



HAL
open science

Du handicap à l'accessibilité

Frédéric Reichhart, Aggée Célestin Lomo Myazhiom

► **To cite this version:**

Frédéric Reichhart, Aggée Célestin Lomo Myazhiom. Du handicap à l'accessibilité. Sana Benbelli, Jamal Khalil, Maria Fernanda Arentsen et Florence Faberon. Handicap et espaces, 2020, 978-2-9575362-3-8. hal-03081763

HAL Id: hal-03081763

<https://hal.science/hal-03081763>

Submitted on 21 Jan 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

4. Du handicap à l'accessibilité

Frédéric Reichhart

Maître de conférences

*et titulaire de l'habilitation à diriger des recherches (HDR) en sociologie,
Institut national supérieur de formation et de recherche pour l'éducation
des jeunes handicapés et les enseignements adaptés (INSHEA),*

*membre du Groupe de recherche sur le handicap,
l'accessibilité et les pratiques éducatives et scolaires (GRHAPES), France*

et

Aggée Célestin Lomo Myazhiom

Maître de conférences

*et titulaire de l'habilitation à diriger des recherches (HDR) en sociologie
Université de Strasbourg (Unistra),*

membre de l'UMR 7367 Dynamiques européennes, France

Introduction

Dans une approche à la fois socio-historique et anthropologique, ce travail propose d'analyser l'évolution et le développement du concept d'accessibilité. Dans un premier temps, il convient de souligner l'influence des modèles socio-environnementaux dans son émergence, sa prise en compte dans les textes réglementaires et législatifs et la mise en place d'un dispositif institutionnel en sa faveur. Puis, il s'agit de porter attention à son opérationnalisation en interrogeant à qui, à quoi et comment rendre accessible. En dépassant l'accessibilité centrée uniquement pour les personnes handicapées dans un environnement avant tout physique et architectural, au profit de l'accès à tout pour tous, c'est l'accessibilité généralisée qui se dessine. Enfin, une dernière partie met en exergue l'importance de rendre visible l'accessible : la mise en accessibilité reste une première étape indissociable mais qui doit nécessairement s'accompagner et être complétée de démarches permettant sa visibilité.

I. L'institutionnalisation de l'accessibilité

L'émergence de l'accessibilité se réfère à l'évolution conceptuelle du handicap et notamment au passage du modèle biomédical de Wood ou Classification internationale du handicap (CIH) à des modèles socio-environnementaux¹ tels que la Classification internationale du fonctionnement et de la santé (CIF)² ou encore le Processus de production du handicap (PPH)³. Dans le modèle biomédical, le handicap est la conséquence d'un état pathologique, d'une maladie, d'un accident.

¹ Catherine Barral, Pascale Roussel, « De la CIH à la CIF : Le processus de révision », *Handicap-Revue de sciences humaines et sociales*, 2002, n° 94-95, p. 1-24.

² Organisation mondiale de la santé (OMS), « Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé », Paris, Inserm, 2002.

³ Patrick Fougeyrollas, « L'évolution conceptuelle internationale dans le champ du handicap : enjeux socio-politiques et contributions québécoises », *Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé* [Online], 2002, p. 4-2.

Renvoyant à la personne, il se construit à partir de causalités intrinsèques liées aux altérations organiques et incapacités fonctionnelles de l'individu. Avec les modèles socio-environnementaux, la causalité se déplace et devient extrinsèque : le handicap résulte de l'ajustement manqué entre l'individu et son environnement. Les bras de levier à actionner ne se concentrent plus seulement sur l'individu mais aussi sur l'aménagement et la transformation de l'environnement : comme l'affirme Michel Delcey,

« dans le modèle individuel, on va tenter d'adapter l'individu à la société, tandis que, dans le modèle social, on va tenter d'adapter la société à la diversité des individus qui la compose »⁴.

Ce changement de paradigme aboutit à l'émergence et au développement de nouveaux concepts et principes tels que l'inclusion, les activités mixtes et partagées mais aussi et surtout l'accessibilité. Dans cette perspective, l'environnement devient une composante à prendre en compte dans la production du handicap. Il importe donc d'aménager et de modeler l'environnement afin qu'il soit compatible avec les caractéristiques singulières des individus, c'est-à-dire être accessible.

Dans le contexte occidental, dès les années 1960, l'accessibilité fait l'objet d'une réglementation, portée par des textes internationaux et européens qui se déclinent dans chaque pays par la mise en place de politiques publiques. Ainsi, tant au niveau du Conseil de l'Europe avec le plan d'action pour les personnes handicapées 2006-2015 puis la Stratégie sur le Handicap 2017-2023 que de l'Organisation des Nations Unies avec l'Agenda 22 complétés en 2006 par la Convention relative aux droits des personnes handicapées⁵, les sources réglementaires internationales affirment l'accessibilité dans une logique d'égalité et de non-discrimination qui favorise la participation sociale des personnes en situation de handicap. La France, en tant qu'État membre de l'Union européenne mais aussi signataire de la Convention internationale s'inscrit dans cette dynamique. Depuis les années 1975, elle soutient l'accessibilité en l'inscrivant dans le cadre légal, notamment autour du cadre bâti, de la voirie et du transport⁶. La promulgation de la loi du 11 février 2005 marque de nouvelles perspectives avec l'affirmation d'une accessibilité généralisée et d'un calendrier de 10 ans pour concrétiser le chantier de l'accessibilité de la société⁷. Si l'accessibilité s'impose comme un droit, garant de la justice

⁴ Michel Delcey, « Notion de situation de handicap (moteur). Les classifications internationales des handicaps », *Déficiences motrices et situations de handicaps*, APF, 2002, p. 2.

⁵ Voir notamment l'article 9 (Accessibilité) qui prévoit « l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité » et 30 (Participation à la vie culturelle et récréative) qui souligne la nécessité de « faire en sorte que les personnes handicapées aient accès aux lieux d'activités culturelles tels que les théâtres, les musées, les cinémas, les bibliothèques et les services touristiques [...] ».

⁶ Frédéric Reichhart et Zineb Rachedi, « L'accessibilité de 1975 à nos jours : vers une ville accessible à tous ? », *Les cahiers de la LCD*, 2016, 2016, p. 75-90.

⁷ Notons que très peu d'efforts de mise en accessibilité, notamment des ERP (établissements recevant du public) ayant été effectués, le 26 septembre 2014 l'ordonnance n° 2014-1090 « relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes » met en place le dispositif des agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP). Cf. Frédéric Reichhart et Zineb Rachedi, « La ville à l'épreuve de l'accessibilité : analyse du contexte français », *Revue*

sociale, de l'égalité et de la participation sociale, elle est également perçue d'une part, comme une obligation à respecter et, d'autre part, comme l'application de normes techniques et réglementaires contraignantes en faveur des personnes en situation de handicap.

Le développement du cadre législatif et réglementaire en faveur de l'accessibilité s'accompagne de la mise en place de multiples dispositifs et instances⁸. Une première instance, le Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées (COLITRAH) créé dans le sillon de la loi de 1975 se focalise sur l'accessibilité aux transports. Vers la fin des années 1990, la volonté gouvernementale d'organiser et de coordonner les différentes actions concourant à l'accessibilité aboutit au remplacement du COLITRAH par le Comité de liaison pour l'accessibilité (COLIAC), complété en décembre 1999 par la création d'une fonction de Délégué ministériel à l'accessibilité (DMA). En 2010, suite à la première conférence nationale du handicap (CNH), l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle (OBIAÇU) remplace le COLIAC. Son rôle : évaluer l'accessibilité et la convenance d'usage des ressources mais aussi identifier et signaler les obstacles à la mise en œuvre des dispositions de la loi 2005. Avec la loi du 11 février 2005, la généralisation et l'application de l'accessibilité s'imposent via un processus de décentralisation et déconcentration qui mobilise, engage et responsabilise les acteurs à l'échelle communale avec la création de commission communale, voire intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CCAPH/CIAPH) et la prise en compte de l'accessibilité dans les différents outils de planification et programmation des espaces et des transports [Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), schéma directeur d'accessibilité...].

II. Accessible à qui, à quoi et comment ?

Initialement, l'accessibilité est fortement associée aux personnes à mobilité réduite car faussement les personnes en fauteuil roulant représentant le handicap en général. Comme l'explique Henri Paicheler, « le handicap physique et plus particulièrement les personnes en fauteuil servent d'icône et de grille de lecture à l'ensemble des handicaps »⁹. D'ailleurs, le pictogramme du fauteuil roulant, utilisé au niveau international, a longtemps été la bannière du handicap, illustrant cette « colonisation » et hégémonie¹⁰. Dans la même optique déjà en 1989, Jésus Sanchez affirmait que

« 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 »¹¹.

Développement humain, handicap et changement social Journal of Human Development, Disability, and Social Change, n° 25, 1, 2019, p. 189-200.

⁸ *Ibid.*

⁹ Henri Paicheler, « Conclusion : représentations et handicap », in Jean Sébastien Morvan, Henri Paicheler (dir.), *Représentations et handicaps*, 1990, p. 246.

¹⁰ Francine Saillant et Patrick Fougeyrollas, « L'icône du handicap », *Reliance*, n° 25, 3, 2007, p. 81-87.

¹¹ Jésus Sanchez, *L'accessibilité, support concret et symbolique de l'intégration ; apports et développement*, Vanves, publication du Centre technique national d'études et de recherches

Avec l'effritement de l'hégémonie du handicap moteur¹² sur laquelle se fondait la figure générale du handicap, l'accessibilité se transforme et s'étend à d'autres publics marqués par des déficiences comme les personnes aveugles, malentendantes, avec troubles psychiques, les personnes autistes, etc¹³. Le développement de pictogrammes distincts pour les différents types de déficiences (comme le pictogramme S3A pour la déficience intellectuelle par exemple¹⁴) ainsi que la définition du handicap inscrite dans la loi du 11 février 2005 en France témoignent de la fin de cette domination : le handicap n'est plus cristallisé dans la figure du handicap moteur (caractérisé par le fauteuil roulant) mais se segmente en fonction des différents types et degrés d'altérations. Cette segmentation se répercute sur l'accessibilité qui ne se restreint plus aux seules personnes à mobilité réduite ; l'accessibilité se décloisonne pour englober les besoins de l'ensemble des personnes handicapées. Avec l'influence des conceptions universalistes et l'évolution de la conjoncture démographique (augmentation de l'espérance de vie et du nombre de séniors), l'accessibilité s'envisage pour tous et plus seulement les personnes handicapées : elle concerne aussi les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes se déplaçant avec une poussette, « toutes les personnes en situation de porter ou de faire rouler des bagages et/ou des objets volumineux »¹⁵ (voyageurs en valise, livreur de colis...), les personnes comme les touristes par exemple, ne maîtrisant pas la langue locale à l'oral et à l'écrit. En ce sens, l'accessibilité n'est plus cantonnée aux personnes à mobilité réduite ni même aux différentes catégories de handicap et devient l'affaire de tous ; en se décentrant des besoins des personnes handicapées pour s'envisager à partir des besoins de tous, l'accessibilité dépasse les enjeux de la participation sociale pour introduire et amener les notions de confort et de qualité d'usage. Ces dernières, sans parvenir à s'imposer pour l'instant dans l'inconscient collectif, sont affirmées dans les discours politiques et promotionnels de l'accessibilité. Ainsi, la Délégation interministérielle aux personnes handicapées explique que

« la société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres »¹⁶.

sur les handicaps et les inadaptations (CTNERHI), 1989, 159 p.

¹² Soulignons aussi l'évolution, depuis les années 1990 dans différents pays et porté par divers groupes d'activistes et d'artistes, du pictogramme du fauteuil roulant. On peut ici évoquer "The Accessible Icon Project" (<http://accessibleicon.org>) qui modifie la nature statique du pictogramme pour le rendre dynamique.

¹³ Frédéric Reichhart et Zineb Rachedi, 2016, *op. cit.*

¹⁴ « Handicap mental et accessibilité, les avancées du pictogramme S3A », *Les cahiers de l'UNAPEI*, n° 7, p. 3-11.

¹⁵ Viviane Folcher et Nicole Lompré, « Accessibilité pour et dans l'usage : concevoir des situations d'activité adaptées à tous et à chacun », *Le travail humain*, 75(1), 2012, p. 92.

¹⁶ Définition interministérielle de l'accessibilité, élaborée en 2006 à l'initiative de la Délégation interministérielle aux personnes handicapées.

De même, Catherine Bachelier, Déléguée ministérielle à l'accessibilité (DMA) soutient que

« l'accessibilité constitue un confort et une amélioration de la qualité de vie pour tous les citoyens, handicapés ou non »¹⁷.

De nombreux documents méthodologiques vont également en ce sens ; le livret du ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer précise :

« parce qu'elle contribue au confort d'usage de l'ensemble des citoyens, l'accessibilité est l'élément constitutif d'une vraie qualité de vie et de service »¹⁸.

Le confort d'usage et la qualité d'usage incarnent les nouveaux bénéfices et avantages de l'accessibilité. « Le guide du confort d'usage, une approche qualité tout public » édité par l'Agence touristique de Savoie situe le confort d'usage comme :

« une démarche de qualité universelle qui place l'utilisateur au cœur des préoccupations du porteur de projet »¹⁹.

Un guide destiné aux acteurs de l'événementiel tend également à garantir l'accessibilité en « améliorant le confort d'usage de tous les participants, sur l'ensemble de la chaîne d'accès »²⁰. Par opposition à l'accessibilité vécue comme une contrainte, une norme à respecter, le confort d'usage renvoie à une démarche qui favorise la satisfaction de la clientèle et son bien être en répondant à ses attentes. Le document précise que « prendre en compte le confort d'usage, c'est créer une offre pour qu'elle corresponde le mieux aux aptitudes des usagers »²¹. En 2012, une charte d'engagement pour l'accessibilité, le confort d'usage et la conception universelle²² regrette que :

« l'accessibilité est le plus souvent traitée de manière technique et [que] le sujet se réduit à une question de normes et de conformité, au détriment de la qualité d'usage »²³. Parmi les objectifs de cette charte, celui d'élaborer « [...] des outils visant la qualité d'usage et la conception universelle destinés aux maîtres d'ouvrage et aux professionnels de l'acte de bâtir ».

Encore peu conceptualisé, le confort d'usage reste mobilisé au niveau politique et prend forme avec des aménagements et dispositifs bénéfiques à l'ensemble de la population ; par exemple, dans le cadre de la formation

¹⁷ Brochure pédagogique : Vers une accessibilité généralisée, la loi du 11 février 2005, Accès Libres, MECSL (Ministère de l'Emploi, de la cohésion sociale et du logement), MTETM (Ministère des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer), septembre 2005, p. 2.

¹⁸ Brochure pédagogique L'accessibilité en questions (doc PDF 2548 – 699 ko), Accès Libres, Ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer (METLTM), août 2003, p. 5.

¹⁹ « Le guide du confort d'usage, une approche qualité tout public », p. 4.

²⁰ Association aditus, *Toutes les clés de l'accessibilité événementielle*, 2011, p. 12.

²¹ « Le guide du confort d'usage, une approche qualité tout public », Agence touristique de Savoie (ATS), 2015, p. 4.

²² Elle est signée entre l'Ordre des Architectes et des associations de personnes handicapées comme l'APF, l'UNISDA, l'UNAPEI et la CFPSAA.

²³ Charte d'engagements pour l'accessibilité, le confort d'usage et la conception universelle, 2012, p. 1.

du personnel des sociétés de transport, le contenu dispensé peut s'envisager pour répondre aux besoins de

« tout passager ayant des difficultés de compréhension, d'orientation ou en situation de stress »²⁴.

Dans la même veine, Régis Herbin, architecte et urbaniste, élabore une démarche de gestion de projet, la Haute qualité d'usage (HQU)[©] qui va au-delà de la législation et des normes en vigueur, et place l'Homme au centre de la conception et de l'aménagement des espaces de vie. Visant le confort et la sécurité de tous, il défend l'idée que

« la qualité d'usage met l'homme et ses besoins au cœur de tout projet, afin de remédier aux insuffisances de stratégies d'aménagement davantage centrées sur les préoccupations des aménageurs que sur la vie des usagers »²⁵.

Communément, l'accessibilité renvoie à la possibilité d'accéder à un espace, impliquant le cadre bâti, le transport²⁶ ou encore la voirie. Cette accessibilité spatiale ou géographique s'appuie sur la mobilité des personnes dans l'espace. Mais elle reste incomplète et inopérante si elle n'est pas prolongée par une accessibilité fonctionnelle²⁷ qui concrétise l'accès à une activité, à un service ou une prestation. En fait, lorsqu'une personne se rend à un endroit, c'est en général pour y pratiquer une activité : quand une personne se rend à la piscine, c'est pour nager ou bénéficier de séances d'activités aquatiques, quand elle va au musée, c'est pour admirer une exposition, et quand elle va au cinéma, c'est pour voir un film. Dans ce dernier cas, rendre un cinéma accessible ne consiste pas seulement à garantir une accessibilité spatiale, c'est-à-dire un accès à l'espace, au bâtiment et à la salle de projection. Il convient également de garantir une accessibilité fonctionnelle, c'est-à-dire à une activité ou à un contenu, à savoir l'accès au film et donc à son visionnage par le spectateur.

Longtemps, l'accessibilité est restée cantonnée à une unité isolée, voire restreinte comme un espace de travail, un local commercial ou un bâtiment de type établissement recevant du public (ERP). Progressivement, l'accessibilité prend de l'ampleur et change d'échelle pour être pensée et s'implanter au sein d'un espace plus vaste, référée au territoire au sens étymologique de *territorium*, c'est-à-dire « étendue sur laquelle vit un groupe humain »²⁸. En s'inscrivant dans cette échelle territoriale, l'accessibilité revêt une dimension transversale et dynamique qui implique la transformation de l'ensemble des ressources et équipements présents sur le territoire mais aussi leur interconnexion. En ce sens, l'accessibilité ne se pense plus à partir d'une unité isolée comme un bâtiment, un parc, la voirie, mais elle s'envisage de manière systémique à partir de ressources accessibles mais aussi connectées. La chaîne de déplacement illustre cette

²⁴ Handicap.fr, avril 2018.

²⁵ Régis Herbin, « Les savoirs de l'aménagement et urbanisme », in Charles Gardou, *Handicap, une encyclopédie des savoirs*, Toulouse, ERES, 2014, p. 23.

²⁶ Murielle Larrouy, *L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité de 1975 à 2005*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 2011, 267 p.

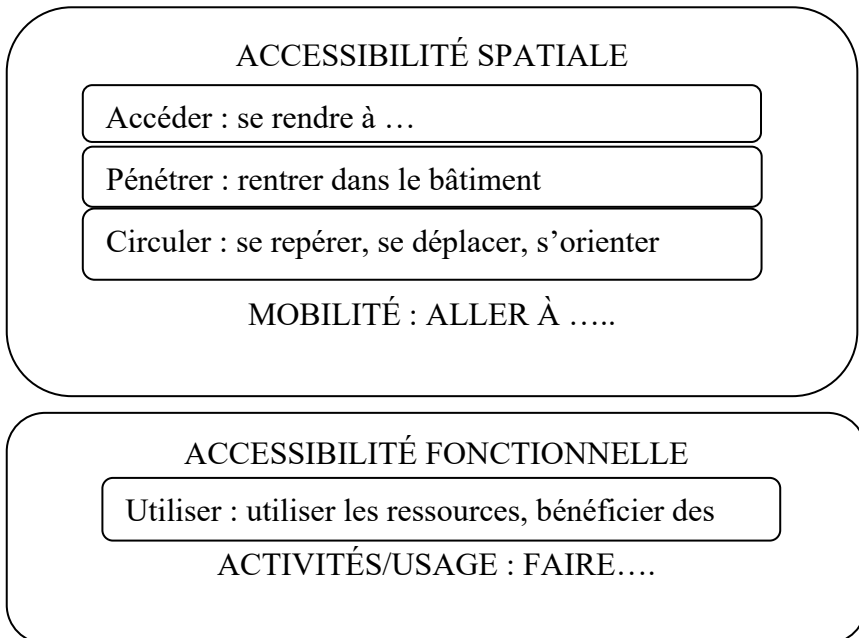
²⁷ Frédéric Reichhart et Zineb Rachedi, 2016, *op. cit.*

²⁸ Alain REY, *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Le Robert, 1992.

nouvelle dimension de l'accessibilité, qui, spatiale et fonctionnelle, doit pouvoir s'opérer, sans discontinuité et sans rupture. Le principe APCU se structure autour de différentes phases garantissant la chaîne de déplacement ; comme le montre le schéma ci-après, il s'agit d'abord d'atteindre l'endroit souhaité à l'aide des transports, de la voirie (accéder) : cela implique l'accessibilité de la voirie et des transports jusqu'au bâtiment, le stationnement adapté et suffisant pour des voitures individuelles, l'accessibilité des arrêts de bus ou stations de métro et de tramway. Puis, il convient de pouvoir entrer dans le bâtiment (pénétrer) par un accès signalé et adapté, avec éventuellement une assistance humaine pour être renseigné ou accompagné physiquement. Une fois à l'intérieur du bâtiment, il faut pouvoir y évoluer (circuler), c'est-à-dire se déplacer entre les différents espaces, parfois répartis sur différents étages, mais aussi se repérer et s'orienter, savoir où l'on se trouve et par quel chemin se rendre à sa destination. Accéder, pénétrer et circuler, renvoient à la mobilité de la personne et l'accessibilité spatiale. Enfin, pour permettre l'accessibilité fonctionnelle, il est important de pouvoir utiliser les équipements et services existants.

Schéma 1

Accéder, pénétrer, circuler, utiliser (ACPU) ; source F. Reichhart



Enfin, armée entre autres du paradigme de la situation de handicap porté par le modèle du Processus de production du handicap (2019), la concrétisation de l'accessibilité passe par la convocation de facilitateurs, c'est-à-dire des conditions facilitant l'accessibilité, en fonction des besoins et attentes des personnes. Ces facilitateurs peuvent être physiques, impliquant l'aménagement de l'espace avec par exemple un sol plat, un éclairage adapté, un contraste suffisant à l'aide d'un code couleur,

l'apposition de pictogrammes, un revêtement spécial au sol pour permettre le déplacement en fauteuil roulant. Mais ils peuvent également être d'ordre technologique et matériel avec l'utilisation de divers types de fauteuils (fauteuil tout terrain, de baignade, etc.), d'applications smartphone, de réalité augmentée, de domotique. Enfin, d'autres facilitateurs sont humains renvoyant à l'accueil et l'accompagnement par du personnel qualifié et disponible. La convocation de ces facilitateurs révèle la diversité du spectre de la conception de l'accessibilité : ce spectre s'étale de la prise en compte des besoins spécifiques d'un groupe cible avec le *Rehabilitation design* jusqu'aux conceptions universelles telles que *l'Universal design et le design for all* en passant par la prise en compte de l'utilisateur avec *l'User Sensitive Design*.

III. Rendre visible ce qui est accessible

Un dernier point revêt toute son importance, en quelque sorte l'enjeu caché ou oublié de l'accessibilité, à savoir sa visibilité. En effet, pour les personnes handicapées, la difficulté ne se cantonne pas uniquement à l'accès à des espaces et à l'usage de ressources mais aussi à l'identification de l'accessibilité. Depuis les années 1990, plusieurs études internationales produites par exemple par l'Organisation mondiale du tourisme, l'Union européenne, l'Agence française de l'ingénierie touristique dénoncent le manque d'information et de communication adaptée qui constitue un des principaux freins aux activités touristiques des voyageurs à besoins spécifiques (personnes handicapées, âgées et malades chroniques). Une multitude de dispositions et dispositifs se développe pour garantir la diffusion de l'information relative à l'accessibilité : des pictogrammes visant à rendre visibles les ressources et équipements accessibles se côtoient ainsi que des labels²⁹. En France, à partir de 1998, sous l'impulsion du Secrétariat d'État au tourisme, une politique voit le jour, fondée sur une campagne nationale de labellisation. Débutant en 2001, celle-ci consiste à identifier un organisme de vacances ou une structure accessible aux personnes en situation de handicap par l'obtention d'un label, certifiant la qualité de l'accueil proposé à sa clientèle³⁰ : la marque ATH.

D'autres initiatives se concrétisent par un recensement via l'édition d'annuaires et de guides de voyages, d'abord sous format papier, puis en version numérique, avec dans certains cas la mise en ligne de données complémentaires sur un portail électronique. Souvent ces supports sont édités par des collectivités locales ou alors par des acteurs du champ touristique ; citons par exemple, « Paris ville accessible, fiches descriptives hôtel » ou la collection « Toujours un chemin » qui comporte des guides présentant les ressources accessibles de grandes villes comme Barcelone, Londres, Rome, Amsterdam, Venise ou encore Dublin³¹. À partir des années 2000, la technologie modifie en profondeur la diffusion des

²⁹ Frédéric Reichhart et Aggée Lomo, « Accessibilité et communication ou comment rendre visible ce qui est accessible ? L'exemple des informations touristiques destinées aux personnes en situation de handicap en France », *MEI Média et Information*, n° 36, 2013, p. 53-64.

³⁰ Frédéric Reichhart, « Modalités d'accès des activités touristiques des personnes déficientes », *revue Téoros*, n° 28/2, 2009, p. 73-81.

³¹ Frédéric Reichhart et Aggée Lomo, 2013, *op. cit.*

ressources accessibles. Dans le sillon du mouvement de l'Open Data, de nombreuses bases de données de points d'intérêt se constituent, recensant des informations d'accessibilité pouvant être exploitées de différentes manières. En même temps, un nombre croissant d'applications se développe autour de l'accessibilité notamment pour les personnes à mobilité réduite. Certaines calculent les itinéraires accessibles aux personnes à mobilité réduite ou informent en temps réel de la circulation des bus, des temps d'attente. D'autres applications, associées à des moteurs de recherche et plateformes de diffusion des informations d'accessibilité sont collaboratives, c'est-à-dire que les données diffusées sont recueillies en direct par des bénéficiaires et partagées en lignes : elles donnent alors de précieuses informations sur l'accessibilité au sein d'une communauté d'utilisateurs.

Conclusion

Issue du passage d'une causalité intrinsèque du handicap liée à l'individu à une causalité extrinsèque, l'accessibilité illustre et confirme l'importance de l'environnement dans la production des situations de handicap. En s'imposant comme un concept opérationnel et un principe affirmé et soutenu par un imposant canevas législatif, elle se transforme et évolue au niveau :

- de sa définition : l'accessibilité implique la mobilité avec l'accès à l'espace mais aussi à l'usage avec l'accès aux services et aux activités ;
- du public visé ; concentrée initialement autour des personnes à mobilité réduite, puis des différentes catégories de personnes handicapées, elle concerne tout le monde ;
- de l'espace : longtemps pensée et appliquée autour d'une unité isolée comme le bâtiment, elle prend forme sur un territoire qu'elle modèle et façonne ;
- de sa perception ; associée à la contrainte et à l'obligation réglementaire en faveur de personnes handicapées, elle se déplace vers le confort et la qualité d'usage pour tous ;
- de son évaluation : si pendant longtemps l'accessibilité renvoyait à une dimension binaire oscillante entre l'accessible et le non accessible, elle s'envisage, à présent, graduellement avec des niveaux d'accessibilité illustrés par certains labels (Handiplage, ELH...) mais aussi qualitativement à partir d'informations géolocalisées et partagées provenant des applications smart phone ;
- de son opérationnalisation : l'accessibilité n'est plus statique mais dynamique, elle se met en œuvre de manière continue, en évitant toute rupture dans la chaîne de déplacement, pour garantir le fait de pouvoir accéder, pénétrer, circuler et utiliser les services.

Bibliographie

Association Aditus, *Toutes les clés de l'accessibilité événementielle*, Aditus, 2011, 68 p.

Barral (Catherine) et Roussel (Pascale), « De la CIH à la CIF : le processus de révision », *Handicap-Revue de sciences humaines et sociales*, 2002, 94-95, p. 1-24.

Brochure pédagogique, *Vers une accessibilité généralisée, la loi du 11 février 2005*, Accès Libres, MECSL (Ministère de l'Emploi, de la cohésion sociale et du logement), MTETM (Ministère des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer), septembre 2005, 12 p.

Brochure pédagogique, *L'accessibilité en questions*, Accès Libres, METLTM, août 2003, 12 p.

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

Folcher (Viviane) et Lompré (Nicole), « Accessibilité pour et dans l'usage : concevoir des situations d'activité adaptées à tous et à chacun », *Le travail humain*, 75(1), 2012, p. 89-120.

Fougeyrollas (Patrick), « L'évolution conceptuelle internationale dans le champ du handicap : enjeux socio-politiques et contributions québécoises », *Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé* [En ligne], 4-2 | 2002, mis en ligne le 23 septembre 2012, consulté le 28 novembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/pistes/3663> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pistes.3663>

Herbin (Régis), « Les savoirs de l'aménagement et urbanisme », in Charles Gardou, *Handicap, une encyclopédie des savoirs*, Toulouse, Érès, 2014, p. 23-41.

Kaczmarek (Sylvie), *Handicap mental et accessibilité, les avancées du pictogramme S3A*, *Les cahiers de l'UNAPEI*, n° 7, janvier 1999, p. 3-11.

Larrouy (Murielle), *L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité de 1975 à 2005*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2011, 267 p.

Le guide du confort d'usage, une approche qualité tout public, Agence touristique de Savoie (ATS), 2015, 20 p.

Organisation mondiale de la santé (OMS), *Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé*, Paris, INSERM, 2002.

Paicheler (Henri), « Conclusion : représentations et handicap », in Jean-Sébastien Morvan et Henri Paicheler, *Représentations et handicaps : vers une clarification des concepts et des méthodes*, Paris, CTNERHI, 1990, p. 233-251.

Reichhart (Frédéric), « Modalités d'accès des activités touristiques des personnes déficientes », *Téoros*, 28/2, 2009, p. 73-81.

Reichhart (Frédéric) et Lomo Myazhiom (Aggée Célestin), « Accessibilité et communication ou comment rendre visible ce qui est accessible ? L'exemple des informations touristiques destinées aux personnes en situation de handicap en France », *MEI Média et Information*, n° 36, 2013, p. 53-64.

Reichhart (Frédéric) et Rachedi (Zineb), « L'accessibilité de 1975 à nos jours : vers une ville accessible à tous ? », *Les cahiers de la LCD*, 1, 2016, p. 75-90.

Reichhart (Frédéric) et Rachedi (Zineb), « La ville à l'épreuve de l'accessibilité : analyse du contexte français », *Revue Développement humain, handicap et changement social Journal of Human Development, Disability, and Social Change*, vol. 25, n° 1, septembre 2019, p. 189-200.

Reichhart (Frédéric), Lomo Myazhiom (Aggée Célestin), Rachedi (Zineb) et Mercier (Michel), *Au Carrefour de l'altérité : pratiques et représentations du handicap dans l'espace francophone*, Namur, Presses universitaires de Namur, 2020, 390 p.

Rey (Alain), *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Le Robert, 1992 (2010), 2614 p.

Saillant (Francine) et Fougeyrollas (Patrick), « L'icône du handicap », *Reliance*, n° 25, 3^{ème} trimestre, septembre 2007, p. 81-87.

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