EXPOSÉ POUR APF– BESANÇON - 9 NOVEMBRE 2012:

«MOBILITÉ POUR TOUS, UNE CONDITION SINE QUA NON À L'INCLUSION : L'INVENTION DE L'ACCESSIBILITÉ. »

« Des politiques de transport des personnes handicapées
aux politiques d'accessibilité des transports urbains de voyageurs
en France de 1975 à 2005. »

Par Muriel LARROUY, Docteur en sociologie.

INTRO : REMERCIEMENTS ET ANNONCE PLAN

Mesdames et Messieurs, bonsoir. A la demande Sabrina Dolidzé de l'APF, je suis ici pour vous présenter quelques résultats issus d'une thèse en sociologie soutenue en 2007. Celle-ci porte sur l'invention de la politique d'accessibilité.

Me présenter

- fonction actuelle : chargée de mission transport en commun
- cursus : sociologie/politique publique

Le choix du sujet repose sur l'opportunité d'un poste en 2001 au sein de la jeune mission accessibilité de la Ratp. Au départ, l'idée générale, encore confuse était de saisir l'influence des nouvelles conceptions du handicap sur l'accessibilité. Mais ce sont les questions pratiques qui ont orienté la problématique. Confrontée à des choix d'aménagement, j'ai pris conscience que l'accessibilité pouvait prendre des formes différentes dans le temps et dans l'espace.

En effet, le terme « accessibilité » signifie la possibilité d'accéder à un lieu et d'utiliser les services s'y trouvant mais ne précise pas la forme qu'elle peut prendre : ascenseur réservé ou en libre service par exemple, transport spécialisé ou accessibilité des réseaux. Comme l'explique J Sanchez, une rampe c'est beaucoup plus qu'une rampe, c'est une pratique sociale à part entière qui implique une représentation mentale : à qui va t elle servir ?

Pour illustrer mes propos, rappelez vous comment le transport spécialisé était valorisé dans les années 70 et 80, comme le moyen pour les personnes handicapées de pouvoir

se rendre où elles le souhaitaient et comment maintenant, cette solution est considérée comme une solution ségrégative, **contraire aux principes d'inclusion** qui imposent des solutions dans le milieu « normal », des solutions non ségrégatives.
En tant que sociologue, j'ai cherché à dépasser les conventions sociales qui définissent l'accessibilité pour comprendre les circonstances dans lesquelles elle est élaborée et le sens que les individus donnent à ce qu'ils font.
La question de l'accessibilité en tant que catégorie d'action publique n'était pas traitée sociologiquement.
C'est pourquoi, j'ai souhaité l'étudier comme l'enjeu d'un travail collectif, c'est à dire comme le résultat de la construction d'un problème social, d'un problème devenu public, sortant de la sphère privée, familiale. Mon but était de comprendre et d'expliquer comment l'accessibilité était devenue une question dont s'est saisit la collectivité à l'échelle nationale et locale, à travers l'élaboration de programmes d'action, de législations…

Méthodologie
A ma casquette de sociologue, s'ajoutait celle de chargée de mission accessibilité. J'ai choisi d'exploiter cette expérience inédite qui se traduisait par une observation participante très active inscrivant cette recherche dans une démarche empirique. L'idée était de comprendre le sens que les individus donnent à ce qu'ils font.

Je vais vous présenter maintenant les 4 principaux résultats de cette recherche à savoir :

- le lien entre conception du handicap et types d'accessibilité (I)
- le rôle de l'APF et d'un petit groupe d'acteurs qui a permis de définir l'accessibilité actuelle (II)
- le rôle des innovations technologiques en particulier les bus et tramways à plancher surbaissé (III)
- le fait que depuis quelques années l'accessibilité intégrée s'est institutionnalisée et imposée progressivement comme une nouvelle norme sociale (IV)

Le but de cette présentation :

- Vous permettre de prendre du recul sur vos pratiques et vos missions grâce à une mise en perspective historique et à une compréhension du référentiel de vos interlocuteurs. Celui-ci peut vous permettre de saisir où en sont vos interlocuteurs et les amener sur une nouvelle manière d'appréhender le handicap : situation de handicap plutôt que déficience individuelle.
- Vous faciliter la conduite des projets en pouvant les réinscrire dans un continuum
- Vous éviter le piège de la culpabilité (la vôtre et celle de vos interlocuteurs). Être conscient de ce qui s'est fait, des conditions qui ont conduit aux prises de décisions passées et actuelles.
- Être conscient des deux positions possibles et de ses incidences : professionnel ou militant. Cette dernière peut être trop connotée « sociale » pour être entendu par les professionnels de l'espace public et par les élus.
- Vous faire réfléchir aux rôles des associations dans la conduite des projets

I – LE LIEN ENTRE LES TYPES D'ACCESSIBILITÉ ET L'APPRÉHENSION DU HANDICAP

J'ai montré qu'il y avait un lien entre les représentations du handicap et les solutions proposées en matière d'accessibilité. Ces solutions peuvent être classées en deux grands types d'accessibilité que j'ai mis en évidence et que j'ai appelés

- accessibilité spécifique
- et accessibilité environnementale.

En France, en 1975, lors de l'adoption de la loi d'orientation pour les personnes handicapées, une vision médicale et fonctionnelle du handicap prédomine. Elle se traduit par « si la personne ne peut atteindre un lieu, c'est du fait de ses déficiences ». Il s'agit d'une conception partagée par tous (même l'APF) qui conduit le secteur des transports à préconiser des solutions en fonction des déficiences des individus.

Il y a d'une part des aménagements spécifiques, perçus et conçus comme " techniques " à l'image de " prothèses " venant palier une déficience (transports spécialisés, ascenseurs réservés, aménagements dédiés) pour ceux en fauteuil roulant considérés comme "lourdement " handicapés ou " non autonomes ". Ce sont les termes utilisés à l'époque.

Cette perspective conduit à écrire, dans un rapport de 1982 qui préfigure la politique de la RATP pour la décennie suivante, que les personnes en fauteuil roulant qui revendiquent une intégration élevée sont " *utopiques* " : que " *Leur comportement montre une fuite dans l'imaginaire ; le handicapé se projette dans un discours où il s'imagine pareil aux autres, où il revendique que le monde environnant s'adapte à lui.* " [RATP, 1982]. Le transport spécialisé est alors « LA » solution au détriment de l'accessibilité des transports en commun.

D'autre part, à la même époque, il y a des aménagements réalisés sur les réseaux dans l'optique d'améliorer le confort des voyageurs (meilleure signalétique…) pour les autres types de handicaps envisagés comme "légers".

A l'époque, cette politique faisait l'unanimité, elle avait du sens : elle reposait sur une typologie de populations fondées sur le handicap et proposait du transport spécifique pour les UFR et des solutions plus au moins intégrées pour les autres. Les

aménagements s'appuyaient sur une recherche de confort, véritable Cheval de Troie de l'accessibilité.

A partir des années 1990, la représentation du handicap se diversifie : celui-ci n'est plus uniquement une déficience individuelle mais également le résultat d'une interaction entre un environnement non favorable et les capacités d'un individu, on parle alors de **handicap de situation**. Si la personne en fauteuil roulant ne peut entrer dans un édifice, c'est à cause des marches présentes à l'entrée et du fait qu'on ne se préoccupe pas de l'accès aux bâtiments.
La vision est sociale et politique et non plus individuelle. Elle conduit à revendiquer une autre conception de l'espace qui prenne en compte tous les individus. On sort de la sphère médicale et on permet à de nouveaux corps de métiers d'intervenir (par exemple, les urbanistes). Nous ne sommes plus alors dans la même configuration que précédemment.
Cette approche environnementale débouche sur des solutions intégrées dans l'espace, conçues et disponibles pour tous, sans restriction d'utilisation, disponibles en autonomie et appréhendés comme un enjeu d'écologie urbaine (ex. des ascenseurs en libre service, lignes de bus accessibles à tous,…). Ces évolutions sont institutionnalisées dans la loi pour l'égalité des chances du 11 février 2005 et donnent naissance à une politique d'accessibilité des transports, matérialisée par des solutions intégrées.

Je n'ai pas cherché à " juger " ni ces grands types d'accessibilité ni les visions du handicap attachées. L'objectif du sociologue n'est pas de trancher dans ces luttes symboliques mais d'analyser qui les mènent, les armes qu'ils utilisent, les stratégies mises en œuvre, compte tenu des rapports de force qui existent dans toutes situations. Ainsi, pour ma part, si je me suis intéressée aux différentes solutions d'accessibilité, **c'est pour repérer les groupes sociaux impliqués dans les choix, les représentations qu'ils véhiculent et la manière dont les représentations influencent les choix**.

II Le processus de définition de la politique menée par des acteurs associatifs

La seconde série de résultats concerne les jeux d'acteurs qui ont conduit à imposer la question de l'accessibilité des transports comme problème social nécessitant un traitement de la part des autorités publiques (passage de la sphère privée à la sphère publique, le problème n'est plus individuel mais collectif et donc politique).

J'ai mis en évidence la manière dont un nombre restreint d'acteurs a fait de l'accessibilité un problème public c'est-à-dire « *une manière partagée, plus ou moins stabilisée, de thématiser une situation perçue comme problématique* » (Trom & Zimmermann, 2001 : 283).

Ce travail est rendu possible par l'existence de solutions d'accessibilité intégrées viables à partir des années 1980 en France et à l'étranger.

C'est par exemple,

- le tram de Nantes ou de Grenoble, le métro de Lille
- mais surtout, les premiers bus à plancher surbaissé à partir de 1987.

Ces solutions viennent ébranler l'ancienne conception qui liait les aménagements à la déficience de la personne. Elles ouvrent de nouvelles perspectives.

Les ingrédients sont réunis pour que la situation soit considérée comme problématique et appelle des réponses de la part des autorités publiques.

Pour faire simple, les Shadocks disent : *s'il n'y a pas de solutions, il n'y a pas de problème*. Ainsi quand des solutions techniques en matière d'accessibilité, arrivent sur le marché, elles changent la donne.

Les militants pour l'accessibilité des transports en commun ou de la ville vont s'appuyer sur ces exemples fonctionnels de transports accessibles pour promouvoir leur point de vue et tenter de modifier le type d'accessibilité.

Ces acteurs sont peu nombreux et **minoritaires** au sein même de leur organisation respective. Il y a principalement 2 personnes à l'Association des Paralysés de France, 1 à la RATP, 1 au Colitrah (le comité de liaison pour le transport des handicapés), 1 à la Région et deux autres dans des organismes de recherche. Ces acteurs sont caractérisés par une inscription de longue durée, plus de 20 ans sur le même sujet,

chacun dans une niche au sein de leur organisation. Ils forment un monde social dédié à l'accessibilité. Le Colitrah, en tant qu'instance de concertation, leur sert de lieu de socialisation. Ils vont partir en « croisade » afin de diffuser l'accessibilité pour tous au détriment des solutions spécifiques.

Ensemble, ils réalisent un véritable travail conceptuel en mobilisant **un vaste répertoire d'actions** pour donner sens à l'accessibilité vécue encore par beaucoup comme un problème individuel (même au sein de l'APF) et d'autres actions plus **politiques** pour obtenir le leadership.

Sans entrer dans le détail, voici quelques éléments sur le travail conceptuel de l'APF :

- Définition d'une nouvelle norme reposant sur la liberté de déplacement,
- Formation des professionnels à l'accessibilité
- Définition d'un cadre de référence commun
- Une entrée en scène au travers d'une greffe acceptée puis rejetée
- Une stratégie d'élargissement de la population : récupération des personnes âgées, collaborations variées avec les acteurs du transport, création d'une nouvelle catégorie : les PMR, appropriation des réflexions conceptuelles qui diversifient l'appréhension du handicap

Et sur le travail politique pour obtenir le leadership :

- donner une grille de lecture commune via une professionnalisation de l'accessibilité
- utiliser les journaux associatifs comme organes de propagande
- un cadre commun : actions de sensibilisation, faire de l'accessibilité une spécialité hors du champ social, utiliser la concertation (PDU, LAURE…)
- La loi de 1991relative à l'accessibilité des espaces publics relevant du secteur de l'urbanisme
- L'usage de l'exemplarité

L'habileté des militants repose sur le recours **à l'approche environnementale du handicap.** Elle permet d'étendre les situations de handicap à toute la population. En effet, avec cette grille de lecture, la gêne éprouvée lors de la réalisation d'une action n'est pas due à une déficience mais à un environnement mal conçu et donc relève de la

responsabilité de la collectivité. Les actions permettent aux troubles individuels d'accéder à la visibilité dans un espace public. L'accessibilité devient une disposition à agir en tant que support concret et symbolique à l'intégration de tous.

Les quelques acteurs pionniers ont réussi à trouver un dénominateur commun autour duquel rallier de nombreux adhérents à leur cause. Ils ont élaboré un discours sur le service rendu à tous, appuyé par des symboles relevant à la fois du droit du déplacement et du confort. Ils ont également professionnalisé leur action au sein de leur organisme, principalement à l'APF.

L'approche par les référentiels contribue à montrer comment ces militants, en tant que médiateurs, **ont fait naître une conception de l'accessibilité autonome et différente de celle du handicap.** Cette dissociation entre accessibilité et handicap se trouve par exemple, l'adoption de la loi de 1991 sur l'accessibilité des espaces publics relevant du code de l'urbanisme et donc bien loin du monde médico-social.

Les militants ont modifié les 4 éléments composant la conception (le référentiel) de l'accessibilité

- les valeurs : on ne parle plus de solidarité mais d'égalité
- les normes : on revendique des aménagements globaux et non plus spécifiques
- les images qui donnent sens : de la personne handicapée à un homme libre de circuler
- et surtout, ils ont créé une théorie de l'action : l'accessibilité est identifiée à l'intégration.

L'accessibilité n'avait pas de sens, maintenant elle en a un. Les changements sont très importants, ils concernent autant les dimensions cognitives, prescriptive que normative.

III- Les innovations technologiques

Une troisième série de résultats aborde le rôle de l'innovation technologique dans le développement de l'accessibilité.

Je me suis ainsi penchée sur la façon dont les acteurs français se sont appropriés les bus à plancher surbaissé inventés et adoptés en Allemagne en 1987. Il s'agit d'un

véhicule sans marche dont l'accès peut être encore amélioré par l'ajout d'une palette venant combler l'espace entre le trottoir et le bus.
J'ai distingué l'invention du processus d'innovation. L'innovation étant la possibilité d'affecter un usage à l'invention, compte tenu du système social dans lequel elle intervient. Il faut que l'invention soit adoptée pour se transformer en innovation. Or le système social n'est pas toujours prêt à adopter une invention qui pourrait le bouleverser, changer les équilibres en place.

Le constructeur et les réseaux français ont d'abord refusé cette invention. La résistance puise ses racines d'une part, dans des habitudes de consommation privilégiant la production nationale (patriotisme économique en période de crise de l'emploi) et d'autre part, dans des choix antérieurs qui engagent l'avenir puisqu'il faut rentabiliser les bus R312 produits par RVI (phénomène de « dépendance de sentier »).
En 1993, l'évolution des règles du marché au travers de l'obligation d'appels d'offres européens pour l'achat des véhicules modifie le système social en place et permet aux réseaux et aux collectivités locales d'acheter des bus à plancher surbaissé.
Débute alors la phase de la mise en œuvre au travers d'expérimentations qui offrent des marges de manœuvre pour s'accorder sur les changements en train de se produire.

A la fin des années 1990, l'usage fait de l'innovation n'est pas encore stabilisé car seuls les bus à plancher surbaissé sont adoptés sans les options permettant l'accessibilité. J'en ai conclu que l'accessibilité restait encore, à cette époque, au stade des expériences et non d'une politique.

IV Le processus normatif

Enfin, dans un dernier temps, j'ai montré comment l'accessibilité intégrée s'est institutionnalisée et imposée progressivement comme une nouvelle norme sociale.
L'accessibilité intégrée progresse dans les faits et dans les esprits : il existe une pression normative qui s'exerce sur les acteurs à partir de 2003. Le processus

d'entreprise de morale arrive à son terme comme je le montre en m'appuyant sur les écrits de H. Becker.

L'institutionnalisation des conceptions écologiques ainsi que la montée en puissance des problématiques autour du droit des personnes handicapées et de la participation des citoyens, conduit de nombreuses institutions à s'organiser pour prendre en charge l'accessibilité.

Le point de vue conventionnel s'impose en premier lieu aux utilisateurs. Il leur est demandé de préférer l'accessibilité intégrée aux services de transport spécialisé, même si celle-là ne donne pas entière satisfaction. La stratégie de l'APF de privilégier l'accessibilité des transports en commun et d'obliger les personnes handicapées à les préférer aux services spécialisés ainsi que le refus de la gratuité sont autant d'indices d'une conception substantielle du bien devant laquelle les autres devraient céder.

La pression normative s'applique également aux acteurs en charge d'aménagement des espaces. Ainsi, la moralisation de l'accessibilité conduit à culpabiliser les personnes qui n'adhèrent pas ou pas totalement à cette politique. Celles-ci ont alors des difficultés à exprimer une opinion critique qui pourrait être jugée a-morale, dissidente. D'autres réussissent à mettre des mots sur ce qu'ils ressentent : pression sociale, pensée unique, politiquement correct…

La difficulté à émettre une opinion contraire ou à rester sur ses anciennes pratiques démontre le degré de réussite de l'entreprise conduite par les militants : toute transgression soulève des sentiments de culpabilité, un opprobre et une qualification de déviance. Les militants ont réussi à institutionnaliser législativement l'accessibilité intégrée comme le prouve par exemple **l'adoption de la loi du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Dans cette loi, les dispositions en matière d'accessibilité reprennent les suggestions des rapports et des discussions précédents. On retrouve les principes et les modalités d'action revendiqués par le monde associatif. Parmi les principes, il y a la prise en compte de l'ensemble des handicaps (moteur, sensoriel, psychique, mental et cognitif), de la chaîne des déplacements (avec l'extension du champ des constructions concernées), de l'accessibilité en totalité. Du coté des modalités, on retrouve toutes celles proposées précédemment :

- *des mesures obligatoires pour renforcer l'accessibilité aux cadres bâtis et aux transports en commun (« les services de transport collectif devront être accessibles », les autorités compétentes « élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services », « un plan de mise en accessibilité de la voirie … est établi dans chaque commune »[1], « tout matériel roulant acquis … doit être accessible »[2])*
- *d'incitation par des mesures fiscales et par l'octroi d'aides publiques conditionnées à la prise en compte de l'accessibilité.*
- *de contrôles à la réception des travaux et de sanctions pouvant aller jusqu'à la fermeture de l'Erp incriminé et être traitées au pénal. A cela s'ajoute la mise en place d'une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, le code de procédure pénale reconnaît aux associations de défense des personnes malades ou handicapées la possibilité de se constituer partie civile pour les cas de discrimination.*
- *et de formation. La formation à l'accessibilité du cadre bâti est rendue obligatoire dans le cursus initial des architectes et des professionnels du bâtiment.*

Le principal point d'achoppement en matière d'accessibilité a porté sur la question du délai de mise en conformité des bâtiments et des transports existants et des dérogations possibles. Les collectivités ne sont pas en mesure de suivre cette évolution, principalement en raison de coût, les finances des communes n'étant pas extensibles. Finalement, un délai de 10 ans est maintenu mais une dérogation est possible en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à la préservation du patrimoine architecturale ou lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences à la condition de mettre en place des moyens de substitution sans surcoût pour l'usager.

Pourtant des débats ont encore lieu sur le type de solutions à développer, révélant qu'il existe toujours des tensions avec l'ancien référentiel, centré sur le handicap, et le

[1] La constitution d'un volet accessibilité dans tous les Plans de déplacement urbains est obligatoire. Ces derniers sont révisables tous les cinq ans.
[2] La loi institue l'obligation de remplacer par un matériel accessible tout matériel de transport en commun à l'occasion de son renouvellement, ainsi que la mise en accessibilité, dans un délai de 10 ans, des services de transports collectifs. En cas d'impossibilité technique avérée, l'Autorité Organisatrice doit proposer des transports de substitution au même coût.

nouveau centré sur l'interaction avec l'environnement, faisant de l'accessibilité une forme non totalement stabilisée. Les débats s'articulent autour des deux principaux critères qui différencient les deux référentiels : pour eux/pour tous ; avec assistance/ en autonomie. Il y a par exemple des désaccords sur la manière de fournir le service aux voyageurs : plans spécifiques ou informations intégrées, solutions d'accessibilité quai/train demandant l'intervention d'un agent ou automatiques…

V – EN CONCLUSION

J'ai montré que l'accessibilité intégrée devenait une norme sociale (et pas seulement technique) qui s'impose à tous les acteurs. Elle possède une dimension philosophique qui renvoie à la question de la place des personnes handicapées dans la société.

Les militants font évoluer leurs revendications en demandant une accessibilité non discriminante, entendue « en tout point identique à celle des valides ».

Cette conception découle d'une approche universaliste du handicap qui interroge les capacités de la société à intégrer toutes les personnes qui la composent quelles que soient leurs caractéristiques. Cette tendance rejette tout particularisme et se traduit dans le slogan " nous sommes tous identiques ".

A l'inverse, l'autre tendance appelée " différentialiste " évoque le droit à la différence, voire à une identité de groupe minoritaire. Suivant l'approche choisie, consciemment ou non, les politiques mises en œuvre divergent, le traitement de l'accessibilité est une illustration remarquable de nos hésitations entre divers traitements de l'altérité.

Actuellement, l'approche universaliste a la primauté du fait de l'action conjuguée entre les effets d'une mobilisation en faveur du droit à une pleine participation de tous les citoyens et de l'accroissement des pathologies invalidantes suite à l'allongement de la durée de vie qui fait des situations de handicap une expérience universelle.

Ainsi, je peux conclure que les politiques d'accessibilité actuellement mises en œuvre en France représentent " *l'archétype d'une politique universaliste* " [Boissonnat, 2003 : 311] contrairement à celles développées à la suite de la loi de 1975.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie pour votre attention et je suis maintenant à l'écoute de vos remarques et à votre disposition pour répondre à vos questions.