

Jésus SANCHEZ

Revendiquée par les associations de personnes handicapées physiques à partir de 1965, l'accessibilité de l'environnement bâti et des transports a été instituée en France par les articles 49 et 52 de la Loi d'Orientation du 30 juin 1975 et par toute une série de décrets et arrêtés publiés au cours des années 1978, 1979 et 1980. Elle a, depuis lors, accompli des progrès sensibles, quoique insuffisants sur le terrain même des réalisations architecturales et urbanistiques. On voit ainsi apparaître des bateaux aux carrefours, des accès de plain-pieds, des rampes à pente douce, des ascenseurs plus spacieux, des cheminements de circulation élargis. Ces dispositifs qui tendent à améliorer la qualité de la vie de l'ensemble de la population facilitent la libre circulation et la participation sociale des personnes dont la mobilité propre est réduite.

* Ce texte s'appuie sur une étude réalisée sous contrat avec le Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports.

INTRODUCTION

La présente étude, réalisée sous contrat avec le Ministère de l'Environnement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports (Direction de la Construction), a porté sur le développement et les apports de l'accessibilité. Un peu plus de dix ans après l'institution, par la Loi d'Orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées, d'un vaste dispositif d'élimination des barrières architecturales de l'environnement bâti, il s'est agi d'évaluer l'inscription de l'accessibilité dans les réalités locales, en fonction de facteurs économiques, techniques et sociaux, ainsi que son impact en termes d'intégration.

Au-delà de cette perspective de connaissance, l'étude a eu pour visée de dégager des propositions d'interventions susceptibles d'accélérer le développement de l'accessibilité, d'améliorer sa qualité technique et son efficacité sociale. Très directement, d'ailleurs, elle a pris cette fonction, en alimentant la conception d'opérations de sensibilisation menées parallèlement dans quinze villes de France dans le cadre d'un autre contrat passé avec le même Ministère. L'expérimentation sur le terrain d'un certain nombre d'idées nous a ainsi permis, en retour, de tester les analyses que nous proposerons ici.

La démarche entreprise se justifiait d'abord par la nécessité ressentie de mieux connaître sur le plan local les conditions d'émergence et de développement des processus d'accessibilisation. Tout portait à croire, en effet, au moment d'engager l'étude, que l'accessibilité piétinait sur les terrains. De la lecture des rapports LASRY (Cl.) et GAGNEUX (M.) (1982) (1), de FRAISSE-CAZALIS (J.) (1982) (2), de la synthèse des bilans demandés

(1) LASRY (Cl.), GAGNEUX (M.), Bilan de la politique menée en faveur des personnes handicapées.- Rapport au Ministre de la Solidarité Nationale, Mai 1982, 175 p.

(2) FRAISSE-CAZALIS (J.), Accessibilité des transports et de la ville aux personnes handicapées.- Rapport au Premier Ministre, 1982.

aux Commissaires de la République (1983) (1), de l'enquête réalisée par l'Union Fédérale des Consommateurs sur 160 villes réparties sur le territoire national (2) se dégageait l'idée d'une application lente, inégale, insuffisante et souvent inadéquate des textes en vigueur. Face à ces constats d'ensemble, les réalisations exemplaires de certaines villes telles que Grenoble, Lorient, Bordeaux, Parthenay, présentées dans certaines publications (3) et désormais illustres, venaient donc surtout prendre figure d'exception. Elles semblaient trop marginales pour infléchir le poids croissant des évaluations globalement négatives de la portée réelle d'une Loi jugée peu et mal appliquée. Ceci conduisait donc à reprendre les fondements de telles évaluations, c'est-à-dire les éléments de réalité leur servant d'appui et leurs cadres d'interprétation, à réexaminer ainsi la pertinence des analyses en prenant en compte l'évolution de l'accessibilité sur les terrains avec un recul temporaire un peu plus important.

La démarche se justifiait aussi par la nécessité de réexaminer le bien-fondé de la finalité de l'accessibilité, au moment où celle-ci se trouvait également mise en question. D'emblée, dans les revendications des Associations de personnes handicapées physiques, l'accessibilité avait été posée comme un moyen essentiel d'intégration sociale. Et c'est bien cette finalité qui a sous-tendu l'adoption d'une politique de suppression des barrières architecturales. Or l'impact de l'accessibilité en termes

(1) Accessibilité de la cité aux personnes handicapées. Synthèse des bilans demandés aux Commissaires de la République pour l'adaptation des dispositions des titres I et II du décret n° 78-1167 du 9 déc. 1978, relatives à l'adaptation des équipements publics appartenant à des personnes physiques, en vue de leur accessibilité aux personnes handicapées.- Août 1983, 40 p.

(2) Piétons et handicapés. Les villes inaccessibles : in : Que Choisir ?, n° 169, janvier 1982, pp. 28-35.

(3) Centre de Création Industrielle (C.C.I.). L'insertion sociale des personnes handicapées physiques à Bordeaux, Grenoble, Lorient. Centre National d'Art et de Culture Georges Pompidou, 1981, 79 p.
- Prospective sur l'accessibilité. Une expérience : Parthenay 83-84, A.P.F., Foyer Gabrielle Bordier, 53 p.

d'intégration s'est trouvé relativisé dans certains travaux de recherche (1) qui, en prenant en compte les facteurs sociaux, ont fait prévaloir l'idée selon laquelle les dispositifs d'accessibilité bénéficieraient surtout aux personnes handicapées les plus intégrées. Cette relativisation intéressante dans la perspective de concevoir, conformément aux intentions de leurs auteurs, des modalités complémentaires de soutien à l'insertion des handicapés les plus démunis socialement, pouvait toutefois être utilisée idéologiquement de manière quelque peu perverse contre l'accessibilité. Ceci pouvait d'autant plus se trouver confirmé que l'on a bel et bien assisté, autour de l'année 1985, à la mise en circulation plus ou moins souterraine d'un discours de mise en question de l'intérêt de l'accessibilité allant jusqu'à contester la réalité de la fréquentation des espaces accessibles par les personnes handicapées. Au delà du problème posé par ce mouvement d'opinion au niveau de certaines catégories de décideurs, quelle valeur théorique accorder à la relativisation proposée ? Au delà de l'évidente place des facteurs sociaux dans les processus d'intégration, quel rôle était venu tenir positivement l'accessibilité ? Il semblait là aussi nécessaire de sensibiliser sur de nouveaux éléments d'observation de manière à reprendre les analyses en cours.

C'est donc, en définitive, dans le cadre des interrogations soulevées par le développement et les apports de l'accessibilité que cette étude se situe. Elle présente trois caractéristiques principales :

- en premier lieu, la partie consacrée au développement de l'accessibilité porte sur des villes "ordinaires", choisies au hasard. Au stade actuel des observations, il nous a semblé, en effet, intéressant de sortir de l'exemplaire, de l'exceptionnel, déjà abordé par ailleurs et d'observer, au contraire, le banal.
- en second lieu, la partie consacrée aux apports s'appuie sur des observations effectuées dans un lieu accessible depuis plus de dix ans, ce qui garantit le recul temporaire nécessaire pour procéder à leur évaluation.

(1) - BONVIN (F.), MASSON (G.), THERY-JACQUIN (E.) Insertion sociale des handicapés physiques (1)(2).- Recherche Sociale n° 70, avril/juin, n° 71, juillet/septembre, Paris, FORIS, 1979.

- GRESSON-STEINAUER (G.), Accessibilité et intégration sociale des handicapés moteurs dans une ville nouvelle.- in Les Cahiers du CTNERHI, n° 40, oct.-déc. 1987, p. 57-103.

- enfin, elle s'inscrit pour nous dans les suites d'un travail d'analyse (1) de la question de l'intégration dans la littérature, ce qui nous a amené, dans l'après-coup, à prendre conscience du rôle considérable qu'y a joué l'accessibilité comme élément organisateur de la problématique avancée. Avec l'apparition sur la scène sociale des dispositifs d'accessibilité, l'intégration des personnes handicapées ne pouvait plus être pensée, du moins exclusivement, comme processus de normalisation des individus, ce que nous exprimions alors de manière encore quelque peu confuse. Nous avons donc repris ce fil conducteur pour examiner les enjeux de l'accessibilité non pas seulement en termes de mobilité physique et d'insertion sociale des personnes, mais aussi au plan symbolique, au niveau même de la notion de handicap et du modèle de l'intégration.

Cette mise en perspective qui contribue à singulariser notre démarche sera précisée dans une première partie. Nous ferons là retour sur l'ambition de la politique d'accessibilité définie à partir de 1975 et les enjeux très considérables dont elle est porteuse bien au-delà du cadre de l'environnement bâti.

A partir de ce positionnement préalable, nous nous intéresserons, dans une seconde partie, aux conditions d'émergence de l'accessibilité en tant que processus radicalement nouveau, dans un contexte social, économique, institutionnel et urbanistique favorable.

Nous serons alors en mesure d'aborder le thème de l'étude proprement dit. L'analyse de la littérature qui lui est consacrée constituera notre troisième partie. Nous y fournirons une description globale quantitative et qualitative du contenu des publications (articles, brochures, ouvrages, etc.) traitant de l'accessibilité.

Dans une quatrième partie, nous analyserons les processus d'accessibilisation en nous appuyant sur le matériel recueilli dans une quinzaine de villes auprès de responsables municipaux à l'aide de grilles et de guides d'entretiens permettant de préciser les actions réalisées, les

(1) J. SANCHEZ. L'intégration des enfants et des adultes handicapés.- Les Publications du CTNERHI, Série Etudes, 1983, 147 p.

projets en cours, les représentations qu'ils se font de l'accessibilité ainsi que leur connaissance des populations concernées et les contacts établis avec elles. Diverses questions seront ainsi abordées : les "freins" se situent-ils au niveau des coûts supposés ou réels de l'accessibilité ? Se situent-ils au contraire au niveau d'une incompréhension, voire d'une ignorance de ses enjeux sociaux ? Les "accélérateurs" fonctionnent-ils à partir des pressions exercées par des associations de personnes handicapées ou/et des associations de personnes âgées ? Quel impact peut-on attribuer à la législation, même dans les cas où elle est peu connue ? En définitive, l'accessibilité a-t-elle déjà aujourd'hui une prise assez significative dans les réalités locales pour considérer que son intégration dans les pratiques du bâtir devient désormais irréversible ?

Dans la cinquième et dernière partie de ce travail, nous apporterons des éléments d'appréciation de l'impact de l'accessibilité en termes d'intégration sociale. A partir des observations directes auxquelles nous avons procédé sur une ville, nous établirons une statistique descriptive des fréquentations d'un espace culturel et commercial accessible, par des personnes handicapées physiques. La prise en considération du statut social de ces personnes nous permettra de discuter et de relativiser, à notre tour, l'idée évoquée plus haut d'un bénéfice sélectif de l'accessibilité. Au-delà de l'intégration physique qu'elle conditionne, l'accessibilité favorise-t-elle l'intégration sociale ? Cette question fera l'objet d'une série de focalisations qui pourront contribuer à l'éclaircir : analyse d'entretiens réalisés auprès de personnes handicapées de la même ville ; réunion collective d'expression sur ce thème, analyse des sorties, d'un foyer intégré dans un immeuble ordinaire de la ville, de personnes considérées comme étant lourdement handicapées. Au travers de ces éléments, nous essayerons de montrer comment l'accessibilité ne constitue pas seulement la condition physiquement nécessaire de l'intégration, mais aussi son support symbolique le plus fondamental.

I. L'ACCESSIBILITE : UNE SUBVERSION TRANQUILLE DES PRATIQUES DU BATIR, DE LA NOTION DE HANDICAP ET DU MODELE DE L'INTEGRATION

Les commentaires consacrés à la Loi d'Orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées ont fait peu de cas des articles 49 et 52 portant respectivement sur l'accessibilité de l'environnement bâti et des transports : logiquement négligés par les critiques défavorables à la Loi, ils ont été aussi banalisés par les défenseurs du texte, comme s'ils ne représentaient rien d'autre qu'une pièce de plus dans le vaste dispositif mis en place. Or, comme nous souhaitons le mettre en évidence, ici, ils introduisent une véritable subversion de la conception de l'environnement, mais aussi et au-delà de la notion de handicap et du modèle de l'intégration. D'une part, avec les articles cités ainsi que les décrets, arrêtés et circulaires d'application correspondants (cf. page suivante un schéma récapitulatif des principaux textes), la loi, dans un domaine où elle ne prévoyait rien encore, quelques années auparavant, impose désormais une contrainte d'accessibilité. D'autre part, le type même d'intervention mis en oeuvre apparaît radicalement nouveau au sein d'une politique d'intégration puisqu'il s'agit, ici, à l'évidence, non pas de réadapter les personnes handicapées, ni de leur prévoir des univers spécialisés ou des statuts protégés, mais de supprimer les obstacles que leur oppose l'environnement ordinaire. Ainsi se trouve reconnue, dans la détermination du handicap, la participation des facteurs environnementaux.

I.1 - Une politique d'accessibilité ambitieuse

La politique d'accessibilité définie par les pouvoirs publics en concertation avec les associations de personnes handicapées, en optant d'emblée pour un champ d'application très étendu et pour une définition de l'accessibilité extensive, vise à modifier profondément l'environnement bâti. C'est une politique ambitieuse qui, au-delà des obligations imposées par les textes, cherche à enclencher une dynamique forte d'accessibilisation.

I.1.1 - Accessibiliser largement l'environnement

Le champ d'application défini par les décrets du 4 août 1980 (1), du 1er février 1978 (2) et du 9 décembre 1978 (3), englobe :

- tous (4) les bâtiments d'habitation collectifs neufs comportant plus de trois étages au-dessus du rez-de-chaussée ; tous les logements de ces bâtiments situés au rez-de-chaussée ou desservis par un ascenseur (ces logements doivent être **accessibles et adaptables**) ; les locaux collectifs affectés aux ensembles résidentiels et une partie des places de stationnement (décret du 4 août 1980 (1).

-
- (1) Décret n° 80-637 du 4 août 1980. Accessibilité aux personnes à mobilité réduite des bâtiments d'habitation collectifs neufs et des logements qu'ils contiennent (J.O. du 10 août 1980).
 - (2) Décret n° 78-109 du 1er février 1978. Mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public (J.O. du 2 février 1978).
 - (3) Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978. Mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées. (J.O. du 16 décembre 1978).
 - (4) C'est-à-dire tous les bâtiments comportant une superposition de logements quel que soit leur type, leur financement (public ou privé), leur destination (résidence principale ou secondaire), leur fonctionnement (logement autonome ou foyer) (Circulaire n° 82-81 du 4 octobre 1982. Urbanisme et Logement. Accessibilité et adaptabilité des logements aux personnes handicapées dans les bâtiments d'habitation).

CHAMP D'APPLICATION DE L'ACCESSIBILITE

(résumé)

1. **TOUS LES BATIMENTS COLLECTIFS D'HABITATION NEUFS**, publics ou privés, comportant plus de trois étages au-dessus du rez-de-chaussée, **ET TOUS LES LOGEMENTS DE CES BATIMENTS** : ces logements doivent être accessibles et adaptables. Un logement adaptable est un logement conçu de telle manière qu'il puisse répondre aux besoins de toute personne, même handicapée, moyennant quelques aménagements intérieurs. (décret du 4 août 1980, arrêté du 24 décembre 1980, circulaire du 4 octobre 1982), **AINSI QUE LES LOCAUX COLLECTIFS ET UNE PARTIE DES PLACES DE STATIONNEMENT.**
2. **LES INSTALLATIONS NEUVES OUVERTES AU PUBLIC**, qu'elles soient publiques ou privées : mairies, postes, écoles, collèges, lycées, universités, salles de spectacles, hôtels, commerces, etc... **ET LA VOIERIE** : rues, trottoirs, ensemble de circulations piétonnes...
(décret du 1er février 1978)
3. **LES INSTALLATIONS, OUVERTES AU PUBLIC, EXISTANTES**, appartenant à l'Etat, aux collectivités locales et leurs groupements, aux établissements publics à caractère administratif, scientifique et culturel : programmes d'adaptation progressive variables suivant la taille des communes.
(décret du 9 décembre 1978).
4. **LES TRANSPORTS** :
 - programme d'aménagement des transports collectifs (décret du 9 décembre 1978)
 - création de services spécialisés.

- les installations neuves ouvertes au public, qu'elles soient publiques ou privées (décret n° 78-109 du 1er février 1978) :

"a) tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions".

"b) les locaux scolaires, universitaires, de formation".

"c) la voie publique, les parties de la voirie privée qui reçoivent du public ou desservent des établissements recevant du public et de manière générale tous les espaces publics ou privés aménagés en vue de leur utilisation par le public, ainsi que le mobilier urbain qui y est implanté".

- les installations ouvertes au public existantes appartenant à l'Etat, aux collectivités locales et leurs groupements, aux établissements publics à caractère administratif, scientifique et culturel avec toutefois des échéanciers progressifs et des restrictions en fonction des coûts des opérations et de la taille des communes (décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978) :

° En ce qui concerne les voiries : dans les communes de plus de 10.000 habitants, création d'au moins un cheminement accessible desservant les principaux équipements publics ou privés de l'agglomération et comme dans les communes de plus de 5000 habitants, accessibilisation progressive, à l'occasion de toute réfection de l'ensemble des circulations piétonnières et des aires de stationnement.

° En ce qui concerne les autres installations des communes de plus de 5000 habitants, inventaire et classification de ces installations dans les catégories accessible, adaptable, non-adaptable et élaboration d'un programme d'adaptation fixant des échéanciers : réalisation de toute adaptation dont le coût global est inférieur à 5000 F dans un délai de 5 ans ; lorsque le coût se

situé entre 5000 F et 20 000 F, réalisation dans un délai de 15 ans ; au-dessus de 20 000 F, appréciation de l'opportunité de l'adaptation en fonction de la nature du service assuré par l'établissement, de la population desservie, des conditions techniques, des desiderata exprimés par les associations ou groupements de personnes handicapées et de personnes âgées.

- les installations et services de transport collectif :

° les installations ouvertes au public affectées aux services de transports collectifs (gares, aérodromes, gares maritimes) sont soumises à l'article 49 et donc au décret du 1er février 1978 (circulaire du 29 janvier 1979). (1)

° l'accès proprement dit aux véhicules fait l'objet d'un programme d'aménagement après consultation des transporteurs concernés (titre III du décret du 9 décembre 1978).

Ainsi, comme en témoigne l'énumération ci-dessus, le champ d'application de la politique d'accessibilité prend-t-il bien, d'emblée, une ampleur considérable même si les immeubles de trois étages, au moins, au-dessus du rez-de-chaussée, les maisons individuelles, et les locaux de travail ne sont pas directement concernés par le dispositif mis en place ; en ce qui concerne les maisons individuelles, toutefois, la circulaire du 4 octobre 1982 formule des recommandations pour les rendre accessibles et adaptables ; en ce qui concerne les entreprises, on doit aussi relever que les pouvoirs publics ont prévu, dans le cadre de la Loi d'Orientation du 30 juin 1975, des aides de l'Etat pour rendre accessibles et adapter les postes de travail. Dans l'esprit du législateur, le champ d'application semble ainsi appelé à s'élargir encore jusqu'à concerner l'ensemble de l'environnement bâti.

(1) Circulaire n° AS du 29 janvier 1979. Accessibilité des équipements aux personnes handicapées.

I.1.2 - Fonder la définition de l'accessibilité sur la circulation du fauteuil roulant

L'ambition des pouvoirs publics se manifeste aussi dans le choix d'une définition de l'accessibilité en référence à la circulation de personnes en fauteuil roulant. Ainsi, au terme des décrets concernant les installations ouvertes au public, neuves ou existantes, "est réputée accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite toute installation offrant à ces personnes, notamment à celles qui circulent en fauteuil roulant, la possibilité de pénétrer dans l'installation, d'y circuler, d'en sortir dans les conditions normales de fonctionnement et de bénéficier de toutes les prestations offertes au public en vue desquelles cette installation a été conçue et qui ne sont pas manifestement incompatibles avec la nature même du handicap". (Article 4 du décret du 1er février 1978, article 1 du décret du 9 décembre 1978). De même "doivent être accessibles, par un cheminement praticable sans discontinuité, aux personnes handicapées à mobilité réduite, y compris celles qui se déplacent en fauteuil roulant, les bâtiments d'habitation collectifs, les logements situés dans ces bâtiments, les ascenseurs ou un ascenseur par batterie d'ascenseurs, etc..." (Art. 3 du décret du 4 août 1980).

Complémentaire de la notion d'accessibilité, la notion d'adaptabilité qui concerne les conditions d'utilisation des diverses fonctions d'un lieu se définit également en incluant les besoins des personnes se déplaçant en fauteuil roulant (art. 3 du décret du 4 août 1980). Enfin, les arrêtés du 24 décembre 1980 (1), modifié par l'arrêté du 21 septembre 1982 (2) et l'arrêté du 25 janvier 1979 (3) ont précisé les normes techniques qui instrumentent en la confirmant, la prise en compte des besoins de ces personnes.

(1) Arrêté du 24 décembre 1980. Accessibilité aux personnes handicapées à mobilité réduite des bâtiments d'habitation collectifs neufs et des logements qu'ils contiennent. (J.O. 31 décembre 1980)

(2) Arrêté du 21 septembre 1982. Idem. (J.O. 30 septembre 1982)

(3) Arrêté du 25 janvier 1979. Dispositions techniques destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public.

I.2 - Où les normes intègrent la différence sans l'effacer.

Les textes législatifs sur l'accessibilité semblent bien, ainsi au total, instituer de nouvelles conceptions du handicap et de l'intégration.

L'intégration des handicapés physiques trouvait auparavant sa limite première dans leurs facultés d'adaptation aux contraintes imposées par un environnement bâti, conçu en référence aux valides.

De là découlait le contenu de l'objectif des rééducations : normaliser autant que possible ces personnes et en l'occurrence pour les handicapés moteurs, essayer de les faire marcher. FISLEWICZ (1) (1967) a montré la prégnance d'un tel objectif dans les entreprises rééducatives des années 60 et la violence symbolique qui en résultait pour les sujets aux prises avec l'impossibilité à se (re)mettre debout. Certes, prothèses et orthèses permettraient un gain d'autonomie substantiel pour de nombreuses personnes, mais pour les plus handicapées d'entre-elles, cette voie demeurait fermée. Plus qu'un pis aller, le fauteuil roulant en venait alors à représenter le signe d'une déchéance dans un statut infra-humain : le statut de handicapé à part entière.

Or, après la Loi de 1975, le fauteuil roulant, symbole de handicap, devient symbole d'accessibilité comme si avec la reconnaissance de la différence dont témoigne le réaménagement des normes architecturales, le handicap disparaissait. Il faut bien là prendre acte de la radicalité du changement.

Au plan de l'environnement bâti, à partir de cette date, le modèle d'intégration qui prend forme n'a rien à voir avec le modèle antérieur qui marque d'ailleurs encore les autres secteurs où intervient la Loi d'Orientation, notamment l'école ou l'emploi. L'intégration des personnes n'y suppose plus, en effet, leur normalisation, mais la suppression des barrières architecturales : "La Loi d'Orientation du 30 juin 1975 a posé le principe de la réinsertion sociale des personnes handicapées. Elle a précisé que l'action poursuivie devait assurer à ces personnes le maximum

(1) FISLEWICZ (P.). Le handicapé moteur et la société.- Thèse de médecine. Paris, 1967.

d'autonomie et permettre leur maintien dans un cadre ordinaire de travail et de vie. Pour le logement, ces exigences se traduisent par la nécessité de supprimer les barrières architecturales d'une part, et d'assurer aux personnes handicapées, d'autre part, l'accès à l'ensemble des logements pour qu'elles puissent mener une vie sociale normale, et choisir librement leur habitat." (1) Il est clair que le principe ainsi posé ne constitue une solution réelle à l'intégration physique des handicapés dans la cité que dans la mesure précisément où la conception de celle-ci change et qu'elle change en valorisant le bénéfice du changement : "En effet, au-delà du problème des personnes circulant en fauteuil roulant, ces dispositions visent à améliorer la qualité d'un espace qui a trop longtemps été conçu pour l'"homme adulte idéal" et non pour l'ensemble de la population dans toute sa diversité. Ces dispositions répondent non seulement aux besoins des handicapés moteurs et sensoriels mais aussi à ceux des personnes âgées, des femmes enceintes, des enfants, des accidentés, des malades, aux symptômes non apparents (maladies cardiaques, respiratoires...). L'expérience a montré que l'action en faveur des handicapés est le révélateur d'un problème social beaucoup plus vaste, qu'elle rend service à chacun à un moment ou à un autre de sa vie, et qu'elle contribue en fait à améliorer la qualité de l'habitat pour tous" (2). Plus que de l'intégration d'un sous-ensemble de population, c'est bien ainsi de l'intégration sociale d'un écart par rapport à l'adulte idéal-typique, de l'intégration d'une différence qu'il s'agit. Or, la prise en compte de cet écart modifie le sens du handicap en tant que notion et expérience d'ordre individuelle et/ou collective.

Le handicap ne peut plus, en effet, être pensé comme lié plus ou moins exclusivement à l'état caractéristique des personnes dites handicapées.

Il apparaît nettement prendre la forme d'un produit d'interactions entre des variables individuelles et des variables environnementales.

(1) Accessibilité et adaptabilité des logements aux personnes handicapées dans les bâtiments d'habitation. Circulaire n° 82-81 du 4 octobre 1982 (Urbanisme et Logement).

(2) Circulaire n° 82-81 du 4 octobre 1982.

Certes, une telle conception "circulait" déjà dès les années 60. FISLEWICZ (P.) (1) et DESSERTINE (A.) (2) s'y réfèrent explicitement et l'idée d'accessibiliser les milieux de vie existait naturellement avant la Loi d'Orientation. Mais celle-ci, en les instituant pour la première fois, sans équivoque possible, leur donne un élan sans précédent. Ainsi, dans la période qui succède la Loi d'Orientation, les réflexions vont s'orienter très précisément dans cette perspective désormais consacrée. Pour nous limiter à deux exemples qui étayent à notre sens suffisamment le bouleversement qui s'engendre ainsi dans la prévalence des conceptions existantes, nous évoquerons la tenue du séminaire "Médias et Handicapés" (1978) (3) et des journées d'étude sur les "Barrières psychosociologiques s'opposant à l'intégration des personnes handicapées" (1981) (4). Lors de la première manifestation citée, la notion de handicap telle qu'elle fonctionnait dans les représentations et notamment dans les discours des médias, est littéralement remise en question. C'est ainsi que MINAIRE (P.) et CHERPIN (J.) posent le handicap comme variable et non pas comme constante, en se référant notamment au fait qu'une personne en fauteuil roulant sur une surface lisse n'est pas plus handicapée qu'une autre.

C'est là une conception partagée par la plupart des intervenants. De l'environnement bâti à l'entreprise, ils mettent à cette occasion fondamentalement en cause les représentations sociales des handicaps et des personnes handicapées, toutes ces représentations qui légitimaient les pratiques de mise à l'écart et de ségrégation, en majorant le poids du handicap des individus.

(1) FISLEWICZ (P.). Le handicapé moteur et la société.- Thèse de médecine. Paris, 1967.

(2) DESSERTINE (A.). Rapport général pour les Ve Journées d'Amitié Polio - Handicapés physiques et milieux de travail. Octobre 1968, in "Gageure", supplément n° 3, printemps 1969. Voici le passage significatif : "le handicap apparaît donc comme essentiellement relatif, l'inadaptation du sujet pouvant être aggravée ou minimisée par le niveau personnel de son "vouloir vivre" ou par le degré d'inadaptation matériel ou psychologique de son milieu".

(3) Médias et handicapés.- Paris, Maison de l'UNESCO, 25-28 sept. 1978, ADEP Documentation, 1980.

(4) CTNERHI. Vivre ensemble ? Les barrières psychosociologiques s'opposant à l'intégration des personnes handicapées. Journées d'étude du CTNERHI, Strasbourg 22, 23 et 24 mars 1981, Publications du CTNERHI, Etudes n° 3, sept. 1982, 232 p.

Les journées d'étude organisées par le CTNERHI, trois ans plus tard, s'inscrivent dans le même mouvement de profonde révision des conceptions des pratiques sociales dans ce champ dit du handicap. Le titre même de ces journées "Les barrières psychosociologiques s'opposant à l'intégration des personnes handicapées" dérive à l'évidence des barrières architecturales, ce qui signe, là encore, l'impact crucial de l'approche en termes d'accessibilité. En passant en revue les barrières visibles et les barrières invisibles qui entravent la participation sociale des personnes handicapées, toute la problématique de ces journées n'était sans doute nulle autre que celle de la généralisation possible de la nouvelle logique d'intervention instituée par l'adoption des dispositifs d'accessibilité, tout en confirmant par leur tenue l'ampleur de la brèche ouverte quelques années auparavant.

L'importance accordée à la réflexion sur ces notions et son contenu traduit ainsi l'impact du nouveau modèle d'intégration, subrepticement institué par l'article 49 de la Loi d'Orientation du 30 juin 1975 : un modèle d'intégration non plus fondé sur la normalisation des "infirmes", mais sur l'accessibilisation des milieux de vie.

II - DES REVENDICATIONS A LA LOI OU COMMENT L'ACCESSIBILITE PASSE LA RAMPE

Pour mieux comprendre le développement de l'accessibilité, aujourd'hui, nous nous intéresserons ici à ses phases antérieures. L'accessibilité, en effet, a déjà une histoire et le nouveau chapitre ouvert par la promulgation des mesures législatives prend mieux son sens à le resituer vis-à-vis de ce qui l'a précédé, à savoir ce parcours qui amène l'accessibilité à franchir une étape décisive en passant dans les lois, à partir des revendications des associations de personnes handicapées physiques où elle émerge et se renforce progressivement. En revenant sur les conditions historiques de ce franchissement de seuil, il s'agit d'en restituer la logique par rapport au mouvement de réadaptation, mais, aussi, de repérer ce qui dans le contexte socio-économique, urbanistique (etc...) et dans les initiatives des acteurs a joué en faveur de l'accessibilité au point de lui faire passer la rampe. Ainsi pourrions-nous déjà mieux appréhender la signification de ses développements actuels dans un contexte en évolution, mais peut-être peu ou guère différent sur le plan des lignes de force principales qui paraissent rendre compte de son essor antérieur.

II.1 - L'essor de la réadaptation et ses limites : de la normalisation des individus à l'accessibilisation des milieux de vie ?

STIKER (H.J.) (1) a mis en lumière comment dans l'histoire du rapport "Handicap et Société", le XXe siècle, après la première guerre mondiale, va voir émerger puis se développer la culture de la réadaptation : l'infirmes devient réadaptable, réinsérable et par là handicapé. Pour l'auteur, la réadaptation est révélatrice de la volonté de compenser la différence, de l'effacer, de la nier, d'adapter à la société telle qu'elle est avec ses normes empiriques, non pas de changer celles-ci mais de normaliser les individus.

Aussi éclairante que soit cette thèse, quant au dénominateur commun des entreprises de réadaptation mises en place et sans cesse développées autour du soigner, rééduquer, éduquer, former, étiqueter, orienter, réinsérer (etc...), il nous semble clair, qu'elle trouve sa limite historique au

(1) STIKER (H.J.) Corps infirmes et sociétés.- Paris, Aubier-Montaigne, 1982, 252 p.

moment où l'accessibilité vient à passer dans la loi. Il semble difficile, en effet, d'établir une équivalence de sens entre tout ce qui témoignait et témoigne encore de la volonté de ne pas voir, de nier l'existence des handicapés et l'essor de dispositifs qui permettent la présence dans les milieux sociaux ordinaires de personnes handicapées autonomisées.

A moins de considérer que l'intégration physique des handicapés ne participe pas à l'intégration sociale, on ne peut, en effet, qu'admettre que celle-ci dorénavant se dote d'une arme complémentaire mais aussi alternative à la normalisation : l'accessibilisation.

L'accessibilisation apparaît d'abord souhaitée dans les revendications posées par les associations de personnes handicapées, comme complémentaire du processus de réadaptation. La réadaptation existe et se développe, mais en se développant autour de l'objectif de réinsertion, elle met de plus en plus en évidence les "obstacles", les "barrières" qui caractérisent les milieux ordinaires. En d'autres termes, la réadaptation trouve ses limites propres et appelle un autre mouvement.

Cette logique rend compte de l'apparition de l'accessibilisation dans tous les pays où la réadaptation s'est largement développée préalablement. Nous la trouvons illustrée de la manière la plus claire dans ce propos de DROUIN (D) (1).

"Le processus de la réhabilitation, mis au point depuis la dernière guerre, a été considéré, jusqu'ici, en fonction du handicapé lui-même. Aujourd'hui une nouvelle étape reste à franchir, celle qui consiste à créer autour du handicapé un environnement extérieur lui permettant de tirer parti au maximum de l'indépendance et de l'autonomie auxquelles il est parvenu grâce aux soins qui lui ont été dispensés comme à la patience et à l'énergie qu'il a manifestées. C'est à notre génération qu'il appartient de se

(1) DROUIN (D.) Ville ouverte à tous. La libre circulation des fauteuils roulants à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments. In Médecine et Hygiène, n° 897, 17 déc. 1969, Genève.

préoccuper de ce prolongement post-médical de la réhabilitation. Si, à ce stade, le médecin n'est plus directement concerné, il doit cependant en être dûment informé afin de favoriser de son autorité la révolution sociale et technique qu'implique l'aménagement progressif de cet environnement... Révolution socio-psychologique dans la manière de penser du grand public qui doit s'accoutumer à coudoyer partout comme son semblable et son égal celui qu'il considérait auparavant comme un être diminué : révolution technique pour le bâtisseur habitué depuis la préhistoire à concevoir ses plans en fonction de l'homo sapiens marchant debout et appelé désormais à tenir compte dans toute construction de cette variété nouvelle de l'espèce que représente l'homo faber assis dans un fauteuil roulant ou béquillant sur deux cannes".

Cette longue citation est particulièrement significative de la manière dont vient prendre place le projet d'accessibilisation : il part de la réadaptation, il en constitue le prolongement, mais il la déborde littéralement en inaugurant une nouvelle étape, où il est question de prendre en compte le handicap dans la conception de l'environnement. L'normalisation du coup, on l'aura noté, perd, en fait, dans cette perspective son sens, laissant place aux termes d'indépendance et d'autonomie. Autant dire, que l'accessibilisation, d'emblée, tout en émergeant au sein de la réadaptation par normalisation, la renverse dans ses soubassements : en changeant les normes, l'adaptation aux normes change aussi. En déplaçant le handicap de l'individu à l'environnement il en vient à être partagé, assumé collectivement, il n'est pas dilué, nié, mais montré, signifié, intégré dans les pratiques quotidiennes.

La notion de handicap liée à la réadaptation, subit un choc tel que les handicapés ne le sont plus (ils ne sont plus à réadapter, c'est-à-dire à adapter à la société telle qu'elle est) ; ils deviennent égaux puisqu'ils ont accès, aussi, avec leurs caractéristiques propres, tout au moins au niveau de l'environnement bâti. Il reste bien sûr, par exemple, la paralysie (mais non l'infirmité, non plus le handicap), les paralysés, mais non les infirmes, non plus les handicapés.

Tout ceci est porté par l'accessibilisation, espéré confusément du moins, au moins, au moment où elle va apparaître comme la nouvelle voie, pour dépasser les limites de la réadaptation.

II.2 - Emergence et pression de l'accessibilité : force des acteurs et perméabilité des milieux

Sans prétendre faire, dans le cadre de cette étude, l'histoire de ce qui va apparaître et se constituer comme mouvement de lutte contre les barrières architecturales à la charnière des années 50-60 dans de très nombreux pays, ni même l'histoire française qui, à elle seule, demanderait de plus amples développements, nous chercherons essentiellement, tout en établissant quelques points de repères historiques, à apporter des éléments de réponse à deux questions :

- 1) Comment l'accessibilité a-t-elle été portée par la Réadaptation ?
- 2) Comment se produit ensuite la "rupture" entre les deux mouvements et de quelles forces nouvelles dispose alors l'accessibilité ?

Après la seconde guerre mondiale, la réadaptation et les Associations de personnes handicapées connaissent un essor prodigieux (1). GROSSIORD (A.), représentant éminent de la médecine de réadaptation, a eu l'occasion (2) d'exposer comment il s'était agi de faire face à la "dramatique montée des périls invalidants" : traumatismes de guerre, du travail, de la route, séquelles des maladies telles que les tuberculoses ostéo-articulaires, la poliomyélite ; autre problème aussi cité : en contre partie des progrès de la médecine, les survies des handicapés lourdement atteints suite notamment à des états comateux. A cette époque, tout semble porter à croire, en effet, que la société industrielle produit de plus en plus de handicapés. En tout cas, l'importance de leur nombre fait l'objet d'une prise de conscience particulièrement nette, comme en témoignera, par exemple, en France, le rapport BLOCH-LAINE (F.) (3) La réadaptation et les Associations sont donc porteuses des solutions envisageables pour traiter des problèmes d'ampleur croissante et elles contribuent à les mettre davantage, encore, en évidence.

(1) Cf. Réadaptation, numéro spécial - 25ème anniversaire de "Réadaptation", n° 247, février 1978, 39 p.

(2) GROSSIORD (A.), Les progrès de la thérapeutique et de la rééducation ; leurs conséquences sur le devenir des handicapés. In Réadaptation, n° 247, février 1978, p. 11-16.

(3) BLOCH-LAINE (F.), Etude du problème général de l'inadaptation des personnes handicapées. Rapport présenté au 1er Ministre. Paris : Le Documentation Française, 1969.

Un de ces problèmes majeurs, n'est nul autre que celui du relogement des handicapés sortant des hôpitaux ou des centres de rééducation. Si ce relogement pose un problème, ce n'est pas en tant que tel, mais parce qu'il doit concourir au processus de réadaptation, c'est-à-dire à l'insertion sociale des handicapés. Il ne suffit donc plus de loger la personne handicapée quelque part, il faut, il devient nécessaire, de lui proposer un logement adapté à ses besoins de mobilité, ceci de manière à ce qu'elle puisse mener une vie aussi indépendante que possible et, y compris, assumer un emploi. C'est à partir de l'objectif de réadaptation sociale qu'apparaît ainsi la question de l'accessibilité des logements au travers de toute une série de prises de conscience quant aux obstacles de l'environnement bâti, obstacles que l'expression "barrières architecturales" viendra désigner rapidement.

Les Associations de personnes handicapées initient donc le mouvement sur ce terrain avec le soutien actif de la médecine de réadaptation, dans la plupart des pays où de tels protagonistes ont acquis une existence et un degré de développement significatif. D'emblée, peut s'observer une première percée rapide du mouvement, comme l'établit, dès 1965, LEMONNIER (M.L.) (1), après un voyage d'étude à l'étranger : "Eliminer ces difficultés qu'on appelle depuis quelques années "barrières architecturales", est sans doute malaisé, mais nullement impossible. La preuve en est que beaucoup de pays ont déjà commencé à apporter des solutions à ce problème". L'auteur cite le Danemark, la Suède, précocement mobilisés sur cette question et qui seront bien souvent pris comme exemples ailleurs, mais aussi la Norvège, la Finlande, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne, déjà également très mobilisés, l'Allemagne, en retrait, les Etats-Unis très actifs, et enfin le Japon et la France. Cette liste qui n'est naturellement pas exhaustive donne cependant une idée de la force et de la dimension internationale que prend le mouvement, dimension qui en renforce encore les bases. Il s'agit là d'un appui très solide d'autant que des organismes puissants servent de liaison par leurs publications et par les manifestations internationales

(1) LEMONNIER (M.L.), Progrès dans la lutte contre les barrières architecturales. In Monde Combattant, la revue de la Fédération Mondiale des Anciens Combattants, mars-avril 1965, n° spécial : Barrières Architecturales.

qu'ils organisent régulièrement. La Fédération Mondiale des Anciens Combattants, la Fédération Internationale des Mutilés, Invalides du Travail et Invalides Civils, la Société Internationale de Réhabilitation des Handicapés jouent à cet égard un rôle de premier plan.

En France, la création de l'Association pour le Logement des Grands Infirmes (A.L.G.I.), en 1959, constituera le véritable point de départ du mouvement. L'A.L.G.I. créée sous l'impulsion de l'Association des Paralysés de France (A.P.F.) à la demande du Secrétariat d'Etat au Logement qui souhaitait, à l'époque, pour se simplifier la tâche, disposer d'un interlocuteur unique sur les problèmes en question, fédère très vite la plupart des associations de handicapés moteurs : Association des Paralysés de France, Ligue pour l'Adaptation du Diminué Physique au Travail, Association des Parents d'Enfants Poliomyélitiques du Centre de Garches, Centre des Paralysés Etudiants, Association Nationale des Polios, Union des Polios, Association Française des Blessés de la Colonne Vertébrale, Ligue Française de Lutte contre le Rhumatisme. (1)

Ce regroupement très large donne du poids aux propositions qu'elle va émettre à partir de son expérience dans le domaine du relogement. Le relogement, au début des années 60, se heurtait d'une part au déficit global des offres dans le secteur social, mais aussi aux marches, à l'étroitesse des couloirs, etc., c'est-à-dire aux obstacles architecturaux.

Ainsi s'exprimait PETIT (L.) (2), Présidente de l'A.L.G.I., en 1964, dans la revue Réadaptation : "Il faut bien se rendre compte que les appartements accessibles à de grands infirmes sont rares parce qu'en France jusqu'ici ce problème n'a pas été posé ou bien rarement. Il a donc fallu, au début de 1962, retenir des appartements là où le terrain s'y prêtant, le hasard de la conception architecturale avait joué en notre faveur ; en un deuxième temps, les constructeurs et les architectes ont accepté de faciliter les accès aux immeubles en installant par exemple, un plan incliné de 18,5 m qui permet aux infirmes en fauteuil d'arriver à l'ascenseur et donc à leur appartement à partir de la rue sans l'aide d'une tierce personne". L'auteur y expose alors le nouvel objectif de l'A.L.G.I. complémentaire de son aide

(1) A.L.G.I., documents d'archive.

(2) PETIT (L.), L'Association pour le Logement des Grands Infirmes.- In Réadaptation, n° 111, 1964, p. 10.

concrète au relogement : faire admettre aux constructeurs des immeubles d'habitation et des bâtiments publics, le principe des normes d'accessibilité. Ainsi émerge une idée infiniment ambitieuse et qui pourtant va réellement aboutir, quelques dix ans plus tard, à passer dans la loi.

Un premier pas significatif sera franchi avec la publication de la circulaire n° 66-20 du 30 juillet 1966 relative aux programmes d'H.L.M. à usage collectif et à l'attribution de logements aux personnes âgées, personnes seules et handicapées physiques (1). En même temps, et pour la première fois, l'Association Française de Normalisation élabore et publie un document qui fournit des indications techniques destinées à faciliter l'adaptation des logements.

L'année précédente, les journées d'amitié polios (2) organisées sur le thème du Logement, en France, et surtout **la première conférence internationale sur les barrières architecturales tenue à Stresa (3) en Italie**, avaient contribué à faire avancer la sensibilisation mais aussi à conforter les ambitions du mouvement.

(1) Cette circulaire n'impose pas des logements pour handicapés dans tous les programmes d'H.L.M. Par contre les organismes H.L.M. doivent concevoir des logements pour répondre aux demandes existantes, demandes qu'ils ont à charge de déterminer avant d'arrêter leur programme de construction.

(2) Ces journées furent organisées par l'Association d'Entraide des Polios Hospitalisés, à l'hôpital Raymond Poincaré de Garches les 22 et 24 mai 1965 avec le concours de l'A.L.G.I. et la "Polio Research Found". Cf. Réadaptation, n° 122, 1965, p. 36.

(3) Cette conférence fut organisée du 17 au 20 juin 1965 par la Fédération Internationale des Mutilés et Invalides du Travail et Invalides Civils (F.I.M.I.T.I.C.) avec le concours de la Fédération Mondiale des Anciens Combattants (F.M.A.C.) et de la Société Internationale pour la Réadaptation des Handicapés (I.S.R.D.). Elle réunit 200 délégués représentant presque tous les pays européens, plus les Etats-Unis, l'Inde et le Chili. Les participants étaient des architectes, des urbanistes, des médecins, des représentants d'associations de handicapés, de Ministères des Affaires Sociales, de la Santé, etc.

Aussi bien les succès de 1966, sont-ils immédiatement posés (1) comme... facilitateurs de la poursuite d'expériences utiles à un approfondissement de la réflexion et à un élargissement des actions.

A partir de 1965, après la conférence de Stressa (2), il devient clair que la lutte contre les barrières architecturales prend une nouvelle dimension.

Très vite, elle va apparaître disposer d'une force de pénétration particulièrement puissante. Non seulement les Associations de Personnes Handicapées et la médecine de la réadaptation, en plein essor, conjuguent leurs énergies, mais aussi, et ceci semble déterminant, le mouvement va se donner et utiliser une justification idéologique de type universaliste : lutter contre les barrières architecturales, ce ne sera plus simplement oeuvrer pour améliorer le sort des handicapés, mais bien au-delà, pour assumer un problème de société, un problème qui concerne chaque individu. La prise de conscience concernant l'accroissement du nombre de handicapés, la "montée des périls" que nous avons évoquée plus haut donne toute sa valeur à cette justification.

DESSERTINE (A.) sera le premier, en France, et sans doute aussi sur la scène internationale, à propulser cette idée. Dans le texte français (3) de la conférence qu'il présente à WIESBADEN (R.F.A.) (4) en septembre 1966,

(1) A.L.G.I. Document d'archives. "Compte-rendu de la réunion du vendredi 20 janvier 1967 qui a eu lieu au siège de la Caisse Régionale de Sécurité Sociale de Paris, 15 p. ; dans ce document, DESSERTINE (A.), nouveau Président de l'A.L.G.I. depuis 1965, après avoir présenté les deux événements importants de l'année 1966, ajoute : "Mais si ces deux éléments sont décisifs, il est certain qu'ils ne porteront leurs fruits que si nous acceptons d'aller plus loin et de les prendre comme point de départ..."

(2) Cf. page précédente.

(3) A.L.G.I. Document d'archives. Conférence WIESBADEN. M. A. DESSERTINE, Président de l'A.L.G.I. ; la traduction anglaise biaise l'idée : "Our action is to benefit every handicapped in need of proper housing : very young children, mothers, hold people, and the temporarily or severely disabled", in ISRD-Proceedings of the tenth world congress. Industrial society and Rehabilitation Problems and Solutions, p. 54.

(4) 10e Congrès mondial de la Société Internationale pour la Réhabilitation des Handicapés (I.S.R.D.). Cf. note ci-dessus.

après avoir fait état de l'action de l'A.L.G.I. dont il assume la présidence, il conclut : "Notre action peut profiter à tous, handicapés, temporaires, mères de familles, cardiaques et vieillards". Cette idée se trouve exprimée avec force et peut-être de manière excessive, au colloque (1) qu'il avait organisé quelques mois plus tôt en France sur le thème Handicap et Déplacement, par le docteur ARRIGHI de CASANOVA (2) sous la forme suivante : "Je pense qu'il est très important que, dans ce pays, on prenne conscience de l'urgence d'étudier pour l'avenir les problèmes concernant les handicapés. Mais je vous dirai tout de suite qu'un médecin finit par se convaincre que tous les hommes, un moment de leur vie, sont de grands handicapés. **TOUT HOMME A ETE, EST, OU SERA UN JOUR UN GRAND HANDICAPE.** Je voudrais attirer l'attention des pouvoirs publics ou des industriels qui ont l'occasion de se pencher sur ce problème, sur l'urgence d'étudier ces questions, car cela concerne tous les hommes, cela concerne toutes les femmes et notamment toutes celles qui auront à pousser une voiture d'enfant. Le problème est donc extrêmement vaste et doit intéresser tous ceux qui peuvent y apporter une contribution quelconque".

Il est clair qu'une telle perspective donne au secteur de la réadaptation un avenir prometteur en annonçant toutefois le nécessaire dépassement de la réadaptation en tant que telle. A partir du moment où le handicap est posé comme concernant tout homme, l'accessibilisation des milieux de vie s'introduit avec force comme voie incontournable, ce qui ne peut produire, à terme, par effet de rétroaction, qu'une transmutation du processus de réadaptation en processus d'autonomisation des individus.

En passant de la défense d'une catégorie de personnes à la promotion d'une pratique d'intérêt général, la justification de l'accessibilité franchit un cap essentiel. Non seulement parce qu'elle sort de la réadaptation, mais aussi parce qu'elle appuie le débordement de la stratégie première d'adaptation localisée de l'environnement bâti autour du relogement des personnes handicapées. En corollaire, la question du nombre de ces personnes perd son sens : l'accessibilité concerne toute la population.

(1) Colloque organisé, comme les journées d'amitié polio sur le thème du logement, par l'Association d'Entraide des Polios Hospitalisés avec le concours de l'Association pour le Logement des Grands Infirmes. DESSERTINE (A.) est le président de ces deux associations.

(2) ARRIGHI de CASANOVA. Allocution d'ouverture in Handicap et Déplacement. Colloque 5 avril 1966, ADEP, p. 5.

Une telle position va permettre, dans un contexte favorable, un progrès rapide de la sensibilisation en faveur de l'accessibilité.

Alors que la France connaît depuis des années une croissance économique continue et une urbanisation rapide, le pouvoir politique va chercher, en effet, à répondre au problème posé par "les laissés pour compte du progrès", en définissant une large politique d'intégration sociale des exclus, au premier rang desquels il fait figurer les handicapés. C'est donc une période favorable à la réception des idées nouvelles, aux innovations sociales. A tous les niveaux, les acteurs sont à la recherche concrète de solutions.

Il est remarquable ainsi d'observer que la journée d'étude évoquée ci-dessus, organisée par l'A.D.E.P., toute petite association à l'époque, bénéficie de la participation de représentants du Ministère des Affaires Sociales, du Ministère de l'Education Nationale, du Secrétariat d'Etat au Logement, de l'Association française de normalisation, des architectes D.P.L.G., de la S.N.C.F., de la R.A.T.P., de la Sécurité Sociale, du Ministère des Anciens Combattants, etc... outre les représentants des associations de handicapés et de la médecine de Réadaptation (1). C'est là un signe évident de la disponibilité qui caractérisait alors les divers milieux de responsables impliqués dans les problèmes d'environnement.

Dès 1967, les architectes vont répondre positivement à une première interpellation à propos des barrières architecturales, comme le souligne P. PICOT (2) : "Le IXe Congrès Mondial se tenait l'an passé à Prague. Il a suffi de la présence, parmi les 2.500 congressistes, d'un seul handicapé (3), participant exemplaire à nos travaux, déplacements et festivités comprises, pour que nos résolutions finales et nos actes officiels qui concernaient l'Habitat et l'Environnement en portent trace ; le terme de Handicapé y figure donc." PICOT (P.), après avoir cité quatre exemples majeurs d'architecture (l'Hôpital de Venise de LE CORBUSIER, le Centre de

(1) Cf. Handicap et Déplacement. Colloque 5 avril 1966. A.D.E.P.

(2) PICOT (P.), Secrétaire général adjoint de l'Union Internationale des Architectes. Le handicapé physique et l'architecture contemporaine. Importance des rapports et échanges de vues internationaux. Conférence présentée en septembre 1968 à Paris au Séminaire européen sur les problèmes des handicapés physiques dans la société moderne, 9 p.

(3) Il s'agissait de A. DESSERTINE, Président de l'A.L.G.I.

Gériatrie pour la région de Charleroi de Victor BOURGEOIS, le siège mondial de l'O.M.S. de Jean TSCHUMI, le sanatorium d'Alval AALTO) qui témoignent des réalisations précoces et imaginatives des architectes dans le domaine abordé, et fait le tour des recherches et des avancées internationales utiles à la promotion d'une architecture au service des handicapés, indiquera aussi : "pour ma part, je regrette ces fameuses barrières qu'il eut fallu dénoncer et surtout réduire en s'en préoccupant à temps. La chose est maintenant abordée, nous vous apportons maintenant notre concours et désirons oeuvrer ensemble pour faire avancer les solutions". Et encore : "Que la notion de "barrières architecturales" soit à jamais supprimée - tel est mon vœu et le sens profond que nous donnons à cette Rencontre".

Par la voix de son Secrétaire général adjoint, l'U.I.A. qui fédérera "en quelque sorte tous les architectes du Monde" (1), prend ainsi position.

La voie semble alors ouverte pour faire admettre l'idée dans le cadre des travaux préparatoires du VI^e Plan. Pour ce faire, DESSERTINE (A.) (2), utilisera et développera amplement la nouvelle justification de l'accessibilité : définissant le handicapé moteur comme "celui qui a des difficultés à se déplacer tant sur le plan horizontal que sur le plan vertical", il exposera comment cette notion recouvre les handicapés moteurs stricto sensu (3) dont le nombre croît en raison de la multiplication des accidents et paradoxalement des progrès de la médecine, mais aussi les personnes souffrant d'une insuffisance respiratoire ou d'une cardiopathie, et les personnes âgées dont le nombre croît également. Il montrera comment cette notion de par l'hétérogénéité qu'elle recouvre ne permet pas de poser l'existence d'une catégorie particulière de la population d'autant que le handicap moteur concerne des personnes de tous âges, des deux sexes, et de toutes conditions sociales. Tout ceci l'amène à faire éclater la notion de catégorie : "Cet éclatement de la notion de catégorie repose finalement sur cette constatation que chacun d'entre nous peut devenir un handicapé

(1) U.I.A. PICOT (P.), Séminaire Européen sur les problèmes des handicapés physiques dans la société moderne. Paris : 23-28 septembre 1968.

(2) DESSERTINE (A.), Handicapés moteurs et problèmes de logement. VI^e Plan, 1970. A.L.G.I. Documents d'archives, 8 p.

(3) Citant : les poliomyélitiques, myopathes, infirmes moteurs cérébraux, sclérosés en plaques, paraplégiques par rupture accidentelle ou sclérose localisée de la moëlle épinière, hémiplégiques, tuberculeux osseux, grands rhumatismes, personnes atteintes de coxarthrose, de spondylarthrite ou ankylosante, amputés...

moteur. L'on a même dit en pensant aux difficultés de la jeune mère qui ne peut sortir sans emmener son bébé avec elle, en pensant aux difficultés inéluctables qui accompagnent le vieillissement, en pensant aussi aux infirmités temporaires comme celles qui résultent d'une fracture et du port d'un plâtre que chacun de nous est, a été, ou sera un handicapé moteur". C'est pourquoi il lui apparaît nécessaire, tout en poursuivant à court terme l'action spécialisée de relogement des handicapés, de définir à long terme une politique d'adaptation générale de l'environnement en instituant des règles de construction de nature à éliminer les barrières architecturales.

Cette position sera exposée en avril 1972 au Ministre de l'Equipement et du Logement, M. Albin CHALANDON, par les présidents de l'A.L.G.I., de l'A.P.F. et du G.I.H.P. (Groupement des Intellectuels Handicapés Physiques). En réponse, le Ministre leur fait savoir "qu'il allait confier à l'une de ces directions, la charge d'étudier les moyens qui pourraient rendre accessibles à tous l'ensemble des constructions". (1)

Suite au remaniement interministériel qui interviendra après cette rencontre, ce sera finalement C. BONNET, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Equipement du Logement et du Tourisme qui installera, en janvier 1973, un groupe de travail interministériel sur le thème en question, ici, dans le cadre d'un comité animé par Mme Marie-Madeleine DIENESCH, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de la Santé Publique, et chargé de définir une politique de prévention et de réadaptation des personnes handicapées. Les travaux de ce comité allaient aboutir à l'élaboration du projet de Loi d'Orientation en faveur des personnes handicapées, embryon de la loi du même nom, et dont l'article 38 était ainsi libellé : "Les dispositions architecturales et aménagements des locaux d'habitation et des installations ouvertes au public, doivent être telles que ces locaux et installations soient accessibles aux personnes handicapées. Les modalités de mise en oeuvre progressive de ce principe sont définies par voie réglementaire". (2)

- (1) A.L.G.I. Rapport d'activités (avril 1972, avril 1973) Document d'archives, 6 p.
- (2) Cf. BLANC (J.) Rapport fait au nom de la Commission des Affaires Culturelles, Familiales et Sociales, sur le projet de Loi d'Orientation en faveur des personnes handicapées. Assemblée Nationale, n° 951, 1353, Journaux Officiels, 1974.

Entre ces deux moments, la seconde campagne nationale d'information (1) lancée par le C.N.F.L.R.H. (Comité National Français de Liaison pour la Réadaptation des Handicapés) sur le thème de l'emploi intégrera la suppression des barrières architecturales comme thème de sensibilisation. Le grand public allait ainsi recevoir les premières informations sur la question avant que les organes de la grande presse elle-même à l'occasion de la longue période de discussion du projet de loi à l'Assemblée Nationale et au Sénat, s'en fassent l'écho, sans bien en saisir encore le sens des mesures prévues et en minimisant considérablement leur portée (2).

(1) C.N.F.L.R.H. Campagne Nationale en faveur de l'Emploi des Handicapés pour l'accessibilité des lieux de travail par la suppression des barrières architecturales.

(2) Cf. SANCHEZ (J.) Les informations relatives aux personnes handicapées. Contribution à l'étude de la notion d'objectivité. Thèse IIIe Cycle - Université René Descartes - Paris V Sorbonne - 1980, 32ép.

III. LA LITTÉRATURE CONSACRÉE A L'ACCESSIBILITE : DESCRIPTION GLOBALE ET APPROFONDISSEMENT DES QUESTIONNEMENTS

Une fois instituée par la loi, comment l'accessibilisation de l'environnement bâti, va-t-elle, progressivement devenir une réalité ? D'abord, sans doute, en faisant l'objet de toute une série de publications : manuels techniques, informations législatives, articles de réflexion, études, bilans, enquêtes (etc.). Celles-ci, tout en témoignant de la nature et du degré d'investissement des diverses catégories d'acteurs sur le thème en question, alimentent le débat qu'il suscite. Elles facilitent aussi la compréhension de ses enjeux et de ses développements.

C'est pourquoi, essayerons-nous, ici, d'une part, de dégager une vision d'ensemble quantitative et qualitative du traitement de l'accessibilité dans la littérature, d'autre part, de préciser le contenu des analyses déjà produites sur nos deux axes de questionnement.

III.1 - Description globale des publications portant sur l'accessibilité

Les références sur le thème de l'accessibilité ont été collectées aux fichiers du CTNERHI, de la Maison des Sciences de l'Homme et du Service A.D.E.P. Documentation. Les ensembles ainsi constitués ont été soumis à une analyse de contenu en vue de déterminer l'évolution globale de l'intérêt accordé à l'accessibilité de 1970 à 1985, ainsi que l'évolution des thèmes traités, et des types de productions.

Il est apparu toutefois que les fichiers du CTNERHI et de la Maison des Sciences de l'Homme ne permettaient pas d'étudier les évolutions indiquées : dans le cadre du premier fichier cité, la pratique de catalogage sur ce thème très pointu a, en effet, évolué dans le temps ; dans le cadre du second, le nombre de références sur l'accessibilité était trop faible pour pouvoir se prêter à l'analyse souhaitée.

Nous présenterons donc, le travail effectué sur le fichier du service ADEP-Docummentation, service fondamentalement orienté sur la question de l'accessibilité et mettant en oeuvre, depuis son origine, une pratique identique de catalogage des références le concernant. Comme, par

ailleurs, sur la période considérée (1970-1985) l'ensemble des revues traitées par ce Service est demeuré pratiquement stable, les conditions nécessaires pour effectuer l'analyse de l'évolution du traitement de l'accessibilité dans la littérature, nous paraissaient réunies.

III.1.1 - Articles publiés par types de revues

Nous nous sommes tout d'abord intéressés à l'évolution du nombre d'articles publiés par types de revues : revues d'associations de handicapés, revues des professions du bâtiment et de l'environnement, revues des professions de l'action médico-sociale, revues des centres de recherche sociale, bulletins officiels et autres revues (revues inclassables dans les catégories précédentes). Cette évolution est traduite pour les revues françaises par le graphique n° 1.

Il y apparaît clairement que l'intérêt accordé à l'accessibilité dans les revues françaises a connu un essor très sensible d'une manière générale à partir de l'année 1977, en s'accroissant jusqu'en 1981, année internationale des personnes handicapées, pour décroître ensuite jusqu'en 1984, avant de connaître en 1985 un léger redressement.

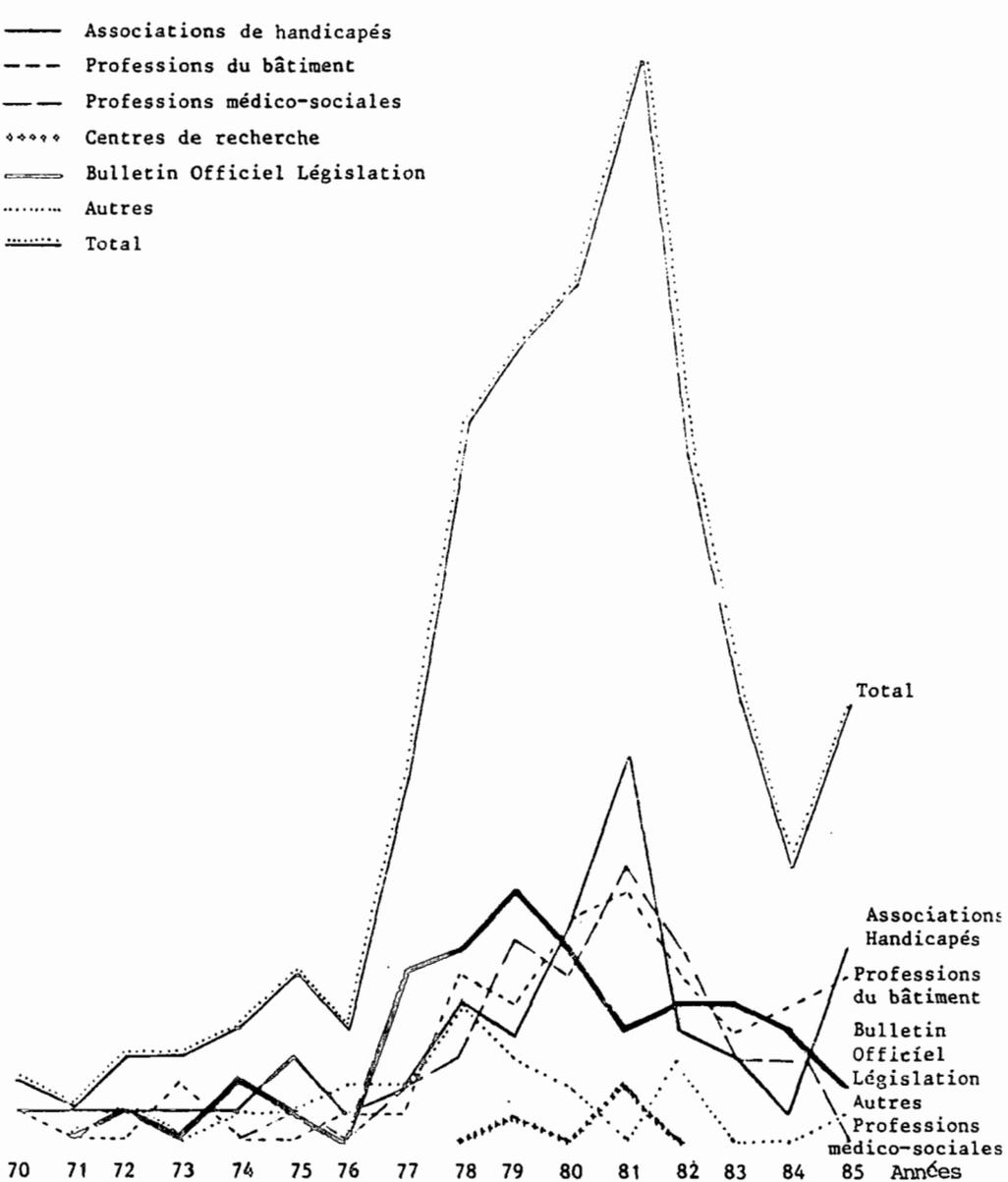
On remarque aussi une quasi-superposition des courbes correspondant aux revues des associations de personnes handicapées, aux revues des professions de l'action médico-sociale et aux revues des professions du bâtiment public et de l'environnement bâti. Contrairement à un préjugé répandu, ce dernier secteur, a en fait participé à la diffusion de l'information sur l'accessibilité. Des revues comme "Transport Public", "Urbanisme", "Le bâtiment-bâti", "Habiter", "l'Habitation", "le Moniteur des Travaux Publics" ont publié, en effet, divers articles axés sur des présentations d'expériences et les informations législatives.

Ces dernières informations rendent compte des décrets, arrêtés ou circulaires qui ont suivi les dispositions prévues par la Loi d'Orientation du 30 juin 1975. C'est la publication de ces dispositions dans le bulletin officiel qui a, semble-t-il, joué un rôle moteur, en créant des "événements" législatifs dont les autres

GRAPHIQUE N° 1

Nombre
d'articles

NOMBRE D'ARTICLES PAR SUPPORT ET PAR ANNEE



revues rendaient ensuite compte. Les différentes courbes mentionnées suivent ainsi le même mouvement que la courbe "Bulletin officiel - Législation, exception faite pour l'année 1981 qui constituait, en soi, un événement.

Une analyse plus fine des données recueillies révèle par ailleurs, au niveau des Associations, l'existence d'une mobilisation sur le thème, non seulement de la part de celles d'entre-elles qui interviennent dans le champ du handicap moteur, mais aussi de celles concernées par le Handicap mental ou sensoriel. Les revues "Epanouir" et "Comme les autres" ont ainsi publié des articles sur l'accessibilité et ceci mérite d'être relevé même si naturellement, leur nombre apparaît nettement moins élevé que dans les revues comme "Faire Face" ou "G.I.H.P. Informations".

L'extension de l'intérêt accordé à l'accessibilité apparaît aussi au niveau de la catégorie "Autres". On constate, en effet, que des revues comme "50 Millions de Consommateurs", "Que choisir", la revue des "Collectivités Locales", les "Messages des PTT" ou la revue "Télécommunications" ont produit des articles pour dénoncer les barrières architecturales ou pour rendre compte d'expériences exemplaires d'accessibilisation.

Tout se passe comme si le thème de l'accessibilité renforçait jusqu'en 1981 ses positions dans les revues, élargissant son champ d'influence, avant de chuter fortement (mais sans redescendre toutefois à son niveau de 1975) peut-être, en attente, d'"événements" sur les terrains, c'est-à-dire, d'expérimentations qui prennent le relais des "événements" législatifs.

C'est peut-être aussi dans cette attente que se sont situées d'emblée les revues de Centres de recherche sociale dont on constate jusqu'ici la très faible mobilisation. A ce jour, seuls, semble-t-il, les Cahiers du CTNERHI et la revue de la Fondation pour la Recherche Sociale ont publié des articles sur la question. On peut toutefois se demander si le fichier d'ADEP-Documents constitue sur ce plan une base d'analyse suffisante, compte tenu de la restriction de son champ

documentaire. En fait, l'observation réalisée sur son fonds se trouve confirmée par notre travail sur les fichiers du CTNERHI et de la Maison des Sciences de l'Homme. Sur celui-ci, en particulier, on ne peut, en effet, que constater d'une part le très faible nombre de références répertoriées, d'autre part, le fait que ces références pour la plupart recouvrent des articles publiés dans les revues du secteur social, telles que "Réadaptation" par exemple, mais non de la recherche sociale. Celle-ci a tardé à percevoir l'importance du thème et de ses enjeux.

III.1.2 - La nature de l'ensemble des publications

En plus des articles parus dans les revues, la littérature consacrée à l'accessibilité se compose aussi de publications spécifiques : manuels techniques, guides, documents d'étude, compte rendu de colloques, etc...

Nous avons pu observer que le nombre total des références répertoriées au fichier A.D.E.P.-Documentation a évolué entre 1970 et 1985 sensiblement de la même manière que le nombre total des références se rapportant aux revues : augmentation nette et rapide à partir de 1977 et jusqu'en 1981, diminution ensuite mais sans revenir au niveau antérieur. Voici en fonction de leur nature, la distribution de l'ensemble des productions, sur les trois périodes les plus significatives :

**Tableau 1 - Répartition par nature et par période de l'ensemble
des publications sur l'accessibilité**

	70-76	77-81	82-85	Total
Etudes	4 % (1)	5 % (9)	8 % (6)	6 % (16)
Manuels Guides	19 % (5)	18 % (32)	19 % (14)	19 % (51)
Comptes- rendus de colloques	12 % (3)	3 % (5)	5 % (4)	4 % (12)
Expériences Témoignages réflexions, informations	46 % (12)	54 % (93)	49 % (37)	52 % (142)
Informations législatives	19 % (5)	18 % (32)	19 % (14)	19 % (51)
Total	100 % (26)	100 % (171)	100 % (75)	100 % (272)

L'ensemble ainsi caractérisé apparaît dominé quantitativement par la catégorie d'articles de réflexion-information avec parfois récits et présentations d'expériences (52 % du total des références collectées pour les trois périodes). A égalité, se situent ensuite, au second rang, les informations législatives (19 %) et les manuels et guides (19 %). Viennent, enfin, les études (6 %) et les comptes-rendus de colloques (4 %). L'importance relative de chacun de ces sous-ensembles n'a guère varié au cours des trois périodes considérées, sauf peut-être, mais très légèrement celle de la catégorie études qui est passée de 4 % à 5 % puis à 8 %.

Comme nous l'avons fait remarquer, au point précédent, il semble que les "événements" législatifs aient constitué la principale courroie d'entraînement des publications avant d'être soutenus par les expériences proprement dites, c'est-à-dire les premières réalisations concrètes.

Globalement, ces données confirment une "explosion" de l'information sur l'accessibilité à partir de 1977 : 34 références en moyenne par an pour la période 77-81 contre 4 seulement auparavant, soit un "courant" d'information 8 fois plus puissant. Elles montrent aussi une baisse à partir de 1982, avec 19 références par an en moyenne entre 82-85, mais

ce nombre témoigne encore d'un investissement du thème nettement supérieur (5 fois plus de références en moyenne) à ce qu'il était lors de la première période.

De même qu'elle est passée dans les textes de loi, l'accessibilité, peut-on dire, est passée aussi, peu après, dans les supports d'information spécialisés, en réalisant une percée tout à fait sensible. La diversité des produits dont elle a fait l'objet est également remarquable et particulièrement le développement des manuels techniques ou guides, au nombre de 51, qui apportent des informations complètes et détaillées à l'usage des spécialistes et des utilisateurs de l'accessibilité.

III.1.3 - Les thèmes abordés

Pour l'ensemble des productions, dans le cadre de cette description globale de la littérature consacrée à l'accessibilité, nous avons, enfin, relevé les thèmes qui étaient abordés et traités en utilisant la catégorisation suivante : législation, techniques et normes, application-développement, impact psycho-social, financement-coût. Le graphique n° 2 (cf. page suivante) présente la répartition obtenue par année sur le même fichier qu'aux points précédents.

On y observe, à partir de 1977, une domination constante du thème "législation", sauf en 1981 et 1985 où le thème "impact psycho-social" vient au premier plan. Mais cette domination apparaît peu sensible, les autres thèmes se voyant accorder une place à peu près équivalente et évoluant, en fait, sensiblement de la même manière. Au total, d'ailleurs, la courbe de l'ensemble des thèmes montre bien que la question de l'accessibilité est très largement sortie des textes de loi, en creusant un écart très net avec la courbe "législation".

A partir de 1981, on aurait pu toutefois s'attendre à une augmentation du nombre des publications s'intéressant au thème "application-développement" et éventuellement au thème "financement-coût". Or il apparaît que tel ne semble pas avoir été le cas. L'interprétation de ceci est difficile : ou ces questions ne

GRAPHIQUE N° 2

Nombre
d'articles 50

NOMBRE D'ARTICLES PAR THEME ET PAR ANNEE

- Législation
- - - Techniques et normes
- Application Développement
- Impact psychosocial
- - - Financement - Coût

40

30

20

18

16

14

12

10

8

6

4

2

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

Années

Total

Impact psycho-
social

Techniques et
normes

Législation

Application
Développement

Financement -
Coût

soulèvent pas en fait de difficultés particulières et l'accessibilité, en quelque sorte, se développe sans bruit, ou au contraire elles présentent des difficultés qui bloquent l'accessibilisation sans pour autant faire l'objet de publications.

Sans préjuger, encore, dans cette partie, des obstacles que peut rencontrer le processus d'accessibilisation, il semble que les éléments d'observation précédents concernant les thèmes "application-développement" et "financement-coût" doivent être pondérés par la prise en considération du thème "Techniques et normes", très présent dans les manuels techniques auxquels nous avons fait référence au point précédent et qui en fait se donnent bien souvent comme objectif de faciliter, de stimuler le développement de l'accessibilité. Une telle pondération conduit à mettre en évidence, au travers du cumul des deux thèmes en question (application-développement et techniques et normes) que ceux-ci se maintiennent en termes d'importance quantitative des publications où ils se trouvent traités, à un niveau très proche du thème "Impact psycho-social" et, comme celui-ci, bien au-dessus des niveaux atteints lors des années précédant la propulsion de l'accessibilité par la loi.

Au travers des diverses focalisations de l'accessibilité dans les textes écrits que nous venons de présenter, il apparaît au total qu'elle a bénéficié d'une mobilisation et d'un traitement diversifié : multiplicité des types de revues, des types de produits, des thèmes abordés. Ceci témoigne, semble-t-il, du fait qu'elle est portée par les associations de personnes handicapées, mais aussi par des responsables de la construction, des architectes, des administrateurs, des consommateurs, des travailleurs médico-sociaux, etc...

Forté à partir de 1977, cette "mobilisation" dans l'écrit s'est émuée sensiblement après 1981, année internationale des personnes handicapées, peut-être dans l'attente d'une relève par les pratiques concrètes d'accessibilisation de l'environnement bâti. C'est sans doute désormais autour de ces pratiques que le

courant d'information, de sensibilisation, de réflexion, d'étude, constitué, dans un premier temps, en prenant appui sur la préparation et la promulgation de textes législatifs ainsi que sur les expériences novatrices, pourra se reformer, et reprendre son élan.

III.2 - Observations, réflexions et analyses sur le développement, le coût et l'impact de l'accessibilité

La littérature que nous venons de décrire globalement propose une série d'observations et d'analyses sur le développement, le coût et l'impact de l'accessibilité. Nous passerons donc, ici, en revue ces apports pour approfondir notre propre questionnement.

Avec l'institution des dispositifs d'accessibilisation par la Loi d'Orientation du 30 juin 1975 et les textes législatifs subséquents, nous avons vu comment s'était introduite, dans le champ des handicaps, une logique d'intervention radicalement nouvelle : non plus adapter l'individu à la société telle qu'elle est, non plus donc réadapter, mais adapter l'environnement, l'accessibiliser, c'est-à-dire mettre en place une authentique intégration sociale de la différence. Nous avons montré aussi comment l'idée d'accessibiliser à partir de son émergence au sein de la réadaptation, puis de sa naissance propre, avait renforcé sa base de justification idéologique et son audience jusqu'à passer dans la Loi.

Ainsi s'est ouverte l'étape de mise en application de l'accessibilisation concrète de l'environnement, posant dorénavant le problème du suivi du processus, de sa compréhension, de son évaluation et de son accompagnement.

III.2.1 - Premiers développements de l'accessibilité

Le développement de l'accessibilité apparaît, d'abord, dans la littérature sous la forme de réalisations exemplaires, mais marginales tant les barrières architecturales continuent partout ailleurs à demeurer omniprésentes. En 1977, le mensuel "Que Choisir ?" (1) titre

(1) La ville hostile, in "Que Choisir ?", n° 117, avril 1977, p. 18-24.

"La ville hostile", proposant une mini-enquête où est illustrée longuement l'inaccessibilité générale de l'environnement bâti, avant de valoriser le cas de "Lorient, ville pilote" :

- A Paris, dans le 15ème arrondissement : "sur une centaine d'immeubles très récents, un seul permet à des handicapés de se loger et en rez-de-chaussée seulement". A Rueil-Malmaison, sur quatre immeubles construits par le secteur public, deux sont accessibles mais au rez-de-chaussée seulement ; à Amiens tous les H.L.M. anciens ou nouveaux sont accessibles mais les ascenseurs sont trop étroits et les boîtes à lettres trop hautes (1).
- en ce qui concerne la rue, le constat là aussi est sévère : "nous avons fait des kilomètres à Paris, en banlieue, en province, sans rencontrer un seul bateau... Par contre, sur certains itinéraires, nous avons observé une accumulation d'obstacles en quelques centaines de mètres (trottoir trop étroit, revêtement de pavés disjoints, mobilier urbain mal disposé, etc...)" (1)
- l'utilisation des transports collectifs est impossible. Le métro à Paris demeure interdit aux fauteuils roulants : portes étroites, escaliers raides, voitures inadaptées... "Que Choisir ?" signale, toutefois, le système de minibus adapté mis en place par des associations avec le concours de municipalités ou de syndicats intercommunaux et fonctionnant sur appel téléphonique. Le Groupement des Intellectuels Handicapés Physiques avait déjà créé ce type de services à Lorient, Amiens, Nancy, Lyon, Marseille, Aix-en-Provence, Montpellier, Strasbourg, Rennes, Lille, Berck et la région parisienne (1).

A propos des bâtiments publics d'ordre administratif, "Que Choisir ?" relève l'effort des P.T.T. : "116 bureaux de poste dont la construction est achevée, en cours ou en projet sont équipés de rampes d'accès". Mais : "17 seulement auront une salle de guichets

(1) La ville hostile. In "Que Choisir ?", n° 117, avril 1977, p. 18-24.

spécialement aménagés"... "A Paris même un seul bureau est accessible sans problème, celui du 113 Bd. Lefèvre, dans le 15ème arrondissement..." **Quant aux cabines téléphoniques publiques, une seule en France est pour l'instant accessible** (1). Ce prototype est situé face à l'hôpital Raymond-Poincaré de Garches (2).

- Sur six cinémas visités à Paris autour du quartier Montparnasse, seule une salle était entièrement de plain-pied (2).

- Face à ce constat négatif d'ensemble est mis en valeur l'exemple de Lorient présentée comme étant la ville la plus accessible de France : bateaux dans le centre ville à chaque passage piétons ; rampe d'accès à la mairie et à deux bureaux de poste, accessibilisation des bureaux de la Sécurité Sociale, aménagement en cours de tous les bâtiments publics ; service de mini-cars pris en charge par le Syndicat intercommunal ; davantage de logements accessibles que de demandeurs ; deux cinémas sur cinq accessibles ; un lycée accessible aux élèves en fauteuil roulant. Cette ville pilote a cependant encore des points noirs : les bâtiments privés, logements ou commerces. Mais il était à l'époque souhaité dans ce mensuel que "très rapidement chaque ville de France l'imite et la dépasse". (2).

Cet article de "Que Choisir ?" donne une image de la situation de l'accessibilité avant la publication des décrets d'application de la Loi d'Orientation qui est confirmée dans d'autres publications.

La revue "Habitat et vie sociale" (3) consacre ainsi en 1978 un numéro à la ville obstacle où il est question des barrières architecturales qui se dressent un peu partout, mais aussi des premières réalisations exemplaires à Saint-Nazaire, Evry, Grenoble, Meylan, Bordeaux.

(1) Souligné par nous.

(2) La ville hostile. In "Que Choisir ?", n° 117, avril 1977, p. 18-24.

(3) Habitat et vie sociale. La ville obstacle, n° 22, janvier-février 1978, 71 p.

Certaines de ces premières réalisations feront le tour des publications. Les noms des villes concernées reviennent sans cesse dans les titres ou sous-titres des articles consacrés à l'accessibilité : "L'insertion sociale des personnes handicapées physiques à Bordeaux, Grenoble, Lorient" (1) ; "L'insertion des handicapés dans la vie urbaine à Grenoble" (2) ; "Vivre ensemble avec les handicapés à Lorient" (3) ; "Bordeaux, Grenoble, villes pilotes accueillantes aux handicapés" (4) ; "Lorient, ville pilote en matière d'accessibilité" (5) ; "Une manière de penser l'urbanisme pour les handicapés et les autres (à Evry)" (6) ; "Lorient : des taxis au service des personnes à mobilité réduite" (7) ; "Logements adaptés à Evry" (9) ; "Meylan : l'adaptabilité jusqu'au bout" (10) ; "A Bordeaux Transadapt..." (10) ; "Grenoble : la transformation des mentalités" (10).

Présentées comme des exemples, ces villes prendront ainsi une fonction essentielle d'ancrage de l'accessibilité et de pôles de sensibilisation. Très vite d'autres villes viendront renforcer ce peloton de tête au sein des publications, notamment Parthenay (11), La Rochelle (12), Brest (13), Valence (14).

-
- (1) Centre National d'Art et de Culture Georges Pompidou. Centre de Création Industrielle. L'insertion sociale des personnes handicapées physiques à Bordeaux, Grenoble/Lorient.- 1981, 79 p.
 - (2) HERBIN (R.) L'insertion des handicapés dans la vie urbaine à Grenoble.-
 - (3) Diagonal. Vivre ensemble avec les handicapés à Lorient.- n° 31/32, 1980.
 - (4) COURBEYRE (J.), BRETON (J.). Bordeaux, Grenoble, villes pilotes accueillantes aux handicapés.- In Faire Face, 1978, n° 36, p. 21-25.
 - (5) GANACHAUD. Lorient, ville pilote en matière d'accessibilité.- In Réadaptation, 1979, n° 256, p. 36-40.
 - (6) GROSOIS (L.). Une manière de penser l'urbanisme pour les handicapés et les autres.- In Urbanisme, 1980, n° 179-180, p. 61.
 - (7) G.I.H.P. Informations. Lorient : des taxis au service des personnes handicapées.- n° 72, p. 13.
 - (8) GRIFFON (J.M.). Le transport des handicapés : l'expérience de Grenoble.- In Transport Public, 1981, n° 785, p. 43 à 47.
 - (9) Faire Face, Logements adaptés à Evry, n° 371, 1981, p. 11.
 - (10) Fondation de France. Les handicapés dans votre ville.- 1982, 12 p.
 - (11) Parthenay, à l'heure de l'accessibilité.- In Faire Face, 1980, n° 357, p. 14.
 - (12) Les handicapés à La Rochelle.- Ed. F.N.M.I.P. Charente-Maritime, 1980, 54 p. petite brochure
 - (13) Semaine de l'amélioration de l'habitat à Brest. Intégration des handicapés dans la ville.- In "Habiter", 1981, n° 169, p. 29.
 - (14) Accessibilité, les intéressants projets de la Municipalité de Valence (Drôme).- In Faire Face, 1981, n° 372, p. 12.

Les décrets de 1978 concernant les installations ouvertes au public neuves ou existantes trouveront un point d'appui dans les premières réalisations exemplaires qui les ont précédés ou rapidement suivis. Ainsi s'élargit progressivement le cercle des villes qui s'engagent dans l'accessibilisation. En 1981, une enquête (1) du mensuel "Ingénieurs des villes de France" fait état des réalisations d'une trentaine de localités au niveau de l'accessibilité des voiries, des bâtiments publics communaux, des stationnements et des transports.

Quelques mois plus tard le mensuel "Que Choisir ?" publie une vaste enquête (2) réalisée par les Unions de Consommateurs en liaison avec les Associations de Personnes Handicapées sur 143 villes, testant à cette occasion l'accessibilité de 35.000 lieux publics et privés. Il ressort de ce travail que :

- sur 2.493 rues enquêtées, 1.362 étaient praticables (passage possible sur l'un des trottoirs d'un landau ou d'un fauteuil roulant) ;
- sur 3.746 passages cloutés, 1.073 avaient des trottoirs abaissés ;
- sur 3.361 services publics, 941 étaient accessibles avec, par ordre décroissant, en fonction de l'accessibilité :
les pompiers (76,4 %), les institutions d'action sociale (35,2 %), les écoles (31,3 %), les mairies (29,4 %), les préfetures et sous-préfetures (22,7 %), les P.T.T. (21,2 %), les centres d'impôts (17 %), la police et la justice (14,7 %) ;
- sur 13.566 commerces et services, 4.239 étaient accessibles (avec 72 % des grandes surfaces dans ce cas) ;
- 91 des 367 salles de cinémas s'avéraient accessibles mais seulement 5 musées sur 112 ;
- enfin 6 % des 3.694 immeubles d'habitation visités étaient apparus accessibles.

(1) Les handicapés dans la ville. Ingénieurs des villes de France.- Décembre 1981, n° 282, 91 p.

(2) Piétons et handicapés. Les villes inaccessibles.- in "Que Choisir ?", n° 169, janvier 1982, p. 28-35.

"Que Choisir ?" considérait cette situation comme étant catastrophique et scandaleuse, évaluant ces données en fonction des exigences d'accessibilité auxquelles devrait répondre l'environnement bâti pour apporter satisfaction aux attentes des consommateurs dont il se faisait le porte-parole. Cette position qui exprimait son implication en faveur de l'accessibilisation introduisait aussi un nouveau cadre d'évaluation du processus en faisant référence non plus à ses apports en regard des caractéristiques antérieures de l'environnement mais à ses insuffisances en regard du modèle d'accessibilité dorénavant souhaité.

Ceci devenait sans doute possible du fait des premiers développements très réels de l'accessibilité que venaient en fait attester les données recueillies, pour peu qu'on les ait comparées (1) avec le constat effectué par le même mensuel cinq ans plus tôt.

Cependant, ces développements prennent du retard par rapport aux calendriers prévus par la Loi, comme le souligneront LASRY et GAGNEUX (2) : retard dans l'élaboration de la réglementation de l'accessibilité, avec la parution du décret concernant les bâtiments d'habitation collectifs neufs seulement cinq ans après la promulgation de la Loi d'Orientation ; retard aussi dans la mise en application du dispositif et notamment dans l'installation des commissions départementales d'accessibilité.

La synthèse (3) de l'activité de ces commissions, dont il sera question plus avant, signale le retard pris, non seulement dans la création des dites commissions (effective dans certains départements seulement en

(1) La différence entre les procédures des deux enquêtes ne permet pas, en fait, de comparer les résultats. Mais, en l'occurrence cette différence est significative de l'importante transformation de l'objet ; un élément par ailleurs intéressant : Lorient est classé 88e sur 143 villes avec une note d'accessibilité de 2 sur 10. S'il ne s'agit pas d'une erreur, le voeu de "Que Choisir ?", exprimé en 1977, se trouve exaucé (cf. p. 43).

(2) LASRY (S.), GAGNEUX (M.). Bilan de la politique menée en faveur des personnes handicapées.- Rapport au Ministre de la Solidarité Nationale, 1982, p. 141-145.

(3) Synthèse des bilans demandés aux Commissaires de la République. Accessibilité de la cité aux personnes handicapées. Ministère des Affaires Sociales et de la Solidarité Nationale, Août 1983, 40 p.

1982), mais aussi dans l'application des dispositions relatives à l'adaptation des équipements publics aux personnes handicapées. Une statistique réalisée à cette occasion sur 33 départements établissait que 50 % des villes environ (sur 422 villes de 5.000 habitants et plus sur 153 villes de 10.000 habitants et plus) avaient établi des plans d'adaptation de la voirie (90 villes au total) ou engagé des travaux (175 villes au total). Par ailleurs, sur 3.325 bâtiments publics appartenant à des collectivités publiques, recensés dans 15 départements, 41,5 % avaient été classés accessibles, 42 % adaptables, 16,5 % non adaptables.

Ces données témoignaient ainsi de l'enclenchement réel du processus d'accessibilisation, définitivement sorti du cadre restreint des villes exemplaires.

En même temps, elles confirmaient la lenteur de l'application du dispositif par rapport au calendrier prévu et l'insuffisance des réalisations en regard des attentes sociales, les barrières architecturales, poursuivant encore leur règne sur la majeure partie de l'environnement bâti. Elles révélaient mieux aussi l'ampleur des objectifs fixés. Ainsi dans le cadre de la synthèse citée ci-dessus, on évaluait à 20.000 (sur 40 à 50.000) le nombre d'installations ouvertes au public et appartenant aux personnes publiques qui restaient à accessibiliser sur le territoire national. Au niveau de la voirie, par exemple, dans une ville comme Paris, 40.000 abaissements de trottoirs étaient à réaliser.

III.2.2 - Facteurs influençant le développement de l'accessibilité

Si la Loi a joué un rôle primordial dans l'élan donné à l'accessibilisation du cadre bâti, les premiers développements de l'accessibilité attirent l'attention sur la variabilité du degré et des modalités de mise en application des dispositions prévues, comme des expérimentations locales qui les ont précédées, en fonction des initiatives des acteurs, de leurs représentations du problème, du coût des opérations et des moyens de financement. C'est une multiplicité de facteurs qui conditionnent ainsi le processus d'accessibilisation.

III.2.2.1 - La loi : élargir le champ d'application et contrôler l'application de la réglementation

Pour favoriser le développement de l'accessibilité, tout d'abord, certains auteurs ont proposé ou revendiqué un élargissement du champ d'application. FRAYSSE-CAZALIS (J.) (1982) (1), par exemple, proposait de faire entrer dans la législation les établissements privés anciens, les villages de vacances en maisons individuelles, les parcs résidentiels de loisirs, les campings pour leurs sanitaires et leurs diverses installations, **les maisons individuelles** (2), et **les lieux de travail**. Si l'élargissement du champ d'application est souhaité par les associations de personnes handicapées, celles-ci demandent surtout, prioritairement, une bonne application de la législation existante. Le Comité de Liaison pour l'Insertion des Personnes Handicapées ou Dépendantes dans la Ville et l'Habitat, composé de représentants d'associations, d'élus locaux et de professionnels a émis des propositions (3) dans ce sens :

- faciliter l'adaptation des logements occupés par des personnes handicapées en améliorant le système des aides financières prévues ;
- codifier et améliorer techniquement le décret (78-109) concernant les établissements neufs recevant du public ;
- élargir le champ d'application du décret (78-1167) concernant les établissements anciens recevant du public et, notamment, "en étendre l'application à certains E.R.P. privés tels que dispensaires, P.M.I, Médecine du Travail, C.A.F., Sécurité Sociale, Centres Sociaux, sociaux-culturels, salle de spectacles et de sports, Ecoles privées, Centres Commerciaux, Grandes Surfaces, Banques (4) ;

(1) FRAYSSE-CAZALIS (J.). Accessibilité des transports et de la ville aux personnes handicapées.- Rapport au Premier Ministre, 1982.

(2) Construites par des "constructeurs-vendeurs".

(3) Comité de Liaison pour l'Insertion des Personnes Handicapées ou Dépendantes dans la Ville et l'Habitat. Réunion plénière du 3 mai 1984.

(4) idem page jaune n° 7.

L'application des mesures législatives constitue naturellement un point-clé du développement de l'accessibilité. Les propositions pour renforcer cette application ont souvent été faites pour la rendre plus incitative, notamment par des mesures financières ou administratives (PRIGENT (M.A.) (1) ou/et plus efficace en prévoyant un contrôle a priori (PRIGENT (M.A.) (1), FRAISSE-CAZALYS (J.) (2).

Le problème se pose de manière très différente selon qu'il s'agit de constructions neuves ou d'installations anciennes.

En principe les mesures prévues concernant les installations neuves ouvertes au public (décret du 1er février 1978), les installations existantes ouvertes au public (décret du 9 décembre 1978), les bâtiments collectifs neufs d'habitation (décret du 4 août 1980) doivent obligatoirement être appliquées telles qu'elles sont définies techniquement par les arrêtés du 25 janvier 1979 et du 24 décembre 1980.

Les règles qui définissent les conditions d'accessibilité et d'utilisabilité des bâtiments d'habitation et des bâtiments publics constituent des règles de construction qui s'imposent aux maîtres d'ouvrage, à leurs architectes, à leurs entrepreneurs. Mais leur contrôle ne conditionne pas toutefois l'octroi du permis de construire, celui-ci reposant strictement sur le respect des règles d'urbanisme depuis la Loi du 30 décembre 1967. L'absence de prise en compte de l'accessibilité expose par contre, depuis 1985 (3) les constructeurs aux sanctions pénales prévues aux articles L 152-1 à L 152-10 (3) du code de la construction et de l'habitation : interruption des travaux, amendes de 1.500 à 300.000 F. augmentées en cas de récidive, démolition des travaux, retrait du permis de construire...

(1) PRIGENT (M.A.) L'accessibilité de la cité pour les personnes à mobilité réduite. Chronique de législation.- in Les Cahiers du CTNERHI, n° 16, octobre-décembre 1981, p. 31-35.

(2) FRAISSE-CASALYS (J.) Accessibilité des transports et de la ville aux personnes handicapées.- Rapport au Premier Ministre, 1982.

(3) Depuis la Loi n° 85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en oeuvre du principe d'aménagement.

L'article L 152-1 prévoit que les infractions peuvent être constatées "par tous les officiers ou agents de police judiciaire ainsi que par tous les fonctionnaires et agents de l'Etat et des collectivités publiques commissionnés à cet effet par le maire ou le ministre chargé de la construction et de l'habitation suivant l'autorité dont ils relèvent et assermentés..."

Ce dispositif récent a été préféré à l'insertion directe des mesures d'accessibilité dans le code de l'urbanisme de manière à ne pas toucher au principe de la séparation des deux codes (1). Il semble avoir apporté un moyen d'intervention aux associations de personnes handicapées qui peuvent désormais dénoncer les ouvrages non-conformes, poursuivre les constructeurs en justice et gagner (2). Son adoption est toutefois trop récente pour se prêter d'ores et déjà à une évaluation.

Si la question du contrôle a suscité bien des réflexions, par contre les possibilités de dérogation prévues ne semblent pas avoir constitué un problème, sinon en faisant rebondir les interrogations concernant le respect de la réglementation et en contribuant ainsi à l'adoption du système de sanctions plus sévères que nous avons évoqué ci-dessus.

La possibilité pour les constructeurs d'obtenir une dérogation exceptionnelle à l'obligation d'accessibilité tant dans le domaine des bâtiments collectifs d'habitation neufs (3) que dans

-
- (1) Réponse de M. le Ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports à une question écrite de M. Gilles CHARPENTIER, 9 décembre 1985.
 - (2) Faire Face - Accessibilité : un procès gagné par l'A.P.F. in Faire Face, n° 425, juin 1986, p. 15.
 - (3) Décret n° 86-637 du 4 août 1980. Accessibilité aux personnes handicapées à mobilité réduite des bâtiments d'habitation collectifs neufs et des logements qu'ils contiennent, article 4.

les installations neuves ouvertes au public (1) était prévue par les décrets correspondants (1) (2), notamment, lorsque les caractéristiques du terrain où la présence de constructions existantes pouvaient faire obstacle à son application. La "synthèse des bilans demandés aux commissaires de la république" (3) montre que cette possibilité, examinée par les préfets après consultation des commissions départementales d'accessibilité, semble, en fait, avoir été très peu utilisée (en 3 ans, 37 départements sur 74 avaient eu à statuer sur 118 demandes de dérogations). D'où d'ailleurs cette interrogation : devait-on interpréter ces données comme significatives d'une bonne application de la réglementation ou, au contraire, de sa négligence par des constructeurs insuffisamment sensibilisés et contrôlés ? (3).

La seconde interprétation est apparue plus vraisemblable, en particulier, aux associations de personnes handicapées et ceci a posé le problème de la pertinence des missions confiées aux Commissions départementales d'accessibilité :

- mission d'examen de dérogations : elle supposait le respect de la réglementation par les constructeurs et donc aussi un contrôle suffisant de ce respect. Nous venons de voir qu'en l'absence d'un tel contrôle, cette mission pouvait devenir dérisoire ;
- mission de consultation (4) sur les adaptations des installations existantes : elle supposait que les collectivités ou établissements publics prennent les initiatives prévues par

(1) Décret n° 78-109 du 1er février 1978. Mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public, article 6.

(2) Décret n° 86-637 du 4 août 1980. Accessibilité aux personnes handicapées à mobilité réduite des bâtiments d'habitation collectifs neufs et des logements qu'ils contiennent, article 4.

(3) Synthèse des bilans demandés aux Commissaires de la République. Accessibilité de la cité aux personnes handicapées, août 1983, 40 p.

(4) Elle commençait seulement à se développer au moment de l'élaboration de la synthèse des bilans départementaux : 11 commissions seulement sur 79 en faisaient état. Synthèse des bilans demandés aux Commissaires de la République, août 1983, p. 22-23.

la Loi. Là encore, comme au niveau de sa mission précédente, son activité reposait sur des dynamiques externes. Or, dans le cas des installations existantes, l'obligation d'accessibiliser n'était assortie d'aucune sanction, les dynamiques en question relevaient entièrement du bon vouloir des acteurs. Ceci posait le problème de leur sensibilisation préalable, de leur incitation.

- Autres missions : sensibilisation, étude, etc... Celles-ci reposaient sur l'activité propre des Commissions mais elles n'avaient été instituées que très secondairement à cet effet. Peu de Commissions (1), en fait, ont engagé des actions sur ce plan.

La synthèse des bilans départementaux, en définitive, outre les informations fournies (2) sur les premiers développements de l'accessibilité, a mis en lumière les lacunes du dispositif réglementaire mis en place : insuffisance des procédures de contrôle, c'est-à-dire du caractère contraignant de la Loi ; insuffisance aussi de la sensibilisation, et sans doute des aides financières, c'est-à-dire du caractère incitatif de la Loi. Ceci donnait une particulière importance aux initiatives des acteurs et à la dimension économique de l'accessibilité que nous aborderons successivement ci-après, d'autant plus que les Commissions départementales d'accessibilité instituées par le décret du 16 septembre 1985 (3) ont été diluées dans les nouvelles Commissions consultatives départementales de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité.

(1) Cinq départements sont cités dans la synthèse. Cf. référence ci-dessus.

(2) Cf. p. 46-47.

(3) Décret n° 85-988 du 16 septembre 1985 relatif à la Commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité, et aux Commissions départementales de sécurité pour Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Journal Officiel 20 septembre 1985.

III.2.2.2 - Les acteurs : initiatives et représentations

La plupart des publications consacrées au développement de l'accessibilité mettent en valeur le rôle actuel ou potentiel des diverses catégories d'acteurs concernées :

- les personnes handicapées et potentiellement l'ensemble des personnes à mobilité réduite avec le groupe important des personnes âgées, en tant que pôle d'information, de sensibilisation, de pression, de contrôle.
- les constructeurs : maîtres d'ouvrage, architectes, urbanistes, entrepreneurs, ingénieurs des villes, techniciens, etc. en tant que réalisateurs.
- les responsables des collectivités et établissements publics, élus et administrateurs en tant que décideurs.

Dans le cadre de notre seconde partie, nous avons montré comment, au niveau national, l'adoption de la législation de l'accessibilité pouvait se comprendre comme le produit d'un mouvement parti de la réadaptation, et où les associations de personnes handicapées avaient joué un rôle moteur pour sensibiliser tant les responsables politiques et administratifs que les bâtisseurs de l'environnement.

Au niveau local, on observe de même que les progrès de l'accessibilité se sont principalement manifestés là où le secteur de la réadaptation ou/et celui des associations de personnes handicapées avaient pu et su créer une dynamique favorable. Lorient (1), par exemple, a été sensibilisée par les actions d'insertion

(1) Lorient. in L'insertion sociale des personnes handicapées physiques à Bordeaux, Grenoble, Lorient. Centre National d'Art et de Culture Georges Pompidou, Centre de Création Industrielle, 1981, p. 45-67.

mis en place à partir du Centre de rééducation et réadaptation fonctionnelles de Kerpape. L'Association pour l'Insertion Professionnelle et Sociale des handicapés (A.I.P.S.H.) créée à partir du Centre et l'équipe de suite de celui-ci ont amené les collectivités et administrations locales à se sentir concernées et à engager un processus d'accessibilisation de la ville tout à fait remarquable tant au niveau de la voirie, des bâtiments communaux que des transports (1). A Bordeaux (2), l'Association Française contre la Myopathie (A.F.M.), l'Association des Paralysés de France (A.P.F.), l'Institut d'Education Motrice de Valence, ont fait pression sur la communauté urbaine pour obtenir les premières réalisations. A partir de cette sensibilisation, la communauté urbaine a traité le problème de manière systématique et cohérente en confiant au Centre d'études techniques de l'équipement de Bordeaux le soin de définir une politique d'accessibilisation, en concertation avec les associations regroupées dans un comité de liaison inter-handicap. A Saint-Nazaire, la tenue des premiers Jeux pré-olympiques pour handicapés physiques en 1976 permit à l'Association sportive pour handicapés physiques de la ville, de sensibiliser la municipalité à l'accessibilité et d'initier les réalisations (3). A Parthenay, les responsables et les résidents d'un foyer d'hébergement ont organisé une large campagne d'information de la ville avec l'appui d'un centre aéré : une enquête sur l'accessibilité menée par les enfants de ce centre, les jeux éducatifs qui leur furent proposés sur ce thème, les expositions organisées avec eux, se révélèrent constituer un excellent support mobilisateur non seulement de la mairie, mais de l'ensemble de la ville et y compris de la presse régionale, tout ceci débouchant sur des réalisations concrètes significatives (4).

(1) Cf. annexe, le détail.

(2) Cf. L'insertion sociale des personnes handicapées physiques. Cf. page précédente, p. 8-21.

(3) HAMON (Janine) Un petit guide qui suit son chemin.- in Habitat et vie sociale : La ville obstacle, n° 22, janvier-février 1978, p. 45-48.

(4) LETERRIER (P.) L'accessibilité, elle conditionne toutes les activités des handicapés. in Faire Face, nov. 1984, n° 407, p. 19-27.

Dans tous ces cas, les professionnels de l'action médico-sociale ou/et les associations de personnes handicapées ont joué un rôle moteur de sensibilisation, généralement en utilisant l'argumentation utilisée au plan national pour faire passer l'accessibilité dans la Loi : A propos de l'expérience de Parthenay, LETERRIER (P.) (1) remarque, par exemple : "les responsables du foyer surent présenter les problèmes de façon à démontrer que l'accessibilité concerne non seulement les personnes handicapées mais aussi les personnes du troisième âge, les mères de famille poussant des landaus, les invalides temporaires et les enfants".

Au niveau des villes nouvelles, c'est souvent aussi l'action des Associations de personnes handicapées qui s'est révélée le plus souvent déterminante en s'insérant parfois dans le cadre des politiques de concertation mises en place par les élus comme à Créteil (2), ou Melun-Sénart (3). Pour PINEL (D.) (3), les villes nouvelles sorties de terre au début des années 70 n'ont malheureusement pris conscience du problème que cinq ans plus tard, les Etablissements Publics d'Aménagement, essayant d'intégrer, à partir de là, la notion d'accessibilité sous la pression des Associations.

Cependant, l'action des Associations n'apparaît pas systématiquement marquer le départ d'un processus local d'accessibilisation. Il existe, en effet, désormais ce qu'on peut appeler le cercle des initiés (4) en position de jouer un rôle particulièrement important en la matière. Dans ce cadre, un cas particulier apparaît, lorsque l'initié en question est justement

(1) LETERRIER (P.) L'accessibilité, elle conditionne toutes les activités des handicapés. in Faire Face, nov. 1984, n° 407, p. 19-27.

Cf. aussi Prospective sur l'accessibilité - une expérience Parthenay 1983-1984. "A.P.F.", Foyer Gabrielle Bordier, Parthenay, 53 p.

(2) CRETEIL, pour une ville accessible, 1982, 24 p.

(3) PINEL (D.) Villes nouvelles : un essai à transformer. in Revue de l'habitat social, n° 68, nov. 1981, p. 52-54.

Voir aussi CRESSON-STEINAUER (G.) Accessibilité et intégration sociale. A paraître CTNERHI, 185 p.

L'auteur observe le même phénomène à Villeneuve d'Asc.

(4) Notion introduite par E. GOFFMAN, Stigmate, Paris, Editions de Minuit, 1975

une personne handicapée qui occupe une place importante au niveau décisionnel. L'expérience de Grenoble, où le Maire-Adjoint de l'époque, lui-même handicapé, a été à l'origine du mouvement, en constitue une bonne illustration. Cette ville s'est ainsi très vite attachée à ce que l'espace urbain soit accessibilisé (1). LARIVIERE (J.) (2), en 1975, s'exprimait ainsi : "On s'aperçoit que les réalisations spécifiques aux handicapés sont utilisées par de nombreux autres usagers. Par exemple, le programme d'aménagement des bordures de trottoirs a suscité l'approbation massive des mères de famille promenant leurs bébés". "La volonté de la municipalité est de mieux aménager la ville pour tous. A Grenoble, nous affirmons que les problèmes d'aménagement de la ville pour la rendre accessible aux handicapés physiques, c'est finalement offrir une meilleure qualité de la vie pour tous les Grenoblois, dans tous les cas, du plus critique au plus simple". (2). L'accessibilisation dans cette ville se trouvait bien lancée ! HERBIN (R.) (3), un urbaniste-architecte qui a également joué un grand rôle dans la diffusion des idées et les réalisations en faveur de l'accessibilité fournissait, en 1981, les repères du brillant bilan Grenoblois, notamment un parc de 200 logements adaptables et de 100 logements adaptés, construction d'équipements publics adaptés, aménagement des accès à certains édifices publics, aménagement de près de 40 km de cheminements adaptés en plus de 15 km de voies piétonnes accessibles, etc., etc... (4).

- (1) Grenoble. in L'insertion sociale des personnes handicapées physiques. Cf. p. 23-44.
- (2) LARIVIERE (J.) Maire-adjoint de Grenoble. Améliorer la qualité de la vie, améliorer la qualité de la ville. in Habitat et vie sociale - La ville obstacle, n° 22, janvier-février 1978, p. 52.
- (3) HERBIN (R.) Handicapés physiques et espace construit. Unité Pédagogique d'Architecture de Grenoble. Année 1971-1972. Nous sommes tous des handicapés. In Habitat et vie sociale - la ville obstacle, n° 22, janvier-février 1978, p. 22-24.
L'insertion des handicapés dans la vie urbaine, à Grenoble.
- (4) HERBIN (R.) Grenoble, une volonté d'intégration. in. Revue de l'habitat social, n° 68, nov. 1981, p. 42.

Autre exemple du cas de figure considéré : la sensibilisation de l'Établissement Public d'Aménagement de la Ville nouvelle d'Evry par l'architecte GROUSBOIS (D.) (1), important acteur également dans le domaine de l'accessibilité (2). Ici l'architecte s'est mis à la place des handicapés : "Conscients d'être confrontés à un problème de mobilité imperceptible à celui qui n'est pas handicapé, nous avons décidé de nous déplacer en fauteuil roulant. C'est d'ailleurs le meilleur moyen d'être sensibilisé durant la conception et de contrôler durant l'exécution des travaux" (3).

Grenoble, Evry, deux villes où les initiés ont lancé le mouvement mais très vite en concertation ou avec le relais des Associations. L'A.P.F. dans ces deux cas a joué et joue encore un rôle essentiel en tant que partenaire privilégié de la ville à Grenoble, en tant que partenaire notamment (4) de la D.D.E. pour l'examen de permis de construire dans l'Essonne (4).

Une fois le processus d'accessibilisation enclenché, il s'agit de l'accompagner dans le temps et de s'assurer de sa qualité technique, un "petit rien" pouvant constituer une barrière infranchissable. Là encore, les associations constituent le partenaire idéal pour les concepteurs et les réalisateurs en se montrant disponibles et efficaces pour remplir cette fonction.

Par ailleurs, depuis longtemps, la D.A.F.U. (Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme) a contribué à créer un savoir faire technique à l'échelle locale, en mettant au point

(1) GROUSBOIS (P.) Handicap physique et construction. Concevoir, adapter et réaliser pour tous.- Ministère de l'Urbanisme et du Logement. Editions du Moniteur, 1984, 264 p.

(2) Cf. PINEL (D.) Villes nouvelles : un essai à transformer. in Revue de l'habitat social, n° 68, nov. 1981, p. 52-54.

(3) GROUSBOIS (L.) Une manière de penser l'urbanisme pour les handicapés et les autres.- in Urbanisme, n° 179/180, 1980, p. 61.

Par ailleurs, l'A.P.F. a signé une convention avec la Caisse Primaire d'Assurance Maladie Régionale Ile-de-France, qui prévoit sa consultation pour l'examen des dossiers du permis de construire.

(4) LETERRIER (P.) L'accessibilité - elle conditionne toutes les activités des handicapés physiques.- in Faire Face, nov. 1984, n° 407, p. 23-24.

(4) Suivant en cela l'expérience déjà réalisée dans les Pyrénées Orientales.

des moyens pédagogiques pour décrire les difficultés que rencontrent les personnes handicapées (aussi bien sur le plan moteur que sensoriel) dans leurs déplacements quotidiens et présenter les procédures de concertation et les solutions techniques utilisables pour les surmonter, tout en soulignant l'idée fondamentale suivante : "ce qui est commode pour la personne handicapée l'est également pour la mère poussant un landau, pour la personne chargée de paquets, pour chacun d'entre nous". En diffusant les idées, en faisant connaître les expériences réalisées, des personnalités actives du Ministère de l'Urbanisme et du Logement, telles que SAINT-MARC (J.) (1), FLEURY (A.) (2), ARMENI (A.) (3) ont énormément contribué à stimuler le développement de l'accessibilité en sachant convaincre des responsables de villes, les administrateurs, et les professions de la construction.

Il apparaît ainsi clairement, au total, que le processus d'accessibilisation a été animé principalement par les Associations de personnes handicapées, le secteur de la "réadaptation" et par ce que nous avons appelé le cercle des initiés, en faisant prévaloir l'intérêt général de l'accessibilité. Mais paradoxalement, en apparence, la prise de conscience de cet intérêt par les catégories d'acteurs que l'on cherche à sensibiliser semble impliquer une mobilisation spécifique comme condition de base. C'est là, peut-être, ce qu'il faut bien comprendre aujourd'hui, même si l'existence des dispositifs législatifs, les avancées réalisées, la diffusion de l'information par de nombreuses publications, créent un climat favorable aux nouvelles percées locales de l'accessibilité.

-
- (1) SAINT-MARC (J.) Vivre ensemble. in Habitat et vie sociale - La ville obstacle, n° 22, janvier-février 1978, p. 33-35.
 - (2) Cf. par exemple, son article dans la Revue de l'Habitat Social, n° 68, nov. 1981.
 - (3) Cf. son intervention récente au Colloque de Rennes.
ARMENI (A.) Environnement et accessibilité. in Ouvrons la ville. Colloque régional sur le thème de "L'accessibilité et la pratique de la ville. Villes de Rennes, C.T.N.E.R.H.I., 22-23 juin 1987, 151 p.

Les "obstacles" précisément proviennent, d'abord, bien souvent, de la difficulté pour les associations de constituer des forces locales suffisantes partout. Absentes ou faiblement représentées, elles n'ont guère de chances de se faire entendre par les municipalités. Lorsqu'elles existent, par ailleurs, il ne leur est pas toujours aisé de faire aboutir leurs propositions.

En premier lieu, la représentation du problème des personnes handicapées en termes d'assistance et non en termes d'intégration apparaît alors constituer une barrière bien prégnante encore, mais désormais, nous semble-t-il, fragilisée dans ses bases, par les décompositions successives que lui ont fait subir maints travaux de recherche (1) et tout un courant d'expression favorable à la sortie des handicapés du ghetto et notamment du ghetto architecturalement construit. Il reste, qu'un travail d'information et de sensibilisation demeure à ce niveau indispensable, les expériences exemplaires montrant que leur point de départ se situe à ce niveau.

En second lieu, se pose le problème du coût des opérations, des moyens de financement et plus largement celui de la dimension économique de l'accessibilité.

III.2.2.3 - Aspects économiques de l'accessibilité

Dans les publications, les aspects économiques de l'accessibilité sont le plus souvent abordés sous l'angle des coûts, des surcoûts et des moyens de financement. Cet abord pratique du problème apparaît trop étroit car il s'avère nécessaire de prendre en compte les retombées économiques et sociales de l'accessibilité. Si l'approche économique intègre les aspects financiers, elle ne peut pour être pertinente que les déborder très largement.

(1) Cf. notamment CTNERHI Vivre ensemble. Les barrières psycho-sociologiques à l'intégration. Publications du CTNERHI, sept.1982, 231p.

III.2.2.3.1 - Coûts, surcoûts et financement

- En ce qui concerne le coût ou le surcoût des travaux, on sait qu'une différence importante est à faire selon qu'il s'agit de rendre accessible une construction dès le stade du projet ou d'introduire l'accessibilité dans un cadre déjà bâti. Dans le premier cas, on parle généralement de surcoût, en le situant par rapport au coût total des travaux et on l'estime en moyenne comme étant inférieur au coût de l'accessibilité réalisée dans l'après-coup.

Le surcoût et le coût peuvent varier assez sensiblement selon les contextes architecturaux et/ou environnementaux dans lesquels se situent les opérations d'accessibilité. On les situe généralement dans une fourchette de 0 % à 5 %, allant parfois jusqu'à 10 %.

- en ce qui concerne les logements, diverses études sur les surcoûts ou coûts entraînés par leur adaptation aux besoins des personnes handicapées peuvent être citées :

° une étude confiée à l'A.L.G.I. (1) par le Ministère de l'Équipement en 1970-71 et réalisée par des architectes sur neuf opérations à caractère social d'adaptation concernant 87 appartements (du F1 ou F5) établit à l'époque une fourchette de surcoût de 1.900 F.- 5.000 F (2) par unité de logement lorsque l'adaptation était intervenue après l'établissement des plans initiaux et un surcoût nul lorsqu'elle avait été pensée d'emblée.

(1) Association pour le Logement du Grands Infirmes (A.L.G.I.) DESSERTINE (A.), SALOMON (E.) architecte, SCHOELLER (B.) architecte. Etude sur le coût des logements adaptés aux besoins des handicapés moteurs.- Ministère de l'Équipement, 1971, 24 p.

(2) Fourchette très proche d'une fourchette déjà établie dans une étude antérieure de l'A.L.G.I.

- ° BAUER (E.) (1) du Service des Etudes Economiques et des Programmes à la Direction du Plan, dans un travail réalisé pour la Société Centrale Immobilière de la Caisse des Dépôts et Consignations, faisant état en 1975 d'un surcoût oscillant entre 0 et 1.790,16 F. par logement pour deux opérations effectuées à l'époque (2).

- ° l'étude approfondie réalisée par le groupe de travail interministériel sur les logements des handicapés moteurs "Normes et coûts" en 1973 (3), a établi des fourchettes des **surcoûts par rapport au prix-bâtiment** (auquel viennent s'ajouter les honoraires des architectes et techniciens et la charge foncière) : surcoût nul pour l'adaptation des accès à l'immeuble sauf cas exceptionnel, si les dispositions sont prévues à l'origine de la conception du projet ; l'accès au logement conduit à un surcoût (lié à un ascenseur), variable selon le nombre d'étages : 4,5 % à 17,6 % pour les immeubles de 2 étages, 0,9 % à 4,5 % pour les immeubles de 5 étages, 0 % pour les immeubles de 7 étages ; le surcoût lié à l'augmentation des surfaces du logement varie selon la taille : 0 à 5,1 % pour les studios, 0 à 3,6 % pour les 3 pièces, 0 à 2,4 % pour les 6 pièces. D'où cette conclusion essentielle du groupe de travail : "Il semble donc possible, sauf cas particuliers, de généraliser à la construction française les normes minimales définies pour rendre les logements **accessibles et adaptables** aux handicapés" (4).

(1) S.C.I.C., BAUER (E.) Logement des handicapés moteurs, S.C.I.C., 1975, 88 p.

(2) Respectivement à Rueil-Malmaison et à Sarcelles.

(3) TRICHARD (M.), Ingénieur des Ponts-et-Chaussées, Président, JAMBOU (), Ingénieur E.S.E., Rapporteur. Groupe de travail interministériel sur le logement des handicapés moteurs "Normes et coûts". Rapport provisoire de synthèse, mai 1973, 43 p.

(4) Ecartant la solution d'une adaptation spécifique d'emblée aux handicapés.

La politique d'adaptabilité définie depuis et dont le surcoût, comme nous venons de le voir, avait été estimé nul ou relativement négligeable dans les immeubles de plus de 4 étages, tout en améliorant la qualité de l'habitat pour tous facilite l'adaptation éventuelle aux besoins plus spécifiques des personnes handicapées. Cette adaptation pour laquelle des aides financières sont prévues (1) y est plus aisée et nettement moins coûteuse généralement qu'au niveau du parc de logements anciens.

-
- (1) Primes d'amélioration de l'habitat, subvention dans le cadre du 1 % patronal, prêts et aides de l'A.L.G.I., dans le cas où le demandeur est propriétaire ; si le demandeur est locataire d'un particulier, prime de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat, financement complémentaire dans le cadre du 1 % si l'immeuble est antérieur à 1948 ; si le demandeur est locataire d'un Office d'H.L.M., une partie des travaux peut être prise en charge dans le cadre du Palulos individuel. (1)

D'autres possibilités existent, par ailleurs, au niveau des Caisses de Sécurité Sociale, des Caisses d'Allocations Familiales, des Mairies, etc. (2).

Enfin lorsque les personnes handicapées construisent, acquièrent ou améliorent leur logement individuel, la réglementation du 1 % en leur faveur permet de transformer un prêt en subvention lorsqu'il s'agit de financer les travaux spécifiques liés au handicap proprement dit (1).

(1) A.L.G.I. Etude 1986, Aides financières, 9 p.

(2) Centre de Réadaptation. Mulhouse.

Handicap et aménagement du domicile. 28 janvier-1er février 1984, 104 p.- Cf. p. 101-102.

- en ce qui concerne les surcoûts liés à l'accessibilisation des installations neuves ouvertes au public, bâtiments publics et voiries, on considère généralement qu'ils sont nuls ou très négligeables si les dispositions là encore sont prévues à l'origine des projets. Essentiellement, le surcoût peut provenir de la pose d'un ascenseur.

- le coût de l'accessibilisation des installations anciennes ouvertes au public varie fortement selon que l'opération s'effectue lors de travaux de rénovation ou qu'elle est engagée de manière indépendante. Faible ou nulle dans le premier cas, elle nécessite un engagement financier plus ou moins notable dans le second. Combien dépensent les villes pour améliorer l'accessibilité ? Voici la réponse (1) faite par le Ministre de la Santé en 1979 à un Sénateur : "Le prix de revient de chaque aménagement est très fortement lié à la conformation des lieux et au niveau de qualité exigé. On a pu ainsi relever des coûts unitaires allant de 400 F à 1.500 F. pour des abaisssements de bordures de trottoirs, de 1.500 F à 20.000 F. pour des aménagements d'entrée des bâtiments publics...

Le montant annuel des crédits consacrés à cette politique varie également largement d'une ville à l'autre, suivant le rythme choisi pour ces adaptations progressives. Les politiques les plus dynamiques constatées actuellement se traduisent par des dépenses annuelles (rapportées à une population de 100.000 habitants), dont un ordre de grandeur schématique serait :

- voirie : 200.000 F./an - aménagement de bâtiments : 200.000 F./an.

L'Etat peut participer à ces dépenses, notamment par la voie du Fonds d'aménagement urbain..."

(1) Citée dans Faire Face, n° 344, 1979.

Certaines villes en intégrant l'accessibilisation de la voirie aux travaux de réaménagements et d'entretien ont réussi des performances économiques très intéressantes. Ainsi, à Strasbourg, 437 abaissements de bordures de trottoirs ont été réalisés en deux ans (entre décembre 1978 et décembre 1980), essentiellement de cette manière avec seulement 50.000 F. d'inscription budgétaire spécifique, alors qu'à Saint-Etienne le coût moyen d'un abaissement était évalué à 5.000 F. en 1981 (1). L'adaptation des installations ouvertes au public est particulièrement variable, mais réclame toujours des programmes de financement importants. Par exemple, Mulhouse a chiffré, en 1980, à 1.000.000 F. les transformations nécessaires pour rendre, en priorité, accessibles : des écoles primaires, des gymnases, les salles de sports, les centres socio-culturels, les mille-clubs, les centres de culture et de loisirs, l'auberge de la jeunesse, la maison des associations, les W.C. publics (1).

La ville de Lorient, entre 1975, et 1984 (2) a engagé des travaux sur ce plan pour un montant de 1.187.000 F.

Le Fonds Spécial d'Aménagement Urbain peut participer aux financements des travaux extérieurs et d'accès aux bâtiments, mais non aux travaux d'adaptations internes, pour lesquelles des incitations financières seraient pourtant bien nécessaires. La Direction de l'Urbanisme et des Paysages contribue à répondre à cette nécessité dans la mesure de ses moyens.

La synthèse des bilans départementaux estimait le coût national des travaux à réaliser à terme (3) à 693 millions de francs (4) (base 1983), reposant ainsi la question de la cohérence des programmations et des dispositifs financiers.

(1) Ingénieurs des villes de France, décembre 1981, n° 282, p. 17.

(2) Cf. annexe n° 1.

(3) C'est-à-dire sur 15 ans.

(4) Sur la base de 20.000 F. par installation.

III.2.2.3.2 - Apports économiques et sociaux de l'accessibilité

Si l'accessibilité a un coût, elle peut aussi être posée comme susceptible d'apporter des avantages économiques et des progrès sociaux.

- des retombées économiques positives

Il faut considérer d'abord l'effet de relance produit par les investissements en matière d'accessibilité, s'agissant de plus du secteur du bâtiment et des travaux publics qui joue un rôle particulièrement important dans l'activité économique. Ceci n'est sans doute pas négligeable en période de crise.

Ensuite, par l'accessibilité, les personnes handicapées ont davantage accès aux marchés de consommation, et donc encouragent le développement de la consommation dont un effet de relance peut également être attendu.

- des "économies" par l'accessibilité

En favorisant l'intégration sociale et professionnelle des personnes handicapées, enfin l'accessibilité peut aussi certainement conduire à un allègement des dépenses sociales qui pèsent sur le budget de l'Etat et des collectivités locales, par diminution du nombre de prises en charge dans les institutions spécialisées, notamment.

- les apports sociaux de l'accessibilité

L'accessibilité concerne d'abord les personnes handicapées dont le nombre, tout en relevant d'une connaissance qui demeure approximative, semble représenter d'après de multiples estimations environ 10 % de la population (Enquête nationale sur la santé réalisée par l'INSEE en 1981, publiée par le Ministère des Affaires Sociales). Ainsi déjà se trouvent relativisés les coûts des travaux d'accessibilité (inférieur ou égal à 10 %, au moins pour les constructions nouvelles).

On sait aussi que l'accessibilité répond aux besoins de mobilité d'une population beaucoup plus large : personnes âgées, jeunes enfants, femmes enceintes, femmes poussant des landaux, hommes et femmes poussant des caddies, handicapés temporaires, etc... Diverses études démontrent d'ailleurs que les difficultés de locomotion concernent une partie relativement importante de la population (Etude de MINAIRE en 1985 dans un village). En d'autres termes, l'accessibilité a un apport non seulement pour les personnes handicapées, mais pour les personnes à mobilité réduite (P.M.R.).

L'accessibilité, par ailleurs, apporte un mieux-être social en permettant une liberté de circulation aux personnes handicapées, et plus généralement aux P.M.R. C'est aussi pour les premières, la possibilité de pouvoir mieux choisir un mode de vie et de pouvoir s'intégrer socialement. De ce point de vue, l'accessibilité a une valeur inestimable.

III.2.3 - Les apports de l'accessibilité aux personnes "handicapées" et son impact psycho-social

Dans la littérature, l'accessibilité est presque toujours présentée comme constituant une condition de base de l'intégration des personnes handicapées physiques. C'est d'ailleurs pour réaliser cet objectif qu'elle a été revendiquée comme une suite nécessaire et logique de la réadaptation ainsi que nous l'avons illustré dans notre seconde partie.

Mais jusqu'ici, on a plutôt, en fait, mis en évidence le poids néfaste des barrières architecturales que démontré le rôle positif de l'accessibilité. L'impact de celle-ci pour évident qu'il puisse apparaître, n'a pu pratiquement encore être que supposé. Il fait l'objet d'hypothèses, mais il demeure difficile à évaluer dans la mesure où il implique nécessairement l'existence préalable de l'accessibilité et d'une accessibilité qui soit réellement bien conçue. Or, les lieux accessibles insérés dans des ensembles qui le

soient aussi ne sont pas encore assez nombreux pour faciliter l'étude des apports de l'accessibilité. De plus, un certain temps semble nécessaire pour apprécier la part qui peut revenir à l'accessibilité dans le processus d'intégration.

C'est donc sous la forme d'une dénonciation des barrières architecturales comme facteur d'exclusion et de ségrégation, et plus généralement de l'inaccessibilité des divers milieux de vie que se présentent surtout les discours à ce propos.

Au niveau de l'école, LECLERQ-BRUN (F.) (1), par exemple, au travers d'une enquête réalisée sur les conditions d'intégration individuelle de jeunes enfants handicapés, a montré les écueils d'une telle scolarisation réalisée sans repenser l'école, en illustrant concrètement les obstacles pédagogiques, psychologiques, culturels, mais aussi matériels et en particulier architecturaux qui persistent.

Nous-même, avons souligné la nécessité d'accessibiliser l'école non seulement pour les jeunes handicapés moteurs mais aussi pour les jeunes handicapés sensoriels de manière à favoriser le processus d'intégration (2).

La revue *Réadaptation*, en consacrant plusieurs numéros (3) à l'accessibilité des Universités, a largement contribué, à mettre en évidence ce facteur d'exclusion de l'enseignement secondaire qui pèse encore d'ailleurs lourdement.

(1) LECLERQ-BRUN (F.) L'intégration des enfants handicapés au milieu scolaire normal.- Thèse de médecine, 1979, 113 p.

(2) SANCHEZ (J.) L'intégration des enfants et des adultes handicapés.- CTNERHI, Etudes, 1983, p. 56, notamment.

(3) Cf. en particulier : L'accès des jeunes handicapés aux études supérieures.- *Réadaptation*, n° 284, novembre 1981.

Au niveau de l'emploi, on a pu aussi attirer l'attention sur le problème posé par l'inadaptabilité des postes de travail, comme en témoignent diverses recherches de type ergonomique destinées à faciliter l'intégration professionnelle des personnes handicapées. (1)

Au niveau des transports, FLORES (J.L.), BOURGEOIS (O.), CHAIGNE (M.O.), CHERPIN (J.), MINAIRE (P.), WEBER (D.) (2) ont mis en évidence le désir d'intégration exprimé par les diminués physiques.

DESSERTINE (A.) (3) a eu l'occasion d'exposer comment, lorsque l'intégration devenait un objectif prioritaire de l'action sociale, l'accessibilité des transports devenait une nécessité logique de l'action.

L'A.L.G.I. (4) a démontré que le problème du logement des personnes handicapées, essentiel en vue de sa réinsertion sociale, ne paraissait vraiment devoir trouver une solution satisfaisante que dans le cadre d'une politique d'adaptabilité générale des logements et non plus dans celui d'une politique de création d'un parc limité de logements adaptés, cette dernière, dorénavant abandonnée, comme nous l'avons vu, présentant trop d'inconvénients : fréquentes inadéquations de l'offre et de la demande, regroupement et éloignement des logements adaptés, tendance à l'enfermement de la personne handicapée, émergence de difficultés en cas de survenance d'un handicap dans une famille donnée.

-
- (1) - STIKER (H.S.), DO-MANH-CUONG, LAMBERT (I.) Recherche sur l'amélioration des postes de travail pour personnes handicapées en fauteuil roulant.- L.A.D.A.P.T., mars 1980, 63 p.
- BOULESTEIX (J.M.) Méthodologie pour analyser des postes de travail pour ambyopes.- Publications CTNERHI, 2ème-4ème trimestre 1977, 121 p.
 - (2) FLORES (J.L.), BOURGEOIS (O.), CHAIGNE (M.O.), CHERPIN (J.), MINAIRE (P.), WEBER (D.) Diminués physiques et transports collectifs.- I.R.T., janvier 1977, 204 p.
 - (3) DESSERTINE (A.) Theoretical and methodological approach to the transport problems perceived by elderly and handicapped.- Loughborough University of Technology, 1979, p. 347-351.
 - (4) Association pour le Logement des Grands Infirmes. Choisir son logement, 1981, 17 p.

Dans toutes ces publications, et nous pourrions naturellement en citer beaucoup d'autres qui développent le même type de démarche, les barrières architecturales, l'inaccessibilité des milieux de vie, sont posées comme freins à l'autonomie des personnes dites handicapées. Ainsi, en même temps, s'introduit l'hypothèse selon laquelle l'accessibilisation, en supprimant précisément ces barrières, devrait faciliter l'intégration physique mais aussi fonctionnelle et sociale de personnes dont l'autonomisation deviendrait par là possible.

Au travers de notre première partie, nous avons montré comment l'accessibilisation constituait une véritable subversion des modèles du handicap et de l'intégration, celle-ci ne fonctionnant plus seulement selon un processus d'adaptation unilatérale de l'individu à la société telle qu'elle est. Par là même, l'ancien infirme que la réadaptation avait fait nommer handicapé, se trouve à nouveau en pleine mutation, du fait de l'apparition et du développement de l'accessibilisation. Ceci amène également à poser l'hypothèse d'un apport considérable de l'accessibilité, surtout sans doute à terme, mais déjà probablement aussi à partir de ses premières avancées.

L'accessibilité, en ce qu'elle oblige à considérer le "handicap" comme un produit de variables individuelles et de variables environnementales, semble de nature, en effet, à s'opposer aux représentations antérieures figées dans l'image des personnes handicapées à assister ou/et normaliser : situer le "handicap" de la sorte revient à penser que sa réduction devient possible en améliorant l'adaptabilité de l'environnement à son usage le plus large possible. C'est aussi limiter la stigmatisation des personnes, en stigmatisant, au contraire, les barrières qui contribuent à créer du handicap et des handicapés.

L'apport de l'accessibilité peut d'ailleurs commencer à apparaître avant toute réalisation. Le fait de poser le problème, de commencer à en discuter, donne un nouveau support à la communication entre valides et handicapés. Le processus d'accessibilisation apparaît ainsi constituer, en lui-même, une occasion privilégiée de réexaminer la place accordée à une différence dans les pratiques quotidiennes et

d'en extraire les bénéfices immédiats ou potentiels pour la collectivité. Concrètement, ceci se produit lorsque les personnes handicapées sont associées elles-mêmes à la conception de l'accessibilité dans le cadre de tel projet (1), ou lorsque les architectes essaient des fauteuils roulants (2).

L'organisation même d'une campagne de sensibilisation préalable autour du thème de l'accessibilité, comme cela apparaît dans l'expérience de Parthenay, peut avoir un impact positif sur l'acceptation des personnes handicapées et leurs relations sociales. Voici une citation recueillie par LETERRIER (P.) auprès d'une personne handicapée résidente au Foyer de cette ville : "Aujourd'hui je connais plein de gens, des jeunes bien sûr, mais aussi des adultes (commerçant, policier, animateur du Centre Aéré, etc...), si bien qu'en circulant dans la ville, je rencontre toujours quelqu'un qui me dit bonjour. C'est important pour moi, j'existe, je suis reconnu, je fais un brin de causette, c'est un rayon de soleil, même par temps gris, mais c'est important vis-à-vis des autres. Des gens qui ne me connaissent pas voient ça, ils tournent la tête et, de ce fait, eux aussi me voient, ils se disent : "Tiens, ce n'est donc pas seulement un handicapé, ça parle, ça peut sourire, ça peut avoir des amis, ça... ressemble donc à un être humain complet" (3)

Ces diverses pistes d'analyse des apports de l'accessibilité et de l'accessibilisation restent bien sûr à travailler et nous chercherons nous-même dans le cadre de cette étude à apporter une contribution sur ce plan.

-
- (1) Nous avons vu de nombreux exemples. Citons encore l'intéressante démarche mise en place à l'occasion de la conception du Musée de la Villette : AVAN (L.) La charte des personnes handicapées : la place des personnes handicapées dans le Musée National des Sciences, des Techniques et des Industries de la Villette. Rapport du Groupe de Travail "Handicaps". Paris, Etudes, n° 8, Musée National des Sciences, des Techniques et des Industries de la Villette, 1984, 115 p.
 - (2) Exemple déjà cité : GROSBOS (L.) Une manière de penser l'urbanisme pour les handicapés et les autres.- in Urbanisme, n° 179-180, 1980, p. 61.
 - (3) Témoignage recueilli par LETERRIER (P.), Journaliste "Faire Face". in Prospective sur l'accessibilité, Une expérience : Parthenay, 1983-1984, p. 49.

En contre-point des hypothèses et des observations précédentes, divers travaux de recherche ont conduit à relativiser l'impact de l'accessibilité :

- BONVIN (F.), MASSON (G.) et THERY-JACQUIN (E.) (1) ont abordé les conditions d'insertion sociale des handicapés physiques comme déterminants de la mobilité, à partir de l'analyse qualitative de 80 biographies d'individus résidant pour moitié en zone urbaine et pour moitié en zone rurale et représentatifs de positions économiques bien diversifiées, ainsi que de divers types de handicapés. Les auteurs ont montré qu'à handicap égal, on pouvait observer des degrés très divers de mobilité, celle-ci étant caractérisée à la fois par l'autonomie, la fréquence et la distance des déplacements. Au delà des contraintes physiques, auxquelles se trouve soumis le handicapé, la mobilité renvoyait donc à la notion d'appartenance à une catégorie sociale déterminée.

- CRESSON-STEINAUER (G.) (2) a effectué une recherche sur le thème "Accessibilité et intégration sociale des handicapés moteurs dans une ville nouvelle" à partir de l'hypothèse suivante : "c'est l'insertion dans les réseaux professionnels, amicaux, associatifs, militants ou familiaux qui crée les conditions d'autonomie, d'acceptation du handicap, de circulation plus libre dans la ville, dans les lieux publics, l'accessibilité des équipements n'apportant qu'une facilité plus grande, et non pas l'inverse, à savoir que les équipements favoriseraient l'intégration sociale" (3). L'étude cherche à montrer notamment, dans le cadre de l'une de ses parties (4) que "les principaux problèmes rencontrés par les personnes

(1) BONVIN (F.), MASSON (G.) et THERY-JACQUIN. Insertion sociale des handicapés physiques (1)(2).- Recherche sociale, n° 70, avril/juin, n° 71, juillet/septembre, Paris, FORS, 1979, 134 p.

(2) CRESSON-STEINAUER (G.). Accessibilité et intégration sociale des handicapés moteurs dans une ville nouvelle.- in Les Cahiers du CTNERHI n° 40, oct.-déc. 1987, p. 57-103.

(3) CRESSON-STEINAUER (G.), op. cit., p. 59.

(4) Une autre partie est consacrée au constat de l'accessibilité dans une troisième à l'ignorance préjudiciable aux personnes handicapées.

handicapées ne sont pas de l'ordre de l'accessibilité physique, mais sont bien les problèmes économiques, familiaux, professionnels, ou de la relation avec les administrations qui les concernent " (1).

Ces recherches apportent un éclairage sociologique trop souvent évacué dans les discours habituels sur les relations Handicap - Intégration et donc aussi sur les rapports entre Accessibilité et Intégration. Elles attirent l'attention sur la prédominance des facteurs sociaux dans les processus d'intégration et donc d'un point de vue politique sur des types d'intervention nécessaires autres que l'accessibilité. Leurs auteurs ne reviennent pas sur la nécessité de l'accessibilité pour les handicapés physiques. Ils tiennent même à affirmer explicitement leur soutien à cette revendication. CRESSON-STEINAUER (G.) souligne, par exemple : "Que les choses soient bien claires, il ne s'agit en aucun cas de remettre en question le bien-fondé des revendications constantes des associations de handicapés, au rang desquelles se trouve l'accessibilité physique. Il s'agit au contraire de replacer l'accessibilité dans une perspective dynamique : c'est l'usage qui est fait des équipements accessibles, plus que leur conformité à des normes techniques qui importe". (2)

Dans le cadre de ces démarches, on peut constater, au total, que l'accessibilité repose la question de l'intégration, comme l'intégration amenait, dans le cadre des travaux dénonçant les barrières architecturales, à poser la question de l'accessibilité.

On peut toutefois s'interroger sur le sens de la relativisation du poids de l'accessibilité en termes d'intégration sociale qui y est proposée. Est-ce une manière de dire que les personnes handicapées, après accessibilisation de l'environnement bâti, demeurent handicapées quand même, et sont donc exclues ou ségréguées ? Est-ce plutôt une manière de signifier que l'accessibilité ne résoud pas les problèmes posés par d'autres facteurs sociaux ? Ou encore, entre ces deux

(1) CRESSON-STEINAUER, op. cit., p. 84.

(2) CRESSON-STEINAUER, op. cit., p. 59.

pôles, s'agit-il de souligner que ces personnes un peu moins handicapées, peut-être, mais toujours soumises à l'exclusion qui se manifeste par ailleurs, ne peuvent, pour certaines d'entre elles, toujours pas s'intégrer en dépit des progrès de l'accessibilisation ?

Il nous semble que la relativisation produite par les recherches de BONVIN et coll., et de CRESSON-STEINAUER (G.), s'inscrit dans les positions contenues dans nos deux dernières questions, tout en pouvant apparaître par mégarde minorer l'impact de l'accessibilité sur le handicap physique lui-même. Nous les partagerons bien volontiers dans ce cas, tant il est clair que l'accessibilité de l'environnement bâti ne résoudra pas l'ensemble des inégalités sociales qui sévissent encore, même si le fait qu'elle attire le regard aussi sur elles constitue certainement un de ses apports indirects qu'il importe de prendre en considération.

IV - ENQUETE SUR LE TERRAIN : COMPREHENSION ET APPROPRIATION PAR LES VILLES DE L'ACCESSIBILITE

Pour approfondir la connaissance du processus d'accessibilisation tel qu'il nous est apparu jusqu'ici, nous nous appuyerons sur une enquête réalisée à cette fin auprès d'élus et de responsables de services techniques communaux, ainsi que sur l'"expérimentation" induite par des opérations de sensibilisation que nous avons menées parallèlement auprès de nombreuses villes, ceci nous permettant d'élargir notre matériel de réflexion.

IV.1 - Nature des questions et éléments de méthode

La partie antérieure nous a permis de mettre en évidence que le développement de l'accessibilité institué et impulsé par la Loi semblait reposer dans une très large mesure sur la mobilisation des associations de personnes handicapées ou/et du secteur des professionnels de l'insertion. Ces acteurs, mais aussi des initiés tels que des architectes par exemple, ont réussi assez souvent à sensibiliser les responsables des villes. A partir de là, l'adaptation des bâtiments publics et de la voirie peut se trouver concrétisée par des actions et des projets communaux de plus ou moins grande envergure en fonction du degré de compréhension et appropriation par les élus et les responsables des services techniques de l'accessibilité, mais aussi de leurs moyens et sans doute des priorités caractéristiques des politiques locales.

Ceci soulève plusieurs questions :

- 1) le processus d'accessibilisation peut-il apparaître et sous quelle forme dans des contextes communaux où il y a peu ou pas de personnes handicapées ?
- 2) dans le cas où s'observent des blocages, en dépit de l'existence apparente de forces motrices, quels sont les facteurs qui rendent compte de la situation ?
- 3) le processus d'accessibilisation a-t-il pris des formes différentes de celles décrites jusqu'ici et, en particulier, s'est-il trouvé porté par le secteur des personnes âgées ?

4) enfin, quelles sont les conditions du renforcement local de son essor ou même tout simplement de son maintien ?

Par ailleurs, d'une manière plus générale, l'observation provisoire du jeu interactif de la sensibilisation à l'intérêt social de l'accessibilité et du coût éventuel de celle-ci comme cadre de détermination du processus concret d'accessibilisation, conduit à en affiner l'analyse : comment ces deux éléments apparaissent-ils invoqués dans les justifications des stratégies adoptées par les décideurs locaux ? Le strict jeu qui en résulte permet-il de rendre compte des politiques locales d'accessibilité ou renvoie-t-il à l'intérêt propre des décideurs dans des perspectives électoralistes, par exemple ? Dans ce cas, comment l'accessibilité est-elle utilisée par les responsables municipaux ? Comment, en définitive, dans des contextes locaux diversifiés, se trouve-t-elle comprise et appropriée ?

IV.1.1. - Le terrain de l'enquête et le terrain des opérations de sensibilisation

Pour apporter des éléments de réponse aux questions que nous venons de formuler, nous avons réalisé une enquête auprès de 17 communes localisées pour la plupart en région parisienne, en comptant aussi d'emblée sur les observations que nous effectuerions dans le cadre d'une quinzaine d'opérations de sensibilisation, menées sur l'ensemble du territoire national, pour élargir la base géographique du terrain analysé et, plus généralement, la diversification des cas.

L'échantillon des villes de l'enquête proprement dite se compose de huit villes de plus de 10.000 habitants et de huit villes de moins de 10.000 habitants. Les premières ont été retenues en fonction des informations dont nous disposions à leur égard de manière à intégrer dans le champ de l'enquête des villes très peu avancées en matière d'accessibilité et en contraste des villes ayant réalisé des actions significatives dans ce domaine et situées dans contextes urbanistiques différents : villes nouvelles, villes anciennes et au moins une ville hors région parisienne. Le choix des secondes a relevé du hasard : nous ignorions tout de leurs réalisations ou positions en matière d'accessibilité.

L'échantillon cible des opérations de sensibilisation a été constitué à partir des propositions de l'Association des Paralysés de France, très au fait par l'intermédiaire de ses délégations départementales des besoins dans ce domaine, mais aussi en prenant en compte les points de vue de personnalités qualifiées. Il s'agissait, en effet, de déterminer l'opportunité de telle ou telle opération, mais aussi sa faisabilité. La prise en compte de ce second critère s'est traduite concrètement, dans certains cas, par l'utilisation de contacts politiques établis entre la direction de notre centre de recherche et des élus pour faciliter la mise en place dans leurs villes d'une opération de sensibilisation. Les critères d'opportunité et de faisabilité nous ont conduit, par ailleurs, à intégrer aussi dans cet échantillon quelques villes prises dans le champ de notre enquête préalablement.

Au total, le terrain source d'informations et d'observations se compose comme suit :

Tableau 2
Les échantillons des Villes objets
de l'enquête et de la sensibilisation

	Enquête	Sensibilisation	total
Villes de + de 10.000 habitants	8	15	21
Villes de - de 10.000 habitants et de + de 5.000	4	1	4
Villes de - de 5.000 habitants	5	1	5
Total	17	17 (dont 4E Enquête)	30

L'annexe n° 2 présente les populations de ces villes. Pour faciliter la lecture du texte et respecter l'anonymat des villes nous conviendrons dans tout ce qui suit de désigner par E les communes enquêtées, par S les communes sensibilisées, par E-S celles qui ont

fait l'objet de la double opération. Nous leur attribuerons aussi une petite lettre permettant de les différencier en fonction de leur taille et un numéro d'identification. Par convention, g viendra signifier qu'il s'agit d'une ville de plus de 10.000 habitants, m d'une ville dont la population est comprise entre 5.000 et 10.000 habitants, et p d'une ville de moins de 5.000 habitants.

IV.1.2. - Procédure de recueil des informations et modalités des observations

Dans le cadre de l'enquête, comme dans le cadre des opérations de sensibilisation, nous avons cherché à recueillir de l'information sur les actions réalisées, l'état de l'accessibilité dans les villes, les projets en cours, le rôle des responsables élus et des services, celui des autres décideurs éventuellement impliqués, le rôle des associations de personnes handicapées, la connaissance de la question de l'accessibilité et de la législation, les opinions et attitudes exprimées sur le thème et les populations particulièrement concernées, à savoir les personnes handicapées et les personnes âgées.

Cependant, les procédures suivies ont été définies en fonction des objectifs spécifiques poursuivis par l'une et l'autre démarche. L'enquête a été réalisée à l'aide d'un guide d'entretien (1) auquel était systématiquement soumis l'interlocuteur que nous proposait la Mairie pour répondre à notre enquête. La prise d'information était donc, dans ce cadre, systématique et organisée. Par contre, lors du déroulement des opérations de sensibilisation, l'objectif d'intervention primant, le recueil d'informations s'est fait de manière dispersée au fil des contacts et des conversations. Moins utilisable sur ce plan, le travail réalisé à ce niveau a cependant introduit un plan d'observation des plus intéressants puisqu'il nous a permis de repérer les modes de positionnement des villes vis-à-vis d'une proposition consistant à les engager dans un processus d'accessibilisation ou à le renforcer lorsqu'il existait déjà. Le

(1) Cf. en annexe

déroulement même de la sensibilisation, par ailleurs, en s'appuyant sur la réunion de diverses catégories de décideurs et d'acteurs locaux, élargissait le cadre de l'observation.

Dans les deux cas, les procédures ont du s'adapter fortement aux disponibilités des responsables municipaux, des élus, mais aussi des services techniques. Assez souvent, les Mairies nous sont apparues "débordées", arrivant assez difficilement à dégager des dates pour accueillir nos questions ou propositions.

IV.2 - L'accessibilité dans les villes : mouvement, compréhension et appropriation

Le premier résultat massif de l'enquête, confirmé par les opérations de sensibilisation, c'est que l'accessibilité s'est introduite à des degrés divers mais de manière significative dans toutes les villes de plus de 5.000 habitants, soit par obligation législative, soit en référence aux demandes d'un groupe local généralement composé de personnes handicapées. Par contre, dans les petites villes de moins de 5.000 habitants, l'accessibilité perce bien plus difficilement, voire pas du tout.

IV.1.2. - Le manque d'information des petites communes de moins de 5.000 habitants

Ainsi, dans un petit village de l'Essonne (E p 1, 100 hab.) aucune des trois installations ouvertes au publics existantes n'est accessible, ni la Mairie, ni l'école, ni la salle de sport. A la commission d'urbanisme et d'environnement qui étudie les problèmes avant d'en débattre au sein du Conseil Municipal, ils ont "entendu parler" de l'accessibilité, mais jusqu'ici celle-ci ne constitue guère une préoccupation. Dans l'hypothèse où un habitant serait éventuellement victime d'un handicap moteur, on pense pouvoir organiser localement l'aide nécessaire pour lui "rendre accessible tout lieu". Le fait qu'il existe dans la commune 30 % de personnes âgées et deux personnes à mobilité réduite n'a amené ni les responsables ni la population à penser véritablement la question. Par

contre, il est intéressant d'observer que dans le cadre d'un projet d'agrandissement de la Mairie, l'architecte a prévu l'accessibilité conformément à la Loi.

Autre petite ville (E-Sp 2, 750 hab.), autre observation qui confirme l'apparition de l'accessibilité par obligation législative uniquement. Celle-ci se traduira par la construction prochaine d'une salle polyvalente de sport et des logements H.L.M. accessibles. Par ailleurs, rien n'est engagé ou prévu. Le Maire invoque le coût de l'accessibilité et des raisons techniques pour légitimer son refus de rendre accessible la Mairie aux deux personnes en fauteuil roulant résidant dans cette localité. Les problèmes d'accessibilité lui apparaissent se poser de manière différente dans les grandes villes et dans les petits villages, les enveloppes financières n'étant guère comparables. Il a "entendu parler" de la législation, mais n'en connaît pas le contenu. Manifestant son adhésion au principe, il estime qu'elle doit être souple au niveau de son application. Au total, il considère que sa ville, de type quasi-exclusivement pavillonnaire, et en partie pour cette raison même, est très peu concernée par la question de l'accessibilité.

Ces observations restent valables lorsque les communes franchissent le seuil des 1.000 habitants. A E p 3 (1.550 hab.) on retrouve un projet de construction d'une salle polyvalente de sport accessible par obligation législative et un grand immobilisme par ailleurs. La raison principale invoquée par la Mairie est "qu'il faudrait reconstruire la ville". Les trottoirs, pour la plupart en pavés, apparaissent actuellement trop étroits pour permettre la circulation des landeaux. Les commerces présentent généralement une marche à l'entrée. Les logements du vieux village, et même des lotissements plus récents mais antérieurs aux dispositions réglementaires, ont été conçus sans intégrer les normes d'accessibilité. On observe, cependant, qu'une rampe d'accès à 5 % permet aux nombreuses personnes âgées et aux deux personnes en fauteuil roulant du village (un enfant d'une dizaine d'années et une jeune femme de 25 ans) d'accéder à la cantine scolaire qui est souvent utilisée comme lieu de réunion et qui fait office de bureau de vote. Le Maire estime que cette

opération réalisée en 1985 n'a pratiquement rien coûté car "on s'est débrouillé avec les personnes et les matériaux dont on disposait". Mais d'autres transformations seraient, à son sens, trop coûteuses.

A E p 4 (2.800 hab.) le premier adjoint au Maire chargé de l'urbanisme nous dit approuver le principe d'une législation sur l'accessibilité, mais il ne connaît "ni la forme, ni le fond" des dispositifs existants. Dans cette ville, la Mairie, la M.J.C., la salle de sport, le centre commercial et les logements ne sont pas accessibles. Par contre, la poste, l'école et la bibliothèque ont été conçues de plain-pied, mais sans aucune intervention repérable de la municipalité. Celle-ci, d'ailleurs, maîtrise mal la question : d'une part, elle a installé des chicanes pour interdire aux motos des allées piétonnières (dans un premier temps accessibles pour faciliter les déplacements des personnes âgées et des mamans poussant des landaux) et les a donc rendues inaccessibles depuis lors, y compris à une personne en fauteuil roulant qui habite la ville ; d'autre part, le logement construit pour répondre à la demande de celle-ci n'a pas vraiment correspondu à ses besoins. Sans même évoquer le coût, le discours de l'adjoint au Maire témoigne, ici, d'une représentation où les difficultés de la gestion technique de l'accessibilité prennent une place majeure. Au total, en dépit d'une sensibilité particulière à l'égard des problèmes des personnes âgées (110 personnes de plus de 70 ans), aucun plan cohérent d'accessibilité n'a été élaboré.

A E p 5 (3.100 hab.), le Maire ignorait l'existence d'une législation. Il dit ne pas en avoir été informé par la D.D.E. et observe que celle-ci en 1976, au cours d'une opération de voirie, ne réalisa aucun bateau. Il sait cependant que le projet de gymnase en cours et un centre pour personnes âgées intégreront la notion d'accessibilité. Le coût des travaux d'accessibilisation lui paraît abordable s'ils sont pensés au stade des projets, prohibitif après. Mais il fait surtout référence à l'aide individuelle que l'on peut toujours proposer aux personnes handicapées. "Pour ma part, si j'en vois un dans la rue, je n'hésiterais pas à lui faciliter son cheminement". Dans cette ville, la Mairie et une école sont inaccessibles. L'accessibilité de la salle de sport, du centre

commercial et d'une seconde école ne relève d'aucune intervention particulière de la Mairie. L'obligation législative, là encore, a joué. Dans cette ville où il ne semble pas y avoir de personne handicapée en fauteuil roulant et où la proportion de personnes âgées est modeste (65 de plus de 65 ans) on enregistre, au total, une sensibilisation nulle à la question.

Ainsi, en définitive, les petites communes ne semblent pas avoir reçu l'information sur l'accessibilité. A fortiori, elles n'en perçoivent pas l'intérêt local, ni pour les quelques personnes handicapées en fauteuil roulant qui y résident, ni pour le groupe assez important des personnes âgées, ces dernières ne posant encore aucune revendication dans ce domaine, tout au moins dans les localités considérées. La seule percée de l'accessibilité s'y effectue dans le domaine des constructions neuves par le vecteur législation. Il est à souligner cependant que ces petites communes semblent intéressées par une information et un conseil technique sur l'accessibilité. Ceci nous est apparu dans l'enquête, comme au niveau d'une opération de sensibilisation réalisée à E-S p 2 où la possibilité d'une accessibilité de la salle des fêtes a été sérieusement envisagée.

IV.2.2. - La mise en mouvement dans les villes de plus de 5.000 habitants : de la législation vers les personnes âgées

Dans les villes de plus de 5.000 habitants, l'effet de la législation dans le champ de l'adaptation des installations existantes se fait sentir très sensiblement. D'une part, les responsables semblent généralement plus informés, sinon du fond, du moins de l'existence, d'une obligation législative à leur endroit. D'autre part, ils cherchent à dégager l'intérêt local de l'accessibilité souvent en référence à la clientèle des personnes âgées.

A E m 1 (7.000 hab.), la Mairie a été agrandie et les nouveaux bâtiments sont de plain-pied et accessibles. Dans le bâtiment ancien, des petits espaces aménagés au rez-de-chaussée permettent de recevoir les personnes à mobilité réduite qui ne peuvent accéder au bureau du Maire situé au 1er étage. Toutes les constructions H.L.M. anciennes proposent des appartements accessibles au rez-de-chaussée. C'est dans

ce lot que l'on cherche à satisfaire les demandes éventuelles de logements déposées par les personnes handicapées. Les constructions neuves de maisons individuelles présentent certaines caractéristiques d'adaptabilité mais la Mairie ne tient pas à être dirigiste dans ce domaine. Un plan incliné permet dorénavant aux personnes âgées (environ 500 de plus de 65 ans) de se rendre à l'église. C'est pour elles, aussi, qu'on a procédé à l'installation d'une rampe d'accès au club du 3ème étage situé dans un bâtiment ancien, largement inaccessible par ailleurs. En face du marché, trois places de parking pour personnes handicapées sont prévues. Les trois habitants connus de la ville circulant en fauteuil roulant et d'autres P.M.R. n'ont à ce jour manifesté, semble-t-il, aucune revendication particulière. Ceci explique sans doute que les quelques bateaux réalisés (dont le coût unitaire est évalué à 2.000 F. par les services techniques) ne s'intègrent pas dans la conception d'une cheminement particulier. Pour le Maire : "il y a peu de trottoirs, les personnes en fauteuil roulant circulent donc sur la chaussée et les voitures font attention". En tant qu'élus local et conseiller régional, il connaît bien le problème et la législation dont-il approuve le principe tout en prenant les décisions en fonction des besoins locaux et des moyens dont il dispose. Une accessibilité totale lui semblerait trop lourde à réaliser et il considère nécessaire de lui maintenir, en conséquence, une certaine souplesse d'application. Ceci ne s'oppose pas à ce qu'il intervienne, comme il le fait, de vive voix, au moment de l'instruction du permis de construire des projets de bâtiments ou d'immeubles privés pour négocier une accessibilité suffisante. Dans cette ville, outre les éléments déjà cités, on trouve une poste neuve de plain-pied, un château polyvalent comprenant une salle d'exposition, une M.J.C. et une bibliothèque accessibles. Une salle de sport et un centre commercial en construction intégreront aussi les normes d'accessibilité. En ce qui concerne le coût de l'accessibilisation, le Maire estime que "toutes les constructions étant de plain-pied les frais d'adaptation sont très limités et pris dans le budget global". En ce qui concerne l'évolution de la population de sa ville, il met l'accent sur l'augmentation progressive et sensible de la proportion de personnes âgées, d'autant plus nette, à son sens, localement, en raison de l'attachement que celles-ci manifestent vis-à-vis de leur commune. Non sans fierté, il cite le cas de cinq

personnes "parties vers le soleil et qui sont vite revenues". Selon le Directeur des Services techniques, confirmant les propos du Maire, l'accessibilisation dans la ville ne se fait guère pour répondre à des demandes de tel ou tel groupe, demandes jusqu'à présent non formulées, mais en référence à la législation. Il semble bien que dans ce cas on ait non seulement tenu à répondre, dans une certaine mesure positivement aux obligations instituées, mais aussi compris et investi l'accessibilité comme un outil d'action sociale intéressant à court, moyen et long terme, pour répondre au problème d'une population à mobilité réduite croissante, celle des personnes âgées.

A E m 2 (6.201 hab.), E-S m 3 (9.478 hab.), E m 4 (9.528 hab.) on observe une percée sensiblement équivalente de l'accessibilité : réalisations en référence à la législation tant dans le champ des constructions neuves que dans celui de l'adaptation des installations existantes, beaucoup plus que pour répondre à des demandes dont on remarque surtout l'absence ou la formulation dispersée. A E-S m 3, par exemple, on ignore le nombre de personnes circulant en fauteuil et on se borne à enregistrer des demandes ponctuelles, parfois "virulentes", en rapport avec des travaux en cours. Pour les personnes âgées, estimées à 30 %, la commune a le projet d'exécuter des logements accessibles. A E m 2, celles-ci prennent aussi une place très importante, même si toute une zone nouvelle sous forme de lotissements de maisons individuelles et habitées des familles relativement jeunes, a modifié profondément la structure d'âge de la population. L'accessibilisation en cours de la ville, enclenchée par la législation, se fait aussi en référence à elles et aux quelques personnes handicapées qui circulent en fauteuil roulant.

A E m 4, les élus et les services techniques connaissent aussi des personnes handicapées, certaines venant réclamer des bateaux et des modifications de la hauteur des panneaux de signalisation, mais les travaux sont essentiellement conduits pour essayer de répondre à la législation que l'on estime, ici, nécessaire mais trop lourde au niveau des rénovations. On y relève l'existence de trois projets pour l'année 88 : accessibilisation de la Mairie, construction d'un

hypermarché accessible et maison pour personnes âgées, celles-ci moins nombreuses(500), semble-t-il, que dans les villes précédentes, constituent là aussi une préoccupation majeure.

Ces communes semblent généralement intéressées par des informations et des conseils techniques qui leur permettraient d'optimiser leurs actions, en les rendant visibles et appréciées par la population locale et notamment par les personnes âgées. C'est ce que confirme notre opération test à E-S m 3.

IV.2.3. - Le secteur des personnes âgées en action

Le rôle du secteur des personnes âgées, important mais passif dans les exemples évoqués ci-dessus, va apparaître particulièrement moteur dans le cas de E-S g 1 (17.629 hab.), non pas pour enclencher le processus d'accessibilisation de la ville déjà largement engagé, mais pour le renforcer considérablement, en légitimant l'élargissement de son champ d'application et en facilitant l'amélioration de sa qualité technique. Dans cette ville située hors région parisienne, l'enquête a permis de repérer l'existence d'une mobilisation de l'intérêt sur le thème de l'accessibilité de la part de l'Université du 3ème âge. Soutenue par nos soins dans le cadre des opérations de sensibilisation, celle-ci a débouché sur une activité d'étude de l'accessibilité de la ville, la réalisation d'un diaporama et une large mobilisation locale sur le thème.

Des rencontres avec les administrations locales (D.D.E., P.T.T., S.N.C.F., Trésor public, Sécurité sociale, Société d'H.L.M., Banques, Caisses d'épargne, Mutuelles), mais aussi avec les surfaces commerciales, les cinémas, les lieux de culte et les bibliothèques, et naturellement la Mairie, très vite partie prenante, ont permis d'effectuer un progrès très sensible de l'accessibilisation de la ville, avec une programmation à court terme de 135.000 F. de travaux, et la définition d'un plan cohérent d'actions à moyen terme.

Cette mobilisation de "l'Université du temps libre" à laquelle participait un retraité de l'Association des Paralysés de France, s'est révélée, nous semble-t-il, particulièrement opportune pour

relancer et optimiser l'action de la Municipalité. L'entretien réalisé avec le Maire, dans le cadre de l'enquête, avait laissé apparaître sa volonté de poursuivre les travaux engagés au niveau de la voirie et des bâtiments publics communaux, mais aussi son souci d'une meilleure conception et coordination des initiatives, y compris avec les administrations implantées localement. Si le coût des opérations ne lui semblait pas constituer un problème insurmontable, par contre le défaut d'information, d'étude d'ensemble, à la fois sur l'état de l'accessibilité de sa ville et sur les programmations souhaitables, représentaient, à son sens, un obstacle difficilement franchissable sans l'aide technique d'associations locales.

En renforçant la pression locale en faveur de l'accessibilité, en fournissant l'étude technique appropriée, l'Université du 3ème âge apporta, ici, une solution remarquable au problème posé.

IV.2.4. - Sensibilisation et technicisation ou comment aller plus loin

Dans les villes telles que E g 2 (30.000 hab.) et E g 3 (71.693 hab.), villes nouvelles aux réalisations significatives en matière d'accessibilité, le problème central est non seulement d'éviter une remise en cause des acquis par le temps, mais aussi d'aller plus loin. En d'autres termes, l'accessibilisation implique une mobilisation continue des acteurs, faute de quoi on peut observer une dégradation technique des réalisations anciennes et nouvelles. Or, l'accessibilité, à partir d'un réel élargissement de son champ d'application, devient plus difficile à vérifier, à contrôler. A E g 2, l'Association des Paralysés de France a dû remobiliser ses forces et ses compétences, obtenir des conventions avec la D.D.E. et l'Etablissement Public de la ville, pour demeurer très présente sur le terrain. Selon un des responsables de la délégation départementale, elle maintient ainsi la pression, tout en relevant les difficultés rencontrées par ses membres et en proposant des solutions techniques. Une responsable de l'Etablissement Public de la ville, chargée de la question, nous a confirmé le rôle majeur de l'association en ce domaine et le caractère indispensable de la poursuite d'une telle action.

Mêmes observations de la part d'un des participants à l'atelier public d'urbanisme de E g 3 : "la bonne volonté seule ne suffit pas ; par manque d'expérience ou de formation, les travaux entrepris sont souvent mal réalisés et une installation accessible, en principe, ne l'est pas concrètement, souvent en raison de fautes grossières. La France a besoin d'expérience en ce domaine".

A S g 2 une concertation permanente, entre les services techniques de la ville et un groupe de personnes handicapées actives, permet d'élaborer ce que l'on pourrait appeler une culture technique de l'accessibilité : analyse des réalisations, relevé des erreurs, prise en compte de la diversité des utilisateurs quels que soient leurs caractéristiques (handicaps moteurs, sensoriels, personnes âgées, enfants, etc, etc...), solutions optimales. Des documents et des montages de diapositives développent désormais des analyses très fines des principes et des techniques à mettre en oeuvre pour mieux accessibiliser.

Dans d'autres villes moins avancées mais où l'accessibilisation s'est enclenchée de manière très positive sous l'action le plus souvent de l'Association des Paralysés de France, le problème précisément est de renforcer le couple sensibilisation-technicisation. Dans le cadre de nos actions de sensibilisation, un tel cas de figure nous est apparu caractériser la situation de plusieurs villes : S g 3 (132.209), S g 4 (30.000 hab.), S g 5 (38.000 hab.), S g 6 (115.000 hab.), S g 7 (45.000 hab.).

IV.2.5. - Le coût ? Dans certaines limites, quand on veut on peut !

Dans des villes plus anciennes telles que E g 4 (27.000 hab.) et E g 5 (53.630 ha.), l'accessibilité représentait d'emblée un coût significatif dans les budgets municipaux. Dans les deux cas, cependant, ces villes ont inscrit une telle politique dans leurs priorités communales.

Pour le Maire adjoint chargé des affaires sociales à E g 4 "Il y a un investissement important de la Mairie sur l'accessibilité. Cela représente bien un coût, mais c'est un choix à faire pour les

personnes handicapées et aussi pour les personnes âgées". Ici les actions engagées ont répondu beaucoup plus qu'à la législation, en fait très peu connue, aux sollicitations d'une association locale de handicapés très active. Dans cette ville, où une cinquantaine d'habitants se déplacent en fauteuil roulant, l'accessibilisation a porté sur le centre culturel, la piscine (cas unique dans le département, avec mise à eau par nacelle ; subvention accordée à ce titre par la région : 170.000 F.), la poste, des cabines téléphoniques, des trottoirs, des parkings, etc...

Par ailleurs, "tous les immeubles récents sont accessibles et les logements spacieux".

A E g 5, sous la pression d'un collectif, la municipalité a engagé un remarquable processus d'accessibilisation de la ville en :

- 1) consacrant 10 % du budget des travaux de voirie à l'abaissement des trottoirs, et en réalisant systématiquement des bateaux à l'occasion des travaux.
- 2) adaptation de toutes les constructions neuves, notamment de quatre écoles, dont une avec un surcoût de 5 % environ de l'investissement (300.000 F. sur 7.000.000 F.) lié à la nature du terrain et à la pose d'un ascenseur.
- 3) adaptation progressive des bâtiments anciens en privilégiant les plus fréquentés : centre administratif, salle-des-fêtes, 10 salles polyvalentes.
- 4) suscité d'autres initiatives, notamment, celles de la région et du département qui financent un service de 4 bus de transports adaptés.

Par contre, certains travaux ont été estimés trop coûteux, notamment l'aménagement de l'hôtel de ville et l'installation d'une rampe de 150 m. de long pour faciliter l'accès à une passerelle de 5 mètres de haut desservant une école.

IV.2.6. - La nature des "blocages" dans les villes de plus de 10.000 habitants

Dans les villes de plus de 10.000 habitants où s'observent des "blocages", c'est-à-dire, une application minimum de la Loi, avec quelques adaptations très localisées au niveau de certains bâtiments ou/et de la voirie, les Mairies rendent bien souvent compte de la situation en pointant non pas l'absence de demande sociale, mais son manque d'organisation d'où découleraient les difficultés qu'elles éprouvent à élaborer un plan d'accessibilisation qui y réponde politiquement mais aussi techniquement de manière satisfaisante.

Dans d'autres cas, enfin, le coût des opérations constitue la légitimation majeure de l'inertie.

A E g 7 (90.000 hab.), par exemple, le directeur des services techniques qui prépare les propositions d'accessibilisation n'évoque à aucun moment leur coût. Il met l'accent sur sa difficulté à s'informer, à connaître le public concerné. Lorsque des demandes ponctuelles lui parviennent, il s'efforce de leur apporter satisfaction. Suite à la lettre d'une personne handicapée, il a ainsi accessibilisé les toilettes de la salle des congrès. Mais il manque d'éléments d'information organisés sur les besoins, ce qu'il regrette car dans son esprit "l'accessibilité sert à tout le monde y compris aux personnes âgées". Il s'étonne alors d'apprendre, par nos soins, l'existence d'une association de personnes handicapées dans sa ville. Or, celle-ci était déjà intervenue au niveau de la Mairie d'après les informations recueillies par ailleurs. Plusieurs hypothèses peuvent être posées à propos de ce défaut de concertation pourtant apparemment souhaitée de part et d'autre. Plutôt que de mettre en question la bonne foi de notre interlocuteur, il nous semble, ici, que ce qui pose problème c'est le "savoir faire" ou le "pouvoir faire" de l'Association en question. D'une manière plus générale, il s'agit de savoir dans les mêmes cas de ce type, si les associations utilisent les procédures d'intervention les plus pertinentes pour sensibiliser et aider les Mairies à définir les programmations d'actions les plus opportunes.

A E-S g 6 (50.000 hab.) on peut se poser le même type de question, mais la situation, en fait, se complexifie. Dans cette ville la responsable du Comité Communal d'Action Sociale se plaint du peu d'opérations d'accessibilité entreprises par la ville alors qu'elle reçoit beaucoup de doléances de personnes handicapées concernant, par exemple, l'accessibilité de la poste, des bus, des places de stationnement, etc...

C'est que l'image dominante de l'accessibilité, au niveau des élus et des services techniques apparaît chargée négativement : "où sont les handicapés moteurs ? on n'en voit pas. Souvent les améliorations ne servent à rien. Parfois même il y a rejet par la population de certains aménagements". On cite une rampe d'accès à la bibliothèque qui ne serait pas utilisée et des plaintes concernant la nuisance qui serait occasionnée par les passages sonores. En cas de panne, ceux-ci ne sont donc pas réparés. Le discours des responsables municipaux exprime un scepticisme vis-à-vis du thème qui renvoie à une absence locale de revendications organisées avant l'exécution de travaux et de gratifications après. L'association de personnes handicapées sur la ville, là encore, ne semble pas avoir été en mesure jusqu'ici d'engager un processus de sensibilisation porteur. Or, la Mairie, ne manifeste pas d'opposition infranchissable à un tel processus, la preuve étant son acceptation d'organiser avec nous une journée d'information "portes ouvertes" sur le thème de l'accessibilité. Si une telle situation apparaît cependant plus complexe que dans le cas précédent, c'est en raison de la "résistance" qui s'y manifeste tout de même. Seule une stratégie offensive de sensibilisation semble pouvoir, en l'occurrence, permettre d'activer une politique municipale éteinte dans ce domaine. Il est à noter, par ailleurs, que l'accueil dans la ville d'un centre pour handicapés mentaux lui permet de montrer une bonne image en matière d'action sociale dans ce champ.

Dans l'enquête proprement dite, le coût des opérations n'a été évoqué qu'une seule fois comme facteur dominant de blocage, mais en laissant percer une représentation des problèmes des handicapés très caractéristique dans ce cas.

A E g 8 (20.000 hab.), le Maire-adjoint chargé de l'urbanisme considère que le problème de l'accessibilité est lié à son coût. Selon lui, l'accessibilisation des bâtiments communaux, de type ancien, par des rampes à côté des marches d'accès actuelles, entraînerait un surcoût considérable. Une seule rampe d'accès a donc été aménagée derrière l'ancienne mairie. Pour le reste on respecte les normes, même si on les trouve contraignantes, dans les constructions neuves et on procède aux abaissements de trottoirs lors des travaux de réfection. Le Maire-adjoint estime que les personnes handicapées dans sa ville sont peu nombreuses et que "avec le 1/10ème de la somme nécessaire pour accessibiliser la mairie et les P.T.T. on peut leur servir des repas à domicile pendant des années". Mais si l'assistance lui semble ainsi moins coûteuse que l'accessibilité, c'est en fonction d'une représentation de celle-ci, comme réponse spécifique pour les personnes handicapées à l'exclusion d'autres catégories, mais aussi, et surtout, certainement en raison de son incompréhension de toute action de type non-assistanciel.

Dans le cadre des opérations de sensibilisation, le coût est apparu plus souvent présenté comme frein. Ainsi à S g 8 (101.945 hab.), les obstacles financiers venaient en premier plan pour limiter d'emblée les actions éventuellement envisageables en matière d'accessibilité. A S g 9 (15.430 hab.), l'architecte de la ville ne chiffrait pas à moins de 30 % le coût de l'accessibilité dans une construction quelconque, ce qui naturellement constituait dès lors une barrière de taille. A S g 10 (35.189 ha.), le Maire, après avoir précisé sa sensibilité et celles des services techniques au problème qui se traduisait par la prise en compte systématique des normes d'accessibilité pour les constructions neuves et lors de travaux de réhabilitation, nous écrivait "nos possibilités budgétaires ne nous permettant pas d'aller au-delà, nous ne souhaitons pas nous engager dans une action qui ne manquerait pas de déboucher sur des travaux coûteux".

En fait, dans ces diverses situations, la représentation du coût ne repose pas sur des études précises qui la fonderaient objectivement, mais sur une vision synchrétique, confuse, de l'accessibilisation, sans décomposition notamment du processus en étapes en fonction d'un

échancier à plus ou moins long terme et de priorités définies en concertation avec les associations, sans négliger bien entendu les aspects financiers. Un tel positionnement, semble donc là encore, renvoyer à un manque de sensibilisation à la question.

IV.3 - Les clefs de l'accessibilisation

Au travers de tout ce qui précède et en complément des expériences présentées dans la littérature, sur un assez large échantillon de villes suffisamment diversifiées pour aborder les questions en suspens, nous avons mis en évidence que :

- L'existence d'une législation a un rôle majeur comme vecteur de pénétration de l'accessibilité, même si les responsables municipaux la connaissent mal. Elle semble généralement appliquée, sous la responsabilité des maîtres d'oeuvre, dans le champ des constructions neuves : logements, bâtiments ouverts au public, voirie. Ceci s'observe dans toutes les villes, quelle que soit leur taille.
- Dans le champ de l'adaptation des installations existantes, la législation a également joué un rôle non négligeable dans les villes de plus de 5.000 habitants où on essaye de procéder à l'accessibilisation des installations lors des travaux de réfection.
- Quelle que soit la taille des villes, la compréhension et l'appropriation de l'accessibilité par les responsables municipaux, élus et techniciens, constitue la clef plus importante de l'accessibilisation particulièrement dans le second champ cité, les questions de coût, de financement sans être négligeables, apparaissant bien souvent reléguées au second plan.
- La compréhension et l'appropriation de l'accessibilité par les municipalités est actuellement :
 - . faible ou nulle dans les villes de moins de 5.000 habitants : les élus et autres responsables n'ont pas reçu l'information nécessaire, notamment en l'absence de vecteurs locaux de sensibilisation.
 - . en essor dans les villes de plus de 5000 habitants et de moins de 10.000 habitants : les élus, semble-t-il, du fait de la contrainte législative ont cherché à y répondre positivement en l'expérimentant

comme outil d'action politique et sociale, notamment en direction des personnes âgées, celles-ci constituant la population la plus ciblée à ce niveau.

. en essor aussi, mais avec des variations plus ou moins nettes, dans les villes plus importantes, en fonction de la pression exercée le plus souvent par les associations de personnes handicapées, de l'aide technique qu'elles peuvent apporter aux municipalités. Dans un cas nous avons observé la dynamique d'accessibilisation créée dans une ville à partir du secteur des personnes âgées. Un tel exemple sera probablement suivi ailleurs.

- Dans les villes où le processus d'accessibilisation est largement engagé, la sensibilisation se poursuit en renforçant les procédures de concertation entre responsables municipaux et associations locales et en améliorant les solutions techniques. Une culture de l'accessibilité se développe. Dans les villes où ça bloque, on observe que les municipalités bien souvent sont en manque d'information cohérente de la part des clientèles locales pour établir des programmes d'accessibilisation : plus qu'un problème de coût au sens financier, il y a un problème de coût en termes de temps, posé par l'indéniable complexité technique de la question lorsqu'il s'agit de la traiter sur une ville avec sa multitude de rues, de bâtiments, d'itinéraires, etc... En même temps, rien ne peut avancer si le bénéfice social d'un projet d'action n'apparaît pas clairement. Sur ces deux plans, les clientèles par manque d'organisation, ou/et en raison d'une certaine inadaptation de leur stratégie d'intervention en regard des fonctionnements municipaux et du type de problème abordé, ne parviennent pas toujours à "débloquer" la situation.

V - APPORTS DE L'ACCESSIBILITE ET IMPACT PSYCHO-SOCIAL

Nous avons vu comment, dans la littérature, les apports de l'accessibilité n'apparaissent pas encore étudiés en tant que tels : on a dénoncé les barrières architecturales comme facteur d'exclusion mais on n'a pas encore travaillé l'apport de l'accessibilité en termes d'intégration sociale. Lorsque des études se sont intéressées de manière explicite aux relations entre les deux phénomènes, le second y est apparu prééminemment, à la fois condition du développement et de l'usage de l'accessibilité. Ceci a conduit à relativiser ses apports au sein d'un ensemble de facteurs sociaux présentés comme bien plus déterminants du degré d'intégration des personnes handicapées. Nous avons cependant relevé que les ambiguïtés d'une telle lecture des choses, renvoient à une intrication entre le plan du handicap moteur et celui de ce que certains appellent le handicap social.

V.1 - Angles d'abord et caractéristiques du terrain

Les études considérées, en effet, attirent l'attention en partant de l'accessibilité, sur les variables sociales caractéristiques des personnes handicapées physiques qui rendent assez bien compte des difficultés et du degré d'insertion de celles-ci. Or il est clair que l'accessibilité ne saurait, comme par magie, modifier d'emblée les variables en question. Par contre, comme nous l'avons fait remarquer, elle fournit bien un appui à la mise en évidence d'autres facteurs d'exclusion que celui qu'elle a en charge de subvertir, à savoir les barrières de l'environnement bâti. C'est là aussi sans doute un de ses apports potentiels intéressants, en complément de la communication inter-groupes ("V" et "H"), de la déstabilisation des représentations de type assistanciel, qu'elle semble faciliter, comme nous en ferons l'hypothèse ici, en la posant comme support concret et symbolique de l'intégration.

Nous fondons cette orientation sur ce que nous avons déjà longuement développé dans le cadre de notre première et troisième partie autour de l'idée selon laquelle l'accessibilité introduit un nouveau modèle du handicap et de l'intégration. Pour cette raison il y a tout lieu de penser, à notre sens, que sa mise en oeuvre concrète se traduira progressivement par une autre manière d'intégrer ces personnes handicapées physiques dans la société.

Au stade actuel, cependant, il importe déjà de s'intéresser aux apports de l'accessibilisation engagée. C'est pourquoi, proposerons-nous dans le cadre de cette étude une série de focalisations sur les fréquentations des lieux accessibles, l'autonomisation des personnes handicapées par l'accessibilité, et la fonction de celle-ci en termes de déstabilisation des représentations antérieures du handicap, ou en d'autres termes, de support symbolique de l'intégration.

Cette partie de l'étude a été réalisée à Eg2 en raison de son adéquation à notre thème d'étude, compte tenu des caractéristiques que cette ville présente :

- les réalisations en matière d'accessibilité remontent à 1975, assurant ainsi un recul temporaire suffisant pour une évaluation de leurs apports.
- ces réalisations ont été limitées essentiellement à une zone de la ville, mais elles sont cohérentes et significatives : nombreux logements adaptés et accessibles situés notamment dans un quartier qui est relié à un pôle d'attraction culturel et commercial largement accessible, par des cheminements également accessibles aux personnes en fauteuil roulant.
- service de mini-bus adapté aux personnes handicapées.
- foyer de personnes handicapées physiques et service d'auxiliaire de vie.

V.2 - Réalité de la fréquentation et de l'utilisation des équipements accessibles

Qu'un équipement accessible soit fréquenté et utilisé par des personnes "handicapées" dans la même mesure et dans des perspectives comparables à celles des valides, c'est-à-dire que du coup la variable "handicap" ne constitue plus un facteur d'exclusion, semble aller de soi. Et pourtant une telle idée se trouve contestée.

Ainsi, au cours des opérations de sensibilisation, la question suivante nous a parfois été posée : ne risque-t-on pas d'accessibiliser l'environnement pour rien, les personnes handicapées demeurant généralement dans leurs foyers ? On considère là, en fait, que les personnes ne

souhaitent pas s'intégrer socialement, ni même sortir de leur milieu protégé - famille ou institution - ne serait-ce que pour ne pas avoir à exhiber leur "anormalité". De nombreuses études (1) ont déjà largement mis en évidence que les personnes considérées désirent souvent très fortement cette intégration même lorsque le handicap est lourd et ceci, en dépit, des obstacles de tout ordre qui persistent. Il restait cependant à le confirmer par des observations directes sur le terrain.

Ceci est d'autant plus important que la question citée ci-dessus s'introduit aussi dans les esprits qui, en mettant précisément en évidence les obstacles autres que l'inaccessibilité et leur prégnance, finissent par relativiser fortement le désir d'intégration des personnes handicapées et a fortiori l'intérêt d'y répondre concrètement. Paradoxalement, on semble perdre là, dans le cadre de cette idéologisation globale de l'objet, l'oeil qui pourrait déjà observer sa nouveauté avec ses apports réels et potentiels.

Encore faut-il, naturellement, montrer que l'accessibilité, telle qu'elle existe déjà, ici ou là, dans tel ou tel lieu, se traduit effectivement par une fréquentation du lieu en question par des personnes handicapées. Si tel est le cas, comme on a de bonnes raisons de le penser à partir de nos observations quotidiennes, il ne restera plus qu'à le valoriser en tant que premier pas important et nécessaire vers des pratiques plus larges d'intégration.

V.2.1 - Observations des fréquentations

Dans l'espace d'attraction culturel et commercial de Eg 2, nous avons procédé à deux reprises, lors de périodes différentes, en particulier sur le plan climatique, à des observations directes des fréquentations.

- ° Une première série d'observations a été effectuée du 27 janvier 1987 au 11 février 1987, par temps très froid, en divers lieux de l'espace et sur diverses tranches horaires. Les lieux ont fait

(1) Cf. IIIème partie.

l'objet d'un repérage préalable de manière à retenir ceux où le passage de la population tout-venant semblait le plus important. La grille d'observation permettait le relevé du type de handicap en rapport avec la modalité de déplacement (personnes circulant en fauteuil roulant, avec les distinctions suivantes : paraplégique, hémiparaplégique, tétraparaplégique ; personnes semi-ambulantes avec les distinctions suivantes : une canne, deux cannes, déhanchement), l'accompagnement éventuel (aidant, non aidant), du sexe des personnes et de leur appartenance aux catégories enfants, adolescents, adultes ou personnes âgées. Elle permettait aussi le relevé des personnes poussant des landaux, mais cette catégorie a été abandonnée après 16 heures d'observations, compte tenu de leur nombre très élevé. De même les P.M.R. poussant des caddies, très nombreux à l'évidence dans ce type d'espace, n'ont pas retenu notre attention.

Les tableaux 3, 4 et 5 résument les 24 heures d'observation ainsi constituées.

Tableau 3
Récapitulatif de la fréquentation des lieux accessibles
par les personnes handicapées physiques
- 27 janvier au 11 février 1987 -

- 68 sujets -

Temps d'observation		24 heures
Lieux d'observation	"A"	1 heure
	"E"	15 heures
	"C"	8 heures
Jours d'observation	1 Lundi	7 heures
	3 Mardis	9 heures
	2 Mercredis	8 heures
Nombre de sujets		
Populations observées	Personnes à marche lente :	33 (49 %)
	- déhanchement	5
	- 1 canne	25
	- 2 cannes	3
	Personnes en fauteuil :	35 (51 %)
	- paraplégiques	18
	- hémiparaplégiques	2
	- tétraparaplégiques	8
	- tétraparaplégiques (fauteuil électrique)	7
	Total	<u>68</u> (100 %)
Sexe	Hommes	46 (67,6 %)
	Femmes	22 (32,4 %)
		<u>68</u>
Age	Jeunes	08 (11,8 %)
	Adultes	39 (57,3 %)
	3ème âge	21 (30,9 %)
		<u>68</u>
Déplacement	Seul	31 (45,6 %)
	Accompagné valide non aidant	18 (26,5 %)
	Accompagné valide aidant	14 (20,6 %)
	Accompagné handicapé non aidant	4 (5,9 %)
	Accompagné handicapé aidant	1 (1,4 %)
		<u>68</u> (100 %)

Tableau 4
Fréquentation des lieux accessibles
"A", "B" et "C" par les personnes handicapées

Heure	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	Total
Date	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	
MARDI 27.01.87							ML : 1 R : 2 A		ML : 1 R : 2 1h
LUNDI 2.02.87		ML : 0 R : 2 E	ML : 2 R : 2 E	ML : 2 R : 2 E	ML : 2 R : 1 E	ML : 1 R : 1 E	ML : 4 R : 2 E	ML : 2 R : 0 E	ML : 13 R : 10 7h
MARDI 3.02.87	ML : 1 R : 2 E	ML : 1 R : 0 E	ML : 1 R : 0 E	ML : 2 R : 0 E					ML : 5 R : 2 4h
MERCREDI 3.02.87		ML : 3 R : 0 E	ML : 0 R : 0 E			ML : 3 R : 5 E	ML : 0 R : 4 E		ML : 6 R : 9 4h
MARDI 10.02.87	ML : 0 R : 4 C	ML : 0 R : 2 C	ML : 2 R : 1 C	ML : 0 R : 1 C					ML : 2 R : 8 4h
MERCREDI 11.02.87	ML : 2 R : 1 C	ML : 2 R : 2 C	ML : 1 R : 1 C	ML : 1 R : 0 C					ML : 6 R : 4 4h
	ML : 3 R : 7 3h	ML : 6 R : 6 5h	ML : 6 R : 4 5h	ML : 5 R : 3 4h	ML : 2 R : 1 1h	ML : 4 R : 6 2h	ML : 5 R : 8 3h	ML : 2 R : 0 1h	ML : 33 R : 35 24h

Légende : ML : Marche lente (1 canne - 2 cannes - déhanchement)
R : Roue

Tableau 5
Comparaison des caractéristiques du groupe "marche-lente" (M.L.)
et du groupe "fauteuil roulant" (R)

SEXE	M.L.	R	T
Hommes	24 (72,7 %)	22 (62,8 %)	46 (67,6 %)
Femmes	9 (27,3 %)	13 (37,2 %)	22 (32,4 %)
Total	33 (48,5 %)	35 (51,5 %)	68 (100 %)
AGE			
Adolescents	2 (6,1%)	6 (17,1 %)	8 (11,8 %)
Adultes	16 (48,5 %)	23 (65,8 %)	39 (57,3 %)
3ème âge	15 (45,5 %)	6 (17,1 %)	21 (30,9 %)
Total	33 (48,5 %)	35 (51,5 %)	68 (100 %)
DEPLACEMENT			
Seul	18 (54,5 %)	13 (37,1 %)	31 (45,6 %)
Acc. val. non aidant	11 (33,3 %)	7 (20,0 %)	18 (26,5 %)
Acc. val. aidant	4 (12,2 %)	10 (28,6 %)	14 (20,6 %)
Acc. hand. non aidant	0	4 (11,4 %)	4 (5,9 %)
Acc. hand. aidant	0	1 (2,9 %)	1 (1,4 %)
Total	33 (48,5 %)	35 (51,5 %)	68 (100 %)

Nous retiendrons de ces données les points saillants :

- . la moyenne de passage horaire en un lieu à haute fréquentation de l'espace considéré s'établit à 3 personnes handicapées.
- . la fréquentation s'équilibre entre le groupe de M.L. (marche lente) et des R (fauteuils roulants) en proportions à peu près équivalentes
- . il s'agit de personnes handicapées des deux sexes, mais avec une large sur-représentation masculine (67,6 %) qui se manifeste particulièrement dans le groupe "M.L." (72,7 %), mais aussi dans le groupe "R" (62,8 %).
- . ce sont des personnes de tout âge, surtout des adultes (57,3 %), mais aussi, très nombreuses, des personnes âgées (30,9 %) et des jeunes (11,8 %).
- . elles circulent assez souvent seules (45,6 %) mais le plus souvent accompagnées (54,4 %) soit d'un valide non aidant (26,5 %), soit d'un valide aidant (20,6 %), quelquefois avec une autre personne handicapée. On remarque que ce sont surtout les "R" qui se font aider, mais ceci n'apparaît guère systématique puisque 37,1 % d'entre-eux circulent seuls et que 31,4 % sont accompagnés d'un valide non aidant (20,0 %) ou d'un handicapé non aidant (11,4 %).

En utilisant la même grille d'observation, une seconde série d'observations a été effectuée dans le cadre constant d'un des trois lieux précédents (C), par temps doux, en enregistrant aussi, dans ce même lieu, le nombre de passages de personnes valides, du 6 mars au 10 mars 1987. Les tableaux 6, 7 et 8 résument l'information recueillie, lors des 16 heures. d'observations enregistrées. Il y apparaît que :

- . la moyenne horaire s'établit à 6 personnes handicapées environ par heure, (moyenne 2 fois plus élevée qu'en février), cette différence renvoyant, semble-t-il aux variations climatiques, entre les deux périodes. La moyenne horaire est pour les valides, en ce même lieu, de 2.333 personnes. Le total des handicapés comptés représente

0,28 % des valides sur la période de 16 heures considérées. Selon les jours cette proportion oscille entre 0,24 % et 0,32 % et selon les heures entre 0,20 % (12h. - 13h.) et 0,39 % (11h. - 12 h.). La fréquentation des personnes handicapées semble ainsi, comparée à celle des valides, relativement plus importante aux heures creuses. Si les valides et les handicapés fréquentaient cet espace des proportions semblables, cela signifierait qu'il y aurait environ 0,28 % de la population de la ville (30.000 hab.), soit 81 personnes à marche lente ou en fauteuil roulant à E g 2. Or, d'après diverses estimations effectuées à partir des informations recueillies auprès des associations locales de personnes handicapées ce nombre est très certainement supérieur, au moins de l'ordre de 150. Ceci, sous réserve de la fiabilité de cette estimation, signifierait que les handicapés moteurs fréquentent cet espace d'attractions deux fois moins que les valides environ. Mais cette fréquentation peut tout de même apparaître comme élevée quand on connaît par ailleurs les difficultés particulières que rencontrent les personnes handicapées en matière de transport.

Tableau 6
Recapitulatif de la fréquentation du lieu "C" par les personnes handicapées
Semaine du 06.04.87 au 10.04.87
- 103 sujets -

Temps d'observation	16 h		
Lieu d'observation	"C"		
Jours d'observation	Lundi Mardi Mercredi Vendredi		
Populations observées			
Personnes à marche lente	- déhanchement	10	
	- 1 canne	46	64
	- 2 cannes	8	
Personnes en fauteuil roulant	- Paraplégiques	15	
	- Hémipplégiques	4	39
	- Tétraplégiques (élec.)	12	
	- Tétraplégiques (manuel)	8	
		<u>8</u>	<u>103</u>
Sexe			
	Hommes	66	(64,1 %)
	Femmes	37	(35,9 %)
		<u>103</u>	
Age			
	Enfants	03	(2,9 %)
	Jeunes	11	(10,7 %)
	Adultes	56	(54,4 %)
	Vieux	33	(32,0 %)
		<u>103</u>	
Déplacement			
	Seul	61	(49,2 %)
	Accompagné valide non aidant	28	(27,2 %)
	Accompagné valide aidant	14	(13,6 %)
		<u>103</u>	

Tableau 7
Fréquentations d'un lieu accessible "C" par des personnes handicapées et par des valides.

Date	11:00		12:00		16:00		17:00		Total des H	% H/V
	12:00	13:00	17:00	18:00	Total					
LUNDI 6.04.87	ML : 1 R : 4 V : 1214	ML : 5 R : 1 V : 3875	ML : 4 R : 7 V : 2138	ML : 3 R : 3 V : 2334	ML : 13 R : 15 V : 9561	28			0,32 %	
MARDI 7.04.87	ML : 2 R : 2 V : 1250	ML : 6 R : 2 V : 2797	ML : 4 R : 2 V : 2726	ML : 4 R : 2 V : 2543	ML : 16 R : 8 V : 9316	24			0,26 %	
MERCREDI 8.04.87	ML : 3 R : 3 V : 1523	ML : 4 R : 0 V : 2751	ML : 2 R : 4 V : 2925	ML : 6 R : 2 V : 2739	ML : 15 R : 9 V : 9938	24			0,24 %	
VENDREDI 10.04.87	ML : 5 R : 1 V : 1417	ML : 4 R : 2 V : 2611	ML : 7 R : 2 V : 2203	ML : 4 R : 2 V : 2286	ML : 20 R : 7 V : 8517	27			0,32 %	
TOTAL	ML : 11 R : 10 V : 5404	ML : 19 R : 5 V : 12034	ML : 17 R : 15 V : 9992	ML : 17 R : 9 V : 9902	ML : 64 R : 39 V : 37332	103			0,28 %	
% H/V	0,39 %	0,20 %	0,35 %	0,26 %	0,28 %					

Légende : ML : Marche lente (1 canne - 2 cannes - déhanchement)
R : Roue
V : Valides
H : Handicapés
% H/V : Pourcentage des handicapés par rapport aux valides

Tableau 8

Comparaison des caractéristiques du groupe "marche-lente" (M.L.)
et du groupe "fauteuil roulant" (R)

SEXE	M.L.	R	T
Hommes	40 (62,5 %)	26 (73,6 %)	66 (64,1 %)
Femmes	24 (37,5 %)	13 (36,4)	37 (35,9 %)
Total	64 (62,1 %)	39 (37,9 %)	103 (100 %)
AGE			
Enfants	0	3 (7,5 %)	3 (2,9 %)
Adolescents	8 (12,5 %)	3 (7,5 %)	11 (10,7 %)
Adultes	28 (43,7 %)	28 (71,8 %)	56 (54,4 %)
3ème âge	28 (43,7 %)	5 (13,1 %)	33 (32 %)
Total	64 (62,1 %)	39 (37,9 %)	103 (100 %)
DEPLACEMENT			
Seul	37 (57,8 %)	24 (61,6 %)	61 (59,2 %)
Acc. val. non aidant	24 (37,5 %)	4 (10, %)	28 (27,2 %)
Acc. val. aidant	3 (4,7 %)	11 (28,2 %)	14 (13,6 %)
Total	64 (62,1 %)	39 (37,9 %)	103 (100 %)

- ° Au sein des personnes handicapées, le groupe des M.L. prend une place plus importante que lors de la première période d'observation (62 % contre 50 % environ). Leur moyenne passe de 1,5 à 4, celle des R de 1,5 à 2,4. L'amélioration climatique joue pour les deux groupes mais bien davantage encore pour le premier.
- ° La répartition du groupe des personnes handicapées, sur les variables sexe et âge observées en février, est confirmée ici et notamment la prédominance forte du sexe masculin (64,1 %). Par contre la proportion de personnes accompagnées par des valides aidants diminue très sensiblement, passant de 20,6 % à 13,6 %. La différence, concernant les conditions climatiques entre les deux périodes semble là encore en rendre compte.

V.2.2 - Usage des lieux et propos sur leur accessibilité

En vue de recueillir des informations sur l'usage de l'espace concerné par les fréquentations et des évaluations sur son accessibilité, une série de quinze entretiens ont été réalisés sur place auprès de personnes handicapées sollicitées à cet effet.

L'enquêtrice avait comme consigne de constituer un échantillon diversifié en termes de sexe, d'âge, de mode de déplacement.

Elle y a réussi sur le plan des 2 premières variables (8 femmes, 7 hommes, personnes de 13 à 72 ans ; âge moyen 37 ans). Par contre elle s'est sentie plus à l'aise pour interviewer des personnes en fauteuil roulant (11 : 8 fauteuils manuels, 3 électriques), que des personnes semi-ambulantes (4). Précisons aussi, pour mieux situer ces personnes, qu'une seule d'entre elles occupait au moment de l'enquête un emploi (à temps partiel), les autres étant sans travail (7) à la retraite (3), au collège (3), ou à l'Université (1). Les ressources du groupe majoritaire de ce petit échantillon proviennent de l'Allocation aux adultes handicapés ou d'une pension d'invalidité, d'une allocation complémentaire et d'une allocation logement. Non insérées,

sur le plan professionnel, on remarque aussi qu'elles résident généralement en appartement autonome, en couple, (5 cas) ou seules (6 cas). Deux personnes vivent en famille, un collégien en centre, et un retraité en résidence adaptée. Ce groupe se compose de 11 célibataires, 3 personnes mariées et une divorcée.

Il ressort des entretiens réalisés que toutes les personnes fréquentent régulièrement l'espace d'attraction, en général au moins une fois par semaine, en utilisant pour s'y rendre des modes de transport divers, mais où domine la voiture individuelle (autres modes de transport : minibus, bus pour les semi-ambulants, fauteuil pour les personnes dont le lieu de résidence n'est pas trop éloigné). Ces personnes habitent pour la plupart à Eg2 mais certaines d'entre elles résident dans des villes plus ou moins éloignées avec un relevé de distance maximum de 50 km (1 cas).

Le fait de faire des courses, le plus souvent de type alimentaire, quelquefois de type pharmaceutique, constitue le principal motif de fréquentation invoqué par la plupart de ces handicapés. Quelques-uns disent venir aussi pour s'y promener, aller au restaurant, ou pour organiser des loisirs au centre culturel. La dimension de la promenade et de la flânerie a semblé, en fait, plus importante à l'enquêtrice, celle-ci ayant "repéré" des habitués des lieux qui déambulent là de manière régulière.

Quelques personnes (4) signalent des difficultés pour se rendre à l'espace : grande distance à faire à pied (1), défaut d'aide parfois (1), problème de bus ("il y a un problème de bus qui n'est pas pratique à utiliser et mal conçu") (1) et signalement d'une entrée avec des portes extérieures tournantes (1). Elles sont plus nombreuses (10) à signaler des problèmes d'utilisation de certains équipements de l'espace proprement dit : référence régulière à l'inaccessibilité du cinéma, référence à certaines pannes d'ascenseurs par ailleurs. D'autres critiques sont plus personnelles : "J'ai un champ visuel diminué d'où de grosses difficultés de repérage et rien n'est bien indiqué. Je me perds beaucoup. Je fais beaucoup de pas et quand je rentre à la maison, je suis exténuée".

Cette autre personne observe : "Quand l'ascenseur ne marche pas, les employés de "X" (centre commercial) m'aident à passer par le tapis roulant mais ils n'aiment pas beaucoup ça et quand ils ne sont pas habitués, il y a un moment où on bute à la fin". Pour les personnes semi-ambulantes, les distances constituent un réel obstacle. Celle-ci souligne : "Tout est très dispersé et je suis très fatigable".

Interrogés sur les raisons pour lesquelles certains lieux demeurent inaccessibles, les personnes se situent parfois en tant que minorité opprimée, un peu par la force des choses. Pour celle-ci : "les locaux anciens sont difficiles à aménager, rien n'a été prévu au départ. De plus la densité de population handicapée physique reste faible, d'où son peu de pouvoir". Cette autre estime que : "C'est l'inconscience des gens qui ne pensent pas. Il faudrait que les constructeurs se mettent en fauteuil pour voir". Ou encore : "C'est un manque de compréhension de la part des constructeurs. Ils n'ont pas pensé à des choses comme le cinéma, la patinoire".

On trouve des explications de type historique ("ça a été construit quand l'accessibilité n'était pas encore dans les moeurs. C'est ce qui s'est passé pour les cinémas qui ne sont pas accessibles", tout en ajoutant : "de toute façon je ne vais pas souvent au cinéma"), mais aussi de type urbanistique (Dans "Eg2" beaucoup de choses devraient être améliorées pour les magasins. Il n'y a pas assez de petits magasins dans la ville pour les gens qui ont la marche pénible") ou techniques ("Le pire, c'est les escalators. Il faut toujours un ascenseur. Ici c'est très pratique. Ils ont fait des plans inclinés à la place des escalators, mais il faut une personne derrière pour bloquer le fauteuil. Lorsqu'on est seul, il faut donc utiliser l'ascenseur").

Pour une large majorité de ces personnes, l'inaccessibilité, au travers des réponses qu'elles apportent à la question formulée à cet égard, sous une forme volontairement très ouverte, n'apparaît à aucun moment renvoyer à une pratique déguisée d'exclusion. C'est l'inconscience, la prise de conscience tardive, l'oubli, les difficultés techniques qui maintiennent les barrières. L'accessibilité devient ainsi, rien de moins, qu'un défi au pouvoir et à

l'intelligence des valides et, en premier lieu, de ceux qui façonnent l'environnement. Les "handicapés" eux sont en position de savoir, en position de contribuer à la culture de l'accessibilité. Ils ne sont plus à réadapter mais à écouter.

Tous n'adoptent pas toutefois une telle position. Celui-ci recourt à l'argument coût : "Ca coûte trop cher de rendre les lieux accessibles". N'est-ce pas à dire, si nous nous permettons d'interpréter : Ca (me) coûte trop cher d'(m')intégrer - de sortir de mon identité de handicapé (à réadapter). Celui-là revendique celle-ci agressivement : "Ils ont fait trop de pub pour "A" (l'espace d'attraction). En réalité la ville est occupée par plus de valides que de handicapés, ce qui n'est pas normal si c'est un lieu pour eux. J'ai déjà rencontré le Maire". Revendiquant les privilèges de cet espace, pour lui et les "siens", ce sujet laisse transparaitre le choc que l'accessibilité produit dans l'ordre de son espace d'appartenance catégorielle autour du handicap et de ses repères. L'accessibilisation semble ainsi se traduire par un craquement ou du moins une destabilisation des représentations du "handicap", y compris chez les handicapés eux-mêmes.

L'accessibilité, aussi, c'est ce qui, sans doute, en raison de la rupture qu'elle amène dans les manières de penser le handicap, fait, à la fois, le plus et le moins parler. Nous avons remarqué que les questions à son propos dans le cadre des entretiens considérés, ici, faisaient l'objet des réponses présentant la plus grande dispersion du nombre de mots, certains sujets répondant : "je ne sais pas". Ceci suggère une interprétation en termes de double effet contradictoire : un effet de libération : le sujet y prend appui pour extérioriser son poids de handicapé en le faisant partager car l'inaccessibilité ne leur revient pas, un effet parfois de sidération : le sujet resouligne dans une position manifestement défensive qu'il demeure handicapé.

V.3 - Vivre chez soi, aller ailleurs : vers une sortie du handicap ?

Pour compléter les informations précédentes sur la fréquentation et l'usage des lieux, obtenues par observations directes et entretiens sur place, nous avons réalisé une enquête au domicile même des personnes handicapées. On pouvait, en effet, se demander si certaines d'entre-elles, bénéficiaient vraiment de l'accessibilisation existante. Il s'agissait donc de chercher à contacter parmi ces personnes celles que l'on considère comme étant les plus handicapées ; c'est-à-dire, sur le plan qui nous intéresse ici, essentiellement des personnes circulant en fauteuil roulant. Dans le même esprit, nous avons estimé opportun de faire porter aussi notre questionnement sur les résidents du foyer pour handicapés physiques "lourds", implanté à Eg2. Ceci nous a conduit à constituer un échantillon complémentaire de 15 personnes (12 en appartement autonome, 3 au foyer) dont 13 en fauteuil roulant et 2 M.L..

Ces personnes ont été interrogées sur leur fréquentation des lieux accessibles, mais aussi plus largement sur les modalités d'installation et de séjour chez elles, ainsi que sur leurs diverses activités sociales (cf. en annexe le questionnaire élaboré à cette fin). Notre objectif central demeurerait toujours le même : aborder les apports de l'accessibilité en tant que support concret et symbolique de l'intégration.

C'est en fonction de cet objectif que nous avons réuni, par ailleurs, un groupe d'expression composé là aussi de handicapés "lourds" résidant au Foyer évoqué ci-dessus, pour recueillir leurs propos et témoignages sur le thème de l'accessibilité.

Enfin, nous avons porté notre attention sur le rôle qu'avait pu prendre l'accessibilité dans les sorties en appartement autonome de personnes handicapées ayant séjourné au Foyer.

Dans ce qui suit, nous nous appuyerons sur les matériaux ainsi constitués. Lorsque nous ferons référence aux situations ou aux propos des personnes rencontrées, nous désignerons celles-ci par P.H.-Fn (n allant de 1 à 7) lorsqu'il s'agit de personnes handicapées résidant au foyer et par P.H.-Dn (n allant de 1 à 12) lorsqu'il s'agit de personnes handicapées vivant en appartement autonome.

V.3.1 - L'ouverture sur l'extérieur d'un foyer intégré

Sur le terrain de l'enquête, l'accessibilité nous est apparue clairement constituer le support concret de l'intégration d'un foyer d'hébergement dans un immeuble d'habitation ordinaire. Ce foyer composé de dix appartements regroupés pour des personnes atteintes de handicaps moteurs et souffrant d'insuffisance respiratoire et de quinze appartements disséminés dans un vaste ensemble de logements pour des handicapés moins lourds n'aurait pas vu le jour, en 1979, sans ... l'accessibilité qui caractérise l'ensemble de l'opération immobilière concernée. L'accessibilité permet aux personnes handicapées de sortir en ville et en particulier de se rendre accompagnées ou non à l'espace d'attraction de Eg2, pour faire leurs courses, aller chez le coiffeur, au cinéma ou au concert... Toutes les personnes utilisent cette possibilité, même si la fréquence des sorties des uns et des autres varie très sensiblement : certains en font un usage quasi quotidien, un groupe plus nombreux, un usage hebdomadaire, un petit nombre enfin sortant assez rarement. Même pour ces derniers, il semble bien que leurs sorties, souvent effectuées en famille, constituent des événements intenses qui rompent la monotonie de la vie quotidienne dans la structure d'hébergement. Pour PH-F1 (femme de 58 ans, souffrant d'une sclérose en plaques) le terme "accessibilité" ne semble rien lui signifier, mais à propos des visites que lui font ses enfants, elle souligne que son fils l'accompagnera bientôt comme il le fait périodiquement, chez le coiffeur. PH-F2 (homme de 60 ans, sclérose en plaques) nous parle beaucoup de ses filles. Lorsqu'elles viennent le voir, c'est souvent une occasion de faire des courses ensemble et une petite promenade. Cependant, dans les propos de ces personnes, au stade actuel de leur vécu, l'accessibilité ne semble vraiment pas constituer un quelconque pôle d'intérêt.

Pour elles, comme, semble-t-il, pour celles qui sont presque toutes "prises par le handicap", l'accessibilité revêt peu d'importance en tant qu'élément de discours. Par contre, elle joue un rôle concret en favorisant des petites ruptures spatiales dans l'organisation ritualisée de leur séjour au Foyer.

Le handicap, au sens où nous l'entendons ici, peut être moins lourd chez des personnes où la déficience (1) apparaît objectivement beaucoup plus importante. Dans ce cas, l'accessibilité constitue bien un pôle d'investissement.

Ainsi s'exprime, par exemple, PH-F3 (femme, 42 ans, polio à 20 ans, tétraplégie complète, insuffisance respiratoire, sous ventilation assistée 24 h/24) : "L'accessibilité c'est chouette. Qu'il n'y ait jamais de marches, c'est super. Pouvoir aller partout c'est bien". Lors de sa première sortie, après son installation au Foyer, elle a procédé à son évaluation de l'accessibilité : "Je trouvais que c'était bien : pas de marches ! Ce qui est désagréable, c'est le pont tout près de "A" (l'espace d'attraction), les plaques bougent et c'est vraiment pas drôle : ça vous secoue. Une autre erreur : l'inaccessibilité des cinémas. Moi j'aimerais bien aller au cinéma."

L'attention qu'elle porte ainsi d'emblée à l'accessibilité, signe l'importance que celle-ci prend comme facilitation de réalisation de ses projets de sortie, même si l'inaccessibilité ne l'empêchait pas d'en réaliser certains auparavant. Elle le sait pour l'avoir vécu : "A "X", (ville d'où elle vient), j'avais un ami, j'ai voulu aller le voir. Premièrement, il a fallu que je descende la rampe qui donnait accès à la cave. J'ai pris l'ascenseur, ça n'a pas été rien. Il a fallu qu'on redresse le dossier de mon fauteuil complètement à angle droit, ma "tête tombait alors en avant".

"Il fallait qu'une personne soit avec moi pour la tenir, remonter les repose-pieds, appuyer sur les boutons. Une fois arrivée en haut, le couloir était tellement étroit que mon fauteuil ne pouvait pas tourner. On l'a démonté, on m'a portée et, finalement, après tout ce cirque, j'ai pu voir mon ami. Lui-même, en fauteuil, ne sortait en fait jamais".

(1) Au sens de la classification O.M.S. -Classification Internationale des Handicaps : Déficiences, Incapacités, Désavantages - Co-édition OMS/INSERM/CTNERHI, 1988, 203 p.

Si l'inaccessibilité n'empêche pas de sortir celui qui y est décidé - on peut toujours recourir à une aide - il est clair qu'elle ne constitue pas un encouragement dans ce sens. A l'inverse l'accessibilité, comme on avait de bonnes raisons de le penser a priori, apporte une facilitation du mouvement des handicapés (même lorsqu'ils doivent continuer à se faire aider) qui fait l'objet d'un usage effectif y compris de la part de personnes dont les déficiences apparaissent très lourdes. C'est ce que confirment les cas de P-HF 4 (1) (jeune homme 22 ans, myopathie, pratiquement tétraplégique, insuffisant respiratoire, fauteuil roulant électrique, niveau d'études primaires) et P-HF 5 (1) (jeune homme 24 ans, werning-Hoffman, pratiquement tétraplégique insuffisant respiratoire, fauteuil plat, niveau d'études primaires) avec 3 ou 4 sorties hebdomadaires en direction de "A" (espace d'attraction), mais aussi avec une fréquence plus faible de P-HF 5 (1) (femme 36 ans, I.M.C. paraplégique, possibilités motrices des membres supérieurs très réduites, fauteuil roulant électrique, niveau d'études primaires) et de P-HF 6 (1) (jeune homme, 25 ans, spina-bifida, paraplégique, niveau d'études primaires).

Par ailleurs, l'intégration par l'accessibilité du foyer, dans un immeuble ordinaire, fait que valides et handicapés se croisent souvent dans les ascenseurs et environs immédiats. Naturellement, comme dans le groupe des valides lui-même, cette mise en contact des deux populations ne débouche pas, en général, sur d'autres types de relations. Il semble cependant, ici, que le caractère inhabituel de la structure suscite la curiosité des voisins et que certains d'entre-eux à partir de cet attrait se mettent en situation d'établir des relations avec les résidents de leur choix. Ainsi, P-HD1 (femme, 35 ans, polio, tétraplégique, insuffisante respiratoire, fauteuil roulant, niveau d'études primaires), avant de sortir du foyer pour s'installer en appartement autonome à E g 2, en couple avec un ami, a eu quelques années durant une amie valide, logeant deux étages au dessus, qui lui confiait son enfant âgé de moins de dix ans à garder.

(1) Réunis dans le cadre du groupe d'expression.

P-HD 2 (femme, 30 ans, polio, pratiquement tétraplégique, insuffisante respiratoire, fauteuil roulant plat, niveau d'études supérieur) est sortie vivre en appartement autonome avec une femme valide rencontrée dans le même immeuble quelques années auparavant. Dans ce cas, l'accessibilité semble avoir joué un rôle non-négligeable en favorisant la mise en relation des deux personnes, puis leur installation dans la ville.

D'une manière plus générale, l'examen des sorties du Foyer considéré montre que depuis son ouverture 10 personnes ont pu trouver ou retrouver des conditions de vie plus indépendantes dans des logements ordinaires et que 4 autres personnes sont parties en montant une petite structure autogérée dans une autre ville. Or, il semble bien que, mis à part les trois cas de retour au domicile familial que ces données intègrent, toutes les autres sorties ont bénéficié, à des degrés divers, du jeu de l'accessibilité.

Loin de nous l'idée de considérer celle-ci comme facteur déterminant du processus d'autonomisation qui a à être compris dans sa complexité comme produit d'une multiplicité d'interactions, particulièrement entre la dynamique propre des sujets et les pratiques institutionnelles et environnementales. Mais en l'occurrence, l'accessibilité semble bien, à ces divers niveaux, catalyser ce qui pousse ou aspire dans le sens d'une autonomisation :

- la sortie est d'autant plus pensable que la possibilité de trouver sur l'extérieur des logements accessibles et adaptables existe et qu'un service d'auxiliaires de vie pouvant intervenir au domicile des personnes fonctionne sur E g 2.
- le désir de sortir peut émerger ou se mobiliser plus fortement au contact de sollicitations extérieures, de personnes situées ailleurs et qu'il faut pourtant bien rencontrer quelque part. L'intégration du foyer dans un immeuble ordinaire, la possibilité pour les résidents d'aller en ville, assez souvent, créent des conditions favorables sur ce plan.

- les projets de sortie peuvent d'autant plus prendre forme et se réaliser que les sujets ont pu tester leurs capacités d'autonomisation sur divers plans, impliquant l'accès à l'espace extérieur au foyer : courses, démarches, relations sociales, etc...

On observe aussi, outre les cas déjà cités, que deux autres personnes handicapées (un homme âgé de 27 ans, polio, paraplégique, insuffisant respiratoire, niveau d'études d'études secondaires et une femme âgée de 24 ans, polio, paraplégique avec atteinte des membres supérieurs, niveau d'études primaires) sont sortis du foyer pour vivre avec leurs compagnons respectifs. Dans les deux cas, les relations préalables se sont établies à partir de contacts en ville.

Les trois sorties de type individuel (deux à E g 2, une vers une ville du sud de la France) semblent aussi témoigner de l'impact des diverses raisons évoquées ci-dessus, mais plus particulièrement de l'expérimentation progressive d'une autonomisation possible sur l'extérieur : pendant leurs séjours au foyer, ces personnes (P-HD 3, homme, 27 ans, dermatomyosite, capacités motrices très réduites, niveau d'études primaires ; homme, 54 ans, spina bifida, fauteuil roulant, niveau d'études primaires ; homme, 38 ans, tétraplégique, fauteuil roulant électrique, insuffisance respiratoire, niveau d'études secondaires), ont beaucoup exprimé et pu tester concrètement leur propension à investir les espaces accessibles environnants et notamment l'espace d'attraction ("A").

Enfin, les quatre sorties par création d'un foyer autogéré semblent s'être appuyées sur une autonomisation sociale des protagonistes, progressivement renforcée au travers de diverses activités de type social ou culturel, à l'évidence facilitées par l'accessibilité des lieux où elles s'inscrivaient, notamment, par exemple, de la maison de quartier. Les personnes impliquées (toutes de sexe masculin, 25-35 ans, insuffisance respiratoire et quasi-tétraplégie, deux fauteuils roulants électriques, deux fauteuils plats), ont ainsi pu utiliser plus aisément leurs études, pour trois d'entre-elles de niveau supérieur, et emprunter de nouveaux itinéraires sociaux.

V.3.2. - Facilitation et catalyse de l'autonomisation sociale

La facilitation apportée par l'accessibilité en termes d'autonomisation sociale apparaît très nettement aussi chez les personnes de notre échantillon installées en appartement. Ces personnes, rappelons-le, ont été choisies en fonction du critère d'un "handicap lourd", de manière à travailler, y compris dans ce cas, l'hypothèse d'un apport de l'accessibilisation. Ce petit échantillon complémentaires des précédents se compose de :

- trois personnes sorties du foyer d'E g 2, dont deux femmes tétraplégiques, insuffisantes respiratoires (P-HD 1, P-HD 2) et un homme atteint de dermatomyosite aux capacités motrices très réduites (P-HD 3).
- trois personnes en provenance d'un centre de rééducation ou de l'hôpital, quasiment tétraplégiques suite à des accidents graves survenus à l'âge adulte : femme de 30 ans, ex-infirmière s'occupant seule de sa fille de cinq ans (P-HD 4) ; femme de 26 ans, ex-ambulancière, célibataire (P-HD 5) ; homme de 48 ans, ex-gérant de société en instance de divorce (P-HD 6).
- trois personnes en provenance de leurs familles avec une courte étape intermédiaire en centre de rééducation pour deux d'entre-elles : homme 26 ans, polio d'enfance, paraplégique, vivant maritalement avec une femme handicapée paraplégique (P-HD 7) ; femme 25 ans, I.M.C. en fauteuil roulant, niveau d'études secondaires (P-HD 8) ; femme 33 ans, polio, paraplégique, études de dactylo, originaire du Maroc, mariée depuis peu (P-HD 9).
- trois personnes dans des situations différentes et hétérogènes : un homme de 57 ans, hémiparaplégique avec aphasie, sans formation, vivant dans le pavillon de sa soeur mariée (P-HD 10) ; une femme de 81 ans, ex-lingère, souffrant d'une luxation des hanches et utilisant un fauteuil roulant, qui réside en studio dans une résidence pour personnes âgées (P-HD 11) ; un nain de 30 ans, ex-manutentionnaire, ayant suivi récemment une formation d'employé de bureau (P-HD 12).

Au moment de l'enquête, aucune de ces personnes n'exerçait un emploi. Leurs ressources se composaient de l'Allocation aux Adultes Handicapés, de l'Allocation compensatrice et de l'Allocation Logement, soit en moyenne moins de 6.000 F. par mois, sauf pour les trois d'entre-elles qui percevaient une rente d'accident du travail s'élevant à environ 8.000 F. Celles qui vivent en couple, maritalement (P-HD 1, P-HD 2) ou mariée (P-HD 9) évitent autant que possible de recourir à des auxiliaires de vie ou des tierces-personnes dans la mesure où le compagnon peut tenir ce rôle, de manière à préserver le budget commun. Le couple de handicapés s'y voit obligé, mais ses ressources globales lui permettent d'être plus à l'aise économiquement que les personnes vivant seules. Ces dernières, en effet, doivent consacrer une partie importante de leurs revenus à couvrir les dépenses liées au recours souvent quotidien à des aides, sauf de la personne naine parfaitement autonome dans la vie quotidienne.

Compte tenu de leur situation de désinsertion professionnelle, de la faiblesse de leurs ressources, on pourrait penser que l'accessibilité constitue un élément très secondaire, voire complètement négligeable, de leur vie sociale. Or, c'est exactement le contraire qui se constate, ici aussi.

En premier lieu, l'accessibilité des logements a permis la réalisation des sorties observées à partir du foyer, de l'hôpital, des centres de rééducation, ou des familles, chez des personnes dont la faiblesse des ressources représentait précisément une contrainte très forte. Celle-ci ne leur permettait pas, notamment, d'envisager la construction d'une maison individuelle adaptée. Le désir de sortir de milieux spécialisés ou protégés n'a, sans doute, dans certains cas, pu apparaître qu'à partir d'une anticipation de leur vie dans une ville présentant un minimum de caractéristiques d'accessibilité. Il n'a pu, en toute hypothèse, se concrétiser que dans la mesure où des logements accessibles à la portée de leurs moyens pouvaient leur être proposés. A cet égard, on relève que toutes les personnes disent être venues habiter à E g 2 en raison de son accessibilité, soit en choisissant elles-mêmes cette ville en fonction de ce critère, soit pour y avoir été orientées en fonction de ce même critère. P-HD 1 aurait "aimé habiter une ville où il y a du mouvement, des gens sympa, où on peut

facilement se faire des amis", et son installation à E g 2 est uniquement liée à l'accessibilité de celle-ci. Il en va de même pour P-HD 2 qui aurait aimé "habiter en Corse parce que les gens sont plus sympa et qu'il fait beau temps", pour P-HD 3 qui préfère la campagne comme pour P-HD 5 et P-HD 8. P-HD 4 a choisi E g 2 parce qu'elle peut "aller partout toute seule", sans avoir pensé à d'autres localités, comme les autres personnes restantes de l'échantillon. Il convient de remarquer, par ailleurs, que l'accessibilité des logements et de la ville semble jouer un rôle principal dans le processus d'autonomisation des personnes par rapport à leurs structures de provenance alors que le dispositif auxiliaire de vie existant prend une fonction secondaire. On ne retrouve, en effet, celui-ci que dans quelques cas, les personnes dans leur grande majorité trouvant elles-mêmes les ressources nécessaires sur ce plan, même si ceci pose des problèmes liés au manque de formation du personnel sollicité et aux ruptures toujours possibles de leur disponibilité.

En second lieu, pour des personnes sans emploi, aux ressources très modestes, l'accessibilité de la ville revêt une importance particulière dans l'économie de leur vie psychique et sociale. Limitées en matière de moyens de transports individuels - deux seulement ont une voiture personnelle - elles passent beaucoup plus de temps que la moyenne de la population à E g 2, les mouvements des migrations quotidiennes, hebdomadaires ou même annuelles liées respectivement au travail, aux départs en week-end et aux vacances, les concernant assez peu. Or, ce temps, dans une ville inaccessible, ne pourrait être vécu que dans les limites spatiales très étroites d'un logement, avec, comme résultante, une restriction considérable des possibilités de rencontrer des gens, d'instituer des relations amicales, de participer à des activités sociales et en somme de vivre en ville.

Tel n'est pas le cas ici. On relève, en effet, que pratiquement toutes ces personnes (10/12) ont des amis à E g 2, amis qu'elles fréquentent régulièrement soit chez elles, soit chez eux. Il ne s'agit généralement pas de voisins mais de personnes rencontrées ailleurs, dans la ville, au cours de la fréquentation des lieux accessibles ou de la participation à certaines activités sociales.

Les relations de voisinage se limitent au "bonjour-bonsoir" avec quelques interactions ponctuelles à l'occasion de situations exceptionnelles sans spécificité particulière (chat qui joue sur le balcon d'à côté) ou prenant au contraire une signification par rapport au handicap, par exemple en cas de pannes d'ascenseur. C'est alors le moment pour les personnes handicapées de tester la possibilité de mobiliser, si nécessaire, le voisinage, mais une telle éventualité semble, en fait, assez rare (1 cas).

Dans notre échantillon, deux personnes, toutefois, entretiennent des relations très fréquentes avec des voisins proches : P-HD 1 et son compagnon les reçoivent régulièrement pour prendre le café, discuter, ou regarder la télé ensemble : "Nous les rencontrons partout, chez eux, chez nous, dans la rue". P-HD 10 et sa famille pratiquent également des invitations réciproques avec leurs voisins immédiats.

Pour les personnes seules, les amis sont le plus souvent sollicités pour apporter des aides complémentaires à celles des auxiliaires de vie ou tierces-personnes. P-HD 4, P-HD 8, P-HD 3 les font intervenir de manière intermittente, par exemple, lorsqu'elles souhaitent faire des "grandes courses" ou procéder à des travaux ; P-HD 6 bénéficie quotidiennement de l'aide d'une amie. C'est aussi avec ces amis qu'elles sortent assez souvent en ville.

Dans l'échantillon considéré, seule la personne naine ne semble pas entretenir des relations. Elle dit, non seulement ne pas avoir d'amis, mais ne pas souhaiter s'en faire. Cet homme de 30 ans, passé par l'Armée du salut, un foyer de jeunes travailleurs, un centre de formation professionnelle pour handicapés, vit particulièrement isolé à présent. Il se plaint du racisme des gens à E g 2, avec son caractère de "ville de passage" trop grande, de cité dortoir, tout en appréciant par ailleurs son accessibilité et les conditions de logement qu'il y a trouvé, en faisant référence à la proximité des moyens de transport, et des centres commerciaux, ainsi qu'à la bonne insonorisation de son appartement. Chez lui, un projet apparaît prédominant : trouver un emploi à E g 2 qui corresponde, si possible, à la formation d'employé de bureau ou informatique qu'il a suivie, car le fait d'avoir à se déplacer lui demanderait une énergie trop

importante. C'est pourquoi, aussi, il suit avec attention l'évolution de l'accessibilité de la ville, considérant qu'elle s'améliore globalement, mais pointant le "vandalisme coupable", à son sens, des dysfonctionnements des escalators, comme un frein sérieux aux progrès souhaitables en ce domaine.

Chez les autres personnes - exception faite de "notre" vieille dame et de "notre" handicapé en famille - le travail ne constitue pas un objectif explicitement posé, sauf dans deux cas : P-HD 5 et P-HD 9 qui espèrent pouvoir utiliser leurs formations respectivement en cours ou déjà acquise. Les autres, même en acceptant l'idée d'une nouvelle formation (P-HD 4, P-HD 6), doutent tous à des degrés divers de leurs possibilités d'exercer un emploi soit sans aménagements des conditions habituelles en milieu ordinaire (P-DH 4, P-HD 6), soit en dehors du cadre de petits travaux à domicile (P-HD 1, P-HD 2, P-HD 3). A ceci s'ajoute, en négative, la perspective de perdre une partie des allocations qu'ils perçoivent actuellement. Certaines sont cependant très actives. Ainsi, P-HD 8 travaille bénévolement dans un groupe d'alphabétisation. Après nous avoir signalé qu'elle aurait souhaité pouvoir exercer un emploi, elle ajoute "... mais s'occuper de la maison, essayer d'avoir la vie la plus normale possible prend beaucoup de temps. Et puis, j'ai beaucoup de centres d'intérêts, je m'occupe d'un groupe d'alphabétisation, j'apprends l'anglais et l'italien. J'ai beaucoup d'activités...". P-HD 7 et sa compagne handicapée, outre qu'ils élèvent leurs deux enfants, sont très investis dans le militantisme en faveur de l'accessibilité. P-HD 9 a déjà écrit un livre qui a fait l'objet d'une publication. P-HD 3 participe à la vie d'une association de handicapés dans laquelle il occupe un poste d'administrateur élu. P-HD 9, pour sa part évite de s'impliquer dans les associations de personnes handicapées car il dit "ne pas vouloir devenir un handicapé physique, par contre il recherche activement à s'insérer en tant que bénévole dans d'autres réseaux sociaux".

Pour lui, comme pour les autres, les relations avec les familles sont facilitées par l'accessibilité. Ainsi nous dit-il ne rencontrer sa famille que chez lui, car le logement de celle-ci lui est inaccessible. Ceci les contraignait d'ailleurs, auparavant, à se rencontrer dans des lieux publics de style café, par exemple. La

fréquence des visites de type famille suit, dans ce cas, un rythme hebdomadaire, comme pour la moitié des personnes considérées. Les familles peu éloignées sur le plan géographique viennent les voir chez elles ou les reçoivent avec des difficultés variables selon les caractéristiques d'accessibilité de leurs logements. Dans les autres cas, par contre, les familles étant plus éloignées, les visites se produisent entre une à trois fois par an au moment des périodes de vacances. Pour P-HD 1, ces rencontres tendent de plus en plus à se raréfier avec ses parents, car en raison de leur vieillissement ils éprouvent des difficultés à se déplacer alors que l'inaccessibilité de leur logement ne leur permet pas de recevoir leur fille. Il est clair que cette perspective guette la plupart des cas considérés, lorsque la maison familiale ne leur est pas accessible. L'aide trouvée encore auprès des parents ou de la fratrie peut, en effet, être remise en cause par le temps.

Interrogées quant à leur satisfaction vis-à-vis des conditions de vie à Eg 2, les personnes se divisent en deux groupes : un groupe de satisfaits ou de plutôt satisfaits, qui mettent en avant l'accessibilité de la ville comme critère principal d'évaluation ; un groupe plus réduit d'insatisfaits qui utilisent un critère d'évaluation psychosociologique.

- dans le groupe des satisfaits ou plutôt satisfaits, P-H-D6, par exemple, estime que Eg2, mis à part le problème du cinéma inaccessible, est le "nec plus ultra". Ici tout est de plain-pied, on peut aller partout, dans les grands magasins, à "A" (espace d'attraction), même dans les administrations, dans les parcs, en suivant des chemins sans routes et sans ponts". Tous font état de leur fréquentation assidue de "A" et de leurs quartiers respectifs, observant généralement une amélioration de l'accessibilité depuis leur installation dans la ville, mais signalant les problèmes qu'ils rencontrent sur ce plan et souhaitant de nouvelles améliorations : problème du cinéma, inaccessibilité aussi de la patinoire, de la piscine, dalles qui se soulèvent sur un cheminement principal, dentistes inaccessibles, magasins de chaussures orthopédiques en étage, installation malencontreuse d'une porte tourniquet à "A", caisse de magasin non adaptée aux fauteuils roulants électriques,

inaccessibilité des bords d'une rivière sans voiture, et des terrains de sports situés aux abords de la rivière en question., etc, etc... A chaque fois, c'est leur autonomie qui est en jeu. Ainsi P-H-D9 trouve démoralisant d'être portée pour accéder au local collectif résidentiel inaccessible de son quartier. Le fait qu'on lui promette de le faire depuis trois ans, témoigne de la force d'inertie qui bloque encore l'accessibilisation des lieux, même dans une ville où le mouvement est bien lancé. Certaines personnes de ce groupe considèrent, par ailleurs, que le regard porté par les valides sur elles s'est peu à peu banalisé. P-H-D4 estime qu'à Eg2 "il n'y a pas un regard pesant sur les handicapés comme à "D" (ville d'où elle vient) où l'on se fait regarder comme une bête curieuse"... "Les gens ont un regard différent en semaine ou le week-end, en semaine il est plus banalisé". P-H-D7 a analysé l'observation précédente de la manière suivante : "A "A" (espace d'attraction, il y a beaucoup de brassages de population, les habitués, les habitants de Eg2 ne regardent plus, les autres continuent à beaucoup regarder les handicapés". Ce regard n'empêche pas toutefois les personnes de sortir souvent, sauf "notre" vieille dame qui évite de se montrer en fauteuil, par fierté dit-elle, limitant ainsi ses déplacements sur l'extérieur très sensiblement car elle "fatigue vite avec les cannes".

- dans le groupe des insatisfaits, les positions sur l'accessibilité sont très proches de celles exprimées par les autres personnes, mais ici on se plaint soit du racisme (PH-D12 ; personne naine) comme nous l'avons déjà évoqué, soit de l'indifférence des valides (cas des deux personnes tétraplégiques insuffisantes respiratoires). PH-D1 trouve les gens trop froids. P-H-D2 dit se sentir seule dans la ville, n'observant de surcroît aucune habitude des valides vis-à-vis des handicapés. On doit remarquer que ce groupe se compose des trois personnes peut-être les plus exceptionnelles de notre échantillon, les deux personnes handicapées étant l'une dans un fauteuil très haut, l'autre dans un fauteuil plat.

L'accessibilisation de l'environnement bâti, en stimulant l'autonomisation sociale de ces personnes par rapport aux structures où elles étaient antérieurement prises en charge, amène aussi la

confrontation des regards entre valides et handicapés, là où les uns et les autres vont désormais se côtoyer. Cette confrontation dans le premier groupe ci-dessus est vécue dans l'ensemble plutôt positivement, en évoquant une certaine banalisation de la différence. Dans le second groupe, au contraire, se manifeste le sentiment d'une absence d'habitude en même temps, paradoxalement, que celui d'une certaine indifférence, posant ainsi la question de "barrières" de type psychosociologique et, appelant d'autres processus d'accessibilisation.

V.3.3 - D'une accessibilisation à l'autre

L'accessibilité existante qui vient s'intégrer naturellement dans le cadre des pratiques quotidiennes en produisant des effets d'autonomisation sociale, fait émerger de nouvelles demandes d'accessibilisation. Un cycle fonctionne ainsi entre l'autonomisation, l'intégration des personnes handicapées et l'accessibilisation des milieux de vie, les deux processus se renforçant réciproquement, alternativement, successivement. Ils sont intimement liés.

Si les personnes handicapées sortent beaucoup plus de leurs logements ou de leurs foyers lorsque l'environnement bâti est, en partie, accessibilisé, ceci les amène moins à percevoir les acquis sur ce plan que les obstacles qui persistent encore. Nous avons noté ci-dessus les repérages qu'elles faisaient de l'accessibilité des lieux, ainsi que leur vécu des regards, des attitudes des valides.

Ceci apparaît aussi dans les propos enregistrés à l'occasion d'une réunion d'expression sur l'accessibilité à Eg2 et la confrontation à des situations d'inaccessibilité vécues par les personnes présentes : P-H-F4 : jeune homme de 22 ans, myopathie, pratiquement tétraplégique, insuffisance respiratoire, fauteuil roulant électrique, origine maghrébine, niveau d'études primaires ; P-H-F5 : jeune homme, 24 ans, Wenning-Hoffman, pratiquement tétraplégique, insuffisance respiratoire, fauteuil plat, niveau d'études primaires ; P-H-F6 : femme, 35 ans infirmité motrice cérébrale, pratiquement tétraplégique, niveau d'études primaires ; P-H-F7 : jeune homme, 26 ans, spina bifida, paraplégie, niveau d'études primaires.

Dans ce cadre, les personnes, après avoir fait état de leurs sorties assez fréquentes en ville, d'une évaluation globalement positive de son accessibilité, signalé les difficultés techniques rencontrées, mettent rapidement l'accent sur le problème des attitudes, pointant là, pour elles, la plus marquante inaccessibilité des lieux.

Pour P-H-F4, "l'inaccessibilité, c'est pas que les marches, il y a aussi la réglementation qui fait qu'on peut nous refuser le cinéma", précisant que ça lui était déjà arrivé à Paris, mais pas à Eg2. Les refus d'entrer à des cinémas ou à des restaurants accessibles ont été vécus par trois d'entre-eux. P-H-F6 raconte : "un soir, pourtant accompagnée par mes parents, sous prétexte de mes mouvements saccadés, on m'a prise pour une folle et on n'a pas voulu que j'entre dans un restaurant... J'ai mis deux ans après cela pour ressortir, je me suis enfermée. Maintenant j'ai plus de maturité, je sors, mais je sais qu'on me regarde. C'est long de mettre mon manteau pour sortir". P-H-F4 et P-H-F5 remarquent : "on est plus agressé dans un lieu accessible et où le mec te jette". Dans ce cas, P-H-F4 réagit agressivement, P-H-F5 change de projet : "Si t'es parti pour faire une bonne soirée, t'as pas envie de t'em... avec un c..., tu te casses".

L'inaccessibilité des lieux protégeait des attitudes du tout-venant, elle fournissait un prétexte pour légitimer le rejet, c'était de la faute à personne, simplement aux escaliers. L'accessibilité implique les acteurs, les confronte les uns aux autres, elle dévoile leurs attitudes. Elle fait apparaître la différence, la visibilise, et entraîne par là même une déstabilisation des représentations, à moins de refuser de regarder, de voir les personnes qui apparaissent là telles qu'elles sont. L'accessibilité met à nu ce refus, là où il se manifeste encore, essentiellement, semble-t-il, vis-à-vis des personnes qui sont parmi les plus différentes en termes d'image par rapport à la normalité, ce qui est le cas des personnes dont nous rapportons ici les témoignages. Là où les fauteuils roulants "normaux" passent, les fauteuils plats, les corps tordus dedans, les gigotements continus, passent moins bien, non pas au sol mais dans la tête des gens qui restent quelque peu sidérés de les voir circuler n'importe où, et par exemple, de venir, mine de rien, couper, peut-être, l'appétit cinématographique ou gastronomique des clients.

Pour les personnes de notre groupe, l'accessibilité c'est aussi ce qui vient, nous a-t-il semblé, les séparer de ceux des handicapés qui s'en sortent par elle, qui parviennent à faire banaliser leur différence, en la montrant. Elles aussi, certes, s'y emploient mais en bûtant davantage sur les vieilles représentations. P-H-F4 raconte ainsi comment la dame d'un kiosque, apitoyée par son image est venue vers lui un jour avec des bonbons, ajoutant : "J'étais mort de rire. Je les aimais pas ces bonbons, mais tous mes copains (valides) en ont mangé".

Une autre raison qui intervient dans la séparation évoquée, tient aux gains d'autonomisation qui diffèrent assez sensiblement d'une personne à l'autre. Pour P-H-F5, en fauteuil plat, l'accessibilité constitue certes un apport appréciable mais il remarque : "le cinéma n'est pas accessible, mais cela ne m'empêche pas d'y aller. Il y a des personnes qui m'aident. C'est cela l'accessibilité !". Il dit ne jamais avoir ressenti de sentiment d'exclusion face à l'inaccessibilité de tel ou tel lieu car "je me suis toujours débrouillé pour me faire accompagner". P-H-F3 n'est pas d'accord car "l'aide suppose la compréhension, or moi j'ai du mal à parler donc on ne me comprend pas". De plus, ajoute-t-elle, "les accompagnateurs hésitent, ils redoutent les sorties vers des lieux où l'accessibilité n'est pas suffisante".

L'accessibilisation de l'environnement bâti pose ainsi le problème de l'accessibilisation de l'aide pour les personnes handicapées qui demeurent, sur le plan de leurs déplacements, et plus généralement de leur mobilité, dépendantes d'autrui.

Enfin, l'accessibilité interpelle les personnes dans leur identité propre. P-H-F1 exprime ceci : "la première fois où tu veux prendre le métro et où on te dit "c'est impossible", ça fait mal. Tant qu'on est couvé on se rend pas compte, on est porté dans les bras par ses parents". Selon lui, c'est au travers d'une confrontation progressive avec les obstacles et d'une maturation personnelle, qu'ils ont pris de plus en plus conscience de l'importance de l'accessibilité. "Plus tu vieillis, plus tu te rends compte qu'il faut faire quelque chose (sur ce plan. Si l'accessibilisation participe à faire sortir les

"handicapés" du handicap en banalisant la différence, comme nous l'avons illustré ci-dessus, elle intervient aussi au niveau de chaque individu comme pôle de mobilisation de ce qui, chez lui, aspire à n'être pas handicapé, tout en provoquant dans le même mouvement les défenses qui peuvent se manifester à cet endroit.

En favorisant son autonomisation, elle l'interpelle en tant que sujet dans son désir de sortir de la dépendance. En l'acceptant dans sa différence, elle l'interpelle comme personne qui n'est plus à réadapter. Elle fait ainsi mieux apparaître la part que prend son histoire singulière, familiale et institutionnelle, dans ce qui de lui se retient ou se dépasse de sa position de handicapé.

CONCLUSION

Au moment d'engager cette étude, l'accessibilité de l'environnement bâti, à considérer les produits d'évaluation existants, semblait surtout concerner quelques réalisations exemplaires mais marginales, la Loi apparaissait peu appliquée et l'apport de l'accessibilité commençait à se trouver considérablement relativisé, celle-ci venant, en effet, à être posée comme simple facilitation de mouvement pour les personnes handicapées les plus favorisées, les plus intégrées.

Nous avons soumis ces évaluations à une réinterprétation d'ensemble, d'une part, en revenant sur le caractère radicalement nouveau des textes de loi instituant l'accessibilité mais aussi sur les conditions d'émergence, de renforcement des bases d'une telle remise en question des pratiques du bâtir et, au-delà, de la notion du handicap et du modèle de l'intégration, d'autre part, en menant une enquête auprès de communes de taille variable pour déterminer les avancées de l'accessibilité en fonction du jeu des acteurs, du coût des opérations, de la législation et, pour cerner ses apports, en observant sur le terrain d'une ville accessibilisée depuis dix ans les fréquentations d'un lieu, en interviewant les personnes considérées comme étant parmi les plus handicapées, en étudiant les sorties d'un foyer d'hébergement intégré dans un immeuble normal, les deux plans de l'étude bénéficiant au préalable d'une analyse de la littérature qui leur a été consacrée.

Il ressort de notre étude que l'accessibilité s'est désormais nettement enclenchée dans les pratiques du bâtir qui marquent le développement ou/et la rénovation des villes. Elle se développe déjà sensiblement avec le support de la loi, sous l'effet de la pression des associations de personnes handicapées, de la mobilisation des centres de réadaptation, du cercle des initiés et, plus récemment, du secteur des personnes âgées. Après être passée dans la Loi, comme élément de solution, non pas seulement des difficultés du groupe qui l'a revendiquée, mais aussi d'un problème de société, c'est-à-dire, en prenant force dans une justification de type universaliste, l'accessibilité passe aujourd'hui, de plus en plus, dans les

réalités locales avec le concours essentiel des "anciens" acteurs mais aussi de nouveaux, et la compréhension des élus, des responsables des services techniques des villes qui se réapproprient la pratique en incluant assez souvent la référence aux personnes âgées.

Les évaluations négatives du développement de l'accessibilité dont nous avons fait état, témoignent plus de l'implication de nouveaux alliés et notamment des associations de consommateurs, dans le mouvement d'accessibilisation, c'est-à-dire de sa force, que de sa faiblesse. Elles traduisent, en fait, un renforcement de la demande sociale sur ce plan en soulignant à juste titre l'immense tâche qui reste à accomplir en regard des besoins des intéressés et de la qualité de la ville souhaitée, pour élargir l'accessibilité et en améliorer la qualité technique.

Par ailleurs, comme nous l'avons montré, l'accessibilité constitue effectivement un apport précieux pour les personnes handicapées physiques, y compris pour les plus défavorisées d'entre-elles, en termes de fréquentation de l'espace, de sorties des institutions et des prises en charge spécialisées, d'autonomisation et de participation sociale. Elle contribue ainsi à faire sortir ces personnes du handicap au sens qui le relie à la réadaptation, cette dernière, tout en continuant à être désignée par le même terme, se mutant probablement déjà dans le sens d'une recherche de l'autonomisation des individus en fonction des aptitudes qu'ils manifestent et qu'ils pourront exprimer dans les divers milieux de vie accessibilisés. Plus qu'une condition de l'intégration des personnes handicapées physiques, l'accessibilité représente ainsi son support concret et symbolique le plus fondamental.

Comme telle, l'accessibilité ou plutôt, si on la considère en tant que processus, l'accessibilisation soulève la question de son extension dans le champ particulier où elle a pris naissance et celle des possibilités de son transfert dans d'autres champs. Elle remplit ainsi une fonction de stimulation de la recherche pratique et théorique pour d'autres types de handicaps et pour d'autres cadres que celui de l'environnement bâti, pour d'autres milieux de vie. Ainsi, en est-on venu à s'intéresser à d'autres facteurs sociaux ou/et psychologiques d'exclusion, comme nous l'avons pointé à partir de l'accessibilité en relativisant l'impact de celle-ci,

sans prendre la mesure du rôle fondamental qu'elle jouait dans l'engagement même de ce type de travaux. Cet autre apport, en fait, de l'accessibilisation demande aujourd'hui à être approfondi en :

- poursuivant l'extension de son champ d'application dans la réalité des villes, et en réexaminant la possibilité de l'élargir aux locaux de travail dans la Loi.
- développant la culture de l'accessibilisation de manière à mieux intégrer, dans le processus, même les questions soulevées par les handicaps sensoriels et à inclure, et ceci semble particulièrement urgent, la référence en handicap mental. Il est clair que la signalisation de l'espace, des équipements, des itinéraires, par exemple, pourrait de manière significative être accessibilisée dans la perspective de faciliter la vie des personnes concernées et, au-delà, ici encore des personnes âgées, des personnes à compréhension lente et, plus globalement, de toute la population.
- clarifiant ce que peut recouvrir l'accessibilisation pour d'autres types de handicaps dans le champ élargi qu'ils prennent aujourd'hui et pour les autres plans qui, au-delà des réalités bâties, sont impliqués dans les divers milieux de vie.

- B I B L I O G R A P H I E -

**(Cette bibliographie se compose des références citées dans le corps du
texte et d'une sélection d'autres publications destinée à illustrer la
variété des abords de l'accessibilité dans la littérature)**

Accès des jeunes handicapés aux études supérieures.-
Réadaptation, n° 284, novembre 1981.

Accessibilité des U.E.R. de médecine de la région parisienne aux étudiants handicapés physiques et de l'Institut d'Administration des Entreprises, de l'U.E.R. Arts Plastiques Paris I et U.E.R. Biochimie Paris VI, 1980, n° 267, p. I à XII.

Accessibilité, les intéressants projets de la Municipalité de Valence (Drôme).- In Faire Face, 1981, n° 372, p. 12.

Accessibilité : un procès gagné par l'A.P.F.- In Faire Face, n° 425, juin 1986, p. 15.

Accessibilité ; voyages, vacances, loisirs et accessibilité.- 1978, n° 96, pp. 21-34.

A.D.E.P.

Handicap et déplacement.- Colloque organisé avec le concours de l'A.L.G.I., 5 avril 1966.

A.D.E.P.

Médias et handicapés.- Séminaire international 25-28 sept. 1978, Maison de l'U.N.E.S.C.O. - ADEP Documentation, 1980.

A.L.G.I.

Rapport d'activités (avril 1972, avril 1973). Document d'archives, 6 p.

A.L.G.I.

Document d'archives. Conférence WIESBADEN, septembre 1966, M. A. DESSERTINE, Président de l'A.L.G.I.

A.L.G.I.

Document d'archives. Compte rendu de la réunion du vendredi 20 janvier 1967 tenue au siège de la Caisse Régionale de Sécurité Sociale de Paris, 15 p.

A.L.G.I.

Etude 1986, Aides financières, 9 p.

ALLIX (J.)

L'accessibilité des Universités aux handicapés moteurs.- In Réadaptation, 1978, n° 246, pp. 13-21.

A.P.F.

Association des Paralysés de France

Accessibilité aux handicapés moteurs des lieux publics et privés.- Textes législatifs et réglementaires. Paris, A.P.F., 1983, 220 p.

A.P.F.

Prospective sur l'accessibilité. Une expérience : Parthenay 1983-84, Foyer Gabrielle Bordier, A.P.F., 53 p.

ARMENI (A.)

Environnement et accessibilité. In Ouvrons la ville. Colloque régional sur le thème de "L'accessibilité et la pratique de la ville. Villes de Rennes, C.T.N.E.R.H.I., 22-23 juin 1987, 151 p.

ARRIGHI de CASANOVA

Allocution d'ouverture. In Handicap et déplacement. Colloque 5 avril 1966, ADEP, p. 5.

Association d'Entraide des Polios Hospitalisés, à l'Hôpital Raymond Poincaré de Garches, les 22 et 24 mai 1965, avec le concours de l'A.L.G.I. et la "Polio Research Found". Cf. Réadaptation, n° 122, 1965, p. 36.

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER L'ASSISTENZA AGLI SPARTICI

Le Barriere architettoniche, n° 2 dell'aprile 1965 del Notiziario.

ASSOCIATION POUR LE LOGEMENT DES GRANDS INFIRMES

Choisir son logement.- 1981, 17 p.

ATELIER POUR LA CREATION ET L'EXPERIMENTATION SOCIALES.

Handicapés moteurs : insertion sociale et autonomie.- Rapport du Colloque de Lorient, 26-28 février 1981, organisé par la revue Autrement. Paris, A.C.E.S., 1981, 91 p.

AVAN (L.)

La charte des personnes handicapées : la place des personnes handicapées dans le Musée National des Sciences, des Techniques et des Industries de la Villette. Rapport du Groupe de Travail "Handicaps". Paris, Etudes, n° 8, Musée National des Sciences, des Techniques et des Industries de la Villette, 1984, 115 p.

BAUER (E.)

Logement des handicapés moteurs.- S.C.I.C., 1975, 88 p.

BENFETITA (N.)

La réglementation sur l'accessibilité des handicapés aux bâtiments.- CATED, coll. Memento, n° 9, avril 1981, 52 p.

Bientôt le Val (métro de Lille accessible aux handicapés).- 1981, n° 785, pp. 10-14.

BLANC (J.)

Rapport fait au nom de la Commission des Affaires Culturelles, Familiales et Sociales, sur le projet de Loi d'Orientation en faveur des personnes handicapées. Assemblée Nationale, n° 951, 1353, Journaux Officiels, 1974.

BLOCH-LAINE (F.)

Etude du problème général de l'inadaptation des personnes handicapées.- Rapport présenté au Premier Ministre. Paris, La Documentation Française, 1969.

BONVIN (F.), MASSON (G.), THERY-JACQUIN

Insertion sociale des handicapés physiques (1)(2).- Recherche sociale, n° 70, avril/juin, n° 71, juillet/septembre, Paris, FORS, 1979, 134 p.

BRIAUX-TROUVERIE (C.)

Aménagement : difficultés et perspectives. "Ouvrons la ville". Colloque régional sur le thème "L'accessibilité et la pratique de la ville". Ville de Rennes, 22-23 juin 1987, Publications CTNERHI, pp. 30-34.

BUFFET (S.)

Le logement : barrière architecturales ou adaptabilité.- In "La revue des Collectivités Locales, 1976, n° 176, "Tribune Libre".

BUFFET (S.)

Le logement des handicapés.- In "Le bâtiment bâti", n° 6/7, juin-juillet 1979, pp. 14-15.

CALMELS (P.), MINAIRE (P.)

L'urbanisme handicape-t-il les personnes âgées ?

Journal d'Ergothérapie, T. 6, n° 2, juin 1984, pp. 57-61, biblio.

CENTRE DE READAPTATION (Mulhouse)

Handicap et aménagement du domicile.- 28 janvier-1er février 1984, 104 p.- cf. p. 101-102.

CENTRE NATIONAL D'ART ET DE CULTURE GEORGES POMPIDOU. Centre de Création Industrielle

L'insertion sociale des personnes handicapées physiques à Bordeaux, Grenoble/Lorient.- 1981, 79 p.

C.N.F.L.R.H.

Campagne Nationale en faveur de l'Emploi des Handicapés pour l'accessibilité des lieux de travail par la suppression des barrières architecturales.- Paris, CNFLRH, 1973-1974.

C.N.F.L.R.H.

Les handicapés physiques et le logement.- Sept études sur sept pays : Suède, Suisse, Hollande, Finlande, Danemark, Etats-Unis, Grande-Bretagne. Paris, CNFLRH, 1972.

C.N.F.L.R.H.

Mobilité de la personne handicapée : logement, environnement, aires dimensionnelles.- Paris, Cahiers de la vie quotidienne, n° 20, 1980, 208 p.

C.N.F.L.R.H., C.L.E.I.R.P.A.

Guide des autoroutes à l'usage des personnes à mobilité réduite.- Cergy : Sego, 1983, 48 p.

C.N.F.L.R.H.

Liste des cinémas accessibles aux handicapés à Paris.- 1984, 16 p.

COBLENTZ (A.), IGANZI (G.)

L'accès au poste de travail des handicapés moteurs.- Revue Française des Affaires Sociales, 1975, n° 2, pp. 63-115.

COMITE DE LIAISON POUR L'INSERTION DES PERSONNES HANDICAPEES OU DEPENDANTES DANS LA VILLE ET L'HABITAT

Réunion plénière du 3 mai 1984.-

CONSEIL DE L'EUROPE

Adaptation des habitations et de leur environnement aux personnes handicapées.- Strasbourg, Conseil de l'Europe, 1979, 45 p.

COURBEYRE (J.), BRETON (J.)

Bordeaux, Grenoble, villes pilotes accueillantes aux handicapés.- In Faire Face, 1978, n° 36, p. 21-25.

CRANOIS (N.)

Un guide expérimental offert à Paris, aux non-voyants.- In Informations Sociales, C.N.A.F., 1980, n° 8, p. 97-99.

CRESSON-STEINAUER (G.)

Accessibilité et intégration sociale des handicapés moteurs dans une ville nouvelle.- in Les Cahiers du CTNERHI, n° 40, oct.-déc. 1987, p. 57-103.

CRETEIL

Pour une ville accessible.- 1982, 24 p.

C.R.J.I.A.

L'accessibilité de la Cité pour les enfants, les jeunes, les adultes à déambulation réduite.- Compte rendu des journées d'étude du C.R.E.A.I. Midi-Pyrénées, 6-10 octobre 1981. Toulouse, C.R.J.I.A., 1982, 66 p.

C.T.N.E.R.H.I.

Vivre ensemble : les barrières psychosociologiques s'opposant à l'intégration des personnes handicapées. Journées d'étude du CTNERHI, Strasbourg, 22-23-24 mars 1981. Publications du CTNERHI, Etudes n° 3, septembre 1982, 232 p.

D.D.E. des Hauts-de-Seine

Exigences d'accessibilité des lieux publics, des bâtiments d'habitation collective et de la voirie aux personnes handicapées à mobilité réduite.- Nanterre, D.D.E. Hauts-de-Seine, 1981, 100 p.

DESSERTINE (A.)

- Conférence WIESBADEN, septembre 1966. ALGI, Document d'archives.
- I.S.R.D. Proceedings of the tenth world congress - Industrial society and Rehabilitation Problems and Solutions, p. 54.

DESSERTINE (A.)

Rapport général pour les Ve Journées d'Amitié Polio-Handicapés physiques et milieux de travail. Octobre 1968, in "Gageure", supplément n° 3, printemps 1969.

DESSERTINE (A.)

Handicapés moteurs et problèmes de logement.- VIe Plan, 1970, ALGI, Documents d'archives, 8 p.

DESSERTINE (A.), SALOMON (E.) architecte, SCHOELLER (B.) architecte. Etude sur le coût des logements adaptés aux besoins des handicapés moteurs.- ALGI, Ministère de l'Equipeement, 1971, 24 p.

DESSERTINE (A.)

Theoretical and methodological approach to the transport problems perceived by elderly and handicapped.- Loughborough University of Technology, 1979, p. 347-351.

DREYFUS (M.)

Environnement et cadre de vie des handicapés physiques.- Docamenor, janvier 1980, 114 p.

DROUIN (D.)

Ville ouverte à tous. La libre circulation des fauteuils roulants à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments. In Médecine et Hygiène, n° 897, 17 déc. 1969, Genève.

DUMAS (B.)

Adapter les logements des personnes handicapées à leurs besoins : bilan de l'opération : 30 millions.- In Informations Sociales C.A.F., 1983, n° 1, pp. 21-31.

EDREI (C.)

Les myopathes et le logement.- In Réadaptation, 1980, n° 269, pp. 39-45.

F.I.M.I.T.I.C.

Architectural barriers.- 2de International Conference Copenhagen, Malmo, 12-16 may 1969, 235 p.

FISLEWICZ (P.)

Le handicapé moteur et la société.- Thèse de médecine. Paris, 1967.

FLEURY (A.)

Le logement des handicapés physiques.- In "Revue des collectivités locales 1976-1977, n° 176, pp. 2-5.

FLORES (J.L.), BOURGEOIS (O.), CHAIGNE (M.O.), CHERPIN (J.), MINAIRE (P.), WEBER (D.)

Diminués physiques et transports collectifs.- I.R.T., janvier 1977, 204 p.

F.N.M.I.P.-A.P.F.

Pour un logement et un urbanisme adaptés aux grands handicapés. Réflexion et suggestions pratiques.- 1969, 80 p.

F.N.M.I.P.

Les handicapés à La Rochelle.- Ed. F.N.M.I.P. Charente-Maritime, 1980, 54 p. petite brochure.

F.N.M.I.P.

Les vrais problèmes des malades et handicapés.- In "Vers la vie", 1978, n° 358, numéro spécial, 15 pages.

FONDATION DE FRANCE

Les handicapés dans votre ville.- 1982, 12 p.

FRAISSE-CASALYS (J.)

Accessibilité des transports et de la ville aux personnes handicapées.- Rapport au Premier Ministre, 1982.

FRANCE

Qualité de la vie. Guide de la France pour les handicapés physiques. Voyager quand même ! Paris, Europe-Handicap, s.d., 382 p.

FRANCE

Guide des handicapés dans les aéroports de Paris.- Aéroport de Paris, novembre 1978, 29 p.

FRANCE

L'accessibilité des lieux publics aux personnes handicapées. Guide à l'usage des constructeurs. Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de la Santé et de la Famille, édition du Moniteur, 1979, 32 p. avec illustrations.

FRANCE

Mesures destinées à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite les lieux publics et privés. Préfecture de la Côte d'Or, Service de la Coordination et de l'Action Economique, janvier 1980, 55 p.

FRANCE

Guide des autoroutes à l'usage des personnes à mobilité réduite. Ministère des Transports, 1982, 46 p. avec illustrations.

GANACHAUD

Lorient, ville pilote en matière d'accessibilité.- In Réadaptation, 1979, n° 256, p. 36-40.

GOFMIAN (E.)

Stigmate. Paris, Editions de Minuit, 1975.

G.I.H.P. Informations

Lorient : des taxis au service des personnes handicapées.- n° 72, p. 13.

GRIFFON (J.M.)

Le transport des handicapés : l'expérience de Grenoble.- In Transport Public, 1981, n° 785, p. 43-47.

GROSEBOIS (L.)

Une manière de penser l'urbanisme pour les handicapés et les autres.- In Urbanisme, n° 179/180, 1980, p. 61.

GROSEBOIS (P.)

Handicap physique et construction. Concevoir, adapter et réaliser pour tous.- Ministère de l'Urbanisme et du Logement. Editions du Moniteur, 1984, 264 p.

GROSSIORD (A.)

Les progrès de la thérapeutique et de la rééducation ; leurs conséquences sur le devenir des handicapés.- In Réadaptation, n° 247, février 1978, p. 11-16.

GUIMEZANES (N.)

Les problèmes d'accessibilité.- In Handicap et Droit. Colloque organisé par l'A.D.E.P. Créteil, 24-25-26 novembre 1983. Publications du CTNERHI, juillet 1985, pp. 269-276.

HABITAT ET VIE SOCIALE.

La ville obstacle, n° 22, janvier-février 1978, 71 p.

HAMON (Janine)

Un petit guide qui suit son chemin.- In Habitat et vie sociale.

HANDIMAT

Congrès du 19-21 juin 1980. Handicap, dialogues et témoignages.- Sumer, 1980, 134 p.

HERBIN (R.)

Handicapés physiques et espace construit. Unité pédagogique d'architecture de Grenoble. Année 1971-1972. Nous sommes tous des handicapés. In Habitat et vie sociale - la ville obstacle, n° 22, janvier-février 1978, p. 22-24.

HERBIN (R.)

Grenoble, une volonté d'intégration. L'insertion des handicapés dans la vie urbaine, à Grenoble. In Revue de l'habitat social, n° 68, nov. 1981, p. 42.

Ingénieurs des villes de France, décembre 1981, n° 282, p. 17.

I.S.R.D. Proceedings of the tenth world congress. Industrial society and Rehabilitation Problems and Solutions, p. 54.

LARIVIERE (J.) Maire-adjoint de Grenoble.

Améliorer la qualité de la vie, améliorer la qualité de la ville.- In Habitat et vie sociale - La ville obstacle, n° 22, janvier-février 1978, p. 52.

LASRY (S.), GAGNEUX (M.)

Bilan de la politique menée en faveur des personnes handicapées.- Rapport au Ministre de la Solidarité Nationale, 1982, p. 141-145.

LECLERQ-BRUN (F.)

L'intégration des enfants handicapés au milieu scolaire normal.- Thèse de médecine, 1979, 113 p.

LEMONNIER (M.L.)

Progrès dans la lutte contre les barrières architecturales.- In Monde Combattant, la revue de la Fédération Mondiale des Anciens Combattants, mars-avril 1965, n° spécial : Barrières Architecturales.

LETERRIER (P.)

Témoignage recueilli in Prospective sur l'accessibilité, Une expérience : Parthenay, 1983-1984, p. 49.

LETERRIER (P.)

L'accessibilité - elle conditionne toutes les activités des handicapés physiques.- in Faire Face, nov. 1984, n° 407, p. 23-24.

Suivant en cela l'expérience déjà réalisée dans les Pyrénées Orientales.

Logements adaptés à Evry.-

Faire Face, n° 371, 1981, p. 11.

Messages des P.T.T.

P.T.T. Aider les handicapés (Bureaux de postes accessibles, cabines téléphoniques adaptées), 1978, n° 267, pp. 17-19.

MONTFERRAND (de)

Les handicapés physiques et les barrières architecturales.- In Réadaptation, 1978, n° 253, pp. 20-29.

O.M.S.

Classification internationale des handicaps : déficiences, incapacités, désavantages. Co-édition O.M.S./INSERM/CTNERHI, 1988, 203 p.

PARTHENAY, à l'heure de l'accessibilité.- In Faire Face, 1980, n° 357, p. 14.

PETIT (L.)

L'Association pour le Logement des Grands Infirmes.- In Réadaptation, n° 111, 1964, p. 10.

PICOT (P.)

Le handicapé physique et l'architecture contemporaine. Importance des rapports et échanges de vues internationaux. Conférence au Séminaire européen sur les problèmes des handicapés physiques dans la société moderne, 23-28 septembre 1968, Paris, 9 p.

PINEL (D.)

Villes nouvelles : un essai à transformer.- In Revue de l'habitat social, n° 68, nov. 1981, p. 52-54.

Pour une maison sans handicap.- In Union Sociale, 1984, n° 349, p. 7-16.

PRIGENT (M.A.)

Les barrières architecturales (Chroniques de législation).- In Les Cahiers du CTNERHI, 1979, n° 7, p. 35-39.

PRIGENT (M.A.)

L'accessibilité de l'acitivité pour les personnes à mobilité réduite. Chronique de législation.- In Les Cahiers du CTNERHI, n° 16, octobre-décembre 1981, p. 31-35.

QUE CHOISIR ?

La ville hostile.- n° 1117, avril 1977, p. 18-24.

QUE CHOISIR ?

Piétons et handicapés. Les villes inaccessibles.- n° 169, janvier 1982, p. 28-35.

ROUSSEAU (A.), SAINT-MARC (J.)

Meylan : une prise en compte continue du problème des personnes handicapées dans l'aménagement d'un quartier neuf.- In "Urbanisme", 1979, n° 170, pp. 48-53.

SAINT-MARC (J.)

Vivre ensemble. In Habitat et vie sociale - La ville obstacle, n° 22, janvier-février 1978, p. 33-35.

SANCHEZ (J.)

Les informations relatives aux personnes handicapées. Contribution à l'étude de la notion d'objectivité. Thèse IIIe cycle - Université René Descartes - Paris V Sorbonne - 1980, p. 326.

SANCHEZ (J.)

L'intégration des enfants et des adultes handicapés.- Les Publications du CTNERHI, Série Etudes, 1983, 147 p.

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU MINISTRE DE LA SANTE ET DE LA FAMILLE
L'accessibilité des lieux publics aux personnes handicapées. Guide à
l'usage des constructeurs. Paris : Editions du Moniteur, 1979, 32 p.

Semaine de l'amélioration de l'habitat à Brest. Intégration des handicapés
dans la ville.- In "Habiter", 1981, n° 169, p. 29.

Stressa Conference. "Architectural Barriers", Nouvelles de la
F.I.M.I.T.I.C., Rome, année 1965.

STIKER (H.J.)

Corps infirmes et sociétés.- Paris, Aubier-Montaigne, 1982, 252 p.

STIKER (H.J., DO-MANH-CUONG, LAMBERT (I.)

Recherche sur l'amélioration des postes de travail pour personnes
handicapées en fauteuil roulant.- L.A.D.A.P.T., mars 1980, 63 p.

Synthèse des bilans demandés aux Commissaires de la République pour
l'adaptation des dispositions des titres I et II du décret n° 78-1167 du 9
décembre 1978, relatives à l'adaptation des équipements publics appartenant
à des personnes physiques, en vue de leur accessibilité aux personnes
handicapées.- Août 1983, 40 p.

TRICHARD (M.)

Ingénieur des Ponts-et-Chaussées, Président, JAMBOU, Ingénieur E.S.E.,
Rapporteur. Groupe de travail interministériel sur le logement des
handicapés moteurs "Normes et coûts". Rapport provisoire de synthèse, mai
1973, 43 p.

UNIVERSITE PARIS VAL-DE-MARNE

Département de Rééducation et Communication. Deuxième Colloque "Handicaps
et Insertion Sociale dans le Val-de-Marne". Créteil-Université Paris Val-
de-Marne, s.d., 76 p., Faculté de Médecine de Créteil, 24 avril 1982.

25ème anniversaire de "Réadaptation", n° 247, numéro spécial, février 1978,
39 p.

Vivre ensemble avec les handicapés à Lorient.- In Diagonal, n° 31/32, 1980.

ANNEXES



ANNEXE - 1

Services Techniques

Direction Générale

DB/JLG

ACTIONS EN FAVEUR DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

1975 - 1984

I	LE DEPLACEMENT
---	----------------

On distingue :

- Les cheminements en Ville
- L'accessibilité aux bâtiments publics.

a - LES CHEMINEMENTS -

1 9 7 5

Pour la "Quinzaine du Piéton", le Service de la Voirie exécute en régie directe la première tranche d'abaissement de bordures de trottoirs, créant un cheminement de 800 mètres environ qui permet de desservir :

L'HOTEL de VILLE - Le PALAIS des CONGRES
La SOUS-PREFECTURE - Le COMMISSARIAT de POLICE
La SECURITE SOCIALE - La CAISSE d'EPARGNE.

1 9 7 6

L'impact de ces aménagements sur les personnes à mobilité réduite entraîne la Municipalité dans un processus qui n'est pas encore terminé.

L'opération se poursuit; le circuit de 800 mètres est porté à 2 km 500 par la création de 84 bateaux. Se trouvent desservis : les Etablissements publics, le Centre-Ville (cinémas, commerces).

- Coût des travaux 1975 / 1976 : 130.000

1 9 7 7

Année de pause pour les cheminements : la Municipalité ayant financé ces travaux par auto-financement, charge les Services Techniques Municipaux d'établir un dossier de DEMANDE de SUBVENTION pour une 3ème tranche de travaux.

1 9 7 8

Le dossier technique de la 3^e tranche s'élève à : 250.000 F.
soit :

- pour les travaux de voirie : 125.000 F.
- pour accessibilité et aménagements
de bâtiments publics : 125.000 F.

Il sera subventionné :

- à 35 % par le F.A.U., soit : 87.500 F.
- à 10 % par le Conseil Général du
Morbihan : 25.000 F.

soit : 112.500 F.

1 9 7 9

Exécution de la 3^e tranche de voirie qui porte le circuit en Centre-Ville et dans un quartier périphérique, à 5 km de cheminement, soit plus de 200 bateaux.

Afin d'indiquer aux promeneurs le ou les sens par lesquels la promenade peut être poursuivie, un balisage au sol est assuré par une peinture du sigle International d'accessibilité avec une ou deux flèches montrant la direction aménagée.

- Coût des travaux de voirie : 125.000 F.

1 9 8 0

Préparant l'Année Internationale des Handicapés, les Services Techniques Municipaux sont chargés d'étudier un dossier de travaux de voirie et d'accessibilité aux Bâtiments communaux, pour un montant de :

300.000 Frs

soit : 50 % pour Voirie
50 % pour Bâtiments.

Le Conseil Municipal de Décembre 1980 approuve le dossier technique, et sollicite les plus larges subventions.

Profitant de l'aménagement d'un carrefour situé devant l'Hôtel de Ville, un effort a été consenti en faveur des Amblyopes : lorsque les piétons ont le droit de traverser, un signal sonore émet un BIP-BIP. Bien que non normalisé dans les textes, ce petit gadget est très apprécié de l'ensemble des usagers.

1 9 8 1

Le programme des travaux approuvé fin 1980 est modifié pour tenir compte du fait que les subventions ne peuvent être accordées, dans le cadre du Fonds d'Aménagement Urbain, que pour les travaux d'accessibilité à l'espace collectif, à l'exclusion des travaux sur les bâtiments des équipements collectifs.

Un nouveau dossier de demande de subvention est établi en Juin pour un montant de : 239.000 F.

Il prévoit la confection de 32 bateaux sur trottoirs ainsi que divers travaux de signalisation verticale et horizontale.

En Décembre 1981, l'arrêté de subvention est délivré pour un montant de : 83.500 F., soit 35 % du montant des travaux envisagés.

1 9 8 2

Le programme de travaux subventionné par le F A U est réalisé, concourant à accroître de façon importante les cheminements en Ville.

1 9 8 3

Il n'y a pas de programme spécifique, mais dans le cadre des grands projets de voirie réalisés le problème de la circulation des P M R est intégré. Ainsi divers carrefours sont complètement réaménagés en prenant en compte la traversée des P M R, même si, dans l'immédiat, il n'y a pas de cheminements se prolongeant au-delà de ces carrefours :

- Rond-point de la Puce - Bir Hakeim
- Carrefour Carnel - La Perrière - Jouhaux.

1 9 8 4

Un crédit spécifique de 50.000 F. est affecté à la réalisation de travaux en faveur des P M R.

Le carrefour des rues de Liège et du Général Dubail est entièrement repris en nivellement (chaussée, trottoirs, bordures et caniveaux).

Par ailleurs, sont réalisés :

- 7 bateaux financés sur le Crédit général Réfection de trottoirs (coût des travaux : 20.000 F.)
- 15 bateaux exécutés en régie
- 8 places de stationnement réservées aux P M R exécutées en régie.

Des essais de bandes collées sur trottoirs (présentant de légères aspérités discernables au toucher du pied) sont effectués dans un carrefour particulièrement emprunté par des amblyopes, afin de leur faciliter la reconnaissance de l'implantation des passages piétons.

Un achat supplémentaire de bandes est réalisé afin de compléter l'aménagement pour tenir compte des observations des personnes concernées (Coût : 3.000 F.).

Un signal répétiteur "Passez-Piétons" est ajouté spécialement sur un support de feux tricolores, à la sortie d'une école, pour permettre à une jeune élève amblyope de percevoir correctement le message d'autorisation de traverser la rue.

....

1 9 7 6

En auto-financement, les Bâtiments communaux du Centre-Ville sont équipés de plans inclinés d'accès (Hôtel de Ville, Bibliothèques Municipales, crèches, cinéma-éducateur, Centres sociaux, M.J.C. etc...).

- Coût des travaux : 40.000 F.

A l'instar de l'effort Municipal, d'autres Administrations : Sous-Préfecture, Sécurité Sociale, Police, ont fait aménager des plans inclinés.

La Municipalité donne des instructions à ses Services afin que tous les bâtiments communaux neufs soient étudiés avec le souci constant d'y admettre les P.M.R.

1 9 7 7

Etude d'un dossier d'un montant de subvention (voir a) - 1977

1 9 7 8

Les Championnats d'Europe de Basket Ball en fauteuil roulant sont organisés en Mai à LORIENT.

Tous les Gymnases de la Ville (10) sont mis en état d'accessibilité - tant du côté spectateur que du côté sportif - (vestiaires, sanitaires etc...).

Les 150 handicapés-joueurs et leurs accompagnateurs trouvent des installations adaptées.

- Coût des travaux : 10.000 F.

1 9 7 9

Les travaux faisant partie du dossier subventionné sont exécutés. Ils portent sur la construction de plans inclinés d'accès, d'aménagement de W.C. dans différents bâtiments publics (Palais des Congrès, Mairie annexe de KERYADO, Syndicat d'Initiative, Bibliothèques de quartier, église).

- Les piscines (2) sont rendues accessibles.

- Le Stade principal est aménagé pour permettre l'accès aux fauteuils roulants.

- Coût des travaux : 115.000 F.

1 9 8 0

(Voir a) - 1980).

1 9 8 1

Les travaux sur les bâtiments d'équipements collectifs ne pouvant être financés par le Fonds Spécial d'Aménagement Urbain, la Municipalité décide, sur ses fonds propres, de renforcer son action sur trois bâtiments importants :

- l'HOTEL de VILLE
- le PALAIS des CONGRES
- une DISCOTHEQUE de QUARTIER,

en installant des ascenseurs pour une dépense de : 610.000 F.

1 9 8 3

Pendant l'été, des travaux d'aménagement des sanitaires intérieurs sont rapidement exécutés afin de permettre la fréquentation du C.E.S. de KEROLAY par de jeunes élèves handicapés.

- Coût des travaux : 2.000 F.

1 9 8 4

Par construction d'une excroissance au bâtiment, architecturalement intégrée, un ascenseur est construit au C.E.S. de KEROLAY.

- Coût des travaux : 400.000 F.

pour lesquels un financement de 60 % est assuré par l'Etat.

Pour information, deux élèves en fauteuil roulant fréquentent cet Etablissement depuis la rentrée scolaire 1984.

Cabines publiques P.T.T.

La plupart des cabines P.T.T. placées depuis 1981 sont accessibles aux P M R (10).

II	LE TRANSPORT
----	--------------

Depuis le mois de Janvier 1977, le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple du Pays de LORIENT (S.I.V.O.M.) - population de 127.000 habitants - a mis en place à titre expérimental un service spécifique de Transport des Personnes à Mobilité Réduite (T.P.M.R.).

RAISONS de la CREATION du SERVICE

Plusieurs facteurs ont concouru à la décision de création de ce Service :

- l'existence, à PLOEMEUR, du Centre de Rééducation et de Réadaptation Fonctionnelle de KERPAPE;
- la création par l'Association pour l'Insertion Professionnelle et Sociale des Handicapés, d'un atelier de décolletage sur la Zone Industrielle de Kerpont, importante zone d'activité située à l'écart des principales zones d'habitation de l'agglomération;
- la volonté politique des Elus de rendre la Ville accessible à tous, volonté qui s'est concrétisée par des réalisations telles que rampes d'accès, abaissement des trottoirs au droit des passages pour piétons, pour faciliter l'accès des handicapés au logement (plus aménagements intérieurs), aux services administratifs, aux activités commerciales et d'animation du Centre-Ville;
- la conscience du caractère indissociable des trois questions du logement, du transport et du travail comme instruments de l'insertion sociale et professionnelle des handicapés.

L'étendue du Service est l'aire géographique du S.I.V.O.M.
(6 Communes : LANESTER, CAUDAN, QUEVEN, PLOEMEUR, LARMOR-PLAGE et LORIENT).

CADRE JURIDIQUE

Ce Service est exploité par la Compagnie des Transports de la Région Lorientaise (C.T.R.L.), déjà gestionnaire du S.I.V.O.M. pour le transport public urbain. Il est donc intégré aux services gérés par la C.T.R.L.

Il est à noter que cette intégration aux Transports Publics Urbains (T.P.U.), en général, réduit les frais d'exploitation et les charges de structure.

ORGANISATION et FONCTIONNEMENT du SERVICE à partir d'OCTOBRE 1981

HORAIRES : du Lundi au Vendredi (il n'y a pas de service les dimanches et jours fériés)

- un minibus dessert le Centre d'Aide par le Travail de Kerpont-Décolletage
de 7 h à 8 h et de 16 h à 18 h.
- les minibus sont affectés au service à la demande :
1er service : 8 h / 9 h 30 - 13 h 30 / 18 h 30
2è service : 9 h 30 / 13 h - 15 h / 19 h.
- Le service de Taxis - PMR fonctionne de 19 h 30 à 0 h 30.

le Samedi :

- un minibus est affecté au service à la demande de
13 h 30 à 19 h 30.
- le service de Taxis - PMR fonctionne de 19 h 30 à 0 h 30.

FONCTIONNEMENT :

- Un service fonctionne le matin, midi et soir à des horaires fixes, sur un itinéraire établi de façon à prendre et à déposer les personnes à mobilité réduite le plus près possible de leur lieu de travail ou de leur domicile; en pratique : devant chez eux et à l'entrée de leur usine ou de leur bureau.
- Un service à la demande est organisé avec un minibus toute la journée et un deuxième minibus quand celui-ci n'est pas utilisé pour transporter les salariés au C.A.T. de Kerpont-Décolletage.

Les personnes qui souhaitent en bénéficier doivent se faire connaître à la C.T.R.L. autant que possible la veille de leur déplacement, en précisant leurs coordonnées et les heures auxquelles elles veulent partir et revenir. Le radio-téléphone offre une plus grande souplesse de fonctionnement, car il permet parfois de donner satisfaction immédiatement.

L'étendue géographique du S.I.V.O.M. (20 kms entre le FORT-BLOQUE et CAUDAN) a conduit ce dernier à autoriser la C.T.R.L. à passer, début 1979, une convention avec les radios-taxis Lorientais. Le transport des P.M.R. du Lundi au Samedi de 19 h 30 à 0 h 30 est effectué par les taxis. La C.T.R.L. transmet au poste central des taxis la demande des P.M.R. Le Syndicat des Taxis adresse chaque mois à la C.T.R.L. la facture correspondant à la différence entre le prix des courses et le tarif des P.M.R. (6 F au 01/02/1984, avec justificatifs).

MATERIEL ROULANT UTILISE :

- MARQUE et TYPE : Minibus Citroën C35, aménagé par HEULIEZ.
- CAPACITE : 4 fauteuils roulants + 4 sièges relevables
- EQUIPEMENT INTERIEUR : l'aménagement intérieur conçu par le SIVOM et la C.T.R.L. est variable en fonction du degré de handicap des personnes utilisant simultanément le véhicule. Le plancher comporte des rails sur lesquels peuvent venir se fixer à l'aide d'un système d'ancrage 4 fauteuils roulants. L'arrière est équipé de 4 sièges relevables, dos à la porte, munis de ceintures de sécurité.

Deux plans inclinés escamotables sous le plancher (préférés à la plate-forme beaucoup plus lente et plus coûteuse), l'un à l'arrière du véhicule, l'autre sur le côté droit, permettent l'accès des fauteuils roulants. Les handicapés disposent pour cette opération de l'assistance du chauffeur.

Les minibus sont, de plus, équipés en radios-téléphones qui permettent une meilleure utilisation du service à la demande, en particulier aux heures creuses, en évitant les kilomètres inutiles.

- NOMBRE de VEHICULES UTILISES : 2 (plus 1 en réserve).

PERSONNEL AFFECTE A CE SERVICE :

- Conduite : deux chauffeurs volontaires
- Gestion : intégrée dans le cadre de la gestion globale T.P.U. / C.T.R.L.

UTILISATION DU SERVICE :

Personnes transportées : limitation de l'accès aux personnes titulaires d'une carte délivrée par une Commission médicale, avec possibilité éventuelle d'accès gratuit pour une tierce personne (depuis le début 1980).

....

NOMBRE de PERSONNES TRANSPORTEES :

- 1977 :	7.200 voyages	
- 1978 :	8.351 voyages	
- 1979 :	8.516 voyages	
- 1980 :	6.381 voyages	(*)
- 1981 :	5.800 voyages	(*)
- 1982 :	7.677 voyages	
- 1983 :	8.662 voyages	

NOMBRE de KILOMETRES PARCOURUS :

- 1977 :	37.200 km	
- 1978 :	47.180 km	
- 1979 :	51.375 km	
- 1980 :	42.040 km	(*)
- 1981 :	36.359 km	(*)
- 1982 :	57.428 km	
- 1983 :	58.982 km	

(*) La baisse des voyages et des kilomètres en 1980 et 1981 est due à l'institution de la carte de transport PMR qui a conduit à limiter l'accès à ce service aux personnes qui ne peuvent vraiment pas utiliser le réseau général d'autobus. L'augmentation du nombre des salariés de C.A.T. Kerpont-Décolletage, la volonté de répondre aux demandes de PMR voulant se déplacer à la même heure, et de PMR "momentanées" (séquelles d'accidents, fractures, etc...), ainsi que l'amélioration générale du service a cependant rendu nécessaire le doublement de celui-ci.

TARIFICATION :

Nature du titre : carte mensuelle pour les salariés, plus ticket à l'unité.

Tarifs pratiqués : carte "salariés" : 86,00 frs/mois (au 1/02/1984)
ticket : 6,00 frs.

~!:-!:-!:-!:-

Les P.M.R. CONDUCTEURS

De nombreux handicapés à LORIENT conduisent leur automobile et, à leur intention, tous les parkings du Centre-Ville possèdent des aires de stationnement réservées. Un panneau portant le sigle international invite les usagers au respect de l'incitation.

Certes, la Ville de LORIENT n'a pas compétence pour tous les secteurs, mais son désir d'entraîner les différents partenaires dans son choix, a permis d'aménager un quartier de 2.500 logements.

Z.U.P. de KERVENANEC

- Voirie - Bâtiments Publics

Les travaux énoncés ci-dessous font partie des "tranches" évoquées dans les précédents paragraphes :

Tous les bâtiments publics sont équipés et aménagés, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, pour permettre aux handicapés de participer à la vie de quartier :

Mairie annexe, Bibliothèque municipale, Crèche, Centre social, Gymnase, Foyer des Personnes âgées, Centre Commercial.

Des bateaux ont été aménagés, facilitant les déplacements.

- Logements

Sur certains bâtiments datant de quelques années, l'Office Public Communal H.L.M. a aménagé 7 rampes d'accès.

En 1977, dans deux immeubles de 64 logements, 8 appartements de chaque immeuble ont été conçus pour les handicapés en fauteuil.

Un ensemble de 50 maisons individuelles comporte deux pavillons qui sont accessibles aux handicapés.

A LORIENT, il existe plus de logements accessibles et habitables que de demandeurs. Au total, plus de 800 logements ont été rendus accessibles.

LE FOYER des JEUNES TRAVAILLEURS

Un Foyer a été élaboré avec des accès aux douches, W.C., salles d'eau, suffisamment spacieux pour permettre à un fauteuil roulant d'évoluer.

L'ascenseur qui mène au premier étage où se trouvent les chambres, est doublé d'une rampe pour pallier une panne éventuelle.

Nous avons évoqué plus haut les efforts en matière de sports :

- Accessibilité de tous les gymnases (spectateurs + joueurs)
- Accessibilité du Parc des sports pour les spectateurs.

L'AUBERGE DE JEUNESSE

1 9 7 7

Inauguration d'une Auberge de Jeunesse : Investissement municipal.

Elle est conçue avec le souci d'y permettre à la fois l'accès et les activités des P.M.R. - La rampe d'accès a une pente de 5,5 % sur 60 mètres.

LA MER

LORIENT, Ville tournée vers la MER, enregistre avec attention l'initiative d'un Club de voile (C.N.L.) de LORIENT, d'ouvrir une section spéciale pour P.M.R.

Depuis 1978, des sorties en mer sont organisées.

1 9 8 1

La Municipalité décide d'aménager un ponton accessible aux handicapés en fauteuil roulant.

Coût des travaux 75.000 F.

LES CINEMAS

La Municipalité, durant deux années, a été en contact permanent avec les exploitants de salles : ils ont tous montré de la bonne volonté; des améliorations ont été apportées, notamment au cours de travaux importants de restructuration, mais on se heurte à l'aspect financier.

La Ville ne peut être qu'incitatrice.

Il existe 17 salles à LORIENT - 5 sont accessibles.

La loi d'orientation du 30 Juin 1975 accorde une grande place aux problèmes de l'emploi : ateliers protégés, centres de l'aide par le travail.

Sous l'impulsion de l'Association pour l'Insertion Professionnelle et Sociale des Handicapés (A.S.P.S.H.), tout un éventail d'activités a été mis en place.

L' ATELIER

En 1976, un atelier de décolletage a ouvert ses portes aux handicapés des membres inférieurs "KERPONT DÉCOLLETAGE" : il utilise une vingtaine d'ouvriers handicapés encadrés par neuf ouvriers valides.

TRAVAIL A DOMICILE

Expérience lancée en 1976, elle s'adresse aux grands handicapés (+ 80 %) - Une vingtaine de handicapés sont répartis sur l'ensemble du Morbihan, dont la moitié sur LORIENT.

FOYER pour GRANDS HANDICAPES

La Ville de LORIENT est intervenue pour le terrain. L'O.P.C.H.L.M. de LORIENT a édifié en 1979 un petit immeuble permettant de loger 15 grands handicapés et 15 personnes valides.

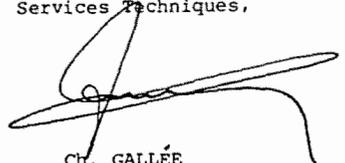
On y trouve un Restaurant social, un Centre Socio-culturel, deux ateliers d'artistes professionnels.

Pour favoriser l'intégration des handicapés dans la vie de quartier, cet immeuble est édifié dans un secteur qui comprend déjà : gymnase, bibliothèque municipale, stade et centre social municipal.

Pour être assuré d'une parfaite conception, le projet avait été confié à un Architecte D.P.L.G. tétraplégique.

Octobre 1984

Le Directeur Général des
Services Techniques,



CH. GALLÉE

T A B L E A U F I N A N C I E R

ANNEE	NATURE des TRAVAUX REALISES	BATIMENTS COMMUNAUX	VOIRIE	AUTRES	TRANSPORT S.I.V.O.M	OBSERVATIONS
1975 1976	- Cheminement sur trottoir 800 m 1.700 m 2.500 m (84 bateaux)		130.000 F			
1976	- Accessibilité pour 6 équipements	40.000 F				
1977	- Mini-bus pour transport P.M.R. (type PEUGEOT J7 aménagé par DURISOTTI) 1'unité - Dépôt dossier de demande de subvention pour 250.000 Frs de travaux				86.000 F	(obtenu : 35% du F.A.M. 10% du C.G.I. soit 112.000)
1978	- Mini-bus pour transport PHR (Citroën C35 aménagé par HEULIEZ) (deux véhicules) - Accessibilité Equipements sportifs	10.000 F			123.000 F 123.000 F	Parc actuel Parc actuel
78-79	- Exécution des travaux dossier subventionné - cheminement sur trottoir - accessibilité pour 20 équipements	125.000 F	125.000 F			
1980	- Ascenseur discothèque de quartier - Dépôt dossier de demande de subvention pour 300.000 F. de travaux 50 % Voirie - 50 % Bâtiments (Subventions espérées 35/40 % du F A U 10/15 % du C.G.I.M.)	110.000 F				
1981	- Ascenseur Hôtel de Ville - Ascenseur Palais des Congrès - Ponton spécial pour pratique de la voile - Dossier de demande de subvention modifié à la demande FAU Montant : 239.000 F de travaux 100% Voirie (Subvention espérée : 35 % du F A U) - Minibus pour transport PHR (Citroën C35 aménagé par HEULIEZ)	300.000 F 200.000 F		75.000 F	176.000 F	Obtenu : 35-% du FAU soit 87.500 Parc actuel
1982/83	- Exécution des travaux Dossier subventionné - Cheminement sur trottoirs		239.000 F			
1983	- Sanitaires C.E.S. KEROLAY	2.000 F				
1984	- Ascenseur C.E.S. KEROLAY - Cheminement trottoirs et carrefours - Crédits P M R - Crédits trottoirs - Bandes collées Passages Piétons pr Amblyopes	400.000 F	50.000 F 20.000 F 3.000 F			Obtenu : 60 % de l'effort Travaux déc centrés soi 240.000
	EFFORT de la VILLE de LORIENT DEPUIS 1975 :	1.187.000 F	567.000 F	75.000 F		
			1.829.000 F			

ANNEXE 2

POPULATION DES VILLES

DE L'ENQUETE (E) ET DES OPERATIONS DE SENSIBILISATION CITEES (S)

- LES VILLES DE MOINS DE 5.000 HABITANTS

- ° Ep1 : 100 ha.
- ° E-Sp2 : 750 ha.
- ° Ep3 : 1.550 ha.
- ° Ep4 : 2.800 ha.
- ° Ep5 : 3.100 ha.

- LES VILLES DE 5.000 A 10.000 HABITANTS

- ° Em1 : 7.000 ha.
- ° Em2 : 6.201 ha.
- ° E-Sm3 : 9.478 ha.
- ° Em4 : 9.258 ha.

- LES VILLES DE PLUS DE 10.000 HABITANTS

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ° ESg1 : 17.629 ha. | Sg2 : 194.656 ha. |
| ° Eg2 : 30.000 ha. | Sg3 : 132.209 ha. |
| ° Eg3 : 71.693 ha. | Sg4 : 28.977 ha. |
| ° Eg4 : 27.000 ha. | Sg5 : 37.818 ha. |
| ° Eg5 : 53.600 ha. | Sg6 : 114.068 ha. |
| ° Eg7 : 90.000 ha. | Sg7 : 45.045 ha. |
| ° E-Sg6 : 50.000 ha. | Sg8 : 101.945 ha. |
| ° Eg8 : 20.000 ha. | Sg9 : 15.430 ha. |
| | Sg10 : 35.189 ha. |

Édité par le C.T.N.E.R.H.I.
Tirage par la Division Reprographie
Dépôt légal : Mai 1989

ISBN. 2.87710. 025.1
ISSN.0223.4696
CPPAP. 60.119

Le Directeur : Annie Triomphe

