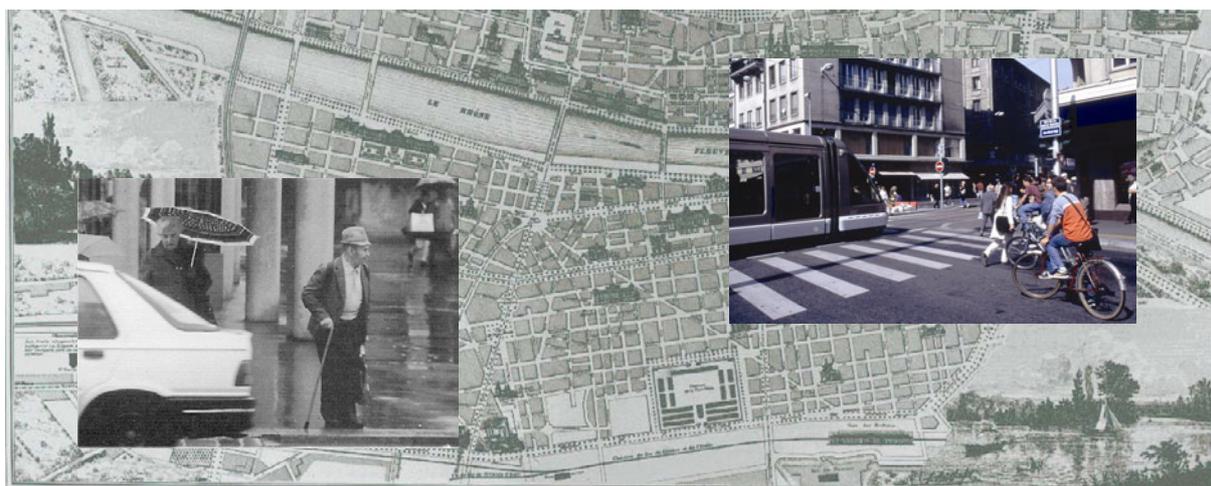


CONCEPT « VILLE ACCESSIBLE À TOUS »



Sources : Certu et G. Crossay – MELT/SIC

La ville est un ensemble de bâtiments, de structures et de réseaux de communication qui assurent les fonctions travail – repos – loisir pour la population qui s’y trouve. Elle est aussi le lieu où doivent se tisser des liens sociaux, où se développent différents usages ; elle doit donc permettre un usage de ses structures et activités, tourné vers la satisfaction de tous les usagers-citoyens.

Le thème de l’accessibilité de la ville est au cœur des réflexions des élus qui souhaitent mieux prendre en considération usagers et citoyens. Ce thème revêt en fait plusieurs acceptions qui justifient de privilégier une approche globale plutôt que des approches sectorielles.

Ce document précise le concept de « Ville accessible à tous », en explicitant les trois aspects de l’accessibilité aux diverses fonctions de la ville, à savoir :

- l’accessibilité géographique qui permet une circulation sans barrières des personnes et des biens ;
- l’accessibilité physique des espaces publics, des bâtiments et des transports aux personnes à mobilité réduite, au sens large du terme ;
- l’accessibilité sociale admettant les contraintes financières ou culturelles de chaque usager.

Il présente ensuite les objectifs poursuivis par le Certu pour son projet « Ville accessible à tous – des principes aux pratiques. »

Sommaire

Concept « Ville accessible à tous »	3
L'accessibilité géographique	4
De quoi est-il question ?	4
Quel usage ?	4
Comment agir ?	5
L'accessibilité physique	6
Pour une population variée	6
Plusieurs secteurs d'action	7
L'accessibilité sociale	9
Quelles préoccupations ?	9
Comment agir ?	9
Au plan socio – culturel	9
Au niveau financier	10
Au plan réglementaire	10
Discussion	11
Les objectifs du projet « Ville accessible à tous »	13
Ville accessible à tous	15

Concept « Ville accessible à tous »

Accessibilité : capacité à être atteint par une clientèle, lorsqu'on parle d'un service, d'un message – de *ac-ceder*, parvenir, telle est la définition trouvée dans « Les mots de la géographie, dictionnaire critique »¹. La notion d'accès aux fonctions urbaines - qui est l'expression de la demande - a évolué au cours des cinquante dernières années. L'accessibilité a concerné *l'accès géographique ou spatial* lorsqu'il s'est agi de faciliter le développement économique en dotant les villes d'équipements de transports qu'ils soient routiers pour l'automobile ou des infrastructures de transports collectifs – c'est l'offre de mobilité. On a ensuite parlé *d'accessibilité sociale*, pas uniquement en cherchant des solutions au désenclavement de quartiers de plus en plus dispersés mais aussi en cherchant à compenser les inégalités que la naissance ou la fortune a établies entre les individus. Plus récemment, la préoccupation s'est portée sur *l'accessibilité physique* pour faire tomber les barrières architecturales et améliorer la conception des aménagements urbains et des systèmes de transport afin que les personnes handicapées puissent participer à la vie économique et que l'on tende vers l'égalité des chances.

Il peut être utile de rappeler que, même si l'aménagement urbain relève de décisions de politique publique, les réalisations sur le terrain peuvent être situées dans le domaine public aussi bien que dans le domaine privé.

Le « concept Ville accessible à tous » sous chacune de ces trois acceptions - géographique, physique, sociale - doit permettre la lecture des politiques d'urbanisme, de déplacements, de logistique et de transport des biens et des marchandises, qui prennent en compte les usages et avec un regard ciblé vers le « service au citoyen ».

Après le développement du concept, nous précisons les objectifs du Certu et des pistes de travail pour une approche globale, pour une meilleure satisfaction des besoins de l'utilisateur-citoyen.

¹ Edition Reclus – La Documentation Française.

L'accessibilité géographique

L'accessibilité géographique, spatiale, c'est l'accès au territoire et à ses diverses activités (emplois, commerces, services, loisirs ...) ainsi qu'aux lieux de résidence. Tout le monde souhaite son amélioration. Les décideurs l'inscrivent dans leurs programmes, réalisent des investissements...et l'accessibilité géographique revient sur le devant de la scène.

De quoi est-il question ?

Les usagers veulent pouvoir atteindre toutes les destinations où ils souhaitent se rendre, et ce dans des conditions acceptables, le temps occupant généralement la plus grande place. L'offre de transport vise à permettre de satisfaire ces besoins, avec un choix individuel du moyen de déplacement – automobile, transport collectif, marche, deux-roues - selon les distances à parcourir, les moyens financiers et les besoins à satisfaire, c'est-à-dire les motifs de déplacement.

L'amélioration de l'offre de transport consiste d'abord à augmenter la vitesse des déplacements, aussi à augmenter l'offre de transport collectif, à diminuer la durée des trajets et augmenter leur régularité. Les usagers peuvent alors :

- soit conserver leur ancienne destination, auquel cas ils gagneront du temps du fait de l'amélioration des réseaux ;
- soit se reporter sur une nouvelle destination, qui était perçue auparavant comme trop éloignée. Ils pourront même accepter de perdre un peu de temps par rapport à l'ancienne destination, lorsque cette destination sera mieux adaptée à leurs souhaits ou nécessités.

Le coût foncier est un autre facteur important dans l'évolution des localisations des habitants.

Le phénomène notable depuis une vingtaine d'années est la prédominance du deuxième comportement du fait de ces deux facteurs. Une partie de la population profite de l'amélioration de l'accessibilité à la ville, pour s'éloigner et s'établir à la campagne ou dans des lotissements périphériques. Evidemment, si le développement péri-urbain et les mouvements qu'il génère, prennent tellement d'ampleur que les nouveaux couloirs de circulation seaturent, ces populations éloignées vont demander aux élus d'intervenir à nouveau pour rétablir ou maintenir l'accessibilité qui leur est nécessaire.

Quel usage ?

Tous les territoires, bien sûr, ne bénéficient pas de la même accessibilité, qu'il s'agisse de quartiers de résidence ou de quartiers offrant des emplois ou des services. Il serait démagogique de vouloir rechercher une accessibilité égale partout. Personne ne parle d'établir un prix unique quelle que soit la marchandise en vente auprès des particuliers. De la même manière, il ne faut pas envisager une même accessibilité pour tous les points du territoire, même s'ils font partie de la même agglomération. Il est bon qu'il y ait des lieux peu accessibles, d'autres qui le soient beaucoup ; les choix quant au degré d'accessibilité procèdent de l'initiative des responsables de l'aménagement. Au dire de certains usagers ou d'autres responsables, certains espaces publics sont "trop accessibles" (espaces piétonniers centraux par exemple) et donc saturés de piétons, d'autres trop isolés.

La topographie des lieux est un paramètre qui peut entraîner des inégalités d'accessibilité entre quartiers d'une ville ou d'une agglomération. C'est le cas bien connu du franchissement des fleuves ou rivières, de celui des infrastructures ferroviaires en surface. De plus, les variations climatiques peuvent s'accompagner de différences d'accessibilité de la ville, liées aux difficultés ou impossibilités d'utiliser certains modes de déplacement.

L'accessibilité géographique concerne aussi la circulation des biens et des marchandises, sans lesquels les activités de la ville se sclérosent. Par exemple, la création des sites propres aux autobus ou aux tramways constitue, entre autres, une limitation au stationnement de courte durée pour livraisons dans certains secteurs, au point de défrayer la chronique, à Paris récemment.

Quels sont les facteurs qui jouent sur l'accessibilité générale ? La dispersion des activités attractives diminue l'accessibilité, de même que l'éloignement des zones d'habitat. Les choses ne sont pas simples et certains investissements de transport améliorent l'accessibilité pour certains habitants tout en pénalisant d'autres par les effets de coupure de l'infrastructure.

La densité du trafic routier influe sur les possibilités d'usage de la voirie par les différents types d'usagers – piétons, deux-roues, automobiles, transports en commun. Le phénomène de transit sur un axe traversant un quartier est critiqué depuis plusieurs années car il crée un effet de coupure et des nuisances de bruit, qualité de l'air, etc.

La temporalité est un facteur de diversité apparu plus récemment. Le phénomène de l'éclatement des horaires et des journées de travail, lié aux « 35 heures », au développement des temps partiels et même des emplois en 2x8, pose la question de l'offre de transports collectifs. Les pics d'affluence de début et de fin de journée tendent à s'estomper, des besoins de desserte à des plages horaires tardives se précisent.



Source : F. Cepas – MELT/DSCR

Comment agir ?

À l'heure du développement durable, la problématique est de plus en plus complexe. L'accessibilité doit être garantie avec les modes de transport dont tout le monde peut bénéficier : la marche à pied, les transports collectifs, les deux-roues, tout autant que la voiture particulière.

Améliorer l'accessibilité géographique, c'est favoriser la concentration des opportunités. Mais il faut tenir compte des échelles de territoires pour agir – quartiers, commune, agglomération ou inter-communalité. Pour améliorer l'accessibilité, on peut déplacer certains services à proximité d'une zone d'habitat (pôle secondaire), augmenter le nombre d'opportunités dans un centre-ville, ou permettre une augmentation de vitesse pour se rendre dans des secteurs périphériques : certains usagers pourront alors se rendre dans des secteurs où ils ne le pouvaient pas raisonnablement.

Les quartiers d'habitat traditionnel peuvent revendiquer, à juste titre dans certains cas, un certain niveau d'accessibilité aux lieux d'emplois, aux services de la ville..., lorsque ceux-ci sont délocalisés par la puissance publique. De même, les habitants d'un quartier peuvent légitimement faire valoir leurs besoins si un aménagement de l'espace public venait diminuer de manière importante l'accessibilité dont ils bénéficient.

L'augmentation de l'accessibilité d'un centre-ville peut se traduire dans certains cas par l'augmentation de sa surface et des opportunités qu'il contient². Les mesures de restriction de l'usage de la voiture en centre-ville, décidées pour des raisons de qualité environnementale et pour faciliter l'accessibilité pour le plus grand nombre, peuvent être une limitation de l'accessibilité pour certains. Le cas des livraisons de marchandises en est l'exemple désormais connu. Trop de voitures crée une congestion qui annule les avantages de celle-ci.

Par ailleurs, des pratiques de déplacements plus spécialisées peuvent conduire à la recherche d'une « accessibilité éclatée », un jour ici, un jour là...mais globalement un seuil de basculement existe.

Le remplacement dans le passé, de la marche à pied par la voiture particulière a certes favorisé l'accessibilité, mais le remplacement des réseaux denses de Transports Collectifs d'autrefois par la voiture ne l'a pas forcément renforcée lorsque l'organisation de la ville était totalement centralisée. Il a en fait, permis l'éclatement de la ville à accessibilité constante³.

L'implantation de lignes fortes de transport collectif, celle d'aménagements cyclables avec des emplacements de stationnement établis en fonction des zones d'attraction, peuvent être des moyens de développement d'agglomérations multipolaires plus favorables à l'accessibilité. Toutefois le renforcement des liaisons ferrées régionales TER s'accommode mal de la dispersion des opportunités.

L'accessibilité physique

Pour que l'utilisateur – citoyen puisse participer aux diverses activités dans la cité, il doit pouvoir se déplacer librement d'un point à un autre, accéder physiquement aux espaces publics, aux bâtiments publics ou privés (de travail, d'éducation, de loisir, de commerce, d'administration, etc.) et aux moyens de transport.

Pour une population variée

L'utilisateur – citoyen utilise les moyens disponibles à condition que ceux-ci soient maîtrisables physiquement par lui. On a longtemps parlé de personnes handicapées avec une vision médicale du handicap, découlant d'une déficience physique. Avec la nouvelle Classification Internationale du Fonctionnement, du handicap et de la santé de l'Organisation Mondiale pour la Santé⁴, le processus du handicap n'est plus inhérent à la personne mais est provoqué par son environnement. On ne parle plus de handicap de la personne mais de situation de handicap à lever pour que la personne puisse s'intégrer à la société⁵.

On parle ainsi de Personne à Mobilité Réduite, où le mot mobilité est pris dans son acception large d'acte de se déplacer. Sur la base de la définition adoptée par le Parlement européen⁶, Personne à Mobilité Réduite recouvre l'ensemble des individus qui éprouvent des difficultés à se déplacer dans

² Il est probable que les habitants de la banlieue de Zurich bénéficient d'une meilleure accessibilité aux emplois et aux services dans une agglomération aussi étalée que l'aire métropolitaine marseillaise, mais où la quasi-totalité des emplois et des services sont concentrés dans le centre avec un système d'accès en transports collectifs très performants ; cela reste à prouver.

³ Un exemple : la rocade L2 de Marseille (en construction) va offrir des vitesses supérieures de déplacement entre certains quartiers de la ville et entre ceux-ci et l'extérieur. Certains salariés vont pouvoir aller travailler plus loin ; d'autres vont se délocaliser tout en travaillant au même endroit. L'accessibilité au domicile des premiers aura été augmentée ; l'accessibilité au domicile des seconds sera peut-être constante.

⁴ CIF - Classification Internationale du Fonctionnement, du handicap et de la santé, OMS 2001

⁵ Patrick Fougeyrolas, cité par Vincent Assante. Rapport au Conseil Economique et Social, septembre 2000

⁶ Proposition de directive sur la construction des autobus et autocars, septembre 2001

l'environnement, « telles que les personnes handicapées (y compris les personnes ayant des incapacités sensorielles et intellectuelles et les personnes en fauteuil roulant), les personnes ayant des incapacités des membres, les personnes de petite taille, les personnes avec bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots de provisions et les personnes accompagnées d'enfants, y compris les enfants en poussettes ».

Plusieurs secteurs d'action

L'environnement urbain a pendant longtemps, été conçu par des aménageurs qui n'ont considéré son usage que par des adultes jeunes et de taille moyenne. Cette approche normalisatrice s'est souvent traduite par des barrières architecturales pour les Personnes à Mobilité Réduite. Les actions sur l'environnement pour atteindre l'accessibilité physique de la ville, doivent ainsi porter sur :

- **Les espaces publics et la voirie** où s'effectue le cheminement piétonnier. Les abaissés de trottoirs pour traverser la chaussée, la largeur de passage, la qualité des revêtements concernent en premier lieu les personnes ayant des difficultés motrices, les utilisateurs de fauteuils roulants et les personnes temporairement handicapées par des bagages, des chariots à provisions ou des poussettes. Les mobiliers urbains, tels que panneaux de signalisation ou publicitaires, les barrières et les poubelles, doivent pouvoir être repérés par les personnes déficientes visuelles. La signalétique quant à elle, doit être lisible, claire et cohérente, et doit pouvoir être comprise facilement, même par des personnes ayant des difficultés d'orientation ou de compréhension. Sur un plan général, même si leur objet n'est pas spécifiquement destiné aux personnes à mobilité réduite, l'ambiance dégagée par l'aménagement et la qualité de son éclairage jouent sur la sécurité ou le sentiment d'insécurité, au point d'en faire des lieux plus ou moins accessibles pour celles qui ne peuvent réagir aussi vite à des situations de risque ou d'agression que les autres.



Source Certu

- **Les systèmes de transports publics**, avec leurs deux composantes – les véhicules et leurs infrastructures. Les usagers – voyageurs doivent pouvoir monter dans le véhicule et en descendre, y circuler, éventuellement lorsqu’il est en mouvement, s’asseoir et se relever d’un siège, valider un titre de transport et, le cas échéant, actionner la demande d’arrêt et l’ouverture de porte. Toutes ces actions mobilisent les capacités motrices des voyageurs. Ils doivent pouvoir saisir l’information sur la direction, le paiement du voyage, leur arrêt de destination. Ces actions mobilisent les capacités sensorielles, intellectuelles et de communication. Par ailleurs, dans les gares, stations de métro ou de tramway, dans les centres d’échanges, les voyageurs doivent pouvoir cheminer, s’orienter, s’informer et communiquer ; autant d’actions qui mettent en jeu leurs capacités motrices, sensorielles, intellectuelles et de communication.
- **Les constructions et leurs accès et aménagements extérieurs** – qu’ils soient des établissements administratifs, des lieux de services publics, des commerces, des lieux culturels, sportifs et de loisirs ou les immeubles d’habitation. Le franchissement de marches et de dénivelés est l’obstacle qui pénalise le plus grand nombre d’usagers. Atteindre les poignées et boutons de commande peut poser des problèmes pour des personnes qui ont des difficultés de préhension ou sont de petite taille. Il ne faut pas oublier non plus les obstacles d’accès à l’information pour les personnes ayant des déficiences visuelles ou auditives, pour celles qui ont des difficultés de communication ou de compréhension. Par ailleurs, les volumes intérieurs, leur configuration, leur éclairage et leur agencement, peuvent jouer un rôle positif ou négatif sur les personnes psychologiquement fragiles (souffrant de claustrophobie par exemple).
- **La composition et l’environnement urbains**. La pollution atmosphérique, notamment celle liée à la circulation des automobiles et des transports publics, sont des sources de gênes et de limitation dans la pratique d’activités telles que les déplacements, pour des personnes ayant des incapacités respiratoires ou des allergies à certains polluants. La composition de l’espace urbain peut être plus ou moins favorable à l’appropriation d’un lieu, à sa compréhension par l’usager qui aurait des difficultés d’orientation ou de perception visuelle ou auditive. Le bruit, l’agitation, la cohue peuvent être des contraintes majeures pour les personnes souffrant de troubles psychologiques.

Ainsi l’accessibilité physique de la ville est faite d’une succession de maillons reliés par les cheminements piétonniers, qui doivent tous offrir le même niveau d’accessibilité. Cependant certaines contradictions peuvent surgir lorsque de nouveaux systèmes de billettique ou de nouvelles modalités d’exploitation des transports sont introduits. On peut citer par exemple le passe sans contact pour la validation de paiement qui supprime l’entrée libre des abonnés et donc leur impose des contraintes physiques.

Améliorer l’accessibilité physique, c’est assurer un confort, une qualité d’usage pour tous.

C’est d’ailleurs dans l’optique d’assurer une meilleure coordination des actions de ses services que le ministère de l’Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a créé la fonction de délégué ministérielle à l’accessibilité.

L'accessibilité sociale

C'est une des missions banales de la collectivité publique que de rétablir, par l'accessibilité, des inégalités que la naissance ou la fortune a établies entre les individus. On parle alors d'accessibilité sociale ou plutôt socio – économique – culturelle.

Quelles préoccupations ?

Il s'agit de tenir compte du fait que les origines, la tradition, la culture ou les ressources de certains individus ou de certaines catégories de population, ne leur donnent pas les mêmes chances que les autres. C'est une mission collective que de les aider à rester dans le groupe social, à pouvoir pratiquer les activités qu'ils souhaitent et qui leurs sont nécessaires. Progresser vers l'équité entre les citoyens, c'est garantir la solidarité, favoriser la mixité. Une ville accessible peut-elle être une ville hospitalière ? Les synonymes d'hospitalière sont : accueillante, ouverte, avenante, amène, souriante, accessible.

Ainsi, on parle dans le « jargon habitat » d'accès au logement, d'accession à la propriété, d'accès à l'habitat pour les personnes les plus démunies ; on parle pour les transports de réductions tarifaires, voire de gratuité.

En fait la question de l'accessibilité sociale ne se pose pas toujours en terme de réduction. Dans le domaine marchand, l'exemple des parfums ou de certaines marques de vêtements est connu : le prix de vente correspond plus à une image sociale qu'à une formule calée sur les coûts de production.

Dans le domaine des déplacements, le marché de l'automobile utilise abondamment les différenciations « par le haut ». Mais les transports publics n'y échappent pas, comme le montre par exemple l'existence des classes de confort. C'est ici la transposition aux catégories sociales de l'accessibilité économique.

Dans le domaine de l'habitat, on sait très bien qu'il existe des quartiers « bourgeois » et des quartiers « défavorisés », sans aller jusqu'aux quartiers fermés (« gated communities » qui fleurissent aux Etats Unis).

Mais de telles différenciations n'entrent-elles pas en contradiction avec la non-discrimination ?

Comment agir ?

Au plan socio – culturel

On emploie souvent l'expression « barrières sociales ». Elle exprime que certains individus, sans qu'il y ait d'empêchement de nature réglementaire ou de difficultés financières, ne parviennent pas à franchir certaines étapes leur permettant d'accéder à des biens ou services dont ils ont besoin. Par exemple, pour des populations immigrées, la langue est une barrière. Pour des populations peu instruites, la lecture et/ou la compréhension des informations données est une barrière à l'accès à divers services ou activités.

Mais à l'autre extrémité du spectre, l'appartenance sociale à des groupes instruits et informés permet de sauter des étapes, d'avoir connaissance de produits, services ou méthodes correspondant exactement aux besoins. D'ailleurs, les études montrent que la mobilité a un lien avec le niveau scolaire.

Le rapide développement de la communication électronique pose la question de l'accessibilité de l'information, de la « télé-accessibilité ». Ainsi les collectivités et les administrations mettent de plus en plus de documents et d'informations à disposition sur leurs sites Internet, y compris des données publiques essentielles. Elles doivent cependant assurer l'accès à l'outil informatique et à son

utilisation. On voit ainsi apparaître des « points d'information multiservices », des espaces d'accès à Internet, etc.



Source : G. Crossay – MELT/SIC

Au niveau financier

C'est la première dimension de l'accessibilité sociale à laquelle on pense. L'argent permet de choisir le mode de transport ayant les meilleures caractéristiques (rapidité, sécurité, confort...), le système d'information le plus efficace (Internet par exemple), le produit ou le service le meilleur, voire le plus rare (places à l'opéra...). Inutile d'en dire beaucoup plus.

La limitation des écarts fait partie du rôle des autorités publiques. Tant au niveau national qu'au plan local, des mesures fiscales ou ciblées permettent d'agir. Mais les effets de certaines mesures sont incertains. Par exemple, les réductions aux familles nombreuses subventionnent des classes de population moyennes/supérieures.

Au plan réglementaire

Certains services, certains moyens de transports ou certains lieux peuvent faire l'objet de restrictions d'accès de type réglementaire : chambres réservées aux étudiants, transport pour personnes à mobilité réduite avec des critères d'admission, zones piétonnes sont quelques exemples qui pourraient être multipliés. Faire partie d'une certaine catégorie de population ou utiliser un certain mode de transport peut procurer des avantages ou au contraire être pénalisant. Il faut donc rendre claires les restrictions pour éviter de générer de la colère.

Il est bien difficile de décrire d'un trait toutes les ressources de la réglementation pour créer ou réduire des différences sociales ayant un effet direct sur l'accessibilité de la ville. C'est en tout cas un outil classique qui valorise la notion de droits et de devoirs. Le rôle des pouvoirs publics est d'assurer le respect des droits des catégories les plus vulnérables et même de développer les moyens d'arriver à leur meilleure insertion.

On peut souligner la grande complexité de la dimension sociale. A n'en pas douter, il y a une dimension d'accessibilité sociale dans la plupart des études conduites dans les domaines de l'urbanisme, des déplacements et transports, des espaces publics, de l'habitat, et des services et équipements publics urbains. Le risque est de tout y mettre ou au contraire d'en avoir une perception trop simplifiée pour être crédible.

Discussion

Le découpage de la notion d'accessibilité en trois thèmes « géographique », « physique » et « social », est utile à la bonne organisation des idées, mais il apparaît rapidement qu'une trop grande étanchéité entre les approches ne permettrait pas de présenter la question dans toute sa complexité.

Ainsi, la dimension géographique de l'accessibilité sociale existe : le fait que les catégories de population se regroupent dans des lieux de résidence de manière à peu près homogène, rend collectives l'aisance ou la difficulté individuelle de se mouvoir, d'accéder à certains équipements, aux lieux d'emploi, etc.

De même, le lien entre accessibilité physique et accessibilité sociale se trouve par exemple dans l'usage différencié des modes de transport par les catégories de population : les personnes âgées à faibles ressources escaladent plus fréquemment les marches des bus que les yuppies gominés.

On a vu aussi que la notion d'accessibilité n'est pas étrangère aux temporalités : un même individu, tout au long de sa vie, a des rapports différents à l'accessibilité. L'accessibilité est donc aussi une notion relative.

Enfin, il est légitime de penser qu'une « accessibilité pour tous » peut permettre d'apporter une réponse à l'enjeu de « progrès social », à côté de l'enjeu « efficacité économique » et de l'enjeu « respect de l'environnement », qui viennent d'être inscrits dans le « projet d'aménagement et de développement durable » de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU). Encore faudra-t-il que la collectivité locale ou territoriale veille à se prémunir d'éventuels détournements du « bon usage » (tel que prévu dans ses projets d'aménagements), par un « code de conduite » qui pourra éviter que le lieu, le quartier ou la ville devienne invivable.

De tels constats motivent une approche globale de l'accessibilité. L'exemple des nouvelles technologies d'information et de communication (NTIC) n'est-il pas une bonne illustration ? Les NTIC peuvent éviter des déplacements – télé-procédures, information sur les services. A l'inverse, elles peuvent créer des besoins de déplacements nouveaux ; cela concerne aussi les mouvements de marchandises et de courrier. Les NTIC peuvent améliorer les liens sociaux par le biais des espaces communautaires Internet, de l'information citoyenne et de la diffusion de données publiques essentielles. Les NTIC peuvent améliorer l'accessibilité des transports pour les usagers grâce à l'information à domicile ou en cours de déplacement qu'il soit en automobile, en transport collectif et prochainement à pied ; grâce à la billettique inter-opérable, etc. Encore faut-il veiller à l'équité d'accès, que ce soit du point de vue de l'équipement des ménages que du point de vue de l'ergonomie des NTIC et de l'aptitude à leur usage, y compris par les personnes ayant des déficiences sensorielles ou intellectuelles.

Mais quels indicateurs permettraient de quantifier l'accessibilité dans chacune de ces trois acceptions développées plus haut et globalement ? Un indicateur d'accès défini par le nombre de déplacements par individu et par jour est souvent utilisé pour quantifier la mobilité urbaine. Le budget-temps, somme des temps de déplacement par individu et par jour, donne une valeur de contrainte maximum pour chacun. Mais ces paramètres ne reflètent que partiellement la valeur de l'accessibilité. Comment prendre en compte la pénibilité des déplacements, la gêne éventuelle rencontrée au cours des trajets pour arriver aux diverses fonctions de la ville ?

Qualifier et quantifier les gênes à la mobilité et à la pratique des activités pourrait permettre de prendre en compte l'interaction du citoyen avec son environnement dans l'usage des « services urbains » et de mettre en évidence des contradictions éventuelles, afin d'y apporter des solutions pertinentes.

Deuxième partie

Les objectifs du projet « Ville accessible à tous »

La ville est un ensemble de bâtiments, de structures et de réseaux de communication qui assurent les fonctions travail/repos/loisir pour la population qui s’y trouve. Elle est aussi le lieu où doivent se tisser des liens sociaux, où se développent différents usages ; elle doit donc permettre un usage de ses structures et activités, tourné vers la satisfaction de tous les usagers-citoyens.

La complexité du problème, renforcée par la multiplicité des acteurs, a conduit à des analyses sectorielles pour trouver des solutions dans des domaines aussi variés que, l’habitat, les activités, l’éducation, les loisirs et la culture, les transports etc. Mais elle ne doit pas faire oublier l’importance de la globalité et de la cohérence de l’approche ; il faut éviter les conflits d’usage issus des pratiques sectorielles.

Le thème « Ville accessible à tous » est un thème de réflexion transversal et partagé, qui justifie de privilégier une approche globale, pour la recherche de cohérence d’ensemble de la chaîne plutôt que de qualité de traitement de chaque maillon.

La « Ville accessible à tous » est une thématique qui s’inscrit dans un enjeu général de l’Etat comme des collectivités locales et territoriales, elle concerne :

- l’espace public,
- les modes de déplacements, les transports et les réseaux,
- les activités de la ville et des quartiers,
- l’habitat, les services et équipements publics,
- l’environnement (le développement durable),
- le système technique et technologique (d’aide au déplacement, de sécurité, d’information, de communication et de perception).

Les objectifs que vise le Certu en avançant le concept de « Ville accessible à tous » est de permettre aux responsables urbains de mieux comprendre, de mieux « lire » leur ville et donc de mieux décider.

L’approche, de longue haleine, passe par plusieurs phases complémentaires :

- préciser le concept de Ville accessible. Le présent document a l’ambition de fournir une première base qui sera complétée par l’apport de travaux universitaires, en particulier approfondissant la notion d’ergonomie urbaine (voir encadré);
- observer les pratiques à partir d’exemples en France et en Europe ; capitaliser les enseignements d’expériences, qu’elles soient positives ou négatives ; tirer de leur analyse des références utilisables et des indicateurs ;

- sensibiliser et diffuser la culture de l'accessibilité de la ville en interne au réseau technique du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer ;
- sensibiliser et diffuser la culture de l'accessibilité de la ville en externe vers les collectivités territoriales par le biais d'un réseau d'échange ;
- élaborer des méthodes et outils à destinations des collectivités territoriales.

Ainsi le programme d'actions du Certu sera conduit avec les interlocuteurs/partenaires des collectivités territoriales, notamment au travers de leurs associations d'élus ou professionnelles. Il sera aussi intéressant et utile de se rapprocher d'autres ministères, ceux des Affaires Sociales et de la Culture notamment, plusieurs de leurs compétences rejoignant celles de l'aménagement urbain et des déplacements.

L'ergonomie urbaine

Pour pratiquer ses activités, l'usager - citoyen est un opérateur dans la ville :

- il se donne un objectif, il réalise une tâche (travail, achats, pratique culturelle ou de loisir, etc.) ;
- il se donne les moyens de se rendre sur le lieu de son activité ;
- il se déplace, fait des gestes, regarde, écoute, touche ; il dépense de l'énergie ;
- il utilise les moyens disponibles - cadre bâti, équipements, services. Encore faut-il que ceux-ci soient maîtrisables par lui - physiquement, financièrement, culturellement ;
- il tient compte des conditions d'environnement ou les subit - horaires, espaces, ambiances physiques.

Ainsi, on conçoit que la démarche de l'ergonomie, utilisée dans l'analyse des postes de travail, puisse être appliquée à l'analyse de l'accessibilité de la ville pour l'usager - citoyen.

G. Ignazi – Ergonomie de la mobilité quotidienne. In Transports urbains n°102, mars 2000. Université de Cergy-Pontoise, laboratoire Mobilités – Réseaux – Territoires - Environnement

Ville accessible à tous

En 2001 le Certu a initié le programme d'action « Ville accessible à tous », conscient de la nécessité croissante pour les décideurs en aménagement urbain, de la complexité d'offrir une structure de la ville et des activités tournées vers la satisfaction des usagers-citoyens. Une enquête exploratoire a été lancée auprès de collectivités locales, pour appréhender leur préoccupation de l'accessibilité urbaine et leur façon de l'aborder dans les projets ; l'objectif étant d'engager un programme d'actions capable de les aider à répondre à cet enjeu. Leurs témoignages concourent à reconnaître l'intérêt d'une prise en compte transversale de l'accessibilité, pour permettre de répondre à l'enjeu du développement durable.

Ainsi le Certu propose dans son programme 2002/2004 de :

- développer une « culture accessibilité » et promouvoir des méthodes qui visent à fédérer, dans une approche opérationnelle globale, les approches sectorielles se rapportant aux diverses composantes de la ville ;
- développer des actions « transversales » afin de ne plus privilégier un aspect de l'accessibilité aux dépens des autres, en exploitant la notion « d'ergonomie urbaine ».

Ce document a pour objectif de fournir une référence pour la sensibilisation à une « culture de l'accessibilité » qui se fonde sur une approche globale pour une compréhension mutuelle des acteurs multiples impliqués dans les aménagements urbains qui doivent faciliter l'usage de la ville, la pratique des activités par les usagers-citoyens, dans leur grande diversité.

Équipe rédactionnelle

Maryvonne Dejeammes, Département Sécurité, Voirie, Espace public
Jean-Louis Valgalier, CETE Méditerranée
Pascal Vincent, Département Mobilité et Transport

Nous remercions les personnes qui ont apporté leurs contributions :
Jean-Luc Coquet, Jacques Balme, Christophe Dalin et Inès Urtiaga,

ainsi que les relecteurs :

Robert-Max Antoni, Catherine Bachelier, René Baroux, Catherine Chartrain, Dominique Thon

Contacts au CERTU

Jean Luc Coquet
Département Maîtrise d'ouvrage et Equipements Publics
☎ 04 72 74 5843
jean-luc.coquet@equipement.gouv.fr

Maryvonne Dejeammes
Département Sécurité, Voirie, Espace Public
☎ 04 72 74 5867
maryvonne.dejeammes@equipement.gouv.f