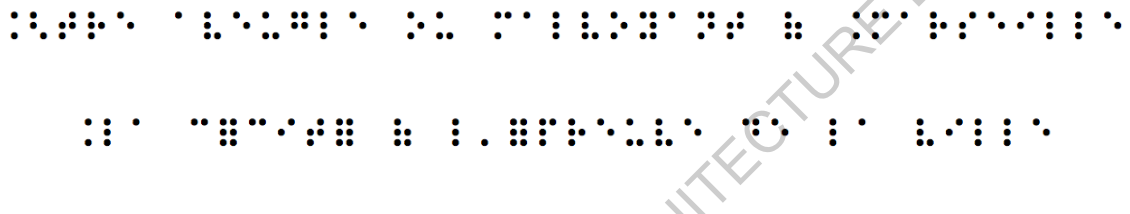
Être aveugle ou malvoyant à Marseille - La cécité à l'épreuve de la ville



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ÉTUDIANTE : Léa Metlaine
ENCADRANTE : Nadja Monnet
École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille, juin 2019
Stage laboratoire Cresson, Mémoire de fin d'études parcours recherche

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Remerciements

Merci

À Nadja Monnet, ma directrice de mémoire, pour m'avoir ouvert les portes de la recherche, ses conseils avisés et ses minutieuses relectures.

À toute l'équipe encadrante du séminaire *Vivre Ensemble* (2017-2018) et *(In)hospitalité des lieux (?)*, pour leur apport de connaissances.

À tous les membres du Cresson pour leur chaleureux accueil. Particulièrement à Rachel Thomas pour son regard éclairé sur mon travail et pour avoir pris sur son temps pour échanger avec moi.

À mes parents, sans qui ces études n'auraient pas été possibles. Pour leur soutien infaillible depuis tant d'années, et pour leur amour inconditionnel.

À Gurvan, mon compagnon de route qui m'accompagne au quotidien et qui, par sa sagesse, m'apporte la confiance en moi pour mener à bout mes projets.

À mes amis, pour leur soutien, de près ou de loin.

À toutes les personnes que j'ai rencontrées en chemin et, qui ont donné de leur temps pour partager avec moi leurs récits de vie.

À Papy, Mamie, Pépé et Mémé, j'espère vous rendre fiers où que vous soyez.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Sommaire

Introduction 8

1. Démarche : de l'émerveillement à la recherche 10

1.1 Origines du parcours - Intérêts

Éveil des sens
Cursus et rédactions universitaires
Rencontres pluridisciplinaires
Stage en laboratoire de recherche

1.2 Corps en mouvement et expériences situées

Problématique et hypothèses
Choix du terrain

1.3 État de l'art - Connaissances

Handicap et cécité
Mobilité et accessibilité
Ambiances urbaines et architecturales

2. Méthodologie : de la rencontre à la description 30

2.1 Entretiens et parcours commenté
2.2 Posture
2.3 Limites

3. Résultats : de l'observation à l'interprétation 44

3.1. Barrières physiques et construites

Cadre bâti
Mobilier urbain

3.2 Mise en oeuvre et entretien

Lignes de guidage
Technologies hors service

3.3 Facteurs d'ambiances

Facteur climatique : le vent
Lumières
(In)sonorisation

3.4 Dimensions sociale et affective

a- Incivilité(s)
b- Différences de rythmes
c- Isolement
d- La canne blanche, le chien-guide

Conclusion 77
Prospectives 79
Annexes 80
Bibliographie 102

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Introduction

Dans nos sociétés occidentales contemporaines, le constat d'une domination de la vision n'est plus à démontrer. Ce sens s'est imposé au fil des années en même temps que les avancées technologiques (Pallasmaa, 2010 : 24). Les médias, les smartphones, le monde change à toute vitesse et demande à nos yeux, d'emmagasiner de plus en plus d'informations, de s'en accommoder et de s'y adapter.
Mais comment les personnes privées de leurs facultés visuelles perçoivent-elles et pratiquent-elles les espaces publics urbains ? Comment vivent-elles et appréhendent-elles leurs trajets quotidiens au sein d'une ville telle que Marseille ?
Il est intéressant de se questionner sur les facultés cognitives alors convoquées lors de leurs déplacements en ville.
Au travers de l'analyse d'un corps en mouvement lors de ses trajets quotidiens (Thibaud, 2010 ; Petiteau et Pasquier, 2007), en compagnie d'une personne qui a perdu la vue depuis peu[1], ainsi que sur la base de récits de non et malvoyants, je questionnerai les aménagements architecturaux et urbains pensés pour ces personnes.
En s'interrogeant sur la manière dont ils se déplacent dans la ville de Marseille, en quoi les espaces publics qu'ils arpentent, de leurs domiciles jusqu'aux infrastructures, peuvent être accueillants[2], ou à l'inverse se révéler de réels supports d'exclusion sociale ?

En questionnant l'autonomie de ces personnes pour marcher en ville au prisme de l'accessibilité, « L'architecture et la ville ne sont pas que des objets. Leurs effets sensibles agissent au centre d'un nœud rassemblant perception et action, forme et fonction, individu et collectivité. » (Augoyard, 1995 : 316). Nous parlerons donc de compétences[3], de ressentis, tout en tenant compte de la part subjective de vécu de l'individu afin de mieux comprendre en quoi l'analyse d'un parcours lors d'un trajet, pourtant familier, peut mettre à mal la notion d'hospitalité qu'une ville a à offrir à ces personnes.

En observant les dysfonctionnements d'une marche urbaine qui se veut initialement fluide, différents aspects peuvent être abordés : qu'ils soient de l'ordre de barrières physiques, technologiques, dépendant des ambiances architecturales ou urbaines[4], englobant les facteurs climatiques, les sons, les lumières, ou bien même des dimensions relevant de facteurs sociaux et affectifs. La pluralité des dimensions convoquées amènent à se questionner sur les cheminements des non et malvoyants en ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DU AUTEUR

1. Reimond, Cf. page 37.

2. Selon « la formule de l'hospitalité minimale : respecter la liberté d'aller et venir, c'est respecter la frontière de la vie publique et de la vie privée et, en même temps, son caractère mouvant. » (Joseph, 1997 : 139).

3. « La compétence est à comprendre comme un savoir-faire corporel pratique.[...] la compétence constitue un mode d'action particulier pour le passant ; elle est une réponse adaptative du corps du citadin aux difficultés de la mobilité en milieu urbain. » (Thomas, 1999 : 20).

4. « Ambiances architecturales et urbaines », notion au sens dont l'entend et essaie de définir depuis plusieurs années l'équipe du Cresson de Grenoble, de l'Unité Mixte de Recherche AAU. (Cf. page 28)

« En effet, la locomotion en ville mobilise l'ensemble de l'appareil perceptif de l'aveugle et le rend plus attentif aux ambiances urbaines. [...] Autrement dit, l'aveugle est un être actif qui utilise des ressources sensibles implicites, d'ordre perceptives, pour se mouvoir en public. C'est en ce sens que nous parlons de compétences sensori-motrices. » (Thomas, 1999 : 9).

L'observation et l'analyse des déambulations piétonnes des personnes présentant un handicap visuel en milieu urbain, permettent alors de soulever des questions d'ordre ontologique : qu'est-ce qu'*être* non ou malvoyant en ville ? Comment prendre place et faire corps avec celle-ci ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. Démarche : de l'émerveillement à la recherche

Afin de mieux comprendre dans quelle dynamique s'inscrit ce mémoire, je ferai un retour sur les motivations qui m'ont amenées vers des études d'architecture et, notamment aux détours qui m'ont permis d'emprunter la voie de la recherche.

1.1 Origines du parcours - Intérêts

Les géographes, Béatrice Bochet et Jean-Bernard Racine, qui s'intéressent à la dimension socio-affective et émotionnelle des villes (Géocarrefour, 2002), m'ont sensibilisée à l'importance d'expliquer le lien que j'entretiens avec ce travail de recherche, remontant jusqu'à l'instant même de ma prise de conscience sensible du monde.

1.1.1 Éveil des sens

D'aussi loin que je me souvienne, mes sens face à une architecture ont été éveillés lors d'un voyage familial, à l'Alhambra de Grenade en Espagne, au printemps de l'année 1997. Je n'avais alors que cinq ans, mais j'ai été saisie d'une sensation de perfection, de beauté, d'une joie immense, et d'un apaisement intense. Odeurs, couleurs, lumières, tout s'entremêlait et s'entrechoquait dans mon âme d'enfant, j'étais touchée. Je ne cherchais alors pas d'explications, j'étais seulement dans l'instant présent. C'est ce que qualifie Jean-Paul Thibaud de « dimension atmosphérique de l'émotion », qui « ne se subordonne ni à l'état psychique d'un sujet, ni à tel objet particulier de l'environnement. Elle est indistinctement sentiment du moi et du monde. » (Thibaud, 2002 : 190). Ou bien ce que l'architecte Peter Zumthor appelle la magie du réel : « Parfois, en certains moments bien précis, surgit soudain cet enchantement qu'exercent sur moi un environnement architectural ou naturel, un certain milieu, il s'installe comme une lente croissance de l'âme qui au début passe totalement inaperçue. » (Zumthor, 2006 : 83).
Mais il faut tout de même avouer que je me sentais liée à cet ensemble architectural et, pensais déjà au futur ; j'en fis même une promesse à ma mère : « Plus tard, quand je serai grande, je te l'achèterais ! »
Je souhaitais m'approprier ce bien, le posséder, pour pouvoir en profiter tous les jours avec les êtres qui m'apparaissaient comme les plus chers. Je voulais y établir ma demeure, mon refuge, y habiter. En somme, je désirais ajouter une valeur marchande à ce qui m'avait procuré de si fortes émotions : posséder physiquement l'invisible et l'impalpable.
Cette sensation ressentie s'apparente à ce que Gaston Bachelard appelle l'immensité intime : « La contemplation de la grandeur détermine une attitude si spéciale, un état d'âme si particulier que la rêverie met le dehors en dehors du monde prochain, devant un monde qui porte le signe d'un infini. […] [la rêverie] fuit l'objet proche et tout de suite elle est loin, ailleurs, dans l'espace de l'ailleurs. » (Bachelard, 1957 : 168).

Jamais je n'aurais imaginé que ce voyage marquerait autant mon futur parcours.
En effet, c'était la première fois que je vivais une expérience dite sensible, où tous mes

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

sens furent convoqués. La notion d'expérience, a fortement marqué mes travaux durant mon cursus universitaire et, c'est l'événement de l'Alhambra qui en est à l'origine ;
il m'apparut comme une évidence : « Plus tard, je serai architecte. »
Je ne l'avais pas exprimé si jeune, mais chemin faisant, je me suis orientée vers la voie de l'architecture grâce à cette mise en situation de bien-être.
Avoir eu l'expérience de faire corps avec le monde entier en un seul instant, grâce à un enchevêtrement d'ambiances, d'odeurs, de parcours, de successions de patios ; tant d'éléments qui m'ont conduit à aimer les vielles pierres[5].
L'ambiance « perdure dans le temps » (Thibaud, 2018 : 74), elle peut donc naître d'une instantanéité, mais se prolonge dans le futur, elle laisse des traces et, parfois celles-ci, sont indélébiles.

1.1.2 Cursus et rédactions universitaires

C'est en septembre 2012, que j'intègre l'École Nationale Supérieure d'Architecture (ENSA) de Marseille. J'ai eu l'opportunité d'effectuer ma troisième année de licence à l'étranger : à Montevideo, capitale de l'Uruguay. Durant cette année, j'avais pour mission de rédiger mon rapport d'études de fin de 1er cycle, et j'avais pour titre de mémoire : *Architecture & Silence, vers une introspection*. Par choix, ce travail excluait tout édifice religieux afin de se concentrer sur des expériences d'architectures dites « profanes » et non « sacrées », car le silence est de rigueur dans ces derniers, dès lors qu'on en franchit le seuil.
Pour cette étude, j'ai rencontré Daniel, un non-voyant de naissance à l'Unión Nacional de Ciegos del Uruguay[6], à Montevideo.
Cet entretien a changé ma perception du déplacement en ville. Il a mit l'accent sur des lieux qui me paraissaient agréables au sein de Montevideo, mais qui étaient de réels calvaires pour lui. Il a su mettre des mots poétiques sur des atmosphères, nommer des émotions, des ressentis. Pour exemple, la phrase qui m'a le plus marquée, fut lorsque je lui ai demandé quel lieu préférait-il. Il m'a alors répondu : « Le parc du Prado m'enchante réellement. J'aime ressentir les arbres, l'air y est pur et précieux, et j'aime écouter le chant des oiseaux. [...] J'adore surtout y aller en automne et au printemps car l'arôme de l'air est frais. »
Un univers s'est alors ouvert à moi. Il a donné une épaisseur à une atmosphère évanescente en répondant à une question d'apparence simpliste. J'étais émerveillée. Tout comme dans son livre *Le voyeur absolu*, l'auteur Evgen Bavcar, non-voyant depuis l'enfance, énonce : « Je colore les objets et les personnes que j'appréhende : je connais une femme dont la voix est si bleue qu'elle réussit à mettre de l'azur sur un

5. Cela renvoyant à la notion d'affect : « Il semble bien que la production d'affects soit une nécessité biologique qui tout en tenant sa force d'être déployée après coup, est une forme originale de comportement, distincte des spontanéités motrices et perceptives. Et l'enjeu reste pertinent d'essayer au moins de distinguer la perception d'un objet dans le monde et d'en saisir la signification affective 'en nous', d'expliciter les tenants et les aboutissants qui permettent de transformer des impressions affectives en expressions significatives de notre rapport au monde. » (Saint Girons, citée par Bochet et Racine, 2002 : 121).

6. Union Nationale des Non-Voyants d'Uruguay.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

jour que je sais gris d'automne. [...] Et puis, la lumière me vient d'ailleurs, par le verbe et la musique. » (Bavcar, 1992 : 10). C'est d'une poésie remarquable à mon goût. Les non voyants, particulièrement de naissance ou lorsque la cécité est survenue tôt dans leur vie, arrivent à mettre des mots sur leur maux[7]. Par leurs descriptions, ils arrivent à convoquer une beauté dans leur phrasé, échappant alors à leur condition de ne pouvoir voir le monde physiquement. Leur poésie et leur spiritualité n'en est que plus accomplie.
De plus, en appui du livre de Juhani Pallasmaa, *Le regard des sens*, (Éditions du Linteau, 2010), cette rencontre m'a fait prendre conscience de la place prédominante de la vision dans notre société, et de l'importance de nos autres sens.
Avec l'architecture, il est possible de générer des sensations, des émotions et des expériences grâce à différents jeux de matières, textures, sonorités lumières, températures et odeurs, d'où mon fort attrait pour cette discipline.

Dans le cadre de mon master, en 2017-2018, lors du séminaire « Vivre Ensemble », encadré par Arlette Hérat et Nadja Monnet, j'ai rédigé un article s'intitulant : *Parcourir l'espace public marseillais en tant que non-voyant*. Je m'intéressais aux pratiques urbaines des déficients visuels et, ce travail m'a notamment permis d'effectuer un trajet quotidien avec un non-voyant[8].
En septembre 2018, je m'inscris alors au séminaire « (In)hospitalité des lieux ? », encadré par Nadja Monnet, afin de poursuivre mes travaux de recherche.
Ces deux séminaires furent d'une grande richesse, tant par les équipes encadrantes (composées d'urbanistes, anthropologues, architectes, géographes, photographes, historiens), que par le contenu des apports de connaissances, mais également pour les conseils méthodologiques livrés pour mener à bien un sujet d'approche lié à la recherche.

1.1.3 Rencontres pluridisciplinaires

Mon cursus fut ponctué de différentes rencontres, où j'ai eu l'occasion d'échanger avec des personnes venant de divers horizons. Les discussions avec plusieurs corps de métier ont attisé ma curiosité pour d'éventuelles collaborations, me conduisant à ré-interroger la manière dont j'aborde ma future profession. Cela permettrait d'apporter de nouvelles connaissances à desquestions d'ordre d'architectural, liées à l'usage et aux pratiques sociales, afin de dépasser la simple question de la forme typo-morphologique du bâti.

En novembre 2016, j'ai effectué une journée d'étude visant à mieux comprendre

7. Cela nous renvoyant aux propos d'Olivier Sacks : « Les enfants aveugles, en particulier, ont tendance à devenir « hyperverbaux » : ils emploient des descriptions verbales élaborées à la place d'images visuelles, essayant de remplacer la visualisation par la verbalisation. » (1996 : 37-38).

8. Parcours commenté (selon les recommandations de Jean-Paul Thibaud, « La méthode des parcours commentés », In : M. Grosjean, J.-P. Thibaud (sous la dir. de), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Éd. Parenthèses, 2001, p. 79-99), dans le 1er arrondissement de Marseille avec Reimond, non-voyant depuis 2012, atteint d'une rétinite pigmentaire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

l'accessibilité en ville, via une application mobile nommée « J'accède », en collaboration avec des étudiants de la faculté d'ergonomie de Marseille.
Cette journée d'échanges, de partages et de mises en situation dans le quartier du Cours Julien à Marseille m'a alors confrontée à la difficulté que peuvent rencontrer les personnes en situation de handicap à se déplacer en ville.
Lors de cette journée collaborative nous étions par groupe de trois personnes équipé d'un fauteuil roulant, d'un bandeau pour nous occulter la vision et, d'un smartphone avec l'application. Le but était simple : sensibiliser les commerçants du quartier aux différents types de handicap et à l'accueil qu'ils leur dédient.
La visée de cette journée n'était pas de « pointer du doigt » les mauvais élèves et de relever le fait que certains commerces n'étaient pas aux normes. Mais plutôt de les encourager à faire quelques aménagements afin de faciliter l'accès à leur local.[9]
Les commerçants comprenant bien la démarche se montraient plutôt intéressés et impliqués. Après le recensement de plusieurs locaux, nous avons pu rentrer ces données dans l'application mobile, permettant ainsi aux personnes en situation de handicap d'organiser au préalable leurs sorties.[10]

Cette rencontre avec des étudiants en ergonomie, par l'étude des corps en mouvement en situation de difficulté, a continué de m'ouvrir la voie vers des questionnements sur l'accessibilité en ville, au regard de différentes disciplines.

1.1.4 Stage en laboratoire de recherche

C'est en approfondissant l'état de l'art sur les questions des perceptions urbaines des non et malvoyants, que j'ai découvert les travaux de Rachel Thomas[11], dont les thématiques de recherches sont :
- la marche en ville et l'accessibilité aux espaces publics urbains ;
- l'aseptisation, la standardisation et la pacification des ambiances piétonnes ;
- la critique sensible de l'urbain.[12]

Je me suis alors emparée de sa bibliographie et, orientée vers un ouvrage clef de ses travaux : *Les trajectoires de l'accessibilité* (À la croisée, 2005).

---

9. Par exemple, par la simple mise en place d'une rampe démontable à l'entrée, si le budget du patron du commerce ne lui permet pas de faire des travaux de maçonnerie, cela lui permettrait d'accueillir un plus large public, et ce, sans aucune discrimination, bien qu'à l'origine elle soit involontaire. Comme le préconise Jean-François Augoyard, cela reviendrait donc à « étudier les dimensions contextuelles et chercher à mieux utiliser les variables qualitatives. » (Augoyard, 1995 : 304).

10. À titre d'explication, nous avions recensé de nombreux restaurants ou bars avec des toilettes en rez-de-chaussée. Certains accessibles en fauteuil roulant, d'autres non. Mais ces données peuvent être utilisées par des personnes en béquilles, âgées, ou par des femmes enceintes. Bien souvent, l'image du handicap ne reflète que celle d'une personne en fauteuil roulant dans l'imaginaire collectif ; or, nous sommes tous plus ou moins vulnérables à la confrontation d'un handicap dans notre vie, qu'il soit temporaire ou permanent.

11. Sociologue chercheure membre du laboratoire Cresson, Habilitée à Diriger des Recherches et, directrice de recherche au CNRS.

12. https://aau.archi.fr/equipe/thomas-rachel/, site internet du Cresson présentant les membres de l'équipe de recherche, consulté le 16 mars 2019.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

En janvier 2019, je me suis permis de la contacter afin de savoir si elle serait disponible et accepterait de m'accueillir dans le cadre de mon stage en laboratoire de recherche au Cresson, à Grenoble. Après l'envoi de mon article issu du séminaire « Vivre Ensemble » et quelques échanges par courriel, elle accepta de m'encadrer pour le stage. C'est ainsi que débuta ma découverte d'un laboratoire de recherche liée à ma discipline, l'architecture et,bien d'autres. Je n'avais qu'une vague idée de ce qu'était la vie en laboratoire de recherche. Malgré la présence de trois laboratoires[13] dans les locaux de mon école, je n'avais jamais eu l'occasion de me familiariser avec ce que représente un quotidien s'inscrivant dans une dynamique de recherche. C'est alors avec enthousiasme, que j'ai rejoint pour cinq semaines l'équipe du Cresson, fin janvier 2019.

« Le CRESSON (centre de recherche sur l'espace sonore & l'environnement urbain) est une équipe de recherche architecturale & urbaine, fondée en 1979, à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble »[14], il dépend de l'UMR (unité mixte de recherche) AAU (Ambiances Architectures Urbanités).
Depuis sa création en 1998, le Laboratoire AAU se développe de manière fortement interdisciplinaire, tant dans sa composition (architectes, sociologues, informaticiens, anthropologues, urbanistes, géographes, physiciens, historiens, philosophes), que par les problématiques et enjeux auxquels il répond (architecture, environnement, urbanisme), et par les outils qu'il conçoit et met en œuvre (méthodologies d'enquêtes *in situ*, modélisation et simulation des phénomènes d'ambiances, réalité virtuelle, etc.) ».[15]

Bien que le fondateur du CRESSON, Jean-François Augoyard et ses premiers membres étaient musiciens, les travaux de cette équipe de recherche ne se limitent pas qu'aux recherches sonores. C'est un outil, en lien avec d'autres, qui permet un meilleure compréhension des espaces urbains qui composent nos villes.
Leur approche de la ville par les sens, m'a intéressée au vu de la corrélation qui pouvait s'établir avec mes questions de recherches. En effet, les non et malvoyants ne disposant plus de toutes leurs facultés visuelles, bien souvent l'acuité des autres sens, tels que l'ouïe, l'odorat ou bien le toucher, peut se décupler.

Durant mon stage, la vie au laboratoire fut dense et riche en évènements[16]. On m'a expliqué que ce n'était pas toujours le cas et, que durant le mois de ma présence, l'équipe avait été très active et beaucoup de membres étaient alors présents. J'ai pu faire la rencontre de nombreuses personnes, venant de disciplines variées. J'ai pu saisir *in situ* la différence entre équipe *pluridisciplinaire* et *interdisciplinaire*. En effet, bien plus qu'une simple juxtaposition de diverses disciplines, de réelles relations

13. Laboratoires INAMA, MAP-GAMSAU et PROJECT(S). La présentation de leurs axes de recherche est disponible sur le site internet de l'ENSA-Marseille (http://www.marseille.archi.fr/recherche/, consulté le 18 mars 2019).

14. https://aau.archi.fr/cresson/, consulté le 15 mars 2019.

15. https://aau.archi.fr/laboratoire-aau/, consulté le 15 mars 2019.

16. Entre autres : journée doctorale, déjeuners Cresson, semaine d'hiver (atelier intensif), séminaires, journées d'études.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

s'établissent entre les différents domaines d'études du laboratoire. Avec des approches complémentaires, il existe une « possibilité de rétablir un dialogue entre l'art et la technique, le talent et les compétences, le savoir et le savoir-faire. » (Augoyard, 1995 : 312). C'est donc enrichie de cette expérience et de mes rencontres que j'ai poursuivi mes travaux de recherche.

1.2 Corps en mouvement et expériences situées

1.2.1 Problématique et hypothèses

« C'est vrai que je rencontre beaucoup d'obstacles. [...]
Je suis désolé, je n'exprime que des choses négatives depuis toute à l'heure. »

(Reimond, 2017)

Le corps humain nous permet de nous situer dans le monde. Il entre en mouvement dans l'espace et se met à créer des interactions avec les objets environnants. Nos différents sens, quant à eux, permettent de nous engager dans diverses dimensions mentales, telles que celles de l'imagination, du rêve ou du désir. Des dialectiques s'établissent alors, confrontant espaces externes et internes, physiques et spirituels, matériaux ou mentaux, conscients ou inconscients.

Pour Rachel Thomas, la marche en ville « pour ceux et celles qui la pratiquent, il s'agit d'avancer dans des flux engendrés par la ville tout en évitant les collisions. [...] La marche repose sur une mobilisation permanente des potentialités de la ville et des compétences cognitives, perceptives et pratiques du piéton. » (Thomas, 2007 : 20).
L'axe du handicap permet de « révéler en quoi la mise à jour de procédures particulières de locomotion nourrit une perception originale de la ville. » (Thomas, 1999 : 9)
Pour ce travail de recherche, il s'agira de déceler et d'analyser des situations d'empêchements dans les cheminements piétons de personnes atteintes de handicap visuel, quels en sont les contextes et, en quoi l'autonomie des aveugles et malvoyants en est-elle affectée ?
Lorsque la notion d'accessibilité est mobilisée, c'est ce qui fait *barrières* qui est souvent mis en avant[17], et par définition, ces dernières sont fixes. Or, en essayant de décrypter des *situations d'empêchements*, je fais référence au caractère mouvant de celles-ci, convoquant un principe de dynamique, dans un contexte donné, avec un usager particulier tout en tenant compte de ses perceptions et de son vécu qui lui sont personnels.
Il est tout de même important de noter que les situations d'empêchements peuvent comporter des barrières.

17. Rachel Thomas (2002), dans son rapport de recherche pour un projet de l'Institut pour la Ville en Mouvement, met ainsi à jour les barrières architecturales, les aides ou les obstacles liées au déplacement des personnes aveugles et malvoyantes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENTS SOUMIS AU DEPOT D'ARTEUP

Même si « [la ville] s'appréhende communément à travers la perception comme une mosaïque de milieux ambiants variés. [...] Elle fait du corps stigmatisé un corps compétent, agile, tactique détournant à la fois le handicap qui lui est propre et les obstacles inhérents à l'espace. » (Thomas, 1999 : 19-20) ; il est intéressant de se questionner sur les différentes variables que présente une situation d'empêchement. Cette dernière met à rude épreuve les capacités d'anticipation d'un aveugle ou d'un malvoyant (l'anticipation impliquant un exercice de mémoire d'un trajet connu, ou bien un effort dans l'instant présent face à un obstacle). J'émets donc l'hypothèse que la mise en place de stratégies compétentes et efficientes pour faire face aux obstacles sera plus difficile pour ces personnes.
En entrecroisant des lectures théoriques témoignages de personnes atteintes de cécité, ainsi que des entretiens[18], je tenterai de mettre à jour ces situations d'empêchements. Si d'emblée, nous posons l'existence de barrières physiques et construites, je postule qu'elles peuvent aussi être d'autres ordres (cognitives, sociologiques, ou affectives). S'ancrant dans un processus de pensée conscient ou inconscient de la part de l'individu, il nous faudra faire preuve d'observation pour esquisser les contours de ces situations.

L'accessibilité étant un enjeu d'actualité dans nos villes, il me semble primordial de comprendre comment les personnes présentant un handicap visuel sont considérées dans la société dans laquelle ils évoluent et s'ils s'inscrivent de manière adaptée dans la chaîne d'accessibilité de nos villes.

1.2.2 Choix du terrain

C'est d'une manière tout à fait évidente que Marseille, pour terrain d'enquête, s'est imposée à moi. En effet, vivant depuis 2012 dans cette ville, lors de mon intégration à l'école d'architecture, c'est celle que je considère connaître le mieux. Connaître au sens où : je l'ai arpentée maintes et maintes fois, pris le bus, le tramway, le vélo ; vécu dans différents quartiers, travaillé, pleuré, ri, etc. En somme, toutes les activités qui constituent l'*être* dans une ville, dans sa manière la plus ordinaire.
D'autant plus, lors de mon cursus scolaire à l'ENSA, nombreux sites de projet avaient pour référence des lieux marseillais ; des fragments de territoires que j'ai pu analyser, décortiquer, au travers de facteurs sociaux, économiques, architecturaux entre autres. D'ailleurs, comme me l'a conseillé Rachel Thomas en entretien : « il faut aimer son sujet, il faut qu'il vous anime », cela m'a conforté dans l'idée de ma thématique, mais également dans le choix de mon terrain d'enquête, « de jeu » comme j'aime l'appeler parfois. Il me fallait rattacher le socle même de ce mémoire à un site qui convoque en moi la notion d'éros, au sens où je devais désirer mon objet d'étude.
Ville complexe, connotée de clichés… « Oh, Marseille, ma belle ! », ai-je ouï un jour sur l'esplanade de la gare Saint Charles, haut lieu d'arrivées et de départs. Certainement un Marseillais au vu de l'accent que j'ai pu entendre ; mais Marseille exerce son attractivité

18. La manière dont ils ont été conduits est décrite dans la partie 2.1 : Entretiens et parcours commenté, à la page 30.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

même auprès de ceux qui n'en sont pas natifs. On l'aime comme on la déteste.
Et puis, me rattachant à l'article Le Littoral, dernier rivage, de l'architecte Paul Virilio, je peux affirmer que je suis « littoraliste ».[19] J'ai un attrait pour cette ville.

Par moments, elle m'émerveille, le jour d'après, elle m'exaspère, je ne la comprends pas. C'est donc au regard du handicap visuel que je peux en analyser quelques aspects et la relier à ma future profession d'architecte.

« Nous voulons nous lier et nous rompre, nous attacher et être libres, nous enraciner et circuler. Nous désirons la proximité et la distance, la ville que nous souhaitons doit être notre ville et celle des autres, un lieu de contemplation et d'action. Elle doit porter le passé et le futur, l'enracinement et le déracinement, l'inconnu et le familier, le semblable et le cosmopolite, le calme et l'agitation. Nous désirons intensément changer et rester les mêmes. Aussi nous aimons et nous détestons nos villes modernes. Nous les trouvons simultanément magnifiques et hideuses. Nous nous en échappons (pour ceux qui le peuvent) dès que nous pouvons mais c'est aussitôt pour le regretter. » (Lapeyronnie, cité par Bochet et Racine, 2002 : 125).
L'ambiguïté et les paradoxes exprimés dans ces quelques phrases rejoignent l'attrait qu'exerce Marseille sur moi.
Bien évidemment, mon étude de recherche ne s'est pas étendue aux 16 arrondissements de cette ville, mais elle s'est concentrée à ce que l'on appelle « l'hyper-centre ». Les différents aveugles et malvoyants que j'ai pu rencontrer, étaient domiciliés dans le 1er ou 6ème arrondissement, proches de toutes les commodités qu'une ville a à leur offrir.

Dès lors que je me suis intéressée à la ville de Marseille au travers de l'axe de la cécité, « [m]on exploration [...] m'a fait voir comme étrange ce qui me paraissait familier, comme familier ce qui me paraissait étrange. » (Sacks, 1996 : 14).
Autrement dit : « Pour résumer l'évolution remarquable que connaît la recherche environnementale à partir du moment où elle s'intéresse au milieu urbain, on pourrait donc dire que l'objet observé fini par modifier l'observateur, c'est-à-dire ses techniques d'investigation et sa manière de penser l'observable. » (Augoyard, 1995 : 306)
C'est l'itérativité permanente entre ce que je savais, ce que je pensais savoir et, ce que je découvrais, qui m'a animée tout au long de mes recherches et, qui continue d'exercer son pouvoir, m'accompagnant dans mes trajets quotidiens.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

19. « Je me sens profondément littoraliste : je vis de la mer et dans la proximité avec la mer, sans pour autant être un marin. Quand je vois la mer, je suis chez moi. Je suis un homme de flux, je l'ai toujours été. Le littoraliste est un homme qui ne peut se passer du « front de mer ». » (Virilio, 2010 : 18).
Sans entrer dans une auto-psychanalyse de ce qui fait ou non mon attrait à la mer, il n'en ressort pas moins que dans les trois villes où j'ai vécu, la présence de l'eau, la mer ou l'océan, n'était pas loin ; à savoir : Perpignan, Marseille et Montevideo en Uruguay.
De plus, dans la langue française, la sonorité du mot « mer », il est possible d'établir un lien avec « mère », renvoyant à l'aspect maternel (niche créatrice) de la fascinante immensité que représente l'eau. Mais je m'égare… cela pourrait faire l'objet d'une autre étude, un jour peut-être ?

1.3. État de l'art - Connaissances

1.3.1 Handicap et cécité

Étymologiquement, « handicap » est un terme emprunté à l'anglais, issu de la contraction de « hand in the cap » (main dans le chapeau).[20] Au 19ème siècle, cela renvoyait aux courses de chevaux où l'on disposait des bouts de papier dans un chapeau pour égaliser les chances en fonction de la force des chevaux. C'est en 1924, que Charles Du Bos, écrivain et critique littéraire français, connote ce mot de « désavantage, défaut ou point faible ». Il est donc intéressant de noter qu'à son apparition, ce mot renvoyait à une idée d'égalité de chances.

Après les guerres mondiales, le terme handicap s'apparente notamment aux blessés de guerre et, s'élargit aux personnes atteintes dans leurs capacités physiques, sensorielles, intellectuelles ou psychiques. Quant à la dénomination « handicap moteur », elle n'est survenue qu'en 1975 avec Simone Veil, ministre de la santé à l'époque, et le texte de loi « orientation en faveur des personnes handicapées » (Loi n° 75-534 du 30 juin 1975, consultable sur www.legifrance.gouv.fr). Cette dernière devient la référence en termes de politique publique sur le handicap (Deleuil, 2018).[21]

En 2001, selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) : « est handicapée toute personne dont l'intégrité physique ou mentale est passagèrement ou définitivement diminuée, soit congénitalement, soit sous l'effet de l'âge ou d'un accident, en sorte que son autonomie, son aptitude à fréquenter l'école ou à occuper un emploi s'en trouvent compromises ».[22]

La nouvelle définition donnée par la loi française datant du 11 février 2005, porte sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ».

Elle nous informe que : « Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ». (Loi n°102 du 11 février 2005). « Le terme handicap désigne alors la limitation des possibilités d'interactions d'un individu avec son environnement, causée par une déficience provoquant une incapacité, permanente ou non. Il exprime une déficience vis-à-vis d'un environnement, que ce soit en termes d'accessibilité, d'expression, de compréhension ou d'appréhension. Il s'agit donc plus d'une notion sociale que d'une notion médicale. » (Deleuil, 2018 : 24).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

20. Selon le site internet du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL), consulté le 3 octobre 2017.

21. Marie Deleuil est étudiante à l'ENSA-Marseille. Dans son rapport de fin d'études, elle détaille minutieusement l'apparition du mot handicap selon diverses époques.

22. https://handicap.paris.fr/comprendre-le-handicap/, consulté le 17 décembre 2018.

Quant à la cécité, le CNRTL la qualifie comme : « État d'une personne qui est privée de la vision ». Cette définition apparaît comme trop générale et réductrice. En effet, il existe différents degré de cécité. L'OMS apporte quelques clarifications : « La Onzième Classification internationale des maladies (CIM-11, 2018) distingue deux groupes de déficience visuelle : celles affectant la vision de loin, telle que corrigée, et celles affectant la vision de près, telle que corrigée.

Déficiences affectant la vision de loin:

- légères – acuité visuelle corrigée inférieure à 6/12 ;
- modérées – acuité visuelle corrigée inférieure à 6/18 ;
- sévères – acuité visuelle corrigée inférieure à 6/60 ;
- cécité – acuité visuelle corrigée inférieure à 3/60.

Déficiences affectant la vision de près :

- acuité visuelle inférieure à N6 ou N8 à 40 cm avec la correction existante. »[23]

Afin de mieux comprendre ce qu'est la vision, il est intéressant de savoir que « l'on distingue sept fonctions visuelles :

1. l'acuité visuelle – capacité de distinguer les images de façon nette et précise (clarté) ;

2. le champ visuel – capacité de voir ce qui se passe sur les côtés en regardant droit devant soi (on parle aussi de vision périphérique) ;

3. la sensibilité au contraste – détermination du contraste entre des objets et l'arrière-plan ;

4. la perception des couleurs – capacité de distinguer entre les différentes couleurs et la lumière qu'elles émettent ;

5. l'acuité de Vernier – capacité à discerner la discontinuité sur une ligne (sert à détecter des motifs) ;

6. l'acuité stéréoscopique – perception de la profondeur ;

7. le seuil d'adaptation à l'obscurité – capacité de voir dans des conditions de faible luminosité. »[24]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

23. https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/blindness-and-visual-impairment, consulté le 25 avril 2019.

24. https://www.who.int/blindness/vision-report/Consultation_draft_World_report_on_vision_FR.pdf, consulté le 4 avril 2018.

Selon l'ancienne définition de l'OMS (1992), pour la neuvième révision de la Classification Internationale des Maladies pour classer les déficiences visuelles selon l'acuité et le champ visuel, elle définissait cinq catégories de déficiences visuelles numérotées de I à V.

« Les catégories I et II correspondent à ce qu'il est convenu d'appeler la malvoyance. On parle aussi de basse vision ou d'amblyopie ou encore de vision réduite. En tout état de cause, les critères d'évaluation reposent toujours sur une baisse d'acuité visuelle ou sur une diminution du champ visuel :

- Catégorie I (déficience moyenne) : Acuité visuelle binoculaire corrigée inférieure à 3/10e et supérieure ou égale à 1/10e, avec un champ visuel d'au moins 20°.
- Catégorie II (déficience sévère) : Acuité visuelle binoculaire corrigée inférieure à 1/10e et supérieure ou égale à 1/20e. En pratique, le sujet compte les doigts de la main à trois mètres.

Les trois catégories suivantes correspondent à la notion de cécité :

- Catégorie III (déficience profonde) : Acuité visuelle binoculaire corrigée inférieure à 1/20e et supérieure ou égale à 1/50e, ou champ visuel compris entre 5° et 10°. En pratique, le sujet compte les doigts à un mètre mais ne peut le faire à trois mètres.
- Catégorie IV (déficience presque totale) : Acuité visuelle binoculaire corrigée inférieure à 1/50e mais perception lumineuse préservée, ou champ visuel inférieur à 5°. En pratique, le sujet ne compte pas les doigts à un mètre.
- Catégorie V (déficience totale) : Cécité absolue. Pas de perception lumineuse. A fortiori absence d'œil. »[25]

Il faut également faire la distinction entre la cécité presque totale, et la cécité absolue. La première préservant une perception lumineuse (même minime), la seconde n'incluant aucune perception lumineuse.

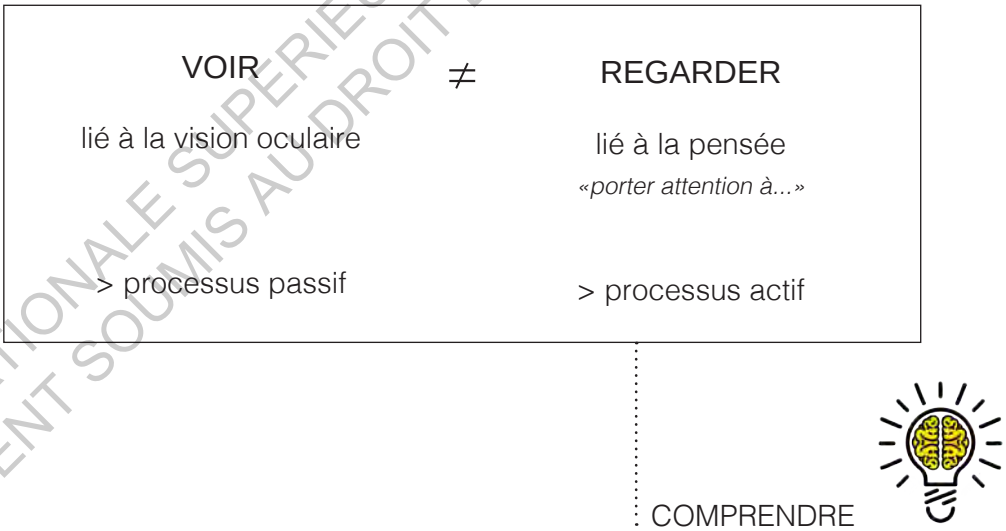
À mon sens, cette dernière définition apporte plus de précisions sur les perceptions visuelles en fonction de la distance et de la lumière perçue par les aveugles et malvoyants, sans pour autant comprendre un vocabulaire scientifique médical.
Il est également important de noter que, « selon des estimations de l'OMS, en raison du vieillissement de la population et du changement de la structure par âge, le nombre de personnes atteintes de déficiences visuelles est appelé à tripler d'ici à 2050. »[26]
Au 21ème siècle, les populations vieillissantes représentent un réel public à considérer pour penser les villes de demain.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

25. https://clairvoyants17.fr/index.php/voir-et-mal-voir/la-deficience-visuelle, consulté le 12 avril 2018.

26. https://www.who.int/blindness/vision-report/Consultation_draft_World_report_on_vision_FR.pdf, consulté le 4 avril 2018.

Si l'on approche la notion de cécité selon un axe historique et sociologique, au Moyen-Âge, les aveugles étaient considérés comme des monstruosités physiques et morales (Chottin, 2009 : 8). La société n'avait guère de compassion envers ces personnes car elle ne les comprenait pas. D'autant plus, la religion prenant une place importante à cette époque, les aveugles étaient considérés comme des personnes ayant été châtiées par Dieu et, par conséquent cela signifiait qu'elles avaient pêché.
Dans l'introduction de l'ouvrage *L'aveugle et le philosophe, ou comment la cécité donne à penser*, (Chottin, 2009), l'auteure fait un travail de dépouillement historique au regard de textes philosophiques sur l'image des non-voyants tels qu'ils étaient perçus par la société dans le passé. Elle y évoque que René Descartes a été le premier à concevoir que l'aveugle pouvait être un « détenteur de lumières dont le voyant est privé [...], au sens où sa condition d'aveugle permet à la pensée de saisir des réalités que l'intellection et la vision ordinaires échouent à appréhender » (Chottin, 2009 : 10).
Cela va, sans rappeler, une pensée de l'architecte Louis Isodore Khan, quand il évoque qu'avec seulement l'aide de son esprit, l'homme est capable de grandes prouesses : « Ce qui pour moi est très important, c'est d'impliquer la vision et l'esprit. [...] vous pouvez fermer les yeux et voir une idée philosophique. Vous pouvez la voir de manière à pouvoir l'écouter, quelque chose de philosophique que vous pouvez voir ... avec votre esprit » (Khan, 1996 : 84).



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

En 1749, l'ouvrage français du philosophe écrivain Denis Diderot : *Lettre sur les aveugles à l'usage de ceux qui voient*, considère les non-voyants comme des êtres humains à part entière et non plus comme des animaux. Pensée révolutionnaire pour l'époque, qui lui aura valu un emprisonnement de quelques mois pour avoir tenu ces propos.[27]

Malgré la censure, il a tout de même amorcé un processus amenant une nouvelle perception concernant ces personnes et, un changement de jugement moral.
L'intérêt pour la cécité de la part de la société française continue en 1889 avec l'association Valentin Haüy, qui ouvrira à ses frais la première école gratuite pour jeunes aveugles, filles et garçons.[28] En 1891, c'est la consécration, l'association est reconnue d'utilité publique, prouvant alors une réelle considération pour les personnes présentant des handicaps visuels au regard de la société.
Car en effet, le chemin fut long et laborieux. Moins d'un siècle auparavant, en 1848, la définition de la cécité s'apparentait à : « aveuglement de l'esprit, absence de coeur, état d'une personne qui ne voit pas, ne comprend pas, ne sent pas certaines choses. »[29]

La reconnaissance d'un statut d'*Homme pensant et sachant*, pour les aveugles et les malvoyants est donc le fruit d'un long processus sociétal. Aujourd'hui leurs compétences cognitives ne sont plus remises en question, mais l'héritage d'un tel passé discriminatoire peut ressurgir à tout moment lors de leurs déplacements en ville. En entretien, dès lors que le sujet des difficultés rencontrées lors de leurs trajets dans les espaces publics a été abordé, ils ont exprimé l'impression de parfois « ne pas se sentir à leur place ».
Cela nous amenant alors à nous interroger sur la notion de mobilité et d'accessibilité pour le bon fonctionnement d'une marche urbaine.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

27. http://www.denis-diderot.com/barreaux.html, consulté le 14 avril 2018.

28. Son fondateur, Maurice de La Sizeranne, devenu aveugle à l'âge de 9 ans, avait pour ambition de soutenir les aveugles dans leur lutte pour l'accès à la culture et à la vie professionnelle.
L'association établira une antenne à Marseille en 1922. Aujourd'hui, elle compte près de 120 implantations locales dans toute la France avec plus de 3300 bénévoles, afin de favoriser l'autonomie des personnes aveugles et malvoyantes (Optimus et Association Valentin Haüy, 2016 : 14).

29. Selon le site internet du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL), consulté le 3 octobre 2017.

1.3.2 Mobilité et accessibilité

« Cela ne veut pas dire que l'usager ordinaire soit un être passif demandant à être assisté ; au contraire, la revendication des associations d'handicapés est clairement une revendication d'autonomie, et toutes les politiques d'aménagement en direction des personnes âgées dépendantes insistent sur la nécessité de sauver à la fois leur activité et leur capacité de coopération sans les ségréger par des mesures qui leur seraient destinées spécifiquement. »

(Joseph, 1997 : 133)

Avant de définir ces deux notions, il semble primordial de les rattacher à celles de la ville, des espaces publics urbains qui sont le socle même de l'objet de cette recherche. Selon Thierry Paquot, « L'espace public est un singulier dont le pluriel – les espaces publics – ne lui correspond pas. En effet, l'espace public évoque non seulement le lieu du débat politique, de la confrontation des opinions privées que la publicité s'efforce de rendre publiques, mais aussi une pratique démocratique, une forme de communication, de circulation des divers points de vue ; les espaces publics, quant à eux, désignent les endroits accessibles au(x) public(s), arpentés par les habitants, qu'ils résident ou non à proximité. » (Paquot, 2015 : 3)
Pour Antoine Fleury, géographe, en s'appuyant notamment sur les travaux de François Tomas et de Richard Sennett : « l'espace public est un terme polysémique qui désigne un espace à la fois métaphorique et matériel. Comme espace métaphorique, l'espace public est synonyme de sphère publique ou du débat public. Comme espace matériel, les espaces publics correspondent tantôt à des espaces de rencontre et d'interaction sociales, tantôt à des espaces géographiques ouverts au public, tantôt à une catégorie d'action ».[30]
Cet auteur ajoute que selon l'axe de la sociologie urbaine : « Les espaces publics sont des espaces de rencontres socialement organisés par des rituels d'exposition ou d'évitement. S'inscrivant dans la lignée des travaux d'Erving Goffman (1973), Isaac Joseph (1984, 1998) apparaît comme l'un des principaux promoteurs du concept en France. Le terme désigne alors un espace d'expériences et renvoie aux interactions se nouant dans l'anonymat de la ville. Certes l'espace physique est intégré dans cette définition : il offre plus ou moins de prises aux citadins et celles-ci sont d'ailleurs largement déterminées par les producteurs et les gestionnaires de cet espace. Mais dans cette acception, l'espace public se définit moins par sa matérialité et son statut juridique que par ses pratiques. »[31]

Autrement dit, la notion d'espace(s) public(s), au regard de la discipline par laquelle on l'aborde, il n'en ressort pas moins que ce soit un lieu matériel ou immatériel, faits de rencontres, de débats, ou bien d'évitements. Ils sont également des espaces révélateurs de pratiques et d'activités sociales. En revanche, si la définition est en

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

30. http://hypergeo.eu/spip.php?article482#, consulté le 3 janvier 2018.

31. *Ibid.*

permanence revue et corrigée, il est indéniable qu'ils constituent les supports de la marche urbaine, pour les cheminements piétons, mais également ceux dédiés aux autres flux (véhiculaires et mobilité douce). Une cohabitation s'installe alors entre les différents composants, nous amenant à la notion d'accessibilité.

Selon Laurent Chapelon, docteur en Géographie et en Aménagement de l'espace :
« l'accessibilité ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non un lieu donné, mais elle traduit également la pénibilité du déplacement, la difficulté de la mise en relation appréhendée le plus souvent par la mesure des contraintes spatio-temporelles. De ce fait, l'accessibilité va dépendre également du niveau de service offert par le ou les systèmes de transport utilisés pour accomplir le déplacement. »[32]
Il pose un cadre spatio temporel, où il évoque l'action et donc installe une dynamique faite de rencontres d'éléments perturbateurs ou servant de repères.
La notion d'accessibilité induit donc le fait que l'on puisse prendre part à un système : on a un environnement donné, composé d'éléments fixes ou mobiles qui déterminent un cadre.
Ces différents éléments entrent en interaction et qui rendent des lieux (des points donnés) ou des cheminements possibles ou non.

Se crée alors un réseau d'objets d'études, qui selon différentes hypothèses amènent à différentes situations.
Au vu du prisme de ma recherche, au travers de la cécité, ce qui m'intéresse dans la notion d'accessibilité c'est la pratique de la ville qu'en font les usagers.
Cette manière d'appréhender cette notion, m'amène à questionner une autre, qui est étroitement liée : celle de l'autonomie des personnes aveugles et malvoyantes dans leurs déplacements en milieu urbain.

Pour être autonome dans la chaine des déplacements dans nos villes, il faut en premier lieu identifier l'environnement que nous allons arpenter.
Cela vaut pour tout le monde, pas seulement pour les personnes en situation de handicap.
Pour s'inscrire dans une mobilité fluide du privé au public, de chez soi aux espaces publics, il faut des repères. Identifier revient à s'orienter et se repérer, ce qui est fondamental pour appréhender une ville.
C'est ce qu'Isaac Joseph qualifie de prises : « Ce que l'espace, mais aussi le mobilier urbain ou les équipements et objets techniques, peut offrir à un usager comme être agissant ou parlant, ce sont des prises. [...] Une disponibilité pratique dans un contexte et pour une activités donnés. » (Joseph, 1997 : 134).
Ce sont donc des opportunités offertes à la déambulation, mais également aux temps de pauses, mettant à mal ou non les compétences du citadin marcheur.
Pour ce sociologue, la notion d'accessibilité, renvoie inévitablement à celle de l'hospitalité.
« L'hospitalité, n'est pas une affaire de frontières ou de limites d'un lieu : l'hospitalité

32. http://hypergeo.eu/spip.php?article30, consulté le 3 janvier 2018.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

d'une ville définie comme système d'activités se pose tout au long d'une chaîne qui a du bâti aux espaces publics et aux réseaux de transports. » (Joseph, 1997 : 134). De nos jours, les cahiers normatifs parlent de « la chaîne d'accessibilité » dans nos villes, c'est ce à quoi fait référence Isaac Joseph, mais rattachant cette notion à celle de l'hospitalité.

« Pour traiter des rapports de la ville et de l'hospitalité [...] René Schérer a rappelé, la distinction que fait Kant entre le droit d'accueil, chez soi, et le droit de visite, comme hospitalité minimale et universelle. » (Joseph, 1997 : 131)

Depuis 2005, la loi française a mis en place une réglementation stricte concernant les normes d'accessibilité. Les édifices recevant du public, les voiries, ainsi que les transports ont fait l'objet de nouveaux objectifs à atteindre, avec un cahier des charges à respecter plus précis. En effet, avant cette date, l'accessibilité d'un édifice, de l'espace urbain ou des transports en commun était considérée par leur capacité à subvenir aux besoins de personnes à handicap moteur. Dès 2005, les nouvelles normes d'accueil concernent un public plus large, englobant tout type d'handicap.[33] Depuis le 22 octobre 2017, « les gestionnaires d'établissements recevant du public (ERP) doivent mettre à la disposition du public un registre public d'accessibilité. Outre la liste des prestations proposées par l'établissement pour l'accessibilité des personnes handicapées, le registre contiendra :
-la liste des pièces administratives et techniques relatives à l'accessibilité de l'établissement aux personnes handicapées ;
- la description des actions de formation des personnels chargés de l'accueil des personnes handicapées.
Les gestionnaires d'ERP sont libres de choisir la forme du registre, sous version papier ou numérique. »[34]

En complément, comme le souligne Thierry Paquot, « Une législation spéciale pour les handicapés à l'échelle européenne devait être appliquée à partir de 2015, elle prévoit de faciliter l'accès des lieux publics et des transports publics, ce qui engendre la mise aux normes « handicapés » des bâtiments publics, la construction de rampes ou d'ascenseurs, l'amélioration des revêtements des trottoirs et de la chaussée, des marques au sol pour les malvoyants, etc. De nombreuses villes se sont, depuis plusieurs années, lancées dans des travaux de restructuration des rues et des places, afin d'améliorer la circulation des handicapés en fauteuil roulant, mais il reste tant à faire… » (Paquot, 2015 : 97).
En effet, la réalité étant plus complexe que la théorie, beaucoup d'édifices publics ne sont toujours pas conformes aux normes depuis 2005, de nombreux projets font

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

33. « La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, renforce les obligations incombant aux constructeurs et propriétaires de bâtiments publics ou privés, d'ERP ou de logements. Elle étend la notion de handicap a n de prendre en compte tous les types de handicaps, qu'ils soient physiques, sensoriels, cognitifs, mentaux ou psychiques » (Le Bloas, 2016 : 9).

34. https://www.service-public.fr/professionnels-entre-prises/actualites/A12056, consulté le 17 décembre 2017.

appel à des « dérogations pour éviter des normes qui leur apparaissent comme des contraintes », comme l'explique Joelle Parra, responsable accessibilité et handicap de la Métropole Aix Marseille Provence (2017). Il est à souligner qu'en 2013, la ville de Marseille était classée, en termes d'accessibilité, 83ème sur 96 villes en France selon l'Association des Paralysés de France (APF).
Le 18 novembre 2017, à Aix-en-Provence, dans le cadre du festival *Image de ville*, s'est tenue une table ronde réunissant élus, architectes et urbanistes pour débattre sur le thème de l'accessibilité dans nos villes. L'événement avait pour titre « Handicap et exclusion de la ville? » avec pour principale problématique: « la ville appartient-elle vraiment à tout le monde? ».
À l'issue des échanges, différents questionnements ont alors émergés, tels que : comment les collectivités et, en particulier la métropole, se saisissent-elles de la question du handicap ? Comment appréhendent-elles leurs responsabilités ? La région PACA est-elle exemplaire ou mauvaise élève dans ce domaine?
Il est intéressant de souligner qu'au début de la table ronde, Michel Chiappero[35] a ouvert le débat par cette remarque: « la table ronde a lieu dans un bel équipement, mais malheureusement, la moitié n'est pas accessible aux personnes handicapées. Cet édifice est donc dans l'illégalité au vu de la loi de 2005 » (2017). Cette entrée en matière annonce dès lors tout l'enjeu du débat actuel. Paradoxe poussé à l'extrême, par un évènement qui, voulant débattre du thème de l'accessibilité, se déroule dans un lieu non accessible à tous.
Malgré une volonté de loi datant d'il y a quatorze ans, l'accessibilité semble être encore un sujet problématique dans nos villes. Des essais de solutions ont été apportés mais la mise en pratique en est toute autre, voire inexistante dans beaucoup de cas.

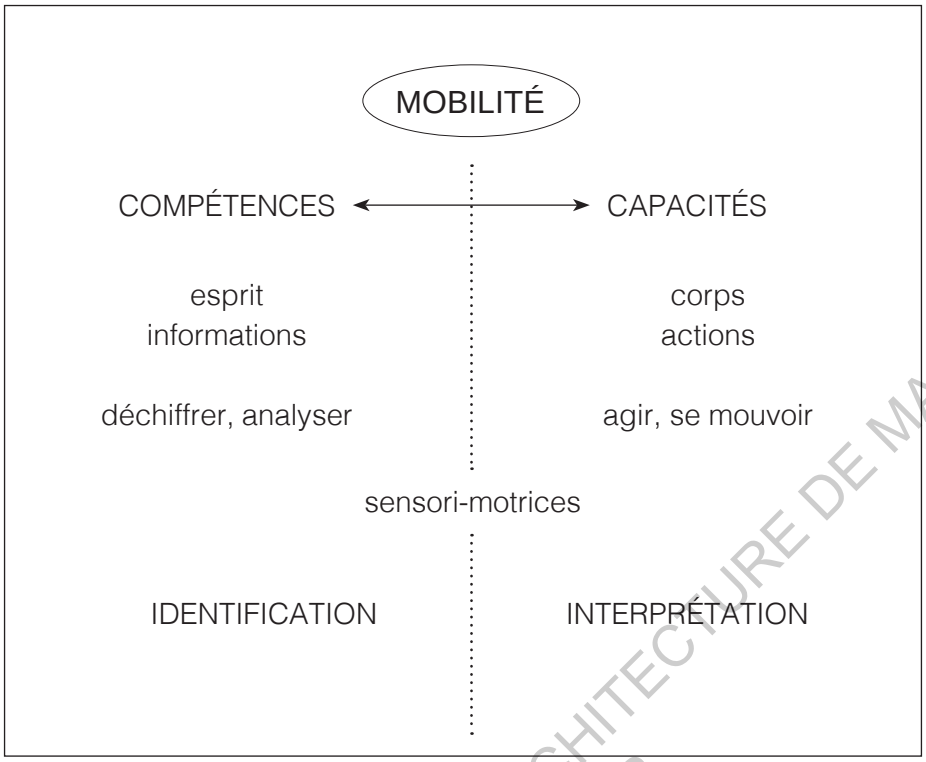
Si l'on prête attention à la définition donnée par le dictionnaire Larousse qui dit de manière générale que « l'accessibilité est un lieu auquel on peut accéder », la réelle question qui se pose est « comment » ?

La mise en situation par la pratique a démontré sa capacité d'outil pour comprendre un espace et voir s'il est accessible ou non.
S'ajoute à cela la notion de mobilité, incluant l'idée de mouvements, de déplacements et donc de vitesses.
Le fait de se mouvoir dans l'espace amène également à un autre sujet, celui de l'anticipation : « Entre le ressentir et le mouvement, il n'y a ni antécédence, ni conséquence. L'acte moteur ne suit pas la sensation, non plus qu'il ne la précède. L'anticipation fait ressentir proche ce qui est encore lointain. Et déjà s'esquisse le mouvement. » (Augoyard, 1979 : 117).

À mon sens, la mobilité relève de la compétence d'un citadin à déchiffrer un espace (de l'ordre de l'information) afin de pouvoir réaliser un déplacement (champ de l'action) convoquant des capacités motrices.

35. Architecte-urbaniste, organisateur et modérateur de la table ronde « Handicap et exclusion de la ville? », Aix-en-Provence, 2017.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Par conséquent : « il n'existe probablement pas une accessibilité à un espace mais bien des manières ordinaires plurielles d'accéder. » (Thomas, 2005 : 16).

On revient donc à l'identification comme outil de compréhension, que ce soit pour s'orienter, accéder et pénétrer dans un lieu, y circuler, participer à la vie sociale, entrer en interaction avec différentes personnes ou bien en sortir.

L'accessibilité et la mobilité, au delà des différents handicaps renvoient donc à des expériences sensori-motrices plurielles, propres à chaque usager cheminant de manière ponctuelle ou récurrente dans une ville. Autrement dit : « Chaque forme de mobilité implique une rencontre sensible spécifique avec la matérialité et la socialité de la ville qui peut se traduire dans des expériences et des émotions systématiques différentes et alimenter ainsi différemment les représentations de celle-ci. » (Kazig et Masson, 2015 : 220).
Cela nous amenant alors à nous interroger sur la notion d'ambiances urbaines et architecturales dont nos villes sont constituées.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1.3.3 Ambiances urbaines et architecturales

« La relation de l'homme qui marche à sa cité, à ses rues, à ses quartiers, qu'il les connaisse déjà ou les découvre au fil de ses pas, est d'abord une relation affective et une expérience corporelle. Un fond sonore et visuel accompagne sa déambulation, sa peau enregistre les fluctuations de la température et régit au contact des objets ou de l'espace. Il traverse des nappes d'odeurs pénibles ou heureuses. Cette trame sensorielle sonne au cheminement au fil des rues une tonalité plaisante ou désagréable selon les circonstances. L'expérience de la marche urbaine sollicite le corps en son entier, elle est une mise en jeu constante du sens et des sens. La ville n'est pas hors de l'homme, elle est en lui, elle imprègne son regard, son ouïe, et ses autres sens, il se l'approprie et agit sur elle selon les significations qu'il lui confère. »

(Le Breton, 2000 : 121)

Dans son article « L'environnement sensible et les ambiances architecturales », Jean-François Augoyard interroge les sens en architecture : « La référence spatiale, telle que définie par les caractères newtoniens, perd sa pertinence explicative dans les processus sensibles autres que le voir. Plus encore, on peut montrer que le visible n'est pas entièrement soumis à la spatialité cartésienne. Pourtant, comme il est difficile d'imaginer des représentations du tactiles, du thermique, de l'olfactif, qui obéiraient à la logique propre à chacune de ces sensations ! Comment faire admettre à l'architecte qu'une forme sonore, c'est d'abord du temps ? « Et comment la dessinerais-je ? », dira-t-il. »
Enfin, ajoute qu'il faut « modifier l'attitude cognitive sur l'espace construit » afin de « faciliter l'exercice ordinaire d'un imaginaire bâtisseur aussi inventif pour l'écoute, la motricité, l'olfaction, la relation avec l'air, que pour le voir. » (Augoyard, 1995 : 313)
C'est l'essence même de ce que l'on peut qualifier d'ambiances architecturales et urbaines, cela faisant grandement écho à la thématique de ce mémoire qui s'intéresse aux pratiques cheminatoires des personnes ne disposant pas ou plus de toutes leurs facultés visuelles.

Bien que sa définition soit difficile à cerner (le laboratoire du CRESSON s'attèle à cette tâche depuis de nombreuses années), l'élément majeur de sa compréhension pourrait être l'observation pour clé : « Une recherche sur l'environnement architectural ne s'arrêtant pas au discours et au représenté mais soigneusement attentive à la nature sensible et physique des objets observés apporte de nouveaux accès à la connaissance globale du phénomène urbain. » (Augoyard, 1995 : 303)

Cette notion est en constante évolution au gré des recherches. Si l'entrée de son étude était sonore, aujourd'hui, les « investigations s'élargissent aux multiples dimensions de la perception in situ de l'expérience urbaine. Sont ainsi abordés les phénomènes lumineux, sonores, thermiques, olfactifs, tactiles et kinesthésiques, et leurs rapports aux pratiques ordinaires et professionnelles. » (Thomas, 2018 : 4)
L'étude des ambiances architecturales et urbaines permet de confronter des données

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

entre espace perçu, conçu et vécu, chers au sociologue, géographe et philosophe français Henri Lefebvre (1974). Ce dernier a exprimé le concept d'une triplicité de l'espace, où il met tout de même en garde sur le fait qu'une : « telle distinction doit se manier avec beaucoup de précaution. Elle introduirait vite des dissociations, alors qu'il s'agit au contraire de restituer l'unité productive » (Lefebvre,1974 : 53).

Cela entrant fortement écho avec la pensée de Grégoire Chelkoff qui nous explique que : « Dans le domaine spécifique des ambiances, qui interroge à la fois les dimensions quantitatives (physiques) et qualitatives (sensibles et sociales), l'expérimentation interroge selon nous autant le test ou la mise à l'épreuve d'intentions d'ambiances initiales que leur mise en oeuvre effectrice et les modalités de leur actualisation par l'usage et les pratiques d'habiter. » (Chelkoff, 2018 : 1).
Et le sociologue Jean-Paul Thibaud qui apporte quelques clarifications :
« Plutôt que de dissocier la cause de l'effet, l'ambiance les confond. [...] L'ambiance captive en même temps qu'elle échappe. Si elle se dérobe à toute assignation définitive, à toute approche essentialiste, c'est parce que son existence est fragile et précaire, éphémère et évanescente. Il suffit parfois d'un souffle ou d'un murmure, d'un geste ou d'un regard pour qu'une ambiance s'installe, se transforme, s'évanouisse. » (Thibaud, 2018 : 67). Et nous indique plus tard dans le texte que l'ambiance se laisse donc difficilement saisir, car « elle procède d'un champ diffus dynamique qui échappe à toute tentative de focalisation. Il est délicat de l'assigner à un point précis de l'espace, puisqu'elle ne cesse de se disperser, et fonctionne davantage comme une condition de la perception que comme un objet perceptible à proprement parler. » (Thibaud, 2018 : 69).

« De fait, l'ambiance ne constitue pas une extériorité vis-à-vis d'un sujet qui pourrait l'attraper et la disséquer pour la commenter : elle est une matérialité tout autant qu'une expérience, elle forme un filtre au travers duquel on sent, perçoit et agit. » (Kazig et Masson, 2015 : 218).
Cette approche « consiste à comprendre l'ambiance à l'endroit de son potentiel d'articulation des usages du corps et de l'espace vécu qui se manifeste dans les quatre dimensions suivantes : son indivisibilité, son immédiateté, son omniprésence et sa diffusion. » (Thibaud, cité par Kazig et Masson, 2015 : 218).

Ces deux derniers chercheurs se sont appliqués au travail de constitution d'un état des lieux sur la notion d'ambiance, mais ouvrent également des perspectives de recherches. La notion d'ambiance apparait alors comme un outil méthodologie en soi, portant un intérêt « aux dimensions micro de l'espace vécu et à ses aspects matériels et sensibles. » (Kazig et Masson, 2015 : 224).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2. Méthodologie : de la rencontre à la description

2.1 Entretiens et parcours commenté

« L'interrogation d'un « comment » de l'habiter quotidien n'ayant de sens qu'à propos d'un vécu spécifié (ici et maintenant), l'appréhension de ces modalités n'est possible qu'à travers des récits individuels. »

(Augoyard, 1979 : 23).

Afin de comprendre ce que représente déambuler sans vision dans l'espace public à Marseille, il m'a fallut rencontrer des acteurs ayant un lien de près ou de loin avec la cécité . Cela étant indispensable à mon sens pour mieux cerner ma problématique et, cibler les situations d'empêchement permettant de mettre à jour des problèmes d'autonomie des personnes non et malvoyantes.

Forte des recommandations de Stéphane Beaud et Florence Weber (1998), Élisabeth Pasquier et Jean-Yves Petiteau (2001), ainsi que celles de Jean-Paul Thibaud (2001), j'ai donc rencontré des personnes aveugles et malvoyantes vivant à Marseille, d'autres oeuvrant pour le monde de la cécité au titre d'une association. Je me suis également entretenue par téléphone avec une élue locale et, effectué un entretien par écrit avec un malvoyant de passage à Marseille ayant vécu une mésaventure.
De plus, j'ai effectué un « parcours commenté » avec un non-voyant (observation d'une expérience *in situ*) favorisant le qualitatif au quantitatif : « Le récit d'un seul voyageur urbain qui parcourt la ville avec une attention flottante, mais curieuse, et la raconte en se racontant, apporte un « donné » plus riche et plus cohérent que le compte rendu des réponses à cent « questionnaires » sur le vécu. » Augoyard, 1979 : 24).

Afin de restituer les échanges que j'ai pu avoir avec des personnes autour du thème de la cécité dans les espaces publics marseillais, je me suis attelée à retranscrire les entretiens, mais également à les situer dans leur contexte. C'est donc sous forme de fiches que j'ai choisi de les présenter, en ayant extrait le contenu général des questions soulevées.
Des arguments plus précis et concis serviront d'éléments d'analyses pour la troisième partie de ce manuscrit.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

36. Arthur, jeune malvoyant de 25 ans, s'est vu refusé l'accès à un magasin en septembre 2018 avec l'argument que son chien guide ne pouvait pas y entrer par « mesure d'hygiène ». Nous y viendrons en détail en page 76.

Liliane & Évelyne
Malvoyante de naissance & aveugle depuis l'âge adulte
Professions inconnues
Entretien mené à : L'alcazar, service « Lire Autrement », 13001, Marseille
Date : 19 octobre 2017

Résumé des propos échangés :

- utiliser la canne pour montrer son handicap car la malvoyance n'est pas visible ;

- le service de transports en communs *Mobimétropole* ne permet pas la spontanéité dans les déplacements car il faut réserver à l'avance ;

- sentiment que leur participation aux commissions d'accessibilité n'est pas entendue ;

- peur d'aller sur le Vieux-Port à Marseille, par angoisse de tomber dans l'eau ;

- difficulté à accepter de « devoir compter sur la gentillesse des gens » ;

- moments douloureux, de solitude et de dépression qu'apporte ce handicap.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Lucette & son époux

Non-voyante depuis août 2018 & voyant

Retraités

Entretien mené à :
leur domicile, rue Léon Bourgeois, 13001, Marseille

Date :
29 novembre 2018

Résumé des propos échangés :

- arpente la ville principalement accompagnée de son mari ;

- difficulté à accepter son handicap ;

- ne se repère plus du tout depuis août 2018, et a peur de sortir seule ;

- pense à opter prochainement pour l'utilisation d'une canne.

Son époux, membre du Comité d'Intérêt de Quartier (CIQ), organisation citoyenne d'habitants chargée de défendre les intérêts des habitants du 1er arrondissement, œuvre au sein de leur quartier pour mettre en place quelques aménagements en faveur de l'accessibilité, tels que la création d'un passage piéton, un ré-aménagement de places de stationnements pour qu'elles n'empiètent plus sur le trottoir.

> Cf. Retranscription en entier de l'entretien en annexes page 81.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Arthur
Malvoyant
Réalisateur
Entretien via Messenger (Application issue du réseau social Facebook)
Date : Conversation allant du 17 octobre au 13 décembre 2018
Résumé des propos échangés : - touché par l'élan de solidarité envers lui et sa chienne, qui se sont vus l'accès refusé à un magasin, - procédures judiciaires en cours avec ses avocats et les dirigeants du magasin en question.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Mado & Gérard

Non-voyante de naissance & voyant

Secretaire et Comptable à l'association Valentin Haüy (Marseille)

Entretien mené à :
l'antenne marseillaise de l'association Valentin Haüy, 72 rue Saint Suffren, 13006

Date :
20 novembre 2018

Résumé des propos échangés :

- l'association crée un réel lien social, permet aux personnes en déficience visuelle de ne pas se sentir seules ;

- véritable entraide ;

- divers ateliers, loisirs ou formations mis en place ;

- changement de locaux pour la rue Saint Suffren, car avant rue Aldebert et édifice non accessible aux personnes à mobilité réduite ;

- satisfaits de la mise en place des lignes de guidage menant à l'association depuis la rue de Rome même si les travaux ont été longs à leur goût ;

- mécontents du fait que les camions de livraisons du secteur stationnent sur les places handicapées qui leurs sont réservées.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Mme X.
///
Collaboratrice du cabinet du maire du 6ème et 8ème arrondissement de Marseille
Entretien téléphonique
Date : 22 novembre 2018
Résumé des propos échangés : - coût global de l'opération (540 000 euros) ; - durée des travaux (6 mois) ; - considération du maire de secteur pour l'accessibilité, « thème qui lui tient à cœur » ; - volonté d'étendre ce projet s'il s'avère « d'utilité publique » , - changement de présidence à la métropole, projets bloqués pour le moment ; - problèmes de communication pour sensibiliser les ouvriers à la mise en œuvre.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Reimond

Non-voyant depuis 2012

Retraité, ancien instituteur

Entretien mené à :
son domicile, rue Sainte, 13001, Marseille

Date :
13 novembre 2017

Résumé des propos échangés :

- lenteur des non-voyants pour se déplacer ;

- goût pour les voyages et notamment l'Amérique du Sud où le rythme de vie lui apparait plus lent, et donc adapté à son handicap ;

- cécité survenue sur le tard donc réapprentissage des gestes les plus banals ;

- difficulté d'aller sur le Vieux-Port tout seul, car angoisse de tomber à l'eau ;

- impliqué dans de nombreuses associations ;

- aime son quartier car il a ses habitudes et toutes les commodités à proximité ;

- équipé d'une canne et d'une télécommande universelle pour activer des signalisations sonores dans ses déplacements en milieu urbain. Malheureusement ces dernières sont souvent « en panne ».

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Parcours commenté avec Reimond

Date :
20 décembre 2017, de 9h45 à 11h45

Un mois et demi après notre première rencontre, nous avions convenu d'une nouveau rendez-vous avec Reimond, afin de nous balader dans les espaces publics marseillais, et que je puisse l'observer dans ses déplacements.
Nous nous sommes retrouvés le 20 décembre 2017, à 9H30, dans le café Trianon, à l'angle de la rue Sainte et de la rue Breteuil où il a l'habitude de se rendre.
Au préalable, j'avais imprimé un plan du quartier du 1er arrondissement de Marseille, le secteur que nous allions arpenter, afin de pouvoir restituer au mieux par la suite l'expérience de notre cheminement. J'allais me positionner comme un « marcheur-observateur », où tous deux allons « marcher, percevoir et décrire » (Thibaud, 2001 : 84).
Dès mon entrée dans le café (lieu que Thierry Pacquot définit comme « prolongement de l'habitat » (2009 : 43)), j'ai pu constater une atmosphère conviviale. Divers sons contribuaient à l'ambiance familiale qui s'en dégageait: bruits de la machine à café, cuillères qui tapaient sur les tasses, radio, rires, etc. Par la suite, Reimond m'a expliqué qu'il aimait cet endroit pour la diversité des univers qui s'y mélangent. Il m'a présenté : Fred, directeur des programmes de radio Dialogue ; Maria, espagnole qui vit depuis 50 ans à Marseille, juste en face du café, où depuis sa fenêtre elle regarde les allées et les venues des personnes ; Vanessa, la jeune serveuse qui parle la « bouche pleine », se faisant gentiment réprimander par Reimond ; l'épicier de nuit du quartier qui s'en va se coucher.

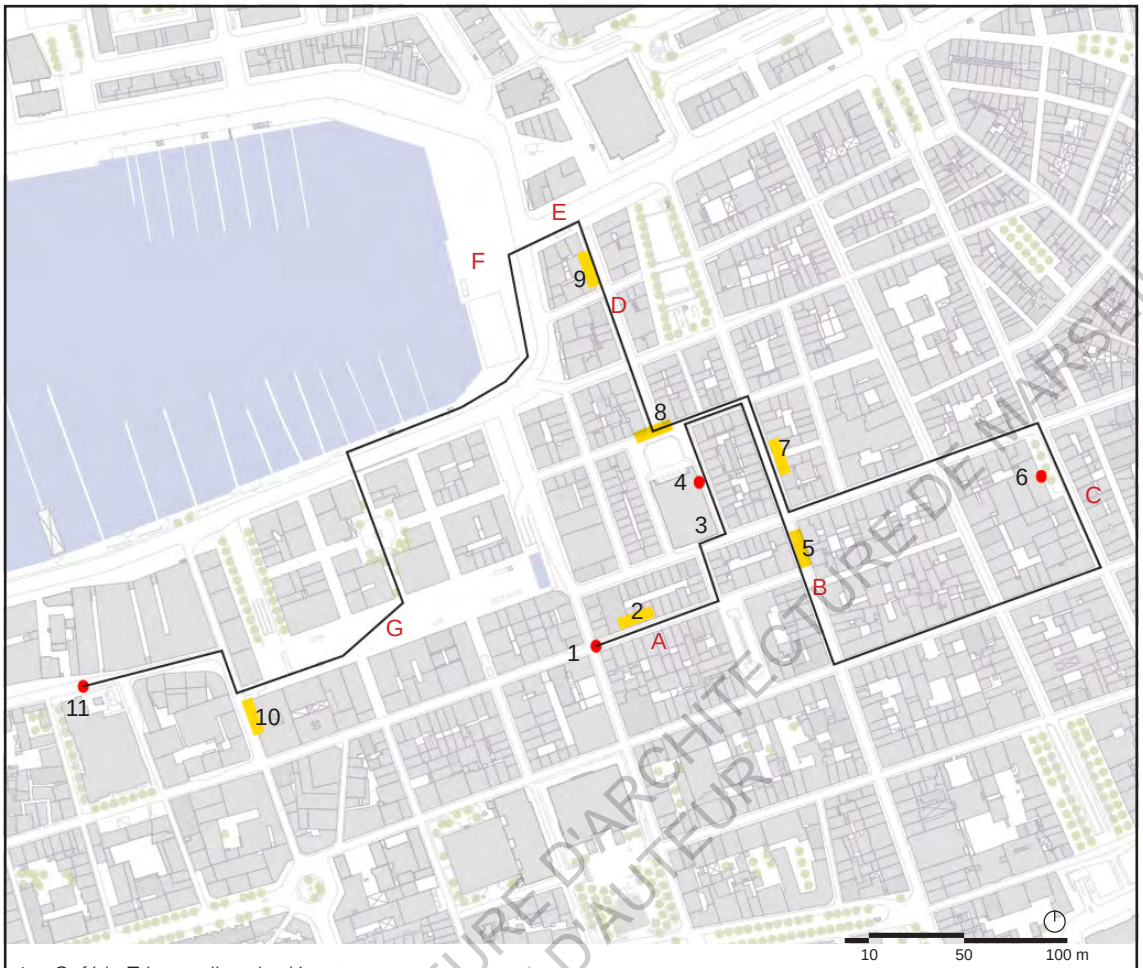
Il était important que je saisisse l'atmosphère de notre lieu de départ, tant apprécié par Reimond et, qui pourtant ne comporte aucune norme d'accessibilité au vu de la loi 2005. Il se sent bien dans cet endroit, non pas pour la mise en pratique d'une réglementation, mais car ce lieu représente l'identité de son quartier, avec une chaleur humaine qui lui est chère.
Nous buvons donc un café ensemble, il demande à une de ses connaissances de régler la vitesse de lecture de son dictaphone qui ne fonctionne pas bien depuis quelques jours. Il me confie alors que c'est son « pense-bête », son carnet de notes en quelque sorte. Le problème résolu, nous sortons du café pour une balade. Il est 9h45.
Il me demande alors de l'accompagner à la billetterie de l'opéra, et après à la poste. Je comprends dès lors, qu'il a prévu un itinéraire qu'il connait, un trajet de ses pratiques quotidiennes et, que je l'observerai évoluer dans l'espace urbain de son quartier.
Selon Jean-Yves Petiteau et Élisabeth Pasquier, « la méthode des itinéraires repose sur un postulat, celui de la reconnaissance de l'équivalence de la parole

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

de l'autre comme analyse » (2001 : 77). C'est donc dans cette optique que j'ai abordé notre « déplacement sur son univers de références » (2001 : 65) où « la subjectivité de la situation d'enquête comme élément central » (2001 : 63) devait être prise en compte.

Par cette expérience, j'ai pu percevoir la bienveillance des gens à son égard. Souvent dans sa vie, des personnes l'aident à traverser et/ou l'avertissent d'un obstacle imminent. Durant notre trajet, bien souvent des personnes s'écartaient dès lors qu'ils voyaient Reimond avec sa canne et ses lunettes (réels symboles à forte connotation signalétique de son handicap).
Mais, malgré l'utilisation de la canne pour l'aider dans ses déplacements, elle ne peut lui donner toutes les clés de compréhension de l'espace qu'il pratique. Il doit être à l'écoute, car il peut « trouver des indices : si nous somme observateurs, le monde est rempli de signaux » (Galbiati, 2013 : 7). Sa perception est plurielle et il « utilise divers systèmes perceptifs en même temps » (Galbiati, 2013 : 9).
Interroger des pratiques urbaines par « la méthode de l'itinéraire qui est une expérience partagée » (Petiteau, Pasquier, 2001 : 65) m'a permis de mieux cerner les déplacements et la perception d'un non-voyant au sein de l'espace public marseillais. En l'accompagnant dans un de ses parcours habituel, j'ai pu comprendre un territoire donné en fonction de nos différences.
Reimond n'a pas eu de difficulté apparente à décrire ce qu'il percevait, la description faisant partie de son quotidien et de son vocabulaire.
Par ce procédé, il a pu témoigner de son vécu, de son expérience culturelle et de ses pratiques sociales.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



1. Café le Trianon, lieu de départ

2. Baignoire sur le trottoir, remplie de déchets

3. Changement accoustique : passage entre le mur et un fourgon

4. Billetterie de l'Opéra

5. Échaffaudage et trottoir encombré à cause de travaux
   = obligation de descendre sur la chaussée

6. La Poste

7. Plots amovibles = danger

8. «Forêt» de potelets

9. Dangerosité des branches d'un olivier qui dépassent à hauteur des yeux

10. Passage piéton dangereux
    Arrêt de bus, voitures qui doublent, et pas de feux pour réguler la circulation

11. Domicile de Reimond, lieu d'arrivée

Itinéraire parcouru
Étapes / Arrêts
Obstacles

A. rue Sainte

B. rue Paradis

C. rue de Rome

D. rue Beauvau

E. Canebière

F. Vieux-Port

G. Cours Honoré-d'Estienne-d'Orves

Fig. 1 Carte du parcours commenté effectué avec Reimond dans le 1er arrondissement de Marseille

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Il en ressort de ma conduite en entretien, qu'une démarche heuristique était bien souvent adoptée. Bien souvent, j'ai laissé mes interlocuteurs dévier sur des sujets, en apparence non liés à mes questions d'origine, mais s'avérant par la suite de réels éléments analytiques. Révélant ainsi leur part d'individualité, leur vécu, mais ma posture de chercheure n'en restait pas moins affirmée.

2.2 Posture

« Il vient un moment où un auteur a le devoir de douter de ce qu'il avançait avec une belle assurance. Je serai donc en débat avec moi-même. »

(Sansot, 2000 : 121)

Ce mémoire de recherche est le fruit d'un long cheminement, d'interrogations, de doutes, de remises en question auxquels j'ai dû me confronter au fil de mes années universitaires.
Il convoque également une part d'implication personnelle, de l'esprit, mais également de mes expériences, lors de mes voyages, ou par le biais des nombreuses rencontres que j'ai pu faire, autant de facteurs qui m'amenaient à réviser mon attitude et ma pensée selon les différents propos tenus par mes interlocuteurs.

Dans son article « Sur le terrain de la surprise et de la curiosité en ethnologie » (2007, Anne Monjaret, consacre une partie sur le « statut, les attitudes et les optiques du chercheure », où elle aborde la notion de subjectivité. Elle énonce l'importance de la prise de contrôle du regard de chercheur, où il faut veiller à ne pas le perdre et, apprendre à se distancier dans certaines situations. Dans son cas, il fallait faire face aux clichés stéréotypés de la femme érotisée dans un milieu ouvrier masculin, éloigné de mon sujet d'enquête me diriez-vous. Certes, mais là où je rejoins ses questionnements et ses alertes pour ne pas se laisser submerger par ses propres croyances, ce sont les moments où mon empathie a pu engendrer des positionnements dits « militants ».
« Car se mettre à la place d'un autre, c'est s'enrichir, mais c'est un effort, c'est aller à la découverte d'un nouveau continent mental, d'une nouvelle manière de penser, d'une nouvelle manière d'être homme. [...] Cela est très fatiguant mais très passionnant, c'est la source de la vie. » (Cyrulnik et Morin, 2010 : 44).
J'ai alors appris à prendre du recul sur des évènements que j'ai pu observer, ou bien même, lorsque j'entendais des phrases à connotation négative à l'égard des personnes handicapées. Cela n'était pas évident par moment, car ces phrases pouvaient être prononcées par des architectes professionnels, enseignants de mon école, convoquant alors la dimension liée à l'affect et, celle l'engagement personnel. Mon incompréhension était si grande face à un tel enjeu sociétal qu'est celui de l'accessibilité, que j'ai dû faire face à de grandes remises en questions, des phases de doutes où je me suis même demandée si « ce sujet en valait vraiment la peine ? ».
Et puis, le terrain, les rencontres, qu'elles soient formelles ou non, m'ont permis de désirer à nouveau mon objet d'étude et, d'attiser ma curiosité : « pour devenir enquêteur, il faut s'armer d'une curiosité rebelle et frondeuse, premier acte, à la fois

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

scientifique et politique » (Beaud et Weber, cités par Monjaret, 2007 : 136). Il a donc fallu s'armer de patience et jouer de l'itérativité entre l'avancée de mes recherches et mes questionnements.

Lors de mes prises de contacts pour des entretiens je n'ai pas hésité à jouer de la « casquette » de l'étudiante.[37] En effet, celle-ci a pu notamment me permettre de m'entretenir avec une collaboratrice du cabinet de la mairie du 6ème et 8ème arrondissement de Marseille ; mais également, d'engendrer une certaine sympathie de mes divers interlocuteurs à mon égard. L'étudiant, à la différence du professionnel, ne marchande pas les informations qu'il va récolter, il est en apprentissage, il se construit aux travers de ses recherches ; cela permet, dès lors que son statut est annoncé, de faire tomber certaines barrières dans les échanges et la communication.
J'ai pu également faire cette expérience lors de ma visite au service « Lire Autrement » à l'Alcazar.[38] En effet, lors de mon arrivée dans le service, je me suis présentée à la responsable et, lui ai expliqué ma démarche. Au début, elle était quelque peu réticente, mais dès qu'elle a compris l'intérêt de mon intervention, elle m'a mise en contact avec Liliane, qui était présente dans une salle de lecture auditive de jour-là.
La responsable se montrant sur la défensive au premier abord, me percevant comme intrusive, a su par la suite jouer le rôle d'intermédiaire et, m'a même donné d'autres pistes. Par l'affirmation de mon statut d'étudiante en architecture, j'ai pu me constituer un réseau de contacts pour m'entretenir avec différents acteurs et usagers de la ville.[39]

Cependant, au vu d'un large réseau établi, s'actualisant au gré de mes rencontres, il a fallut que je fasse des choix et, que j'ajuste les pistes intéressantes à explorer afin d'en retirer des données exploitables pour l'analyse de ma recherche.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

37. Cela faisant écho au film *Petit à petit*, de Jean Rouch (1971), où dans un extrait, l'acteur principal se fait passer pour un étudiant en médecine, caricaturant les pratiques ethnographiques, démontrant que ce statut lui permet l'accord des personnes rencontrées dans la rue pour effectuer des mesures de leurs corps et, les questionner sur des sujets auxquels ils ne répondraient pas de prime abord à un simple inconnu. Bien que l'étudiant en soit un, il génère l'empathie et l'entraide de ses interlocuteurs.

38. L'Alcazar, est une bibliothèque municipale à vocation régionale, située sur le cours Belsunce, dans le 1er arrondissement de Marseille.

39. À la différence de certaines recherches, où dissimuler son statut pour favoriser son immersion afin de diriger des recherches s'avère indispensable. Cela renvoyant à une anecdote relatée par Muriel Girard en cours de « Sociologie urbaine des villes de la Méditerranée », en novembre 2017 à l'ENSA-Marseille ; où elle expliquait que dans le cadre de ses recherches au Magreb, elle se cachait dans les locaux d'artisans ayant une fenêtre sur rue, pour pouvoir observer les pratiques habitantes, afin de ne pas être un élément perturbateur au déroulement de la vie ordinaire.

2.3 Limites

« La recherche fondée sur un désir de connaissance serait ainsi faite d'états plus que d'étapes : la surprise, premier état, apparait plutôt passif : on reçoit un indice ; l'étonnement, deuxième état, apparaît, quant à lui, plutôt actif : on est intrigué ; la curiosité, troisième état, toujours actif, engendre le questionnement : on réalise l'intérêt ; puis suivent les hésitations, les vérifications par le cumul, les confirmations et les informations, la construction analytique…

[...]

De cette façon, on peut dire que la recherche (intégrant évidemment la phase d'enquête) a un caractère évolutif, non linéaire, « plastique ». Dans ces conditions, le terrain du banal peut être rempli de rebondissements, riche de surprises constructives ou au contraire, semé d'embûches… »

(Monjaret, 2007 : 145)

Même si partir à d'une expérience et d'une enquête : « il ne s'agit, cependant, pas de réduire la réflexion à un cas singulier, mais il s'agit plus volontiers de s'en servir comme fil conducteur empirique du raisonnement » (Monjaret, 2007 : 124), j'aurai aimé effectuer d'autres entretiens, et notamment des parcours commentés avec des malvoyants et des aveugles de naissance. En effet, d'après plusieurs lectures de témoignages, notamment ceux recueillis par Sophie Calle (2011) et Karine Papillaud (2013), les personnes atteintes de cécité complète de naissance ou survenue sur le tard n'appréhendent par leur handicap au quotidien de la même manière (de fait que la symbolique de leur système référentiel visuel diffère). Malheureusement, la recherche s'inscrit dans un temps long, la prise de contact également, nous sommes parfois amenés à rencontrer à plusieurs reprises certaines personnes pour qu'une relation de confiance s'établisse et, il n'est pas toujours évident dans un cadre scolaire avec un temps imparti très court d'entamer de telles démarches. Selon Pascal Amphoux, cette approche « qualitative est donc fondamentalement interprétative. [...] Elle doit être multiple et cumulative. » Et ajoute : « Pour limiter l'arbitraire de l'interprétation et parvenir à objectiver des phénomènes, il faut croiser des interprétations différentes, naturellement subjectives, et contrôler de la sorte le degré d'objectivité de ce que l'on avance en fonction d'un taux de redondance intersubjective. » (Amphoux, 2001 : 153). En d'autres termes, « promouvoir la multiplicité des interprétations comme moyen d'objectivation » (Amphoux, 2001: 155).

J'ai dû également apprendre à écarter certaines données lors de mes différentes étapes d'acquisition des connaissances.
Par exemple, en décembre 2018, j'ai eu l'occasion d'assister à un atelier destiné à créer une « balade accessible » dans le centre ville de Marseille, dirigé par l'Association Robins des Villes. Mais je n'avais pas assez de recul sur les quatre ateliers menés, et cela n'était pas réellement au coeur de ma problématique. Étant donné qu'il y avait

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

une part de l'action à visée touristique et, également parce que je n'ai pu assister aux trois autres ateliers pour observer sa mise en place et le test de la balade in situ. Il a donc fallu recentrer mes recherches par moments, bien que beaucoup de domaines intéressants ont été abordés, afin de mieux diriger mes questionnements.

À mon grand regret, je n'ai pas pu mener à terme une autre piste de recherche : un questionnaire que j'avais établi pour interroger des passants dans la rue Saint Suffren (6ème arrondissement de Marseille) sur la mise en place de lignes de guidage au sol, menant à l'association Valentin Haüy. En effet, je désirais comprendre si l'impact matériel de la cécité dans l'espace public pouvait être présente dans les mentalités de ceux qui arpentent cette rue et, de déceler s'ils y étaient sensibilisés. Malheureusement, selon mon emploi du temps et par choix, j'avais établi de mener ces questionnaires de manière quantitative les samedis. Or, avec les différentes manifestations du mouvement des « Gilets Jaunes » depuis le mois de novembre 2018, cela s'est avéré impossible. N'ayant récolté que peu de données, je n'ai pu les exploiter. Cela a permis tout de même d'en extraire la leçon que le chercheur n'agit pas de manière isolée sur son objet d'étude, mais qu'il prend bien en considération les évènements socio-politiques permanents ou ponctuels qui peuvent perturber le fonctionnement d'une ville et, par conséquent mobilisent une société en l'impliquant de manière directe ou indirecte.

Ayant établi un socle de connaissances théoriques liées à mon sujet et, actualisant continuellement l'ordonnance cohérente de mes propos au fil de mes recherches, j'ai pu m'atteler à en tirer les ficelles[40] analytiques. Afin d'interpréter les données récoltées pour comprendre ce à quoi renvoient les situations d'empêchement, j'ai tenté de les classifier selon différentes dimensions : caractère physique et construit des éléments architecturaux et urbains, mise en oeuvre et entretien de ces derniers, facteurs d'ambiances et, pour terminer, l'aspect socio-affectif lié au thème de la cécité et de la malvoyance.

Si j'évoque l'idée d'une « tentative », c'est bien parce qu'il ne faut pas oublier (comme énoncé précédemment en première partie), le caractère « mouvant et diffus » de la notion d'ambiance. Par conséquent, malgré un effort de catégorisation, les propos de chaque partie se nourrissent les uns les autres, s'entremêlent et ne peuvent être considérés comme des objets isolés.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

40. Terme repris de l'ouvrage d'Howard Becker : *Les ficelles du métier. Comment conduire sa recherche en sciences sociales*, Paris, La Découverte, 2002.

3. Résultats : de l'observation à l'interprétation

« La prise en compte du qualitatif ne signifie pas l'exclusion du quantitatif. Les chercheurs pratiquant le terrain savent combien les deux dimensions peuvent s'enrichir mutuellement et que le phénomène remarquable apparaîtra aussi bien au détour d'une observation ethnographique, qu'au cours du dépouillement de telle mesure. D'autre part, plus la situation est complexe et plus la patience dans l'investigation, plus la prudence dans les conclusions sont requises pour qui souhaite retrouver avec rigueur le fil des relations et des interdépendances. »

(Augoyard, 1995 : 307)

Comme l'indique Rachel Thomas, pour effectuer un trajet en ville, une personne handicapée visuelle va : mémoriser, sélectionner, géométriser et morceler son parcours. Les étapes élémentaires de la locomotion sans vision sont alors : s'orienter, évaluer les distances, se déplacer en ligne droite, traverser, entrer-sortir, franchir les obstacles, déchiffrer l'espace bâti. (Thomas, 1999 : 9)
Elle ajoute que : « L'espace sans vision est une succession de figures sensibles. Celles-ci sont structurées par les caractéristiques physiques du site, mais mobilisent également l'activité perceptive du citadin en marche. » (Thomas, 1999 : 9-10).
Dans un premier temps, nous allons donc nous concentrer sur les éléments physiques qui s'apparentent à des obstacles lors des cheminements piétons des non et malvoyants.

3.1 Barrières physiques et construites

« Le contournement, en tant que figure élémentaire, se produit chaque fois qu'un lieu n'étant pas obstacle absolu présente une difficulté de nature variable (physique ou sociale, permanente ou accidentelle, réelle ou imaginaire). Il est alors plus facile de contourner l'obstacle que de le traverser ; mais ce contournement souligne en même temps le lieu contourné qui devient un point remarquable du trajet, bien que le cheminement n'y soit pas passé. »

(Augoyard, 1979 : 35)

Des études portées sur les déplacements des déficients visuels en milieu urbain[41], donnent des pistes concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
Ces documents établissent des constats (relevant de l'ordre des obstacles) et ouvrent des pistes d'évolution (sous l'apparence de préconisations) dans le but d'améliorer les cheminements piétons des aveugles ou malvoyants. Mais comme le spécifie Jean-François Augoyard : « Les normes sont à relativiser en fonction des conditions expérimentales qui les fondent. » (1995 : 304).
Il s'agira donc de confronter ce qui relève de la codification de l'espace, de la mise en oeuvre d'une pensée théorique (normes), à une pratique urbaine issue de récits vécus.

41. Telles que celles du Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA), du Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publique.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3.1.1 Cadre bâti

« En général, il n'y a rien de spontané dans ma vie. Je vais toujours dans les mêmes endroits, aussi précis que des lieux géométriques, alors que j'ai souvent envie de me perdre dans une forêt dont je ne connaîtrais pas les allées : j'aurais une belle illusion de liberté. »

(Bavcar, 1992 : 11)

Nous l'avons déjà énoncé, la mémorisation présente un caractère important pour s'orienter en milieu urbain.
Lors du parcours commenté effectué avec Reimond, je fus surprise par la manière dont il énonçait chaque nom de rue : « Nous n'allons pas tarder à passer la rue Grignan ; ici, c'est l'angle de la rue Beauvau », *etc*. Parfois il se trompait, mais se reprenait directement afin de rectifier son erreur. Il a établi une carte mentale de son quartier, il visualise l'espace en comptant les rues, situe les changements de directions, les croisements. À cette mémorisation de la dénomination des lieux, s'ajoute la mémoire corporelle : « À chaque fois, le trajet s'inscrit outre dans la mémoire de l'aveugle, dans son corps propre : détours, arrêts, lignes droites, traversées modifient l'allure du passant tout autant que son attitude. Le corps se penche, s'arque, stoppe, déambule jusqu'à « imprimer » en lui les méandres du parcours. [...] La mémoire du parcours in situ est la condition première d'un cheminement autonome du déficient visuel en ville. » (Thomas, 1999 : 12).

La difficulté d'une personne en déficience visuelle à se repérer sur l'esplanade du Vieux-Port à Marseille à été abordée à plusieurs reprises avec Liliane et Reimond. Tous deux m'ont confié qu'ils ne s'y aventuraient jamais seuls de peur de tomber dans la mer. Effectivement, cet espace leur fait perdre tous repères et les désoriente. Il revêt alors un aspect dangereux, notamment par une faible différenciation de la matérialité du sol, ainsi que le manque de gardes-corps à l'approche de l'eau.

Rachel Thomas fait également référence à ce type d'espace « dépourvus de repères sensibles et de trottoirs ». Où elle nous explique que la marche pour les non-voyants n'est alors « qu'errance et déambulation incertaine. [...] Elle place le corps dans une situation de danger et d'incompétence insupportable. » (Thomas, 1999 : 13).
Même si son propos ressort d'une observation d'une place à Grenoble, cela entre fortement en écho avec le cas du Vieux-Port à Marseille. Nous notons donc l'importance de l'angle droit comme repère pour se situer à un changement de direction ou non (Thomas, 1999 : 13).

Comme évoqué précédemment, la diversité dans la matérialité des sols a toute son importance. Elle constitue un réel repère pour les aveugles et malvoyants. Ces derniers vont alors pouvoir observer différents contrastes, tandis que les non-voyants vont déceler des clés de lecture pour déchiffrer les espaces publics urbains. J'ai pu observer cela sur la rue Paradis (1er arrondissement, Marseille), qui a récemment fait l'objet d'une restructuration de la voirie. Ce nouvel aménagement urbain a supprimé

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

les feux tricolores et les bandes de passages piétons. Cette démarche de la commune privilégie une mobilité douce, où, les voitures ralentiraient, laissant place aux piétons lorsqu'ils voudraient traverser.[42] La différenciation du traitement de sol se présente d'une part, par la couleur (beige sur le trottoir et gris à chaque carrefour), d'autre part, par les pavés (plus ou moins resserrés).
Lors du parcours commenté avec Reimond, nous avions emprunté cette rue. Grâce à ma description et au toucher de sa canne, il a immédiatement saisit ce dont je lui parlais, et a trouvé cela intéressant car il ma confié ne pas y avoir fait attention auparavant. Cette description orale par ma faculté oculaire, associée à son expérience du toucher par l'outil (la canne), lui a permit de créer une nouvelle perception mentale de l'aménagement de la rue Paradis.

Fig. 2 Vue du croisement de la rue Paradis et rue Montgrand

Fig. 3 Changement du traitement de sol aux croisements avec les rues perpendiculaires à la rue Paradis.

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

42. À Marseille, où les automobilistes ont la réputation de faire souvent preuve d'incivilité, il semble nécessaire de rester prudent avant que cela n'entre entièrement dans la conscience collective.

Cependant, nous avions remarqué un autre danger durant notre promenade sur ce même axe : des plots qui s'abaissent pour des voitures ayant un accès télé-commandé à la rue Venture (cf. n°7 sur la carte du parcours commenté, page 39).
Ces plots sont installés en pente et entourés d'un décaissé, dans l'alignement du bâti. Cela étant problématique pour un non-voyant, car il se sert de ce dernier pour se déplacer, tout en longeant les murs. Ce décaissé peut alors lui occasionner une chute malgré sa prudence.
Cet élément est à la croisée du cadre bâti et du mobilier urbain. Permanent dans sa position, mouvant par la hauteur selon un contexte donné et, dangereux par l'ancrage de ce décaissé.

Fig. 4 Dénivelé dû à l'implantation de potelets amovibles.

Fig. 5 Potelets remontés et identifiables

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

La caractéristique dimensionnelle a également été abordée à maintes reprises en entretien. Les unités de passages ne sont pas souvent conformes à la réglementation, ni aux croisements de trajectoires entre piétons.
Le problème de l'étroitesse des trottoirs marseillais a été de nombreuses fois soulevé et, le mari de Lucette relatant ce fait, nous apporte également d'autres éléments qui nuisent à la déambulation :

« À Marseille les trottoirs sont tout de même très étroits. Les nids de poules, les bateaux des trottoirs, tout ça, c'est un inconvénient de plus. L'idéal pour les personnes malvoyantes c'est du plat. Enfin, du plat, même en côte, mais qu'il n'y ait pas de trous, pas de dénivellement. Et que ce soit assez large pour que la personne puisse avancer. Parce que vous avez des trottoirs qui n'existent pratiquement pas. Pour un peu qu'il y ait des marches, comme là à Saint Savournin[43], vous buttez dedans quoi. Si vous n'êtes pas guidé par quelqu'un, c'est forcément pénible. »
Ces propos entrent fortement en écho avec la dangerosité des plots qui s'abaissent comme énoncé précédemment sur la rue Paradis, mais mettent également en lumière le manque d'entretien de la voirie dégradée.

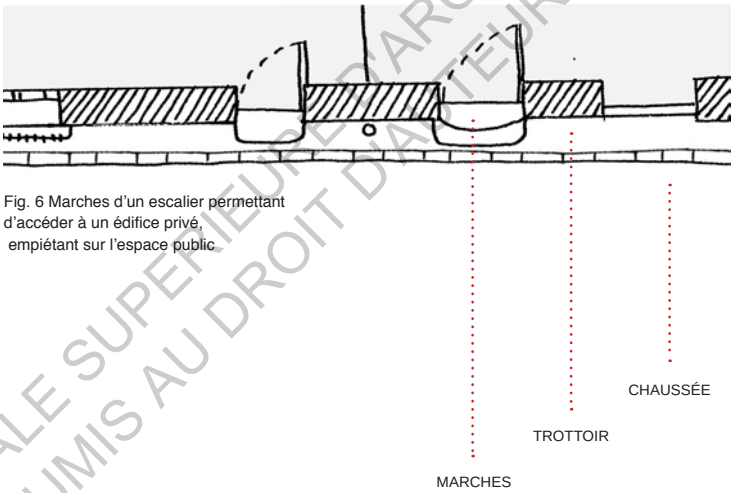


Fig. 6 Marches d'un escalier permettant d'accéder à un édifice privé, empiétant sur l'espace public

Rachel Thomas nous fait part de la nécessaire séquentialité de la locomotion sans vision (Thomas, 1999 : 14). L'aveugle doit morceler son trajet, établir des repères corporels, pour mieux l'appréhender et le mémoriser.
Mais qu'en est-il alors des imprévus, ceux qui ne peuvent être mémorisés car non présents lors d'un précédent trajet ? En résulte des évènements qui apparaissent de l'ordre de la surprise amenant l'usager à actualiser en permanence sa carte mentale des espaces qu'il arpente. Le mobilier urbain fait également partie, au même titre que le cadre bâti, de la connaissance d'un lieu pour le non et malvoyant.

43. Rue reliant le 1er et le 5ème arrondissement de Marseille (quartier Longchamp au quartier de la Plaine).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3.1.2 Mobilier urbain

« Le mobilier urbain de petite taille reste systématiquement rencontré de manière soudaine par la personne handicapée visuelle. Sa détection suscite ordinairement une anormalité dans la conduite du passant (arrêt brutal, hésitation, désorientation) ; son évitement affecte la linéarité du trajet. »

(Thomas, 1999 : 18).

La prolifération du mobilier urbain dans les villes s'avère être un fléau pour les personnes privées de leur facultés visuelles. La juxtaposition de mobilier de natures différentes (bancs, poteaux, bornes, poubelles, *etc*) et parfois positionné de manière anarchique, s'apparente être un réel obstacle pour la locomotion sans vision.

L'élément qui s'est avéré être le plus nuisible pour un cheminement en milieu urbain est le potelet. Quelques minutes après ma rencontre avec Lucette, où elle évoquait la requalification de la Cannebière, elle en est venue d'elle-même à ce sujet : « J'apprécie la suppression des trottoirs qu'ils ont mis au même niveau que le tramway, mais en revanche ils ont ajouté des handicaps avec tous les poteaux qu'ils ont installés. Tous ces plots, vous pouvez vous dire que je me les prends ! »
Il est vrai que je n'avais jamais fait attention au nombre de potelets installés dans les espaces publics marseillais, mais tous les aveugles ou malvoyants que j'ai pu rencontrer et, qui les pratiquent m'ont fait part de ce désagrément. Reimond m'a alors dit une phrase qui m'a semblé résumer la situation et, permis d'accéder à l'image qu'il se fait de ces obstacles : « Ce sont des forêts de poteaux ! Ils sont installés ici et là, on ne sait pas vraiment pourquoi. »
Cela rejoint le propos du géographe François Tomas, qui réfléchit sur la notion d'espaces publics et qui considère que le problème de nos espaces publics viendrait d'une « prédominance de l'automobile sur le piéton, à laquelle s'est ajoutée une juxtaposition de mobiliers différents implantés au coup par coup. Privé de sens, vécu comme coupure, l'espace public, perçu comme un vide entre les pleins du bâti, a souvent été rempli au gré des besoins de la vie moderne, en l'absence d'une réflexion globale » (Tomas, 2001 : 79).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

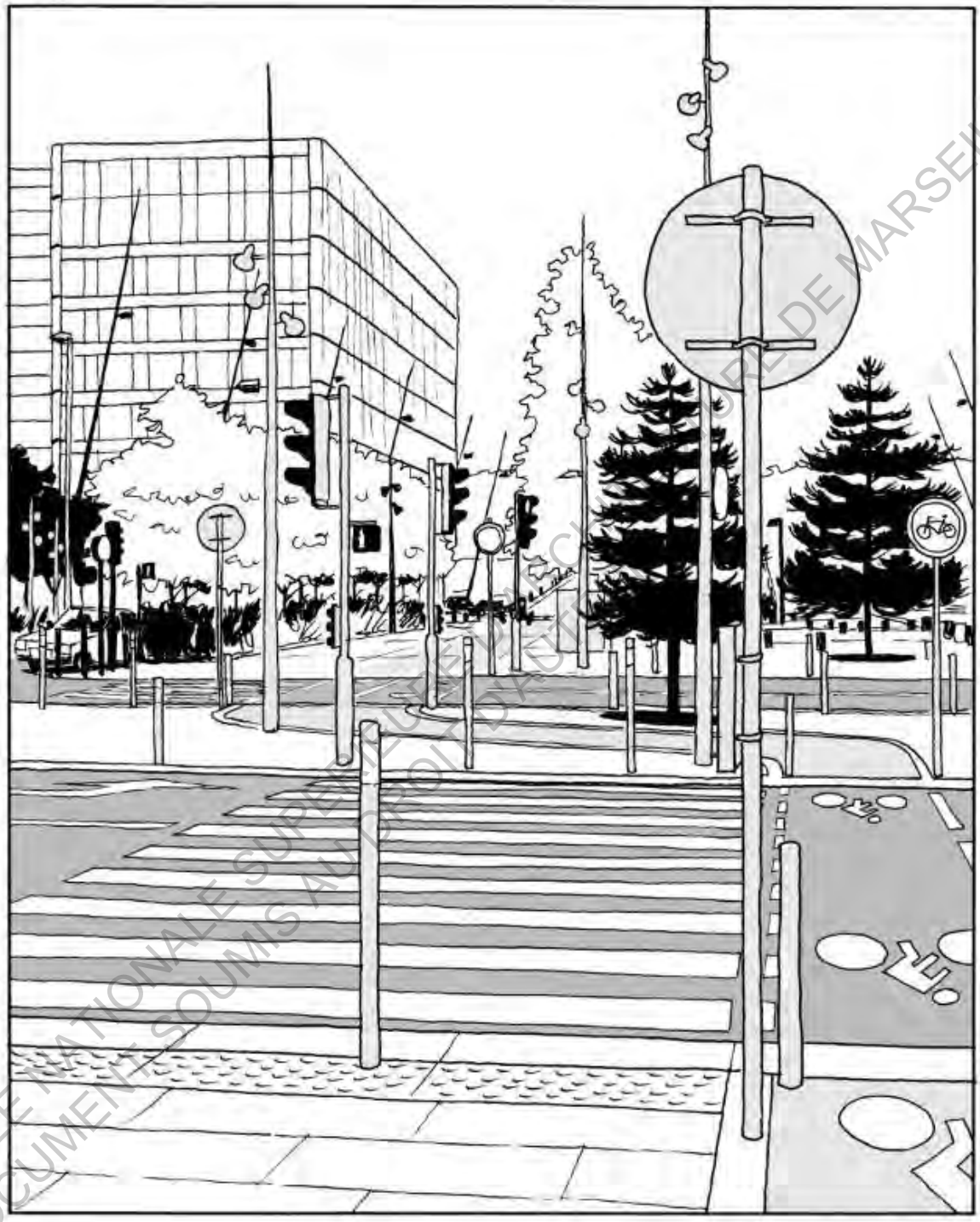


Fig. 7 Visite dessinée d'un nouveau quartier construit à Boulogne-Billancourt.
(Martin Etienne, «Désespérant Billancourt», *Criticat*, n°8, 2011)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C’est en prenant la rue Beauvau, juste en face de l’Opéra que j’ai pu saisir la contrainte qu’ils représentent.

Fig. 8 Capture d’écran Google Street View au croisement de la rue Beauvau avec la rue Saint Saëns

En effet, dans cette situation (cf. figure 8 ci-dessus) précise on ne dénombre pas moins de 9 potelets, 2 poteaux de signalisation, 2 lampadaires, 2 barrières encadrant une poubelle, 2 poubelles et 2 jardinières ornées de 4 potelets chacune.
Lors de notre parcours il y avait une voiture stationnée sur le passage piéton, il a donc dû la contourner et s’est heurté à plusieurs reprises contre les obstacles récemment énumérés. Certes, si la voiture n’avait pas stationné sur le passage piéton, cette situation n’aurait pas eu lieu d’exister. Mais c’est tout l’aspect d’une situation d’empêchement, son caractère mouvant. Cet espace est son quartier, il le « connait très bien », ce sont ses propos ; mais si une donnée change, cela le décontenance et le met dans une forte situation de désorientation.

En continuant sur la rue Beauvau, il m’expliqua que devant un hôtel 4 étoiles non loin de la Cannebière, il y avait un olivier posé sur le trottoir qui lui apparaissait très dangereux, compte tenu des ses branches saillantes à hauteur de visage. Deux mois auparavant notre rencontre, il avait fait un signalement au responsable de l’hôtel en lui expliquant sa gêne pour cheminer tranquillement. Il voulu alors aller voir si les choses avaient évolué en faveur de sa requête.
Une fois arrivés devant, nous pûmes constater qu’une volonté de prendre en compte sa demande avait été appliquée, mais malheureusement, de manière insuffisante.
En effet, sa canne détecte le pot où est enterré l’olivier (qui est de dimensions assez conséquentes), mais pas la branche rabotée qui elle, est à hauteur d’yeux.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Fig 10 Théorisation de l'inaccessibilité. Impact possible avec une branche d'un arbre dépassant de son pot.

Il me demande alors de le guider jusqu'à l'accueil pour signaler à nouveau cet élément. Le responsable sort avec nous afin de constater par lui-même la situation énoncée. Un échange un peu virulent s'en suit. Reimond Filippi, s'excuse alors de « jouer les mécontents », mais que pour des personnes dans « sa situation, cela est très importunant ».
Le responsable lui promet d'agir et, Reimond me soupire : « une fois de plus, le même discours » avec un ton désabusé.
Comme le souligne Rachel Thomas, cette situation nous fait prendre conscience que « Le maniement de la canne présente des limites » et, précise en note bas de page que : « La méthode Hoover de maniement de la canne, employée par la population des handicapés visuels, suppose un balayage de l'environnement proche dans la limite de la largeur des épaules du passant. Les objets extérieurs à ce champ sont donc indétectables. » (Thomas, 1999 : 18).

Le mobilier urbain, qu'il soit fixe ou temporaire nous renvoie aux cas de substitutions « paratopiques », basés sur un mouvement d'évitement d'obstacles. C'est le moment où un trajet diverge et oblige un changement de direction, par choix volontaire ou non, selon un contexte donné (Augoyard, 1979 : 31).

Les rencontres avec des obstacles relevant d'ordre physique furent nombreuses lors de notre parcours commenté avec Reimond[44] : plots mécaniques, poteaux de signalisation, potelets, poubelles, jardinières. Ce qu'il en ressort c'est une impression de juxtaposition sans réelle logique liée à l'usage et aux déambulations piétonnes. L'historienne Françoise Choay abordait déjà ce sujet, il y a déjà presque trente ans :« La légitime importance accordée à cette échelle d'aménagement s'est transformée, en France, en une occultation générale des autres échelles de planification et de construction : confusion des genres par une approche unidimensionnelle, réduite et réductrice, de l'établissement humain. » (Choay, 1990 : 279).

44. Cf. carte page 39.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'Homme est un être qui entre en mouvement et qui s'inscrit dans une dynamique, mais il se confronte également à des éléments statiques. En milieu urbain, ses cheminement s'avèrent parfois compliqués, notamment chez les personnes aveugles et malvoyantes, car elles ne sont pas en en mesure d'identifier les données qu'elles rencontrent, causés par leur caractère confus et désordonné.

Le cas de l'échafaudage (cf. n°5sur la carte page 39), installé sur le trottoir et encombré par les ouvriers ne nous permettant pas le passage sous celui-ci, m'apparut comme une des situations les plus dangereuses que j'ai pu observer lors du parcours commenté.
Dans cette configuration précise, j'ai dû tenir le bras de Reimond. Nous sommes descendus du trottoir et, nous avons donc empiété sur la chaussée dédiée aux véhicules automobiles. Nous sommes alors remontés sur le trottoir une fois l'obstacle contourné.
La problématique du rôle du service public a ainsi été abordée par Reimond. Il se questionna sur les mesures sécuritaires à prendre, bien que les travaux soient destinés à un édifice privé. Il estime qu'un contrôle bienveillant de la part de la municipalité à l'égard de ces installations est à considérer. Cet exemple montre que la mise en place du protocole de travaux laissant des unités de passage obligatoires comporte des défaillances.
Cela nous amène alors à la question de la mise en œuvre lors d'aménagements architecturaux et urbains et, de fait, l'entretien de ceux-ci.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3.2 Mise en œuvre et entretien

« La cohérence du visible dans un espace public est une question esthétique puisqu'elle implique des normes d'exposition (pour la signalétique, par exemple), mais c'est aussi une question technique et institutionnelle, puisqu'elle suppose qu'on tienne compte de la visibilité des agents qui sont chargés de gérer l'accès à l'espacede services.»

(Joseph, 1993 : 398).

Pour aborder les questions de la mise en œuvre et de l'entretien, nous nous attarderons sur deux cas concrets : celui des lignes de guidage, conçues afin d'aider la déambulation des non-voyants utilisant une canne; ainsi que celui lié aux supports d'orientations technologiques.

3.2.1 Lignes de guidage

« La prise en compte des handicaps de perception (cécité et amblyopie, surdité pour les principaux) a conduit les architectes à la création d'une nouvelle génération d'outils. Les bandes de guidage et les bandes d'éveil de vigilance assurent, par exemple, à l'handicapé visuel une plus grande commodité d'orientation et une meilleure sécurité de ses déplacements. »

(Thomas, 2005 : 30)

Si les bandes d'éveil de vigilance requièrent des préconisations normées pour leur implantation sur la voie publique, ce n'est pas le cas pour les lignes de guidage. Ces dernières comportent des critères à respecter en termes d'espacement des lignes et de matérialité par exemple (conformément à la norme NF P 98-352 datant de 2014) ; mais rien de très précis quant à leur implantation.
La mise en oeuvre est laissée à l'appréciation du maître d'ouvrage et / ou d'oeuvre. Seuls des critères d'aide à la réflexion sont énoncés : un diagnostic de l'environnement est conseillé afin de penser l'implantation du dispositif permettant un cheminement efficient, ainsi qu'une étape de concertation avec des personnes présentant des déficiences visuelles s'avère nécessaire (Cerema, 2014 : 15-16)
La norme donne des clés techniques sur cet élément, mais pas d'indications concernant le choix du trajet à effectuer.
Cela prend sens dès lors que l'on se situe dans un contexte donné et donc différent à chaque fois, d'où l'impossibilité d'imposer une législation générique pour l'appliquer à des cas particuliers. En revanche, se pose la question de la mise en place d'un suivi d'experts qualifiés.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Prenons l'exemple des seules lignes de guidage présentes dans l'espace public à Marseille : celles de la rue Saint Suffren, démarrant à son intersection avec la rue de Rome et, menant aux locaux de l'association Valentin Haüy (cf. figure 11 ci-dessous).

Fig. 11 Lignes de guidage sur la rue Saint Suffren, à l'intersection avec la rue de Rome, 6ème arrondissement de Marseille

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Dès son commencement, ou sa fin (selon la direction d'où l'on vient), un problème se pose : plusieurs éléments obstruent l'accès aux bandes. L'identification de celles-ci s'avère difficile par deux poteaux (un lampadaire, ainsi qu'un feu de signalisation piéton), mais également par l'étroitesse du couloir de cheminement délimité par le mur de l'édifice et les potelets.

Lorsque l'on continue la trajectoire qu'empruntent ces lignes, on peut également observer une incohérence sur les plaques d'égouts (Cf. figures 12, 13 & 14 ci-dessous). Certaines parties sont mises dans le mauvais sens, créant des discontinuités avec les lignes fixées au sol.

Fig. 12, 13 & 14 Discontinuités entre les lignes de guidage de la rue Saint Suffren et les plaques d'égouts

Ayant eu l'occasion de m'entretenir par téléphone avec une collaboratrice du maire[45], elle a insisté sur le coût de ces travaux[46] : « Au vu de l'aspect financier que représente ce projet, on se questionne sur la réelle utilité publique à l'échelle de la ville ? Dans ce quartier ça prenait sens avec l'association Valentin Haüy. »
Je l'ai alors questionnée sur la mise en œuvre des lignes de guidage, afin de savoir si les ouvriers avaient été informés de l'usage de cet aménagement ?
Elle m'a répondu qu'ils ont affaire à « différents prestataires et, il est vrai que le suivi n'est pas toujours évident. » Néanmoins, je continue ma question pour savoir s'il y avait eu ne serait-ce qu'une réunion de sensibilisation au vu d'un tel dispositif. J'ai alors observé un silence significatif d'un sentiment de malaise à ce moment là, puis elle reprit : « C'est vrai qu'il n'y a pas eu de mail, ni de lettre pour faire passer l'information. »
Par ma question je ne cherchais pas à décrédibiliser l'installation de ces lignes de guidage, ni instaurer un regard inquisiteur de l'ordre d'un jugement moral ; j'opérais

45. Du 6ème et 8ème arrondissement, mairie de secteur dont le projet était à leur charge.

46. Travaux d'une valeur de 540 000 euros (http://ambition-centreville.marseille.fr/Les-projets-urbains/rue-saint-suffren, consulté le 22 novembre 2018).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

avec la ligne de conduite d'un chercheur voulant comprendre les faits. Mais par sa réaction, j'ai senti que je révélais un aspect qui n'avait pas été anticipé et, qui pouvait faire polémique. Cet échange m'a permis de comprendre que ce projet ainsi que son chantier avaient été traités comme un aménagement public quelconque. Or, ces lignes de guidage étant les premières à être installées dans l'espace public à Marseille, une attention particulière ainsi qu'une démarche de sensibilisation des agents techniques, auraient certainement permis d'apporter les informations nécessaires à leur qualification. Ce cas nous révèle que le manque de communication à toutes les échelles (de la législation à la manutention), ainsi que la mise en œuvre non comprise d'un dispositif peuvent être des facteurs d'une situation d'empêchement nuisant à la fluidité d'un déplacement piéton. Certes l'aveugle ou le malvoyant ne sera déstabilisé que quelques instants, mais cela convoque des dimensions autres que celles du cheminement par la marche urbaine. En effet, par cet exemple, la dimension technique révèle la dimension sociale et de connaissance dédiée à la cécité.

Bien que les lignes de guidage restent occasionnelles en milieu urbain[47], il est plus courant de les trouver dans les équipements recevant du public (ERP). C'est le cas de l'Alcazar, la principale bibliothèque municipale du centre-ville de Marseille.

Lors de ma visite au service Lire Autrement, la responsable, ainsi que Liliane (une habituée de celui-ci), ont attiré mon attention sur les lignes de guidage présentes dans l'édifice.
Le premier aspect abordée était celui de la mise en oeuvre : « Elles ont été mises en place n'importe comment, c'est complètement absurde ! Regardez les lignes qui mènent au bouton d'appel de l'ascenseur, mais… pas à l'ascenseur ! ».
En effet, après l'écoute de leurs dires, j'ai pu observer cela en faisant le chemin inverse, pour sortir de l'édifice, dont il est vrai qu'à l'aller je n'avais pas prêté attention.
Le deuxième aspect qu'elles ont évoqué fut celui de l'entretien de ces lignes. Elles m'ont expliqué qu'aucun suivi pour les maintenir en bon état n'était mis en place, amenant alors les gestionnaires de ce service (sensibilisés à ce dispositif) à les « réparer par eux-mêmes avec du scotch ». C'est une maintenance rudimentaire, certes, mais elle permet aux non-voyants (ainsi qu'à tous les usagers de la bibliothèque) de ne pas se « prendre les pieds dedans ».
La bienveillance de l'équipe du service Lire Autrement à l'égard des personnes aveugles et malvoyantes, assure donc la sécurité de tous.
Nous retrouvons ici un critère important de la notion d'accessibilité : elle considère et concerne tous les types de publics.

L'analyse des dysfonctionnement dans la maintenance des dispositifs destinés aux personnes présentant des déficiences visuelles, nous mène à celle des dispositifs technologiques.

---

47. Selon le Cerema, leur implantation systématiqe serait contre-productive, car « Le suivi en permanence d'une bande de guidage peut être générateur de fatigue, l'usager risque alors d'être moins attentif. » (Cerema, 2014 : 14), et donc le mettre en situation de danger.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

3.2.2 Technologies hors service

Liliane fut la première personne qui m'informa de l'existence de dispositifs sonores, activables à distance par télécommandes. La balise sonore a pour objectif d'améliorer l'autonomie des personnes non-voyantes en délivrant des informations orales via un haut-parleur. « Installée au-dessus d'une porte, d'un couloir, d'un guichet ou tout autre équipement, elle s'active à distance à l'aide d'une télécommande en utilisant la fréquence universelle 868.3MHz qui est dédiée à l'information sonore déjà en usage pour les feux de signalisation routière R 12 et R 25 (feux tricolores aux droits des traversées pour piétons des chaussées routières et feux de signalisation aux droits des traversées pour piétons des chaussées tramway ou bus à haut niveau de service). » (Alexandre, 2018 : 6).
Mais c'est Reimond qui m'expliqua le mieux en quoi cela consistait, car il en possède la télécommande universelle servant à l'activation de la donnée sonore. Lors de notre premier entretien à son domicile, il me fit part du fait que malheureusement ce n'était pas très viable dans la réalité et qu'il ne « s'appuyait pas trop sur ça » car elles étaient « toujours en panne »
J'ai pu constater ses dires le jour du parcours commenté, où à deux reprises (sur la rue de Rome et la Cannebière) il essaya sa télécommande, qui n'activa effectivement aucun signal sonore.
Cela fut sans surprise pour lui, car comme énoncé précédemment, il savait que malgré la rencontre de feux dotés de ce dispositif, dans la pratique ils ne sont que rarement actifs. Bien souvent, il signale sur internet, au service concerné, le dysfonctionnement de ces derniers. Il reçoit alors des messages de confirmation de la prise en compte de sa demande, mais constate les semaines suivantes que rien n'a été réparé. Il se questionne à nouveau sur le rôle de la municipalité. Et se presse d'ajouter: « je suis désolé, je n'exprime que des choses négatives depuis tout à l'heure ». Je lui ai répondu qu'il n'avait pas à s'excuser de cela, ses propos n'étant que le constat objectif des obstacles de ses trajets, de son quotidien.
Je pris conscience que sa vie était ponctuée de signalements, car en seulement deux heures de temps passées avec lui, il m'a fait part de nombreux problèmes dont il a donné l'alerte, sans réels résultats.

Un dispositif technologique, la balise sonore, qui à l'origine a été conçu pour favoriser l'autonomie des personnes non-voyantes, se révèle être inefficace par son manque d'entretien. La non considération des signalements (notamment ceux faits par Reimond), issue du champ de l'action, teinte alors à nouveau la dimension technologique d'un critère socio-affectif ressenti chez les personnes atteintes de cécité.

L'appui technologique permet de les rassurer dans leurs déplacements. Cela ajoute alors un degré de sécurité à leurs cheminements, leur permettant de reposer un peu leur concentration sur un objet se voulant être une aide.
Si le fonctionnement de la balise sonore était permanent, dans plusieurs situations cela leur permettrait de traverser en toute sérénité aux passages piétons. N'étant pas le cas, cela démontre l'aspect mouvant d'une situation urbaine (selon différents facteurs)

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

et, nous amène donc à nous questionner sur les facteurs d'ambiances qui peuvent s'apparenter également à des situations d'empêchement.

3.3 Facteurs d'ambiances

« La question des atmosphères renouvelle le champ d'expérimentation architecturale en articulant les dispositifs matériels, les vecteurs d'ambiances et les usages et enjeux sociétaux ou environnementaux qui se jouent et se joueront dans la production du cadre bâti. »

(Chelkoff, 2018 : 11).

Comme énoncé en première partie, les ambiances revêtent un caractère diffus et mouvant.
C'est au regard d'un flux aéraulique (le vent), de variations d'intensités de lumières, ainsi que sur une approche sonore, que nous allons essayer de déceler des éléments de déstabilisation chez l'aveugle et le malvoyant en milieu urbain.

3.3.1 Facteur climatique : le vent

« Les atmosphères urbaines naissent de l'entrecroisement de multiples sensations. Dans cette immédiate expérience du monde, la pluie, le vent, la nuit n'ont guère de valeur pour eux-mêmes. Ce que l'habitant en retient, c'est le pluvieux, le venteux, le « peureux », c'est-à-dire : la tonalité affective. Ainsi le pluvieux (froideur, humidité, désir d'abri) qualifiera le monde vécu à ce moment-là. Une ambiance quotidienne prend consistance à partir d'une focalisation, de la mise en valeur d'un élément de l'environnement qui symbolisera et redoublera de manière expressive l'atmosphère dans laquelle on baigne. »

(Augoyard, 1979 : 111)

Le vent est une réelle caractéristique des situations d'empêchement dont l'importance est à souligner.
En effet, à Marseille, le Mistral souffle souvent sur la ville et s'engouffre jusqu'aux moindres petites ruelles. Il vient du nord-ouest, sec et froid, dont les rafales peuvent dépasser les 100 km/h. De plus, il est souvent qualifié de vent « violent » par les météorologues.

J'ai pris conscience de sa dimension dangereuse pour les personnes présentant un handicap visuel grâce à Reimond. À la suite de notre premier entretien nous avions convenu d'un deuxième rendez-vous un mois plus tard pour effectuer une balade ensemble dans son quartier. Or, le jour même de notre rencontre initialement prévue, il me contacte et me fait part de son souhait de reporter cela à une autre date car c'était un fort jour de vent.
Je dois avouer qu'au début j'étais quelque peu déçue, car je me positionnais comme l'étudiante-chercheure qui allait réaliser une expérience *in situ* pour mieux comprendre

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

les pratiques de la marche urbaine des non-voyants. J'étais donc enchantée, excitée par cette idée et, je m'y étais préparée mentalement.
Passé l'étape de la déception et d'après les conseils avisés de ma directrice de mémoire, Nadja Monnet, j'ai pris cet évènement comme un réel point à analyser, car réel indicateur d'une incapacité à déambuler avec ce facteur météorologique.

Dans son livre, *Le voyeur absolu* (Éditions du Seuil, 1992), Evgen Bavcar, dédie le deuxième chapitre de l'ouvrage au vent. Il le personnifie, parle de jouer avec, mais n'hésite pas à dénoncer également la dimension de terreur qu'il lui procure par moments. « Quand le vent souffle, les images sont moins précises, mais quelques bruissements d'arbustes suffisent à faire disparaître le paysage. » (Bavcar, 1992 : 12).
Le flux d'air provoqué par le vent, venant s'entrechoquer sur des éléments physiques, crée des fréquences sonores, parfois de l'ordre du sifflement, ce qui ne permet alors plus une bonne identification auditive des éléments environnant. Les aveugles et les malvoyants ne pouvant se reposer sur leurs capacités visuelles, s'en retrouvent fortement déstabilisés et, ne peuvent plus se fier à ce sens, qui leur est pourtant si précieux.

« S'il y avait un vent fort, toutes les voix humaines s'évanouissaient et l'on ne pouvait reconnaître que quelques cris fuyants qui se mêlaient au gémissement des arbres, au claquement d'une branche contre l'autre. De miraculeuses images sonores se plantaient ainsi dans mon cœur, que je devais souvent appeler à l'aide. [...] Ainsi, pendant de longues heures, je jouais avec les images dans le bruissement du vent, dans l'attente terrorisée de l'accalmie. » (Bavcar, 1992 : 26-28)
Le vent est fascinant pour lui, il le teinte de nostalgie, révélant un souvenir d'enfance qui le renvoie à sa campagne slovaque. Mais avec la cécité, ce phénomène prend un aspect terrifiant car il le désoriente et le rend vulnérable. Seul face au monde, le vent le ramène à sa condition mortelle d'Homme.
Tom Ingold évoque bien cet aspect mouvant, qui amène à se questionner sur notre propre existence et, l'occupation que nous avons dans le monde : « Nous savons tous que, tout comme changent les conditions atmosphériques, se modifie aussi l'apparence et la sensation du monde que nous occupons. » (Ingold, 2013 : 22). Même si l'auteur se concentre sur la manière dont la météorologie agit sur les pratiques visuelles, il nous parle de l'expérience d'un changement brutal météorologique, d'une courte averse, où il relate que tout le paysage ainsi que lui-même se sont modifiés.

Dans *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain* (Éditions du Seuil, 1979), Jean-François Augoyard, consacre une partie sur la prégnance climatique.
Il insiste sur le fait que le climat teinte le monde habité d'atmosphères particulières, transformant alors « l'apparente immobilité architecturale ». Les courants d'airs provoqués par le vent invitent à « séjourner à l'abri » ou font « presser le pas », modifiant alors les attitudes corporelles des piétons. L'affrontement avec le vent se connote également d'une dimension temporelle, un trajet connu, peut devenir long et laborieux pour qui celui d'ordinaire le pratique rapidement (Augoyard, 1979 : 110-111).
L'échelle spatio-temporelle ressentie par l'usager s'en trouve donc modifiée.[48]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

« L'adversité météorologique, géographique ou sociale risque de rendre la route impossible et de réduire le marcheur à l'immobilité. Loin de la carte ou du récit, au-delà des lignes imaginaires qui mobilisent le désir, s'étend le chemin réel à suivre, celui qui imposera ses exigences à la volonté et à la résistance physique et morale du voyageur. » (Le Breton, 2000 : 23). Nous l'aurons compris, le vent requiert une dialectique dangereuse pour les personnes aveugles et malvoyantes. Il les déséquilibre physiquement et, leur fait perdre les repères nécessaires à leur orientation.[49] Il les met dans une situation d'angoisse, ignorant ce qu'ils peuvent rencontrer sur leur trajet.

« Une ambiance donne donc à sentir l'espace-temps concret dans lequel on se trouve. Mieux, elle tisse la contexture sensible des situations en spatialisant et en temporalisant l'expérience. Non seulement une ambiance est toujours située, mais elle est aussi « situante » : elle participe de l'individuation, de la singularisation et de la qualification d'une situation. » (Thibaud, 2018 : 70). Il est donc possible de remarquer chez les non-voyants « les puissances d'imprégnation de l'ambiance » dont nous parle Jean-Paul Thibaud, car ce phénomène météorologique ancre dans une physique contextuelle la difficulté de ces personnes à cheminer les jours de vent. De plus, ils éprouvent le sentiment de ne pas avoir envie de sortir de chez eux pour s'y confronter.

En d'autres termes, l'ambiance des jours venteux, ancre les personnes présentant un handicap visuel dans l'expérimentation de la désorientation, s'ajoute à cela les notions de mémoire et d'affect qui les font hésiter à sortir ces jours là, dans ces situations bien précises rassemblant les conditions éprouvées préalablement. L'ambiance n'est donc pas simplement synonyme de bien-être et de confort, mais ancre bien un individu dans le monde qui l'entoure et dans lequel il évolue.

3.3.2 Lumières

Selon l'heure de la journée, sa saison, et sa latitude, les lumières ainsi que les ambiances qu'elles génèrent vont changer en intensité.
On parle de lumière douce ou crue. Le soleil, tantôt à son zénith, tantôt rasant, se reflétant sur une surface, générant des ombres en fonction des différents volumes bâtis. L'intensité lumineuse varie, tout comme une situation d'empêchement, son aspect est changeant, mouvant, il faut donc s'y adapter.

J'ai pris conscience de l'aspect de gêne que provoque la lumière chez les non-voyants lors du parcours avec Reimond. C'était une journée d'hiver, en décembre, dans la

48. On peut également constater cela les jours de pluie, qui nombreuses sont les personnes qui adoptent un rythme de marche plus soutenu. Les cycles saisonniers et les facteurs climatiques qui s'y apparentent, modifient les postures et les attitudes des marcheurs.

49. Cela étant également valable pour les personnes âgées et les enfants, qualifiés de *populations vulnérables*.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

matinée, assez nuageuse, avec une lumière blanche. Passé l'opéra, il marqua un arrêt pour sortir les lunettes de sa poche afin de les mettre : « Voilà, ça sera plus commode comme ça. » Il m'a confié être ébloui et que cela lui apparaissait très désagréable.
Lucette m'a également parlé de cet éblouissement lumineux qui la déstabilise : « Pour peu qu'il y ait beaucoup de soleil, je ne sais plus où je me trouve, je ne sais plus s'il faut aller à gauche, à droite. Ça me demande beaucoup plus de temps, et de concentration. Ça je trouve parfois que c'est épuisant, la concentration, parce que j'ai trop de choses à penser en même temps. »
Elle me raconte que c'est vraiment la luminosité qui la dérange, et ce « même avec des lunettes ».[50]

S'ajoutent à lumière naturelle, celles qui sont de l'ordre artificiel. Toujours selon les propos de Lucette : « Quand je rentre dans les magasins je me prends les portes vitrées, je ne les vois plus. Les lumières, comme dans tous les magasins, sont très blanches, très dures, je ne vois plus rien, je suis obligée de ressortir, je ne vois plus.
En fin de compte, je ne sais pas ce qu'il faudrait faire pour que les malvoyants puissent s'orienter sans avoir toutes ces blessures dues à la vue. »

Par l'explication d'une gêne causée par la lumière, Lucette engage un sujet important, celui du sentiment d'insécurité. À cause d'un facteur lumineux, les aveugles et malvoyants peuvent perdre tous leurs repères. Cette désorientation fait qu'ils ne savent plus à quoi se fier malgré une connaissance du contexte urbain et architectural arpentés au préalable. Les distances s'en voient modifiées, ils ne savent plus situer leurs corps dans l'espace.

Le fait que la lumière les déstabilise dans des lieux pourtant connus, me fait penser à une anecdote d'Evgen Bavcar : « Je devine le soleil par l'effet thermique. » Un jour, dans l'appartement d'un ami, où il était déjà venu à maintes reprises, il s'est écrié : « Quel soleil il y a aujourd'hui ! » ; or, c'était le radiateur qui diffusait sa chaleur. (Bavcar, 1992 : 10)
Ses sens l'ont trompé, bien qu'il soit aveugle depuis l'enfance.
Cela faisant fortement écho à ce que nous explique Olivier Sacks :
« Il existe, bien entendu, un « consensus » des sens- les objets sont entendus, vus, perçus, sentis en une même opération, simultanément ; leurs images sonores, visuelles, olfactives paraissent s'unir en une parfaite harmonie. Cette correspondance est établie par l'expérience et l'association. Elle repose sur un processus dont nous ne sommes normalement pas conscients, bien que nous soyons très surpris dès lors que quelque chose ne ressemble pas à ce qu'il devait être – si l'un de nos sens nous transmet une impression qui ne cadre pas avec nos attentes. » (Sacks, 2015 : 32).

Les non-voyants appréhendent la lumière d'une manière particulière. Ils accordent de l'importance aux flux thermiques et donc aux informations que ces derniers

50. Dans le cas de Lucette, il faut tout de même rappeler que la cécité totale lui ai survenue depuis le mois d'août 2018, au moment de l'entretien elle est donc en phase de re-apprentissage, avec une nouvelle perception de son handicap.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

communiquent. Mais parfois celles-ci sont interprétées de manière erronée, faisant de leur déambulation en milieu urbain une expérience qui leur apparait dangereuse.

3.3.2 (In)sonorisation

« Mais si la vue et le son sont souvent comparés, la lumière et l'audition ne le sont jamais. Et si l'audition et le son sont souvent considérés comme synonymes, la vision et la lumière sont plus facilement traités comme des antonymes. Ce passage de Walter Ong illustre la comparaison de la vue avec le son, et la confusion du son avec l'audition : '' La vue isole, le son inclut. Tandis que la vue situe l'observateur hors de ce qu'il voit, à distance, le son emplit l'auditeur [...] La vision vient à l'être humain d'une direction à la fois… Quand j'entends, cependant, je rassemble le son de toutes les directions à la fois : je suis au centre de mon univers auditif, qui m'enveloppe, me situant en une sorte de coeur de la sensation de l'existence… Vous pouvez vous immerger dans l'écoute, dans le son. Il n'y a pas moyen de s'immerger de la même manière dans la vue. '' »

(Ong, cité par Ingold, 2013 : 24).

La ville est synonyme de bruits, parfois les sons sont vécus comme des désagréments, ils agressent, irritent. Mais pour une personne malvoyante ou aveugle ces bruits sont le socle même de leurs repères. Lors du parcours commenté avec Reimond, je lui ai demandé si le bruit des motos et des voitures ne le dérangeait pas. Il m'a répondu : « Quand c'est trop bruyant c'est fatiguant. Mais un matin comme celui-ci, avec un flux véhiculaire normal, cela me donne de réelles indications d'orientation». Grâce à eux, il comprend le sens des rues, car le bruit des voitures lui permet de se repérer.[51] Il a souligné que ce qui pouvait être dangereux dans ses trajets, c'était justement l'absence de bruits, pouvant alors l'entraîner en collision avec les voitures électriques par exemple qui sont très silencieuses ou bien les vélos.
Lors de cet échange, les trottinettes électriques n'étaient pas encore apparues dans la ville de Marseille. Ces dernières connaissent un réel succès car seulement après deux mois d'implantation : « 354 000 km avaient été parcourus dans les rues de la ville par quelque 48 000 usagers ».[52] Malheureusement si cela s'avère être une mobilité désormais privilégiée pour certains, elle représente un véritable calvaire pour les personnes présentant un handicap visuel. Silencieuses et rapides, elles leurs sont indétectables par l'audition. De nombreuses collisions avec des non et malvoyants ont été constatées.[53]

---

51. Ainsi Rachel Thomas (1999 : 13) fait remarquer que les non-voyants ont l'habitude de privilégier les larges axes routiers de type boulevard, avenues et rues passantes, car le bruit régulier de la circulation permet de conserver une certaine rectitude dans leurs déplacements.

52. https://www.laprovence.com/article/edition-marseille/5428402/ca-roule-pour-les-trottinettes.html, consulté le 3 mai 2019.

53. https://www.francetvinfo.fr/societe/les-trottinettes-electriques-un-danger-pour-les-aveugles_3196427.html, consulté le 3 mai 2019.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE L'AUTEUR

Étant un phénomène récent, il est impossible de connaître aujourd'hui, l'impact qu'auront ces trottinettes sur nos villes, et quelles mesures seront prises pour éviter des relations de conflits avec les piétons.

Lors du parcours commenté avec Reimond, nous fîmes un passage à l'Opéra afin qu'il y retire des billets pour un spectacle.
Arrivés par l'arrière de l'édifice, nous avons alors longé la façade sud. Nous nous sommes retrouvés dans une configuration où le mur se trouvait sur notre gauche et, à notre droite un camion. L'intensité de la sonorité changea en quelques secondes. Il me demanda alors ce qui se trouvait sur notre côté, et je lui ai expliqué que c'était un fourgon. Il me répondit alors : « Suis-je bête, je ne suis pas choqué parce que c'est par cette entrée que le matériel des spectacles est déchargé. J'aurai pu y penser. »
Le phénomène acoustique observé dans cette situation bien précise, s'apparente à « l'effet sonore de coupure » (Augoyard et Torgue, 1995 : 38).
La thématique de l'acoustique offre d'importantes clés de lectures d'une composition spatiale pour les non et malvoyants. Elle offre des repères si son signal est habituel et continu (par exemple le bruit de l'écoulement de l'eau d'une fontaine) ; ou d'alertes s'il y a un changement sonore radical et inhabituel à un trajet qui s'opère.[54] L'usager va alors redoubler de vigilance pour déchiffrer l'information afin de se représenter l'espace. Comme dans le cas de la présence du fourgon, il s'appuiera sur sa connaissance mentale du quartier et aux usages du lieu, pour donner sens aux sonorités inattendues.
Selon Manola Antonioli : « La perception de l'espace sollicite donc d'autres sens que la vue, ne se traduit pas dans un « paysage » purement visuel, mais sollicite tous les sens et donne lieu à une vision dynamique de l'environnement ». (Antonioli, 2018 : 5).
Rachel Thomas pense également que « l'expérience sensible de l'espace est de nature intersensorielle » (1999 : 16). En effet, il ne s'agit pas d'une simple juxtaposition des différents sens convoqués, mais bien de connexions établies entre eux.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

54. « Tous les timbres qui faisaient d'abord sursauter dans l'inquiétude finissent pas se confondre et, de par leur répétition abusive, se fondre dans un quotidien de bruit de fond. Citons encore le bruit permanent des chantiers qui, avec le temps, a perdu sa qualité imprévisible et irruptive. C'est plutôt l'arrêt du bruit qui surprend. » (Augoyard, 1979 : 139)

3.4 Dimensions sociale et affective

3.4.1 Incivilité

« Quant à la ville – là où se déroule encore cette incroyable alchimie de rencontres et d'évitements –, elle se trouve concurrencée par un urbain diffus et éparpillé qui ne se préoccupe guère de cohérence territoriale et encore moins de cohésions sociale et culturelle. »

(Paquot, 2015 : 94)

L'incivisme renvoie par effet d'opposition à la notion d'hospitalité et du vivre ensemble. « Si la ville a pour objet la coexistence des hommes dans la solidarité et dans la diversité, elle est donc composée d'architectures qui sont à la fois autonomes et liées l'une à l'autre. Si tous les objets étaient les mêmes, les hommes qui les habitent seraient semblables, ils seraient continuellement confrontés à leur clone, il n'y aurait plus de débat, donc plus de ville. À l'opposé, si les hommes ne se prenaient pas en considération l'un l'autre, il n'y aurait pas de débat non plus, il n'y aurait donc pas plus de ville. En fait, ces deux cas extrêmes sont les cas de rupture : entre eux, se trouvent les cas paradoxaux d'autonomie liée. » (Huygen, 2003 : 242).
Ce que l'architecte semble décrire c'est que chaque individu (tout être vivant : humain, végétal et animal), ainsi que chaque objet qui constitue la vie et le paysage urbain possèdent leur propres caractères. Entre eux doit s'établir un lien, tout en tenant compte de leurs différences pour assurer le bon fonctionnement de la vie sociale de la cité.
« L'art principal de l'architecture, paradoxale par essence, pourrait être l'art du lien, c'est-à-dire la maîtrise des liens comme méthode, avec une définition précise de leur mode opératoire en dehors de tout style. Le lien est un procédé de composition architectonique qui permet de résoudre les paradoxes et qui permet aux hommes, par le biais de l'architecture, de vivre ensemble. » (Huygen, 2003 : 245).

Pour qu'une harmonie ainsi qu'un équilibre entre citoyens s'établissent, ce qu'il est ressorti des entretiens est la notion « de bon sens ». Reimond, Liliane, Lucette, ainsi que son mari, tous ont énoncé cette notion, suite aux constats d'incivilités matérielles ou immatérielles qu'ils affrontent au quotidien.

Le principal problème lié à la ville de Marseille qui émerge est celui du stationnement. En effet, le nombre de places de stationnement étant inférieur au nombre de voitures, cela amène les automobilistes à se garer de manière anarchique. Il n'est pas rare d'observer des voitures sur les trottoirs, obstruant ainsi tout passage piéton, où l'usager se retrouve alors à devoir descendre sur la chaussée pour contourner l'obstacle et, donc se mettre en position de vulnérabilité face aux flux véhiculaires.

Le mari de Lucette ne m'a pas caché son mécontentement à ce sujet lors de l'entretien, en voici un extrait : « Et puis bon, quelque chose qui est très typique à Marseille, c'est l'incivilité. Mais ça, ça c'est vraiment typique à Marseille. C'est pire qu'à Bordeaux, Lyon

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ou une autre ville. Les gens qui circulent sur les trottoirs moi je leur fait la guerre. Quand ils disent « ben on a pas de quoi stationner », et ben quand on a pas de quoi stationner on ne gare pas son scooter sur le trottoir non plus ! C'est un vrai problème.
Et le stationnement n'en parlons pas, mais quand vous arrivez sur une rue avec une voiture le nez contre le trottoir et que vous pouvez pas passer, et puis qu'on vous envoie balader. Moi, je suis entêtant la dessus, comme je suis membre du CIQ je signale tout ça. Et ça m'agace prodigieusement, si moi j'avais une canne je leur taperai dessus, tellement on se sent agressé ! Vous êtes là, et puis d'un seul coup quelqu'un qui vous barre le passage quoi. Parce que, il veut décharger, parce que simplement il tourne depuis un moment. Alors il vous dit « mais j'en ai pour cinq minutes ». Mais je ne veux pas savoir. Ça empêche les gens de passer.
C'est l'incivilité, le manque de savoir vivre malheureusement des gens.
C'est comme stationner sur les passages piétons, je me demande ce qui leur passe par la tête. »
Il est vrai que le thème du stationnement à Marseille soulève une situation d'empêchement pour le piéton à cheminer dans les espaces qui lui sont dédiés, mais également des relations de conflits entre citoyens.[55]

Si nous avons évoqué l'aspect silencieux des trottinettes électriques qui met en danger le piéton aveugle ou malvoyant, ce phénomène est également lié à celui du stationnement.
Étant apparues de manière soudaine en ville, et en nombre important, des places de stationnement ne leur sont pas dédiées comme cela pourrait être le cas des vélos en libre service. Jean-Luc Ricca, conseiller municipal délégué à la circulation et au stationnement, s'exprime à ce sujet dans un entretien donné au journal la Marseillaise en mai dernier :
« Pour une meilleure utilisation de l'espace public et un fonctionnement moins confus, il aimerait, à terme, que les sociétés créent des espaces de stationnement réservés aux trottinettes. Moyennant une réduction du prix de la course ou des points bonus pour les usagers. D'ici la fin de l'été, 6 000 trottinettes seront en service et seulement trois opérateurs différents pourront se partager le territoire. Une volonté claire pour l'élu : « On est déjà dépassé par ce phénomène. Je veux instaurer une relation de confiance et un suivi quasi quotidien avec les sociétés », conclut-il. »[56]
Son propos est intéressant car il considère devoir gratifier les utilisateurs des trottinettes s'ils les stationnent de manière convenable.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

55. Le mari de Lucette a alors abordé le sujet de la sanction. Pour lui, il faudrait que les règles soient plus strictes et qu'il y ait plus de contraventions :« Mais le problème c'est que les gens ne peuvent plus les payer. Quoique maintenant ils ont mis en place le système de contrôle électronique des stationnement, les PV tombent. »
Mais ce système présente des dysfonctionnements car il est basé sur le contrôle des plaques d'immatriculation ayant payé le parcmètre. Ainsi les voitures garées sur les passages piétons ne sont pas comptabilisées car elles ne font pas partie du recensement des places payantes. Par conséquent les stationnements gênants ne sont pas sanctionnés.

56. http://www.lamarseillaise.fr/marseille/societe/76382-la-ville-de-marseille-veut-mettre-de-l-ordre-dans-les-trottinettes, consulté le 16 mai 2019.

Cela nous amène à nous questionner sur la notion de bien public et bien commun. Afin d'éviter de gratifier les usagers d'une manière marchande, il est possible de les responsabiliser afin qu'ils se sentent concernés par le bon fonctionnement de leur ville. Selon les propos de Reimond où il énonce que « le savoir-vivre » s'est perdu, il semble primordial qu'une sensibilisation de l'usage des espace publics par les différents acteurs soit mise en place. L'automobiliste, quel qu'il soit, par un rapport de force, domine de manière indéniable le piéton. Les rapports de supériorités doivent être repensés. « (Le bien public) conduit à des processus de vie en commun : à des règles d'utilisation, à un partage de ses potentialités communément accepté, à une éthique d'utilisation démocratique, ainsi qu'à un système de sanction en cas de non-respect des règles. C'est en cela que le bien commun (ressource naturelle ou construction artificielle) ouvre à l'obligation de convivialité ou à des liens sociaux alors que le bien public ne maintient que l'égoïsme ou l'indifférence. »[57]

Nous avons évoqué auparavant la mémoire corporelle et les cartes mentales. Les terrasses de cafés (tables et chaises) installées par les restaurateurs sur les trottoirs, pourraient s'apparenter à ce dont fait allusion Jean-François Augoyard : « Ainsi, quand l'évènementiel se banalise et resurgit dans l'immédiateté d'un présent où il se fond, le possible est soudain convoqué et prend corps à partir du présent. Le plus tard et l'ailleurs sont tissés à même le maintenant vécu. » (Augoyard, 1979 : 141).
Par exemple, Reimond qui connait très bien son quartier, sait à quels endroits il doit redoubler de vigilance pour ne pas heurter ce type d'installations. Mais il les appelle tout de même les « terrasses abusives », ou « sauvages ».
Lucette, a également fait allusion à ces dernières : « Les cafés et leurs terrasses sur la rue, ça vraiment, ça gêne. Quand les trottoirs sont très larges ça va, mais quand c'est des tout petits bouts de trottoirs comme à Libération, où ils sortent trois chaises, une table et que ça bouche tout, c'est un gros handicap, un vrai obstacle. » Son époux lui répond que malheureusement c'est toléré, car les restaurateurs paient une taxe, mais qu'en effet, ils n'ont pas le droit de « déborder ». Et ajoute : « Certainement par l'appât du gain, lorsqu'on leur autorise une rangée, eux, ils en mettent deux. Sans se rendre compte que ça gêne pour marcher sur le trottoir. »

L'appropriation devient alors incivilité. Le mari de Lucette a alors questionné à nouveau la notion de « bon sens », ainsi que la considération des piétons en milieu urbain.
Les cheminements des aveugles et malvoyants est mis à mal par du mobilier urbain qui ne trouve pas sa place dans les espaces publics au vu du cadre bâti. Nous pouvons nous questionner sur les choix d'aménagements des espace publics lors des planifications urbaines. Serait-il possible de générer des espaces indéterminés, laisser du vide pour permettre une diversité d'usages, activités, dont a besoin une ville selon différentes temporalités ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

57. Jean-Marc Huygen, dans son cours « Bien commun ou bien public », ENSA-Marseille, département H21, studio « relation&soutenabilité », 2017.

3.4.2 Différences de ryhtmes

« Le marcheur crée le chemin à la mesure de son corps, de son souffle. »

(Le Breton, 2000 : 90)

Il existe une variété des conduites motrices selon la matérialité d'un sol et du climat (Augoyard, 1979 : 118), toutes permettent de cheminer, et au même titre qu'habiter. Elles invitent au mouvement, mais également à faire des pauses et séjourner.
« Plus que cette « succession de temps forts et de temps faibles » par la quelle la théorie musicale académique définissait le rythme, il s'agit de l'opposition d'une pause et d'un élan s'engendrant mutuellement l'un l'autre. Le rythme est la coïncidence des contraires subjuguant l'apparition et la disparition, les rendant chacune condition d'existence de l'autre. Pour que l'absent se présente, il que le présent s'absente. » (Augoyard, 1979 : 122).

Bien que Pierre Sansot (2000) énonce l'importance de l'alternance des rythmes dans son livre *Éloge de la lenteur*, pour les non et malvoyants cette alternance reste imposée, subie et non choisie délibérément. Ils s'adaptent aux aléas qu'ils rencontrent lors de leurs cheminements en ville. Cela s'est accru avec l'évolution de des opportunités proposées destinés à la mobilité dans nos sociétés (voitures, bus, tramway, vélos, planches à roulettes, trottinettes) et génèrent donc une multiplicité de flux.
Mais comment s'inscrit la lenteur dans une logique urbaine qui prône une dynamique de la rapidité ?

David Le Breton (2000), dans *Éloge de la Marche*, nous parle d'une marche de l'exploration, celle qui nous remplit de plénitude et de jouissance. Or, pour les personnes présentant un handicap visuel, la marche en ville est aussi synonyme de forte fatigue, voire d'épuisement par leur mise à l'épreuve de la ville et de tous les éléments qui la composent.
J'ai pu le constater avec Reimond. Lors de notre arrêt à la Poste (rue de Rome) j'ai perçu un changement de rapport dans notre relation. Durant toute la première partie de la balade, j'évitais tout contact et je l'observais se déplacer avec ses pratiques habituelles.
Mais passés cette étape et, à mi-chemin du parcours, il s'accrochait à mon bras, me demandait beaucoup plus de choses sur l'espace environnant. J'ai compris que je lui servais à mon tour de guide. Il se reposait sur mes capacités visuelles, la balade et les obstacles rencontrés auparavant (baignoire, plots, traversées de passage piétons, sapins, échafaudages) l'ayant fatigué.

A l'autorité des flux véhiculaires constatée dans la ville de Marseille, s'ajoute ceux des Hommes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

« Le trottoir est une auberge espagnole qui accueille tous les rythmes de déambulation, le pas lent de la personne âgée ou la course éperdue des gamins, la marche de ceux qui s'empressent à leur travail, la nonchalance du touriste sans cesse arrêté en chemin par une curiosité, celui du flâneur qui fait sa provision quotidienne d'impressions. Ces rythmes multiples et contradictoires se heurtent parfois aux trottoirs étroits, à la foule des galeries ou des couloirs. Un impératif de déplacement guide la plupart des passants, ils ne sont pas là pour explorer la ville en musardant, mais ils ont un rendez-vous, un train à prendre, hâte de rentrer chez eux ou de ne pas être en retard à leur bureau. Une sorte d'allure standard de marche s'impose en certains lieux. Et les personnes âgées, handicapées, ou celles qui cherchent leur route ou s'attardent, s'exposent à être parfois bousculées ou à entendre des propos peu amènes. La ville se transforme en trajets à parcourir dans le souci de ne pas perdre de temps. La fonctionnalité prime. » (Le Breton, 2000 : 132).

Et tous ces flux doivent cohabiter tant bien que mal.

En entretien, Liliane m'a confié qu'elle utilisait sa canne pour ne pas se faire bousculer : « Etant malvoyante, j'y vois encore un peu. Puis Belsunce, c'est mon quartier, j'y suis née, je le connais par coeur. Mais des fois je me fais tellement bousculer, que je sors la canne ! Je suis lente, et puisque mon handicap ne se voit pas, je sors la canne. Je suis obligée de montrer que j'ai un handicap pour qu'on fasse attention à moi. Parce que sinon moi, je me repère, j'y arrive, lentement mais j'y arrive. C'est que la société, du temps elle n'en a pas. »
En déambulant selon un rythme lent, Liliane ne se sent pas en sécurité pour marcher en milieu urbain. Elle doit donc révéler son handicap par un objet matériel afin qu'on la considère. Malgré cela, il lui arrive de se faire insulter car elle n'adopte pas un rythme suffisamment rapide en rapport aux autres piétons.
Cela fait référence à une mise en garde d'Isaac Joseph, où il énonce qu'il faut en premier lieu mener un combat « contre les formules complaisantes du droit à la différence. Il peut sembler paradoxal d'affirmer que c'est au contraire le droit à l'indifférence qui constitue la forme efficace de la culture de l'hospitalité en ville. » (Joseph, 1997 : 137). Faisant le lien un peu plus tard dans le texte, où il évoque « une tension paradoxale entre le droit à la considération d'une part, et le droit à la tranquillité d'autre part. » (Joseph, 1997 : 139)

Il évoque également ce « jeu de regards », où « être exposé et observé, c'est prendre des poses. C'est là tout l'art de l'exposition pour chacun de nous : assumer le fait que nous sommes visibles et voyants observables sans doute, mais aussi observateurs parce que nous savons que nous sommes observables. » (Joseph, 1998 : 38).[58]

58. « En faisant ce geste de courtoisie visuelle, [...]. C'est là peut-être le plus mineur des rituels interpersonnels, mais celui qui règle constamment nos échanges en société. » (Goffman, cité par Joseph, 1997 : 137). Il en ressort une importance des rituels entre les différents individus pour « faire société ».

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pour les aveugles et malvoyants, c'est par l'utilisation de la canne que ce jeu de regards[59] s'impose aux yeux des autres passants. Mais ce rapport social ne s'établit donc pas de manière équitable et réciproque.

Quelques pages auparavant, dans le même ouvrage, ce même auteur propose de « segmenter les usages » et envisage même d'aménager des pistes pour les différentes allures des piétons, qu'ils soient pressés ou non, en un même lieu, comme par exemple le trottoir (Joseph, 1998 : 36). Cette hypothèse d'aménagement urbain renvoie alors à une séparation des flux piétonniers selon le facteur de vitesse. Il existe désormais cela en Chine, où les trottoirs sont divisés en deux pistes piétonnes, dont une est destinée aux usagers d'un téléphone mobile. Cette démarche est peut être en réponse au phénomène « smombie »[60] qui est de plus en plus constaté dans nos sociétés contemporaines. Néanmoins, cela renvoie aussi à la notion de déambulation par fonction, engendrant alors un risque de rupture dans les liens sociaux qu'ils soient physiques ou verbaux.

Fig. 15 Voies de circulation selon si le piéton utilise son téléphone en marchant ou non

Cela nous conduit aux questions de sensibilisation et d'éducation des citadins envers leurs pairs, en insistant sur le fait qu'il existe une pluralité de pratiques cheminatoires en milieu urbain.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DE L'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS A DROIT D'AUTEUR

59. C'est également ce que Rachel Thomas appelle « le vecteur d'ajustement des distances interpersonnelles. [...] Ces « visibilités mutuelles » qui donnent à voir, à prévoir et à organiser les actions réciproques des piétons. » (2007 : 18-19).

60. « Mot-valise, fusion de smartphone et zombie, désigne ceux qui traversent la route scotchés à leur écran de téléphone sans exprimer la moindre expression sur le visage mettant à mal la sécurité routière », https://www.lci.fr/psycho/video-phenomene-dangereux-des-smombies-quand-l-addiction-au-smartphone-vous-fait-marcher-comme-un-zombie-dans-la-rue-2117209.html, consulté le 8 mai 2019.

« Si la marche en ville doit retrouver non pas un droit de cité mais une place centrale dans nos villes et dans les mégapoles du monde, c'est moins parce qu'elle représente un enjeu de la durabilité ou du renouvellement urbain que parce qu'elle constitue, dans son essence même, une *activité d'ancrage du piéton à la ville*. Formulé autrement, même dans sa fonctionnalité la plus ordinaire, la marche permet au piéton d'*être* urbain et de *faire* la ville. » (Thomas, 2007 : 24). Et cette activité d'ancrage se décline selon divers registres : *ancrage pratique, social, perceptif et affectif* (Thomas, 2007 : 24-25).

Les caractères sociaux et affectifs étant étroitement liés, cela nous mène à questionner la sensation d'isolement chez les non et malvoyants.

3.4.3 Isolement

« Qu'est-ce donc un regard ? C'est peut-être la somme de tous les rêves dont on oublie la part de cauchemar quand on ne peut se mettre à regarder autrement. Et puis, les ténèbres ne sont qu'une apparence, puisque la vie de toute personne humaine, aussi sombre soit-elle, est faite aussi de lumière. Et de la même manière que le jour éclate fréquemment avec le chant des oiseaux, j'ai appris à distinguer la voix du matin de celle du soir. »

(Bavcar, 1992 : 16-17)

La question de l'autonomie ayant surgit à de nombreuses reprises en entretien, le constat fut posé par Reimond : il faut redoubler d'efforts et s'armer d'une volonté infaillible à toutes épreuves pour « affronter la rue ».
Si « le temps de cheminer est le temps de la promenade, de la « sortie en ville », et aussi celui de l'empressement et du souci. » (Augoyard, 1979 : 22), ce dernier apparait comme inévitable pour les non et malvoyants.
Les personnes à handicap visuel doivent faire preuve d'organisation et de préparation préalable pour mener à bien leur trajet. Leurs sorties en ville leur demandent une implication personnelle et une disponibilité émotionnelle. De plus, ils ne s'aventurent pas seuls dans les lieux qu'ils ne connaissent pas ou bien qu'ils savent dangereux.[61]

Au delà de l'appréhension des obstacles physiques qu'ils peuvent rencontrer dans leurs cheminements, c'est une dimension beaucoup plus socio-affective qui en ressort. La cécité quelque soit son degré revient à dire « adieu au monde visible », c'est une véritable phase de deuil qui s'opère. Pour les aveugles de naissance, ils se confrontent à une réalité dans un monde qu'ils ne connaîtront que de cette manière, mais ceux

61. Comme énoncé précédemment (cf. partie 3.1.1 : Cadre bâti page 45), l'exemple de l'esplanade du Vieux-Port, pour Reimond et Liliane, leur apparait comme un véritable « calvaire ». En effet, ce vaste espace et la présence de l'eau sans garde corps est synonyme d'une réelle angoisse.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

dont le handicap survient sur le tard, c'est tout un apprentissage nouveau qui s'opère, jusqu'aux gestes les plus banals de la vie quotidienne.[62]

Chaque entretien fut ponctué d'une note de l'ordre de la nostalgie, voire sous un ton peiné. Au sens, où chaque personne interviewée m'a confiée que le quotidien était bien souvent pesant, et qu'elles étaient passées par des étapes assez sombres pour affronter leur handicap, mais aussi le regard de la société. Évelyne n'a pas hésité à exprimer la dépression à laquelle elle avait dû faire face.

« Il est évident que la cécité aurait été le dernier de mes vœux. J'ai dû accepter ce fait comme s'il s'agissait de la vie à laquelle on naît sans le vouloir, sans pouvoir prendre parti. Alors que la vie est là, irrévocable, mais cependant moins inévitable puisqu'on peut toujours la rejeter, la cécité, elle, ne me lâche jamais, et si je voulais m'en défaire je devrais renoncer à tout le reste, ce qui s'en doute n'en vaut pas la peine. J'ai donc résolu de conserver cette complice nécessaire, de vivre avec elle pour explorer ses possibles, dans le jeu d'amour et de haine qu'elle m'impose. » (Bavcar, 1992 : 8)
Un rapport au temps s'instaure dans l'acception du handicap chez les non et malvoyants. Selon leur humeur et leur fatigue ils ne l'appréhendent pas de la même manière. Par exemple Reimond m'a expliqué qu'il était capable de cheminer : « je sais le faire » ; mais que cela met son corps à rude épreuve, ainsi que son esprit par l'attention permanente qu'il doit consacrer au contexte environnant. Toujours selon lui : « J'aimerai ne pas mettre tout le temps mon corps en mouvement pour comprendre. Des fois, j'aimerai me reposer et juste regarder au loin. Ça, me manque. »
C'est en ce sens là que j'évoquais la nostalgie d'un passé dont le non-voyant survenu sur le tard a dû mal à laisser partir.

La vigilance permanente les fatigue, ils ne peuvent s'autoriser des moments d'absence, tels que « comment suis-je arrivé là ? ». Ce que Jean-François Augoyard nomme les « trajets blancs », vécus sur le mode de l'absence (Augoyard, 1979 : 129). Ces parcours flottants où nos automatismes nous amènent d'un point A à un point B sans que nous nous en rendions compte, parce qu'on pense à ce qu'il faut acheter en rentrant ce soir, les devoirs des enfants, la grand-mère à l'hôpital, ou bien d'autres tracas du quotidien.[63]
Eux, sollicitent constamment leur concentration et redoublent d'efforts pour déambuler en ville.
Reimond m'a fait part du fait qu'il aime marcher lorsqu'il est accompagné : « comme ça, je peux marcher plus vite ». Et par moments, malgré qu'il n'ait « pas envie de sortir », il s'y contraint afin de conserver son autonomie. C'est sa fatigue morale qui détermine son envie de sortir de chez lui et, conscient que cela peut l'amener à se confiner dans

62. Lucette m'a confié ne plus arriver à cuisiner seule car elle ne sait plus où se trouvent les épices dans sa cuisine. Au début, au stade de la malvoyance, son mari lui avait mis des pastilles sur les pots afin qu'elle les reconnaisse. Aujourd'hui étant aveugle, elle n'y arrive plus et, cela la met dans une situation d'incapacité difficile à accepter.

63. « Vygotsky n'oublia jamais que le langage a toujours, et d'emblée, une fonction à la fois sociale et intellectuelle, pas plus qu'il ne négligera un seul instant la relation qu'entretiennent l'intellect et l'affect : il gardera toujours à l'esprit que toute communication, toute pensée, est aussi teintée d'émotion en cela qu'elle reflète « les besoins et les intérêts personnels, les inclinations et les impulsions » de l'individu. » (Sacks, 1996 : 119).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE L'AUTEUR

sa demeure, il garde la volonté de prendre corps et place dans la vie de la cité.

« Le contenu émotionnel de la vie urbaine est principalement fait de rencontres et d'évènements nourrissant notre vie quotidienne. Bien de ces évènements peuvent nous toucher profondément. Un contact visuel avec une nouvelle personne, une scène dramatique, une rencontre imprévue avec une connaissance. Mais aussi la recherche d'expériences émotionnelles intenses dans la ville : aventure, rencontres désirées, le plaisir, l'excitation d'être dans un certain lieu, d'acheter quelque chose, de faire quelque chose. » (Bochet et Racine, 2002 : 127). Par cette énumération d'actions, ces géographes décrivent ce qui régit les liens sociaux générés par la marche urbaine en ville, et ce qui en constitue donc la vie. Or, tout comme David Le Breton, ils mettent l'accent sur l'aspect visuel d'une rencontre (Le Breton, 2000 : 141). Les aveugles et malvoyants ne pouvant s'inscrire dans ce système de rapport sociaux, se sentent parfois « délaissés ». Selon Liliane, ils ont la sensation que la société les a « oubliés », et qu'ils doivent en permanence s'adapter à elle afin de prouver leur légitimé au sein des espaces publics.
Liliane, ainsi que Reimond participent aux commissions d'accessibilité mises en place par la municipalité pour les grands travaux de re-qualification urbaine.[64] Pour le cas du Vieux-Port, ils m'ont raconté que malheureusement ce ne sont que des évènements de l'ordre de la consultation car « obligatoires selon le cahier des charges », mais qu'une fois le projet terminé, rien n'en ressort de ce qu'il a été énoncé en réunion pour les personnes présentant un handicap visuel.
Cette indifférence dans la prise de considérations les amènent parfois à « baisser les bras », s'exilant alors intérieurement, ayant le sentiment d'être « rejetés par la société ».

« L'émotion, dont l'étude reste mineure et récente dans le champ de la sociologie urbaine, est aussi un des traits fondamentaux de la marche en ville. » (Thomas, 2007 : 21). Pour les non et malvoyants, il est question de « ténacité » et de victoires sur des défis quotidiens, synonymes du « prix de l'indépendance et de la liberté ». (Bavcar, 1992 : 9). Leur moral est donc un critère correspondant aux situations d'empêchement. Leur autonomie étant mise à rude épreuve, pour éviter l'exclusion sociale, ils doivent s'entourer de personnes bienveillantes à leur égard : « La présence de mes amis, c'est aussi une liberté élargie. » (Bavcar, 1992 : 10).

Paradoxalement, l'accompagnement permet donc l'autonomie chez les personnes aveugles ou malvoyantes.
Cela nous amène à notre dernier thème, celui de la canne et du chien-guide, qui s'apparente à des supports d'aides pour leur cheminement piéton, mais qui peut s'avérer révélateur de situation d'empêchement.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

64. J'ai également pu constater que les personnes présentant un handicap visuel sont bien souvent membre d'une association. Leur implication dans le milieu associatif lié à la cécité les aide à prendre part à la société.

3.4.4 La canne blanche, le chien-guide

Il me semblait important de conclure avec ces deux symboles, marqueurs du handicap des déficients visuels. En effet, la canne blanche, ou bien le chien-guide sont considérés comme deux éléments synonymes d'aides, d'appui au cheminement des personnes aveugles. Néanmoins, cela peut s'avérer d'être de véritables contraintes. S'il est vrai qu'ils participent à la fonction d'aide pour se déplacer en ville, il n'en reste pas moins qu'ils s'apparentent aux stigmates de leur handicap.
Véritables facteurs de reconnaissances sociales de leur handicap, c'est exposer aux yeux de tous sa déficience. Or, au fil de mes diverses lectures, sous forme de témoignages de la part de déficients visuels, ou bien lors de mes entretiens, ce dont j'ai pu prendre conscience, c'était la difficulté à accepter le handicap.

« Au début de ma cécité, lorsque je la prenais trop au sérieux, je portais des lunettes très foncées pour accentuer ce que j'étais ; à présent j'utilise des lunettes plus claires, pour avoir l'air d'un intellectuel. » (Bavcar, 1992 : 10).
Même si l'auteur emploie le ton de l'humour, cela nous donne de riches informations dans les différentes étapes d'acceptation de son handicap, ainsi que sur la visibilité sociale de sa déficience visuelle. Cela renvoie aux codes, aux symboles qui permettent à une société d'appréhender des individus selon leur handicap. Au même titre qu'une personne présentant une déficience psycho-motrice va utiliser un fauteuil roulant. L'empathie se dégage selon les symboles liés à ces objets. Lors du parcours avec Reimond j'ai pu constater cela car il portait des lunettes noires, ainsi qu'il utilisait sa canne et, les personnes s'écartaient sur son passage dès lors qu'ils l'apercevaient.

Lucette m'a fait part de son angoisse concernant le passage à l'utilisation de la canne. Selon ses propres mots : « ce serait accepter mon handicap », et a rapporté une anecdote sur son frère :
« Je vais vous dire, j'ai mes deux frères qui sont comme moi. C'est génétique de toute façon. Et j'ai un de mes frères plus jeune que moi qui vient d'acheter un appartement à Marseille. On a été le voir et je l'ai vu arriver avec une canne, oh ça m'a…[65] Je lui ai dit : « mais tu as pris une canne blanche ? », et il m'a dit: « mais tu vois ça, c'est de l'or ! ». Je lui ai demandé pourquoi et il m'a expliqué que les gens se poussent quand ils la voient. Les gens ne le bousculent pas, les gens lui ouvrent la porte, ils sont aimables. Il me dit que quand il prend l'ascenseur et, qu'il y a quelqu'un, on l'aide à rentrer dans l'ascenseur. Il me dit qu'il y a un tas de petites choses qui lui facilitent la vie ! »[66]
Bien qu'il lui soit difficile d'accepter son handicap, Lucette envisage tout de même de s'orienter vers l'utilisation d'une canne : « Donc, je me dis qu'il va falloir que je prenne une canne et puis que je l'accepte. Voilà : que je l'accepte. »
Qu'elle l'accepte elle-même, mais également donner une visibilité de son handicap à la société.

---

65. À ce moment là, Lucette a pris une grande aspiration, a eu le souffle coupé, et a mime-é avec ses mains un va et vient autour de sa gorge comme une sensation de chaleur liée à l'angoisse.

66. Et conclut avec un ton jovial, convainquant, comme si elle cherchait à se convaincre elle-même.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Parlant d'une petite fille sourde dépistée à l'âge de 17 mois, Olivier Sacks nous met en garde : « Si elle n'apprend pas les Signes, elle encourt le danger de ne se sentir chez elle dans aucun des deux mondes. » (Sacks, 1996 : 128). Est là tout le problème de l'universalité, de « rentrer dans des codes », afin d'appartenir à une communauté.

Pour David Le Breton : « Le marcheur jouit de glisser dans l'anonymat, de ne plus être là pour personne, sinon pour ses compagnons de route ou les rencontres qu'il y fait. Franchir le pas est synonyme de changer d'existence pour une durée plus ou moins longue. » (Le Breton, 2000 : 25).
Or, pour un non ou malvoyant s'appuyant d'une canne blanche ou d'un chien guide dans ses déplacements, c'est le contraire : il affirme son statut de personne handicapée visuelle aux yeux de tous ceux qu'il va rencontrer, sans que lui ne puisse forcément les voir, et interagir avec eux.
De plus, dans son chapitre intitulé « Bagages », l'auteur énonce l'histoire du « voyageur », celui qui décide de ne partir qu'avec son corps en n'emportant qu'un nécessaire d'objets. Il est vrai qu'il est courant, en voyage, de se délester de quelques affaires pour se sentir plus léger. Mais peut-on alors penser que le bagage du non voyant est sa canne ? En ce sens, il ne pourrait s'en défaire au risque de ne plus s'orienter ? S'ajoute donc une dimension de dépendance matérielle à un objet dans les situations d'empêchements pour les personnes à handicap visuel usant d'une canne.

Cet outil est tout de même un réel allié, j'ai pu le constater avec Reimond. La canne est le prolongement de ses doigts. Il a fait une formation à Paris il y a quelques années, afin d'apprendre à l'utiliser et la tenir. Il me confia que c'était la pratique et l'expérience qui l'ont vraiment aidé. Au début, cela le fatiguait et il avait bien souvent une crispation dans l'avant bras. L'apprentissage de cet outil pour s'orienter n'est donc pas de tout repos. Diderot, énonçait aussi cette fatigue avec les différentes manières de percevoir : « il eût les doigts aussi fatigués, que nous avons la tête » (Diderot, 1749 : 58).

Dans le même registre, mais avec un tout autre outil, vivant, cette fois-ci : « Les chiens-guides sont des aides à la mobilité «conçues» pour aider les personnes à retrouver leur indépendance. Cependant, cette indépendance dépend des chiens eux-mêmes et constitue donc intrinsèquement une interdépendance. » (Higgin, 2012 : 76).[67]

La canne et le chien au delà d'une aide en apparence, constituent de réels enjeux pour questionner l'autonomie des personnes qui y ont recours. Par exemple, lorsque j'ai demandé à Reimond s'il avait déjà songé à prendre un chien-guide, il m'a répondu que oui, mais que pour le moment cela lui paraissait « trop contraignant » d'avoir un animal car, il n'a pas de jardin et qu'il voyage encore beaucoup avec sa compagne. Mais que dans le futur, il aimerait en avoir un, car cela lui permettrait de marcher d'un pas « plus vif ».[68]

67. Traduit de l'anglais. Les recherches de l'auteur ont porté sur les relations homme-animal, en impliquant des partenariats avec des chiens guides.

68. Cela nous renvoyant à nouveau à la notion de rythme, énoncé dans une partie précédente (cf. 3.4.2 : Différences de rythmes page 68).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Énoncé par le mari de Lucette, il est vrai que le facteur financier des aides destinées aux non-voyants n'est pas négligeable : « Tout cela a un coût. C'est pas tout de prendre un chien ou une canne, mais il faut pouvoir se le permettre. Notre situation nous le permettrait, mais ce n'est pas le cas de tout le monde. »
Bien que des aides et des subventions leurs soient destinées, la prise en charge financière totale est rare. Le point qu'a soulevé le mari de Lucette, montre que le facteur économique peut s'avérer être une situation d'empêchement à la mobilité urbaine des non et malvoyants, et révéler ainsi une notion de discrimination en apparence, indirecte.

Ce dernier thème, celui de la discrimination, fait fortement écho à ce qu'à pu vivre Arthur
lors d'une visite à Marseille, dans le magasin Monoprix, de la Blancarde, où l'accès de l'établissement lui a été refusé car il était accompagné de son chien-guide.

Ce fait a été relayé par de nombreux médias (presse papier ou journaux télévisés) à différentes échelles (régionale, nationale et internationale).[69] Son article posté sur le réseau social Facebook (cf. annexe page 80), a également suscité une vive émotion, entraînant plus de 6000 commentaires et 39 000 partages. Le magasin Monoprix lui ayant refusé l'accès avec Loya, son chien guide, s'est vu dans l'obligation de faire des excuses publiques conformément à entrave de l'article 88 de la loi n° 87-588 datant 30 juillet 1987 portant diverses mesures d'ordre social.[70]
Ayant contacté Arthur peu après cet évènement, il m'a répondu qu'une procédure judiciaire était en cours, ainsi que des discussions entre la direction de Monoprix et ses avocats.[71] Il m'a également confié : « Il y a eu un véritable élan de soutien effectivement un peu partout sur les réseaux sociaux, c'était super de voir tout ce soutien. »
Il n'en reste pas moins que ce cas de discrimination, par le vécu d'un individu, touche toute la communauté des personnes présentant un handicap visuel.
Pour ceux qui possèdent un chien, se voulant être une aide dans leurs déplacements quotidien pour déambuler de manière sereine en ville, ce dernier peut devenir un facteur supplémentaire dans leur « parcours du combattant ».[72]

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

69. Allant du journal La Provence, Nice-Matin, passant par Libération, Le Figaro, L'Express, FranceInfo, à la BBC News, entre autres.

70. http://legifrance.gouv.fr, consulté le 26 janvier 2019.

71. Lors de la rédaction de ce mémoire, la procédure étant en cours, la finalité n'en est toujours pas connue.

72. Termes énoncés par Reimond lors du parcours commenté.

Conclusion

« L'expression habitante ne déréalise pas, elle réalise plutôt à sa manière. Et cette manière contredit radicalement le postulat du bâtir contemporain : produire de l'espace selon le temps chronométrique et prévoir l'usage selon la pure spatialité. L'expression habitante nous montre au contraire que l'espace habité s'articule selon le temps vécu. »

(Augoyard, 1979 : 126).

Nous l'aurons donc compris, ce mémoire puise son essence dans l'étude de corps situés, s'inscrivant dans des contextes précis révélant alors des facteurs analytiques issus de l'expérience elle-même.
Au regard des déambulations piétonnes de personnes présentant des déficits visuels, cela a permis de mettre en lumière divers aspects des perceptions cheminatoires au sein de la ville de Marseille.
Des corps mobiles compétents se voient dans l'incapacité de pouvoir accomplir des trajectoires en milieu urbain. Nous l'avons vu, différents facteurs entrent en jeu, tels que ceux d'ordre sociaux, affectifs, économiques, et technologiques. Mais la discipline architecturale a également un grand rôle à jouer dans l'accessibilité de nos villes.

Par les manuels, les « guides normés », il est possible de déceler une approche rationnelle, systématique afin de retranscrire « la bonne méthode » à la fabrique des espaces publics et de leurs bons cheminements. Mais des constats émanant d'une approche empirique, avec des récits de personnes aveugles et malvoyantes, font ressortir que chaque expérience de la pratique des espaces urbains reste singulière et donc propre à chacun. Il paraît difficile de rédiger une solution à la fabrique de la ville autrement qu'en tenant compte des trajets quotidiens vécus par les usagers. En ciblant les situations d'empêchements propres à un public, ainsi qu'à une ville, il est possible de se questionner sur la manière dont nous concevons et construisons les espaces de partage où différents flux cohabitent.
Isaac Joseph se posait déjà la question en 1998 : « Comment penser l'ensemble des dispositifs (des opérateurs ou des « programmes ») qui élaborent ou instituent des normes d'usages et des dispositions (des compétences sociales et techniques) qui ajustent ou redéfinissent ces normes d'usage dans une situation singulière ? » (Joseph, 1998 : 32).
C'est tout l'enjeu du travail de l'architecte et de l'urbaniste de demain, la cécité donne des clés de lecture pour penser la fabrique de la ville.
Bien que le caractère mouvant d'une situation d'empêchement, apporte de la difficulté à prévoir ses effets immédiats, il est tout de même possible de s'inscrire dans une démarche de prise en compte du réel. L'architecte Stan Allen parle alors de conditions de champs, qui impliquent l'acceptation du réel avec tout le désordre et l'incertitude qu'il comporte (Allen, 1999 : 102).

Par l'application de normes qui engendrent une dichotomie entre espaces planifiés et vécus, il serait intéressant pour les architectes de penser au temps comme matériau de l'architecture. Le son, les odeurs, la diversité des textures, la chaleur, le froid, sont autant d'outils pour penser le projet. La forme bâtie doit être couplée à l'univers des

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

sens et aux ambiances qu'elle génère.
Les pratiques spatiales singulières sont désormais codées en profil d'habitant type, et classées en fonctions générales (Augoyard, 1979 : 155). Françoise Choay parlait déjà quelques années auparavant, de l'homogénéité qu'a engendré la planification urbaine : « Je suis de plus en plus convaincue qu'en Occident, la grande rupture de l'aménagement urbain s'est produite à la fin du XVème siècle. Avant… pas de planification. Non pas que l'espace urbain ne comportât d'organisation, mais celle-ci était le produit de l'ensemble des pratiques sociales et non celui d'une pratique spécifique, fruit d'une coupure opérée par la réflexion sur l'objet urbain. » (Choay, 1974 : 65). Avant la ville s'établissait et se modifiait selon les usages et les pratiques de ceux qui l'habitaient.
Autrement dit, l'*art du lieu*, ne peut être que celui de l'*art du vécu* (Norberg Schulz, 1997 : 102).

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Prospectives

C'est avec intérêt et empathie que je suis allée à la rencontre des non et malvoyants pour mieux comprendre leur quotidien au sein de la ville que j'habite.
Ma vision sur la notion d'accessibilité a changée, grâce à ma pratique des espaces, croisée avec d'autres regards et d'autres profils.
Aujourd'hui, je l'appréhende d'une manière différente qu'avant de commencer ce travail ; je porte un nouveau regard que j'ai pu aiguiser au fil de mes différentes rencontres, observations et expériences. Ma perception de la ville s'en est trouvée changée, je pense bien souvent aux situations d'empêchement auxquelles peuvent se confronter les personnes présentant des déficiences visuelles.

Au delà de la posture que j'ai adoptée pour mener à bien mes recherches, je me suis également questionnée sur la position d'architecte-chercheure. En effet, il y a six ans de cela, j'ai obtenu mon concours d'entrée à l'école d'architecture pour devenir à terme de ce cursus : architecte. Bien que le métier soit en constante re-définition, j'ai ajouté à la conception que je me faisais de cette discipline, le domaine de la recherche.
Il est important de repenser le futur de la profession architecturale. En appui des travaux de Jean-François Augoyard qui s'interroge sur la question de la pratique en architecture, je m'interroge sur « le processus par lequel des formes construites adviennent à la réalité ». Et pour reprendre son hypothèse comme préconisation : « notre relation avec l'environnement sensible et formel est à concevoir comme un échange, une circulation constructive entre le donné et le configuré, le senti et l'agi, le perceptible et le représentable. » (Augoyard, 1995 : 318).
De plus, « renouveler l'étude de l'expérimentation en envisageant la science non comme un corpus théorique mais comme une pratique effective et collective est aussi une perspective stimulante. » (Chelkoff, 2018 : 2).

Cela m'amène à penser que les futurs architectes devront privilégier des liens étroits avec les différentes disciplines, mais également les habitants d'une ville, afin de repenser nos manières d'être, d'habiter et de cheminer.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Annexes

1// Publication d'Arthur, sur le réseau social Facebook

Arthur Aumoite
8 octobre 2018 ·

L'article 88 de la loi 87-588 donne libre accès aux chiens-guides d'aveugle ou d'assistance dans tous les lieux ouverts au public et transports.

Malgré cette loi, je suis quotidiennement dévisagé, contrôlé et parfois on me refuse l'accès, spécifiquement dans les taxis, VTC, et commerces alimentaires.

Vendredi 21 Septembre à 20h, tout juste arrivé sur Marseille, cette discrimination malheureusement habituelle a basculé dans la violence : J'ai été violemment viré par le directeur du magasin et un agent de sécurité, ignorants complètement la loi.

J'espère sincèrement pour tous les malvoyants et leurs chiens-guides que cette vidéo contribuera à FAIRE CESSER CES DISCRIMINATIONS !

Pour toutes les personnes déficientes visuelles, voici le texte qui figure dans la vidéo :
Je m'appelle Arthur, j'ai 25 ans et je suis malvoyant.
Loya, mon chien guide, m'aide dans tous mes déplacements, en train, en avion, à l'hôpital, pour aller travailler, ou simplement pour aller faire des courses...
Voici ce qui nous est arrivé, vendredi 21 septembre, au Monoprix de la Blancarde, à Marseille.
La loi française impose depuis plus de 30 ans que les chiens guides puissent accompagner les personnes malvoyantes partout.
Malheureusement, encore aujourd'hui, ce type d'incident n'est pas un cas isolé.
Loya me donne tellement de joie et d'autonomie, que jamais je ne changerais pour une canne blanche. Ensemble, faisons plutôt en sorte que ces comportements changent.
Aidez-nous à faire connaître la loi.
Stop à la discrimination.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Annexes

2// Retranscription de l'entretien avec Lucette et son époux

Au début de l'entretien, je me suis présentée, je lui ai expliqué mon sujet, ainsi que ma démarche.

Lucette : « Très bien, ils ont fait mais il reste beaucoup à faire ! »

Quand vous dîtes ''ils ont fait'' vous pensez à quelque chose en particulier ?

Je pense à tous les trottoirs qu'ils ont supprimé quand ils ont refait la Cannebière.
Ma maladie, j'ai une rétinite pigmentaire.
Les premiers symptômes ont été de ne plus voir les reliefs. Notamment les nez de trottoirs, nez de marches, plaques d'égouts qui dépassent parfois.
J'apprécie donc la suppression des trottoirs qu'ils ont mis au même niveau que le tramway, mais en revanche ils ont ajouté des handicaps avec tous les poteaux qu'ils ont installés. Tous ces plots, vous pouvez vous dire que je me les prends ! Enfin du moins, je me les prenais car maintenant mon mari me permet de me les éviter.

Justement cet abaissement de trottoir ne vous pose pas de problème avec le tramway ? Ou vous l'entendez arriver ?

Non parce que le tram est au centre de la route et que moi je suis sur le coté en longeant la façade. Cela ne me gêne pas du tout. Ce qui me gêne vraiment c'est quand je suis au bord pour le prendre, à l'arrêt. C'est vrai qu'il y a des repères faits pour les handicapés mais moi je ne m'y retrouve pas. Et j'avoue que quand le tram arrive j'ai souvent un mouvement de recul parce que je perds les distances et je ne sais plus où je suis.

Depuis combien de temps avez vous votre rétinite pigmentaire ?

Alors, c'est génétique. Cela s'est déclaré j'avais 45 / 50 ans, j'ai commencé à perdre mes repères, les trottoirs comme je vous ai expliqué. Et puis, maintenant c'est pire. La dernière fois, il y a un ou deux mois, on remontait la Cannebière avec mon époux, on venait du Vieux-Port et, je lui disais : « tu vois là c'est 17h mais je ne vois plus que deux immenses murs autour de moi comme si j'étais dans un couloir ». Je vois des masses sur chaque côté, je pense que cela doit être les façades des immeubles, mais tout ce qui est repères tels que les arbres, des personnes je peux l'entendre mais je ne les vois pas.
Cette image d'un immense couloir qui n'en finissait pas m'a réellement impressionnée.

Du fait de perdre la vision, avez vous l'impression d'avoir décuplé des sens tels que l'ouïe, l'odorat et autres pour vous orienter ?

Oui, absolument. Cela fait déjà quelques années et je pense que cela va de pair. Le moindre bruit je l'entends, la moindre conversation je l'entends, la moindre odeur je la sens. Des fois je dis à mon mari : « oh, il y a des odeurs épouvantables dans les transports, ou devant un restaurant ! ». C'est amplifié.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ces sens amplifiés sont en quelque sorte votre nouveau regard ?

Oui c'est un peu ça. J'avoue que maintenant je dois passer à une canne blanche, et cela m'est très difficile. Il faut que j'aille voir l'association pour qu'ils m'aident. Et cet objet pourra m'aider pour l'extérieur. Moi j'ai mon mari, je lui donne le bras et c'est lui qui me protège un petit peu. Mais là il va falloir que j'apprenne pour moi aller dans l'espace [public] toute seule.

Car aujourd'hui vous ne le faites plus d'y aller toute seule ?

Ah non. Vous voyez, la maison du bel âge qui est juste au bout de ma rue, avant j'allais à la gym là-bas, je pouvais y aller toute seule. Maintenant je ne peux plus, il faudrait que je me tienne aux murs.

Depuis combien de temps vous ne pratiquez plus l'espace public toute seule ?

Depuis le mois d'août.
Un jour je me suis rendu compte que je ne voyais plus la télé, j'ai demandé à mon mari si c'était normal que tout était blanc sur l'écran, ou si c'est qu'elle était mal réglée. Il m'a répondu: « non, non, elle est comme d'habitude, elle n'est pas mal réglée ». Et ça, ça s'est passé au mois d'août, et on est allé chez l'ophtalmo qui m'a affirmé que j'avais perdu la vue.
Mais je m'en doutais car ma vue baissait, mais le fait de ne plus voir est vraiment venu d'un seul coup, d'un seul coup.

Et quand vous dîtes que la canne vous est difficile c'est en rapport au symbole ou la pratique, comment l'utiliser, l'aspect technique?

Les deux. Parce que c'est reconnaitre mon handicap.
Et j'avoue j'ai un peu peur d'être dans la rue et de m'orienter avec la canne. Parce que je me dis que toute seule avec ma canne je me perdrais. Puisque je n'ai plus le sens de l'orientation.
Il y a deux ans on m'avait proposé de le faire. Dans l'association où je vais, la personne qui devait s'en occuper n'était pas disponible au mois de juin, nous avons donc reporté. Et au final je ne l'ai jamais fait.

Avec votre mari vous vous déplacez donc sans la canne. Je ne sais pas si vous avez entendu parlé de l'écholocalisation ? Ce qui consiste à se déplacer grâce aux sons pour reconnaitre différentes masses. Ou bien est ce que vous vous repérez car ce sont des trajets que vous connaissiez auparavant ?

Je perds mes repères dans l'espace où je me trouve. Donc, très souvent c'est instinctif.
Voyez, quand il m'arrivait d'aller au 5 avenues toute seule avant le mois d'août. Et bien, pour retrouver ma rue, je me fiais au tram qui s'arrêtait juste au coin de la rue.
Le tram s'arrêtait et je me disais, bon ben c'est là que je dois tourner pour aller à ma maison, parce que je ne voyais pas la rue.

Vous ne faisiez pas bousculer ?

Oh si, je me fais beaucoup beaucoup bousculer. Non seulement, je me fais bousculer, mais je bouscule beaucoup les gens. parce que comme je ne les vois pas, bien souvent je les prends de plein front. Et

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

quand je rentre dans les magasins je me prends aussi les portes vitrées, je les vois plus. Les lumières, comme dans tous les magasins qui sont très blanches, très dures, je ne vois plus rien, je suis obligée de ressortir, je ne vois plus.
En fin de compte, je ne sais pas ce qu'il faudrait faire pour que les malvoyants puissent s'orienter sans avoir toutes ces blessures dues à la vue.

Justement pour en revenir à la canne, elle est aussi porteuse d'un symbole au regard de la société, mais aussi une aide.

Oui. Je vais vous dire, j'ai mes deux frères qui sont comme moi. C'est génétique de toute façon. Et j'ai un de mes frères plus jeune que moi qui vient d'acheter un appartement à Marseille. On a été le voir et je l'ai vu arriver avec une canne, oh ça m'a… Je lui ai dit : « mais tu as pris une canne blanche ? », et il m'a dit: « mais tu vois ça, c'est de l'or ! ». Je lui ai demandé pourquoi et il m'a expliqué que les gens se poussent quand ils le voient. Les gens ne le bousculent pas, les gens lui ouvrent la porte, ils sont aimables. Il me dit que quand il prend l'ascenseur et qu'il y a quelqu'un on l'aide à rentrer dans l'ascenseur. Il me dit qu'il y a un tas de petites choses qui lui facilitent la vie.

De l'empathie se crée donc grâce à cet objet…

Voilà.
Donc, je me dis qu'il va falloir que je prenne une canne et puis que je l'accepte. Voilà, que je l'accepte.

Et en terme de dispositif, d'aides, je ne sais pas si vous êtes au courant mais il existe aussi la télécommande qui activent un son aux feux de croisement.

Sur un téléphone ?

Non, c'est un petit boitier qui vous indique que le feu est vert pour pouvoir traverser en sécurité et sérénité.

Ah. C'est bien. Parce qu'en effet les couleurs je ne les vois plus.
Jusqu'à maintenant je les voyais, c'est vrai que je ne les vois plus. Mon mari me mettait des pastilles sur les petits flacons d'épices, mais ce n'est plus la peine, je ne vois plus les couleurs.

Donc vous faîtes travaillez votre mémoire ? Il faut se souvenir de chaque objet...

Et encore ! Comme tous les flacons se ressemblent, je ne peux pas, je suis obligée de demander à mon mari. Mais c'est vrai que ça me demande beaucoup de concentration parce que je suis obligée d'enregistrer beaucoup de choses pour me rappeler.

Vous avez toujours vécu dans cet appartement ?

Non, on est là depuis huit ans. Avant on était en campagne, dans une grande maison où j'avais mes repères. Mais on est venus en ville parce qu'on avait nos enfants. On s'est rapproché aussi des commodités, avec l'âge c'est plus sage. Mais non, il n'y a que huit ans qu'on est là.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

D'accord. Donc vous y voyiez encore quand vous êtes venus ici ?

Oui, oui, oui. Je l'ai vraiment perdu petit à petit, c'est là vraiment depuis le mois d'août que je l'ai beaucoup beaucoup perdu.
Vous voyez là, les murs blancs, je vois une forme de tableau, mais je ne vois pas ce qu'il y a dessus. Je vois qu'il y a un meuble parce que c'est plus sombre, mais je vous dirai pas ce que c'est.
Voilà j'ai mes repères mais sans plus.

Et donc, dans l'espace public vous ne vous aventurez pas dans des lieux inconnus ?

Ah non.

Même avant le mois d'août ?

Non, non, même avant.
Toute seule je ne pouvais pas. Je ne pouvais pas et, puis parce qu'étant malvoyante y a une forme d'angoisse qui monte quand il y a trop de monde autour.

À cela s'ajoute une perte de repères à cause des sons qui s'entremêlent, *etc* ?

Oui, oui. Je ne sais jamais ce que je vais trouver. Et s'il y a des marches, un chantier ; donc pour se diriger dans la ville c'est pas évident.
Moi, j'admire les aveugles. Je me dis mais comment ils font ?! Bon c'est vrai qu'on leur a appris je suppose. Mais comment il font pour s'orienter et se diriger dans la ville ?

Déjà il y a les trajets habituels, et puis il y a les associations qui aident aussi comme vous avez dit. D'ailleurs, je ne sais pas si vous connaissez la rue Saint Suffren dans le 6ème arrondissement, la mairie a installé des lignes de guidage au sol justement. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'y aller.

Il y a quelques temps que je n'y suis pas allée. Mais avant j'y allais parce que je faisais partie d'une chorale dans cette association. Et je n'ai pas fait attention non.

Ce dispositif est installé depuis février.

Ah oui, non. Je n'y suis pas retournée depuis.

C'est donc une rue que la mairie du 6ème et 8ème arrondissement appellent « pilote » afin de voir si cela aide les non-voyants, si c'est d'utilité publique, car cela a un certain coût.

Mais alors, ces lignes sont fluos, elles sont quoi ?

Non ce sont des lignes de guidage en relief, détectable notamment par l'utilisation de la canne.

D'accord, d'accord, d'accord.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Qui emmène de la rue de Rome jusqu'à l'association.

Ah oui.

Pour le moment c'est une rue «pilote», donc à voir si dans le futur ils le reproduiront ailleurs dans Marseille. C'est intéressant car ça touche à la question d'autonomie justement.

Oui. Absolument.

Tout comme quand vous m'avez parlé de potelets, vous n'êtes pas la première en m'en parler en tant que « plaie » de l'espace urbain.

Oh là là, qu'est ce que je m'en suis pris. Plus maintenant parce que justement je me concentre tellement, puis je vois des ombres donc je me dis ben là y a peut être quelque chose. Et puis bon on me pousse, on tire… [rires]. Je me dis il faut que je les évite, mais c'est vrai que ça c'est vraiment un gros gros handicap oui.

Et par exemple, quand vous allez à la Timone dans votre association, vous prenez le bus de la RTM Mobimétropole ?

Je le prenais quand j'allais à l'aquagym. C'était du côté de Chave. Mais l'inconvénient, enfin des inconvénients, mais bon, c'est que l'on perd beaucoup de temps. Il faut réserver, quand ils viennent vous chercher ils font des détours pour aller chercher d'autres personnes donc très souvent vous en avez pour une heure, une heure et demie. Et je me dis, tant que j'ai mon mari en fin de compte ça va. Mais je l'ai pris quelques fois quand j'étais seule.

En effet, ce service est mis en place, mais pas au même titre que les autres lignes de bus avec des passages fréquents.

Je crois qu'il serait temps maintenant qu'ils pensent pour les handicapés. Parce que quand vous prenez les transports, rien n'est fait pour eux. Les escaliers, tout ça. Bon, il y a des escaliers mécaniques que une fois sur deux ils ne fonctionnent pas. Donc, bon. Mais je me dis qu'à Saint Barnabé, j'ai trouvé que là c'était bien comme tout. Vous avez l'ascenseur qui vous prend et qui vous descend sur le quai. Et je me dis, ça pour les handicapés c'est bien. Ils ont pas de couloirs, pas d'escaliers, ils descendent directement sur le quai. Et je pense qu'il faudrait qu'ils y pensent en fin de compte pour les autres stations de métro.

Normalement, cela est prévu. Objectif 2021 : rendre accessible toutes les stations de métro de Marseille.

2021 ?

Mais bon, nous sommes bientôt en 2019…

Non je n'y crois pas, parce qu'avec ce qui s'est passé avec les immeubles je crois qu'ils vont avoir d'autres priorités. Je pense.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C'est vrai que l'accessibilité Marseille est très mauvais élève. Il y a beaucoup de facteurs : la politique, la mise en œuvre. Comment appliquer des normes mais rendre la pratique fluide ? C'est assez complexe.

Oui, c'est sûr qu'il y a beaucoup de choses à faire mais bon.. Je sais pas. Il faudra bien qu'ils y arrivent mais ça demande du temps. C'est toujours pareil, on ne peut pas faire tout en même temps.

Je ne sais pas si vous voyagez, si vous avez une ville que vous avez ressentie accessible ?

Ben le dernier voyage c'était en Corse donc c'est pareil. Mais sinon dans les autres villes… euh…

On m'a parlé d'Athènes, Copenhague, qui sont des villes où apparemment l'urbanisme est assez pensé pour les non voyants.

Ah oui ? Non, par contre on n'y est pas allé, donc je ne peux pas faire la comparaison.

Et avez-vous un endroit préféré à Marseille ? Peut-être rien à voir avec l'accessibilité.

Le Vieux-Port, j'aime bien aller au Vieux-Port. Il y a une belle esplanade où je peux marcher tranquille quand il n'y a pas trop de monde. En général on y va le dimanche matin parce qu'on est sûr que là il n'y a pas grand monde.
Aussi, le boulevard Chave. On prend le tram jusqu'à la Blancarde, et là on marche jusqu'à la dernière station de tram, on le prend, on passe sous le tunnel et après on remonte à pied jusqu'ici ici. Mais j'aime beaucoup le boulevard Chave, parce qu'il est large, il n'y a pas grand monde et on peut vraiment bien marcher, bien marcher.

C'est marrant que vous m'ayez dit le Vieux-Port parce que d'autres non et malvoyants que j'ai pu rencontré m'avaient dit qu'ils le détestaient, car ils n'osent pas s'y aventurer tout seul. Justement cette grande esplanade leur fait perdre leurs repères.

Alors oui. Mais moi j'ai mon mari. Et quand je le vois un peu trop s'approcher du bord, de la mer, je le tire, je le tire. Je ne risque pas grand chose, il est là. Mais comme je ne vois plus les bords, je ne sais plus à qu'elle distance on est, et j'ai toujours tendance à le tirer.
Oui, mais ça je le comprends en effet.

Donc, vous, dans votre malheur, si je me permets, vous avez la « chance » d'avoir votre mari qui vous a permis de ne pas avoir de canne, de ne pas avoir de chien.

Oui mais là mon ophtalmo a marqué sur mon dossier que maintenant il faudrait que j'ai un chien. Euh. Voyez, ces des choses que je n'arrive pas à m'imaginer.

Après il y a des étapes entre la canne et le chien. Certes le chien peut être une aide, mais c'est aussi du travail.

Oui, c'est quand même beaucoup de responsabilités un chien. C'est beaucoup de responsabilités. Mais, j'ai des amies avec qui j'allais à l'aquagym, y'en a une qui avait un chien. Et je me disais, en fin de compte,

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

elle prenait le bus handicap, elle montait dans le bus, elle descendait là bas, elle remontait. Je me disais, mais à quoi il lui sert son chien ?
Pour aller se promener ? Elle ne se promener pas toute seule, elle y allait avec son mari, donc euh…
En campagne peut-être, je comprendrai peut-être mieux en campagne.
C'est quand même une grosse responsabilité un chien. Il faut quand même être présent.

Bien sûr.

Et avez-vous des recommandations à la future architecte que j'espère devenir pour penser la ville de demain, votre idéal de ville, *etc* ?

Au niveau des logements. Voyez quand on a acheté ici avec mon mari, regardez, tous les interrupteurs ne sont pas à la bonne hauteur. Ils sont bas, vous voyez ? Et on s'est dit est ce que c'est un appartement handicapé ? Quand on a acheté, les gens on les a vu et ils n'étaient pas handicapés. Mais tous les appartements de l'immeuble sont comme ça. Et ce sont des appartements des années 70. Je me dis, est-ce qu'ils avaient prévu pour des handicapés, pour plus tard ? Mais pas fauteuils roulant parce que les portes des chambres sont normales, et la cuisine aussi. Mais là je crois qu'au niveau construction il faut vraiment penser pour les handicapés.
Alors handicapés, toujours la hauteur des matériels de cuisine, tout ce qui est lave-vaisselle etc, surtout pour les personnes qui sont dans des fauteuils. Pour ce qui, mais ça c'est pas vous, mais ce qui lave-vaisselle, lave-linge tout ça faudrait que ce soit oral, que l'on puisse programmer oralement ces appareils. Mais ça c'est pas vous.
Qu'est ce que je pourrai dire ? Dans l'appartement qu'est ce qu'on pourrait penser ?

Mais même hors appartement, dans la rue par exemple ?

Dans la rue ce que l'on pourrait penser ? Sur Marseille ? …
Mi ! Mi !
Mon mari il fait parti du CIQ.
Mi ! Tu peux venir ?
Dis-moi, toi qui a plus d'idées que moi, la jeune fille Léa me demandait qu'est-ce que l'on pourrait penser pour améliorer les handicapés dans la rue et dans l'espace ?

La ville rêvée pour demain ? La ville idéale ?

Mari de Lucette : Ah ben, la rue idéale ce serait d'abord une signalétique sur les trottoirs, une bande blanche sur les trottoirs. Pour que ceux qui sont mal voyants puissent la distinguer. Et faudrait presque que les potelés soient sonores. C'est à dire, il faut que les obstacles soient reconnaissables.

Ou en fluo !

Oui enfin, fluo, qui sonnent ou peu importe, mais que la personne aveugle même avec une canne est obligée de balayer comme ça alors ben c'est vrai que c'est pas facile. Il faudrait un détecteur d'obstacles. Soit on est équipé d'un appareil qui détecte le obstacles et qui permettent de dire à la personne « attention ». Bon il y a les chiens d'aveugles aussi, mais tout le monde ne peut pas avoir un chien. Mais pour que la ville

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

soit adaptée aux handicapés de ce genre là, il faudrait rendre le cheminement plus facile à repérer. Voilà.

Et quand je disais, qu'avec le tram ils ont enlevé tous les trottoirs pour aller jusqu'au Vieux-Port, ils ont mis des plots à la place.

Oui mais enfin, il ne faut pas tenir compte que de la Cannebière et du boulevard Longchamp, à Marseille les trottoirs sont tout de même très étroits. Le nids de poules, et les bateaux des trottoirs, tout ça, c'est un inconvénient de plus. L'idéal pour les personnes malvoyantes c'est du plat. Enfin, du plat, même en côte, mais qui est pas de trous, de dénivellement. Et que ce soit assez large pour la personne puisse avancer. Parce que vous avez des trottoirs qui n'existent pratiquement pas. Pour un peu qu'il y ait des marches, comme là à Saint Savournin, vous buttez dedans quoi. Si vous n'êtes pas guidé par quelqu'un, c'est forcément pénible.

Oui, il y a beaucoup de marches sur les trottoirs.

Oui mais c'est Marseille. Alors vous avez des villes qui sont plus faciles. Bon, par exemple quand vous prenez Marseille, si vous voulez, pour une personne malvoyante ou aveugle, l'idéal c'est Longchamp, ça se passe bien.

Oui.

La Cannebière.

Oui.

Et puis le Prado.

Des lignes droites en somme.

Et puis Chave. Parce que quand vous allez sur ces boulevards, les trottoirs sont larges. Euh.. Comment dirai-je ? Il n'y a pas trop d'obstacles. Et alors l'avantage du Prado, à partir de Castellanne, c'est les voies avec les contre allées. Alors vous avez les voies et la contre allée où vous savez qu'il n'y a pas de voitures et, qu'il n'y a pas de stationnement. Parce qu'il y a le stationnement à Marseille aussi !
Donc quand vous avez fait ça, qu'est qu'il reste ? Ben c'est tout.
Ici, par exemple,nous on peut pas prendre Consolat parce que c'est une casse gueule. Même j'irai plus, même pour les gens qui ont des poussettes, pas que pour les malvoyants. Donc quand vous avez pris Longchamp, la Cannebière, euh, bon on va dire l'avenue Foch pour aller à Sébastopol, et puis le quartier du Prado qui est bien, vous n'avez plus grand chose. Vous ne pouvez pas aller au Panier sans être accompagné.

C'est vrai.

Alors il y a les excuses des vieilles rues, mais il y a aussi le fait que si l'on voulait améliorer pour les personnes, il faudrait à ce moment là que dans les rues où il y a des difficultés on rende le cheminement plus sensible.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

C'est surtout que cela servirait à tous. C'est le principe de l'accessibilité.

Ah ben oui ! Oui, oui, oui, oui. Parce que dans l'accessibilité il y a aussi des messieurs, dames qui ont des béquilles, euh, comment dirai-je.

Les fauteuils.

Oui, mais les fauteuils n'en parlons pas. Mais ceux qui ont aussi un déambulateur, des personnes âgées qui ne peuvent pas passer à des endroits.

Je vois souvent aussi des fauteuils roulants sur la route, la chaussée, celle qui est destinée aux véhicules.

Oui, oui. C'est grave. Je vous dis, vous ne pouvez pas prendre Saint Savournin, même avec la poussette c'est la galère parce que vous avez des marches qui débordent sur le trottoir, les poubelles. Ici, Bourgeois c'est pareil.
Voyez, moi je fais parti du CIQ donc je me suis beaucoup occupé de la circulation. Et encore là, en parlant de Consolat, on a obtenu que les voitures quittent le trottoir et soient sur la chaussée. Mais avant vous ne passiez même pas avec une personne. Et il y a beaucoup de rues comme ça à Marseille où il faudrait mettre un peu d'ordre. Alors dès que vous voulez aller derrière là, toutes les rues comme de Bernardy, Espérandieu, etc, c'est une galère. Voilà.

Voyez pour aller à Longchamp, on aimerait aller dans le parc Longchamp. Mais quand vous voyez tous ces escaliers, ils pourraient y mettre un ascenseur.

Là aussi en effet.

Mettre aux normes en termes d'accessibilité oui.

Dans la même idée vous avez alors la gare Saint Charles. Alors la gare il y a une différence, si vous y accédez par le métro vous n'avez pas de souci, il y a l'escalator. Mais si vous êtes au pied de la gare Saint Charles ben vous ne pouvez pas y accéder, il faut monter les marches.

Mais tu peux passer derrière.

Oui mais enfin faut faire un grand détour.
Et le trottoir n'est pas agréable pour passer de l'autre côté. Il faudrait mettre sur la table avec des gens, et dure, voilà qu'est ce qu'on peut faire, tout doucement, quartier par quartier. Parce que je ne connais pas tous les quartiers de Marseille, mais je connais au moins le centre ville quoi.

Ce que j'expliquai à votre femme c'est qu'il existe une rue «pilote», rue saint Suffren, qui amène au centre Valentin Haüy. Et ils ont créé des lignes de guidage au sol, repérables par la canne.

Ah oui, on y a été quelques fois là bas.

Oui, mais on a pas vu ça, parce que ça y est que depuis février et on y est pas retourné depuis quelques

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

temps.

Oui mais sur la rue Paradis là, on y a été par là bas.

Après cela pose question aussi car c'est très bien la mise en place de tels dispositifs, mais quand on voit la taille du trottoir, ils ne l'ont pas élargi, la fin de la ligne de guide arrive sur le poteau d'un feu de signalisation. La fin, ou le début, tout dépend dans quel sens vous arrivez, ce n'est pas dégagé, vous arrivez sur un poteau. On décèle une défaillance dans la mise en œuvre, peut être qu'il faut sensibiliser les ouvriers qui mettent en place cela, car peut être qu'ils n'ont aucune idée de sa fonction ?

Tout à fait.
Oui, ils ont exécuté quelques chose mais après, ils ont pas vu à quoi ça servait.

Ou alors ils ont fait avec les moyens du bord ? Et l'obstacle il y était déjà.

Oui mais enfin, là, il y a de quoi réfléchir quand même.

J'ai aussi remarqué une incohérence concernant les lignes qui passent sur bouches d'égouts qui ont du être certainement enlevées pour des travaux, et replacées à la perpendiculaire, donc cela crée des discontinuités dans les lignes de guide.

Ah ouais, dis donc.

Alors ça, vous abordez un deuxième problème, qui est le problème justement du suivi des travaux.
Nous nous plaignions souvent du fait qu'on demande une intervention, elle se fait, et puis ils sous traitent à des sociétés qui font le strict minimum et qui ne voient pas plus loin que le bout de leur nez. Comme disait mon épouse, ils ont fait ce qu'on leur a demandé, mais elles voient pas que là, un peu plus loin il y a une difficulté qu'on doit anticiper. Il faut donc quelqu'un qui non seulement pense, mais ensuite suive, et suivre attentivement. Parce qu'on ne demande pas de faire ci ou ça, y a un contrôle à avoir.

Vous savez un réel problème pour les handicaps c'est quand même le stationnement.
Alors, moitié trottoir, moitié chaussée.

Ou même les stationnements sauvages, même les scooters…

Alors ça c'est autre chose les scooters. Mais les voitures en ville là, vous en avez beaucoup qui stationnent à cheval, notamment la rue Clapier, les voitures stationnent à cheval, parce qu'il faut du stationnement, mais voilà c'est au détriment du piéton. Tel qu'il soit.
Moi je me suis battu là, pour les personnes mal voyantes et les poussettes. Je voyais des femmes avec leur bébé qui étaient obligées d'aller sur la chaussée parce qu'elles ne pouvaient pas passer avec la poussette, parce que les voitures débordaient toujours un peu plus que ce qu'il ne faut. Alors vous vous trouvez dans un goulot d'étranglement. Alors, donc, là, ça supposerait que dans les services de la ville il y ait quelqu'un de nommé, mandaté, élu, je ne sais pas, mais qui ait ce souci du détail, du contrôle et du suivi de tout ce qui est fait. La facilité de circulation pour les personnes à mobilité réduite. Pas simplement confier ça à un technicien qui fait son boulot, mais dans les mairies de secteur qu'il y ait quelqu'un qui supervise.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Un handicapé en fin de compte !

Non pas forcément un handicapé.

Quelqu'un qui est malvoyant ou quoi.

Quelqu'un qui est formé pour ça. On lui dit voilà, tu viens vois ça etc. Comme on a fait pour la propreté, on a un « chargé de ».

Parce que souvent, de ce que j'entends dans mes entretiens, c'est qu'il y a des commission d'accessibilité, où des personnes handicapées sont concertées, leur avis est demandé, des réunions, des débats, mais au moment de la mise en œuvre rien ne ressort de tout ce qui a pu être dire en amont.

Nous on a l'expérience au CIQ de certaines interventions, c'est que les faits n'ont pas été suivis complètement, et cela nous fait râler parce qu'on dit qu'ils n'ont pas fait comme il fallait. Parce qu'il n'y a pas eu quelqu'un qui a eu le souci de le suivre. Mais à ce moment là, vous avez une solution aussi pour la ville, ils s'appuient sur les CIQ, y a des CIQ dans tous les quartiers, et que dans les CIQ ils demandent à quelqu'un de bénévole, il y a des personnes qui ont réel souci de leurs concitoyens, qui veillent à cela. Et lorsqu'il y a des travaux et des aménagements, il puissent venir constater, éventuellement, conseiller, et faire remonter les informations.

Créer un réel lien oui.

Il faut qu'il y ait un contrôle.

Oui, car de bonnes volontés il en existe.

Ah ben y'en a, ça ne manque pas.
Sans contestation, sans récrimination, mais le problème il est là. Il faudrait premièrement penser le politique de l'accessibilité pour tous, là où c'est possible, parce que il y a des endroits qui sont absolument impossibles à rendre accessibles. Et après il faudrait qu'il y ait donc un contrôle et un suivi de façon a ce que les choses fonctionnent comme on le souhaite.

J'ai expliqué à votre femme, l'an dernier j'ai un petit parcours dans l'espace public avec un non voyant et il m'expliquait, que des fois ça ne tenait pas à grand chose, mais juste du « bon sens ». C'était le mot qui revenait souvent.

Oui, le bon sens. Se mettre à la place de la personne. Comment elle fait cette personne ? Parce qu'ils disent, oui bah y'a les cannes, les cannes sensibles etc, quand on dit ça on a tout dit. Mais le problème, c'est qu'on le voit actuellement avec les rouspétances des uns des autres, c'est que tout le monde n'est pas forcément informé, tout le monde ne peut pas s'équiper de genre d'appareil parce que parfois c'est onéreux, tout le monde n'adhère pas à une association comme les cannes blanches, Valentin Haüy, et puis il faut tenir compte des personnes isolées.
Les personnes qui sont dans une association, en groupe, accompagnées, qui vivent avec leur famille, mais il y a aussi les personnes isolées pour des raisons multiples. Alors les têtes pensantes disent y a qu'à, y a

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

qu'à. Alors oui, mais là faut qu'ils arrivent à les prendre en charge, leur vie sociale, etc, et qui les aident. Et ça, ça manque.

Puis la canne ne règle pas tous les problèmes.

Non, non la canne ne règle pas tous les problèmes. Elle facilite sûrement l'accès, mais la canne, si vous voulez c'est une sorte d'ouvre portes. Je le vois bien, quand il y a quelqu'un qui arrive au tram avec une canne blanche, la plupart des gens, pour ne pas dire tous, laissent la place, ouvrent la porte, etc. Il y a un appel si vous voulez, mais enfin il faudrait que cette personne n'ait pas besoin de faire appel à la solidarité de ces concitoyens pour être autonome. Il doit pouvoir se dire je suis autonome, je vais, je viens, j'ai pas besoin de montrer ma canne, de taper par terre, de me heurter à un plot pour dire attention. Là il y a sûrement un travail social à faire.

Dans l'espace, qu'est ce qu'on pourrait demander pour améliorer ?

Ben tout ce qu'on vient de dire. Voilà. Les chemins praticables, pour moi je dirai sonore. Y a que le sonore qui compte. Il y a des endroits en Europe, j'avais vu ça un fois, je crois que c'est en Italie, ou même en France je me demande si c'est pas à Paris, où vous avez des feux parlants.

À Marseille, ce que j'expliquais à votre femme, il y a des feux de croisement qui sont équipés de reconnaissance sonore qui s'activent à l'aide d'une télécommande pour indiquer que la personne peut traverser en toute sécurité.

Ah oui voilà.

Après faut-il encore qu'ils fonctionnent, car souvent ils ne sont pas entretenus.

Ah oui, ben là vous parlez d'un autre volet en effet. Mais c'est bien parce que quand vous arrivez sur un boulevard et qu'il n'y a pas quelqu'un que le feu est vert et ben vous ne passez pas. Donc heu je pense que c'est surotut du côté sonore qu'il faudrait faire un effort.

A ma connaissance, à Buenos Aires et à Barcelone les feux sont sonores. Ils envoient le signal quand le feu est vert, mais il n'y pas besoin de boitier spécifique pour l'activer.
Le son est là pour tout le monde.

Oui parce que ce boitier c'est une démarche à faire en plus quoi.

[Silence]

Et vous est-ce que vous avez ré appris à vivre avec un nouveau rythme, ou vous avez l'impression d'avoir gardé le même qu'avant ?

Euh non, non. J'ai pas. D'ailleurs parce que ça demande beaucoup plus de concentration, donc je suis beaucoup plus longue.
Voyez dimanche on est sorti, on est allé promener notre petite fille avec la poussette et ben j'ai dit à

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

mon mari « je ne sortirai plus, c'est fini je ne sortirai plus ». Parce que trop compliqué, ça devient trop compliqué. Pour peu qu'il y est beaucoup de soleil, je ne sais plus où je me trouve, je ne sais plus s'il faut aller à gauche, à droite.
ça me demande beaucoup plus de temps, et de concentration, et de concentration, ça je trouve parfois que c'est épuisant parce que j'ai trop de choses en même temps à penser.

Ah ben là avec la poussette c'était pas évident.

Oui mais quand même c'est au niveau de la luminosité, même avec des lunettes spéciales.

Oui mais on arrive à aller au Vieux-Port etc quand on a pas la poussette. Et puis à la maison elle cuisine bien, elle fait des recettes tout ça.

Oui, ça va, j'ai mes repères hein. À la maison. Mais à l'extérieur… Très souvent on va se promener, vous savez on descend boulevard Libération, on va jusqu'aux Réformés, on fait le tour et on remonte. Là encore c'est praticable.

Oui enfin, encore le trottoir de Libération n'es pas génial, il y a des trous, des bosses. ça va parce qu'on est deux, et puis y a les passages très hauts, il faut faire attention à ne pas tomber. Enfin, là accompagné c'est jouable parce que c'est à peu près large voilà, pour marcher de front. La rue de la République est très pratique aussi, on peut marcher deux de front. On peut aller aussi maintenant des Terrasses du Port au Vieux-Port tranquilles.

Oui, ça on le fait.

On le fait ça. Donc dès que c'est large, qu'il n'y a pas trop d'obstacles, qui l'obligent à faire un effort supplémentaire, ça ne pose pas trop de problèmes.

C'est une question de fluidité.

Oui mais pas seule, pas seule. Et là avec la poussette c'est vrai que c'était compliqué, on a voulu aller au jardin public pour trouver un peu du soleil, et il fallait monter la côte et en arrivant en haut y avait beaucoup de monde, y avait deux mariages, et ça ça perturbe. Comme quand on descend à la Cannebière, de préférence c'est le matin.

Oui mais là c'est vrai que s'il y a avait eu un ascenseur on serait aller sur l'autre esplanade.

Oui bien sûr, le parc c'est forcément agréable.
Mais du coup quand on descend la Cannebière c'est souvent le matin parce qu'il n'y a personne. Parce que des fois à partir de Noailles il y a tellement de gens qu'il faut slalomer. Les gens voient bien qu'il y a un couple qui arrive, mais bon ils ne sont pas obligés de se déplacer.

Vous savez ce qui serait bien dans l'espace aussi ce serait le nom des rues sonores. Parce que pour les personnes malvoyantes quand elles veulent se diriger, la rue serait sonore on saurait où on est. Ça, je trouverai ça formidable.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ou alors équiper les personnes d'un appareil, d'un guide…

Il existe à certains endroits dans les villes des applications sur les téléphones qui vous indiquent « vous êtes à tel croisement, telle rue, etc ».

Ah donc, oui, sur les téléphone maintenant ils font beaucoup de choses.

Ça revient à des dispositifs technologiques au final. Mais avant même de faire appel à la technologie, il y a peut être d'autres moyens ? C'est un réel questionnement, en tant que future architecte, ça m'interroge.

Oui, car c'est vrai qu'à la clé il y a quand même un problème financier. Si on ajoute l'handicap dans un budget trop serré ben la personne est punie deux fois.

Je pense qu'avec des choses simples, des dispositifs efficaces seraient possibles.
Ne serait-ce que différencier les sols, au lieu de rajouter à la va vite des lignes rugueuses pour marquer le début d'une marche, avec différents matériaux on peut jouer sur les textures. Et on comprend qu'il y a des changements, rugueux, lisses, etc. Mettre en place d'autres repères pour penser l'espace public.

A voir aussi sur la vue d'ensemble d'une ville en effet. Il faut que quelqu'un le prenne en charge, une commission ou quoi.

Oui en fin de compte, comme les marquages dans le métro, dans les trams vous avez des repères avant de monter.

Oui mais ça dépend, regarde à la gare saint Charles ils ont mis des espèces de rails au sol et le tram des espaces de bulles là machin comme ça.

Des bandes podotactiles oui.

Voilà. Ce qui fait que quand vous êtes là vous savez que vous êtes au bord du trottoir.

Cela reste des dispositifs rajoutés. Et quand on regarde la ville dans sa globalité ça fait, les bandes, les feux, les potelés, ça nuit à la lisibilité. Il faudrait repenser une charte plus lisible, plus simple. Comme la rue Paradis je ne sais pas si vous avez remarqué…

Oui, on l'a prise depuis qu'elle a été ré aménagé.

Justement, ils ont fait les trottoirs avec des grandes pierres assez lisses, et dès que l'on se trouve à un croisement avec des voitures et des passages piétons se sont des petits pavés. Il y a une différenciation de sols.

Pour sentir la nuance, oui en effet.

Par exemple la personne qui est seule avec une canne, que ce soit par le pied, par la sensibilité de sa canne elle peut arriver à distinguer si elle arrive sur un obstacle.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Elle fait la différence oui.

C'est ça, essayer d'intervenir au moins à des points stratégiques.
[Silence]
Eh bien merci beaucoup, vraiment.

Je ne sais pas si on vous a apporté beaucoup d'idées pour réfléchir.

C'est parfait, c'est très bien d'avoir votre retour d'expérience.

Je pense que les malvoyants et les aveugles doivent à peu près dire les mêmes choses non. Enfin ce qui les handicapent, souvent les trottoirs pas assez larges, les marches qui dépassent des immeubles. Un tas de petites choses comme ça qui ne facilitent pas la vie.

C'est sûr. Et surtout à Marseille.

Oui, surtout à Marseille. Oh, mais je pense que dans d'autres villes c'est pareil vous savez.

Lyon a été primée apparemment il y a deux avec « l'award de l'accessibilité ».

Ah oui ? Et qu'est ce qu'ils ont de plus ?

Le piéton se sent à sa place, les flux sont assez fluides. Le cheminement se fait de manière paisible pour tout le monde.
J'ai entendu parler de Grenoble aussi. Certes après c'est une ville qui ne présente pas un fort dénivelé comme à Marseille.

Oui ça joue. Y a une ville aussi où le cœur a été refait. Il ont bannit, enfin en gros, il n'ont laissé qu'une voie pour les voitures et le reste c'est des trottoirs. Donc vous n'êtes pas oppressés par les trottoirs trop étroits ni par les voitures. Par ce que pour les personnes mal voyantes, il y a ça aussi l'agression des voitures et des motos, notamment sur Libération c'est très bruyant.

Même en tant que voyant c'est dérangeant.

Et oui bien sûr, donc quelqu'un qui ne voit pas, il ne sait pas où il se situe, ça déstabilise.
Et puis bon, quelque chose qui est très typique à Marseille, c'est l'incivilité. Mais ça, ça c'est typique à Marseille. C'est pire que Bordeaux, Lyon ou quoi. Et là les gens qui circulent sur les trottoirs moi je leur fait la guerre, quand ils disent « ben on a pas de quoi stationner », et ben quand on a pas de quoi stationner on ne gare pas son scooter sur le trottoir non plus. Mais là y a un vrai problème.
Et le stationnement n'en parlons pas, mais quand vous arrivez sur une rue avec une voiture le nez contre le trottoir et que vous pouvez pas passer, et puis qu'on vous envoie pètre. Moi, je suis entêtant la dessus, comme je suis membre du CIQ je signale tout ça. Et ça m'agace prodigieusement, si moi j'avais une canne je leur taperai dessus, tellement on se sent agressé. Vous êtes là, et puis d'un seul coup quelqu'un qui vous barre le passage quoi. Parce que, il veut décharger, parce que simplement il tourne depuis un moment. Alors il vous dit « mais j'en ai pour cinq minutes ». Mais je ne veux pas savoir ça. ça empêche les gens de

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

passer.
C'est l'incivilité, le manque de savoir vivre malheureusement des gens.
C'est comme stationner sur les passages piétons.

Ah oui, oui.
On est obligé de contourner, de descendre sur la rue.

Et ça si vous faites le tour de CIQ, c'est les lamentation de tous les CIQ du centre ville. Il ressort tout le temps ce problème de stationnement sur les passages. Stationnement sauvage, en double file.

Ça, et puis tous les cafés qui ont leur terrasses sur la rue.

Oui mais ça c'est toléré, ils payent une taxe.

Oui mais ça gêne. Quand les trottoirs sont très larges ça va, mais quand c'est des touts petits bouts de trottoirs comme à libération, où ils sortent trois chaises, une table et que ça bouche tout.

Ah oui, non ils n'ont pas le droit. Faut pas que ça déborde.

En effet, une rangée est tolérée, mais des fois ils en mettent deux, etc.

Ah oui ben c'est l'appât du gain.

Pour nous ça c'est vraiment un gros handicap.
Un obstacle.

Ça revient à changer les mentalités au-delà des dispositifs urbains…

Oui. C'est à dire, qu'il faudrait avoir le courage, parce que je l'ai vu ailleurs, mais ça c'est mon opinion, d'avoir le courage de sanctionner. Mais il faut plus de personnel, et pas hésiter à sortir le carnet de contravention. Mais le problème, comme on veut être ré élu, on laisse passer. Et moi je l'ai entendu depuis qu'on est à Marseille. Combien de fois je l'ai entendu, même par des élus, « aaah mais c'est Marseille ! ». Non. Vous n'avez pas ça à Bordeaux, vous n'avez pas ça à Lyon. Je regrette.
Vous savez la première chose qui nous a été dite quand on est arrivé à Marseille. Il y a eu l'accueil du maire, et nous y sommes allés. Première chose qu'il nous a dit, « ah oui mais Marseille y a 30% de pauvres ». Donc voilà. Faut accepter c'est comme ça et puis point final.
Alors c'est sûr que si c'est comme ça Marseille, on ne fera pas évoluer les mentalités.
C'est comme ils ne donnent pas de contraventions parce que les gens ne peuvent plus les payer. Quoique maintenant ils ont mis en place le système de contrôle électronique des stationnement, les PV tombent.

Alors justement, comme vous en parlez, c'est un problème notamment du fait que la voiture repère les plaques d'immatriculation des gens qui n'ont pas payé le parcmètre, mais pas les voitures qui sont garées sur les passages piétons car ça ne fait pas partie des places comptabilisées payantes. Donc les stationnement gênant ne sont pas sanctionnés.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ah d'accord.

Et oui comme c'est une voiture radar équipée d'une caméra, elle se réfère qu'aux emplacements payants.

Et oui…

[Coupure de l'enregistrement. L'époux de Lucette a touché le téléphone et a dû appuyer sur une touche]

Et oui vous êtes enregistrés !

[rires]

Je suis désolé, je pensais que c'était le téléphone de mon épouse. Je n'arrêtais pas de jouer avec depuis toute à l'heure.

Ne vous inquiétez pas, il n'y pas de souci. C'est juste que ça me libère dans la prise de notes, et je peux discuter avec vous. J'en ai convenu avec votre épouse avant de démarré la discussion.

Ah d'accord.

Oui comme ça on peut au moins discuter tranquillement, ça ne vous dérange pas ?

Non, non pas du tout, pas du tout.

Eh bien écoutez, si on a pu participer un peu c'est avec plaisir.

Merci beaucoup, oui vraiment.
Vraiment.

Et après le master vous faites quoi ?

Et bien, j'aimerai bien continuer avec la thèse.

Ah oui. Qui porterait sur ça alors?

Oui. Oui.
Pour le moment pour le mémoire je me familiarise avec les fonctionnements, les dysfonctionnements. Mais après j'aimerai bien pour la thèse, ouvrir le sujet à tous les handicaps et essayer d'envisager des dispositifs de mise en pratique. Lier architecture et recherche.

Ah oui, oui. Vous avez pas choisi la facilité hein.

C'est vrai que ce n'est pas évident mais au moins il y a de quoi faire.

Il va falloir que vous creusiez le sujet pour trouver des solutions.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le phénomène, si vous voulez, que nous constatons, quand je dis nous, c'est parce que nous sommes arrivés à un âge où il y a beaucoup de choses derrière nous. Nous avons été jeunes, nous avons adoré la voiture, nous avons vécu en ville, à la campagne. Aujourd'hui, je maudis la ville et les voiture. Alors qu'on a conduit. Mais pourquoi ? Parce que c'était la liberté, peut être qu'on ne tenait pas assez compte de ceux qui n'avaient pas de voiture, on était un peu égoïste. Et aujourd'hui qu'on est plutôt dépendants des transports en commun et des gens, et bien je maudis les voitures. La place qu'on leur a accordé. Les villes ne sont pas faites pour les voitures. Les nouvelles villes peut être mais ici à Marseille, son pêché mortel c'est le manque de places de stationnement.

Donc tu es d'accord avec Madame Hidalgo pour empêcher les voitures de rentrer dans la ville ?

Je suis pas à Paris. Je parle de Marseille.

Mais c'est pareil. C'est de la théorie.

Je dis qu'effectivement, on doit se débarrasser de la voiture, mais que c'est vrai qu'il y a encore des gens qui en ont besoin pour aller et venir, donc quand on est dans l'architecture, un avenir serait de faire en sorte qu'il y est des stationnements.
Marseille n'a pas de stationnement.

Et privilégier des rues piétonnes.

Ici, ils ont fait un endroit qui s'appelait chanterelle, y avait un espace où ils avaient promis des stationnements, ils ont construit des immeubles, ils ont mis des garages en vente, mais pas de stationnement. Le quartier est étouffé par la voiture. Alors on va créer un parking sous le parc Longchamp, ce sera pas suffisant, et puis c'est un peu loin pour certains. Je dis que c'est là qu'il faut réfléchir quand on est en architecture, quand on fait du neuf on y pense, mais quand on est dans l'ancien, et qu'on veut rénover l'ancien, et qu'actuellement la voiture est là, et puis quelle n'est pas prête à disparaitre, il faut dire commentaire en sorte que les voitures ne polluent plus nos rues. Bien sûr cela suppose d'énormes travaux . Ici, nous avons quatre niveaux de stationnement dans l'immeuble. Les box, la cours, etc. Mais c'est parce que c'est un bâtiment des années 80.

Je croyais que c'était 70.

Mais les vieux bâtiments comme ça vous ne pouvez pas parce que les quelques endroits où il y avait des maisons d'artisans, enfin les boutiques d'artisans, ils y ont fait des garages privés, et les autres n'ont rien. Il faudrait creuser dessous mais après y a d'autres problèmes techniques qui se posent.
Mais je pense qu'à Marseille il y a sûrement une réflexion à avoir du côté de cela. Comment créer des stationnements à Marseille ?

Regarde comment ils ont fait à Bordeaux. Y a pas beaucoup de voitures en centre ville.

Strasbourg, Tours, Nantes, aussi, sont des villes qui ont installés des parking relais en périphérie de leurs viles aux abords des tramway. Et si vous présentez votre ticket de tramway à la sortie, le parking est gratuit. C'est fait pour encourager et faciliter l'utilisation des transports en commun pour laisser la voiture hors du

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

centre ville.

Ah oui, Strasbourg ils sont très en avance.

Alors ici les gens qui stationnent ils ont leur fameux ticket résident. Mais ici on est un immeuble de 4 étages, on est huit appartements, si chacun a une voiture, elles vous prennent toute la rue. Alors en plus sur Longchamp, ils ne peuvent pas stationner la journée, ils ne peuvent stationner que le soir et le week-end. Mais dès qu'arrive le soir et le week-end, Longchamp est plein de voitures. Donc il y a bien un phénomène de nombre de voitures pour peu de places de stationnement et surtout l'engorgement des rues. ça devient épouvantable. Ajoutez y les difficultés de circulation, ajoutez-y, l'agacement. Par ce que les gens agacés klaxonnent. Voyez, je me suis battu ici parce que c'était l'anarchie complète, ajoutez-y les nuisances sonores, c'est vrai qu'on devient ennemi de la voiture. On sait que certains en ont besoin, mais…

Quand vous dites battu, c'est que vous avez fait enlever quelque chose ?

Ah oui oui. Il y avait une anarchie en pleine nuit, en plein jour, ça klaxonnait tout le temps. Donc avec le CIQ on s'est réunit, on a fait venir un responsable. Et on a fait aménager la placette. C'est à dire que là on a créé des emplacements de stationnements, on a mit des arceaux, d'abord pour faire en sorte que les deux roues soient cadrées quelques part car ils étaient n'importe où, et puis on a fait des espaces. On a fait en sorte que les garages soit repérables au sol, parce que des voitures se garaient devant et c'est eux qui rouspétaient et puis on a limité les places de stationnement. Alors ici il y en avait qui allaient sur les trottoirs, presque devant l'immeuble, donc on a fait déplacer. On a obtenu que la voie soit rétrécie pour que le trottoir de Consolat soit libéré. Alors ça a été un travail de deux ans mais on y est arrivé.

Deux ans, d'accord.

Et donc on a aménagé ces espaces et depuis, bon y a encore quelques excès, mais rien n'avoir avec avant. Avant la voiture était plantée devant la porte des garages, à une heure du matin, un type qui voulait rentrer, il klaxonnait et puis on ne sait pas où est le chauffeur, donc c'est sans fin.
Et puis la grande mode aussi, pour ce qui avaient un minimum de savoir vivre c'était de laisser leur téléphone sur le pare brise, alors ceux là on peut les joindre, mais c'était vriament l'anarchie ce soir. Alors on a refait un plan, et puis on a disposé les containers poubelles, on a tout disposé de façon à ce que ce soit un peu règlementé.

Et concrètement, vous pensez que si vous n'aviez pas travaillé au CIQ ça aurait mit deux ans ?

Je pense que ça n'aurait pas été fait.
Franchement, c'est une découverte pour moi le CIQ à Marseille, parce que je ne l'ai pas vu ailleurs. Mais je pense que vu Marseille, ça n'aurait pas été fait.

La preuve c'est que t'as demandé là, un passage protégé aussi en face.

Il a été accordé mais il n'a pas encore été fait.

Ça fait quoi, deux ans ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Ça fait deux ans qu'on a demandé. Mais c'est parce qu'il n'y avait pas de passage piéton entre ici et Clapier, en bas on ne peut pas le faire parce qu'il y a la sortie de garage et qu'ils n'ont pas le droit mais j'avais demandé qu'on le déplace parce que les voitures ont tendance à aller vite. J'en ai fait faire un en haut parce qu'il y a une maison avec une maman, son enfant et la poussette, on a obtenu qu'ils en fassent un. Mais l'avantage c'est que les élus viennent, ils savent bien qu'à travers les CIQ c'est leur réputation qui se diffuse. Les gens qui fréquentent les CIQ ont quand même du monde autour d'eux donc s'il se dit du bien de l'élu, c'est un plus. Donc c'est vrai qu'ils nous bichonnent un peu de ce côté là.
Ils font venir les techniciens, et puis alors ça permet de dire aussi aux gens « ben ça c'est pas faisable ». Parce que quand on a à faire aux techniciens, aux élus dans des assemblées ouvertes au public, ceux qui ne viennent pas qui rouspètent, on leur met sous le nez le compte rendu. C'est comme ça et pas autrement.

[Bruit de sonnette]

C'est peut être le facteur, je ne sais pas.

[Le mari se lève]

Ah c'est le gardien.
Et vous habitez sur Marseille ?

Oui, je suis à Eugène Pierre.

Ah ben oui oui on connait.

Et avant j'étais à Jean de Bernardy, donc pas loin d'ici.

Ah oui en effet.

Après c'est un peu loin de Luminy mais bon au moins je suis en ville.

Ah oui Luminy, c'est pas évident pour y aller. Mais bon y a le bus.
Ma fille a fait ses études là bas oui.
Et puis on avait un petit voisin aussi qui faisait ses études en informatique et il me disait, « mais tous les jours j'arrive en retard ». Un quart d'heure, vingt minutes, mais tous les jours.
C'est assez excentré oui.

On va être bientôt déplacés à la porte d'Aix avec les urbanises et l'école du paysage.

Ah oui ça devrait être bien ça.

Mais bon ce n'est pas encore fait.

[Silence]

Ben merci beaucoup de m'avoir accordé de votre temps, vraiment.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pas de souci, si ça vous a aidé. Mais c'est vrai que la je ne vois plus, il va falloir que je vois comment faire, et voir s'il y a des subventions pour aider. C'est comme mon lave linge il est tactile, mais je n'y vois plus, donc faudra que je revienne aux boutons, le lave vaisselle aussi. Enfin bon.
Ecoutez, je me dis, je me console en disant, il y a plus malheureux que moi. Il y a des gens qui sont pires que moi. J'ai mon mari.»

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

ALLEN Stan, *Points + Lines. Diagrams and projects for the city*, Princeton Architectural Press, New-York, 1999.

ALEXANDRE Éric (sous la dir. de), *La balise sonore en questions, tout ce que avez toujours voulu savoir sans jamais oser le demander*, DMA (Délégation Ministérielle à l'Accessibilité), Paris, 2018.
Disponible sur : http://cressound.grenoble.archi.fr/fichier_pdf/num/2018_DMA_Balise_Sonore_en_questions.pdf, consulté le 22 janvier 2019.

AMPHOUX Pascal, « L'observation récurrente », In : M. Grosjean, J.-P. Thibaud (sous la dir. de), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2001, p. 153-169.

ANTONIOLI Manola, « Dessiner des cartes, tracer des lignes », In : I. Ost (éd.), *Cartographier ; regards croisés sur des pratiques littéraires et philosophiques contemporaines*, Bruxelles, Presses universitaires de Saint Louis, 2018, p. 191-203.

AUGOYARD Jean-François, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Éditions du Seuil, Paris, 1979.

AUGOYARD Jean-François, « La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère ? », *Le Débat*, n°65, 1991, p. 51-58.
Disponible sur : http://cressound.grenoble.archi.fr/fichier_pdf/article/1991_ART_augoyard_debat.pdf, consulté le 22 janvier 2019.

AUGOYARD Jean-François, « L'environnement sensible et les ambiances architecturales », In : *Espace géographique*, tome 24, n°4, 1995, p. 302-318.
Disponible sur : https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1995_num_24_4_3409, consulté le 03 janvier 2019.

AUGOYARD Jean-François, TORGUE Henry, *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1995.

BACHELARD Gaston, *La poétique de l'espace,* Paris, Presses Universitaires de France, 1957.

BARBE Jean-Paul, « Non-voyants, malvoyants, mieux-voyants », *Place Publique*, n°22, 2010, p. 47-51.

BAVCAR Evgen, *Le voyeur absolu*, Paris, Éditions Du Seuil, 1992.

BEAUD Stéphane, WEBER Florence, « Préparer et négocier un entretien ethnographique » , « Conduire un entretien », In : *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, coll. Repères, 1998, p.177-230.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

BECKER Howard, *Les ficelles du métier. Comment conduire sa recherche en sciences sociales*, Paris, La Découverte, 2002.

BOCHET Béatrice, RACINE Jean-Bernard, « Connaître et penser la ville : des formes aux affects et aux émotions, explorer ce qu'il nous reste à trouver. Manifeste pour une géographie sensible autant que rigoureuse », In : *Géocarrefour*, vol. 77, n°2, 2002, p. 117-132.
Disponible sur https://www.persee.fr/docAsPDF/geoca_1627-4873_2002_num_77_2_1563.pdf, consulté le 08 février 2019.

CALLE Sophie, *Aveugles*, Arles, Actes Sud, 2011

CARRER Cendrine, « La performance de se déplacer quand on ne voit pas », *Empan*, n°87, 2012, p. 63-66.
Disponible sur : https://www.cairn.info/revue-empan-2012-3-page-63.htm, consulté le 28 octobre 2018.

CEREMA, *Bandes de guidage au sol. Guide de recommandations*, collection Références, Lyon, 2014.
Disponible sur : https://www.urbamat-accessibilite.fr/wp-content/uploads/2016/01/CEREMA-GUIDE-DE-RECOMMANDATIONS-BANDES-DE-GUIDAGE-AU-SOL1.pdf, consulté le 14 février 2019.

CERTU, *Déplacements des déficients visuels en milieu urbain. Analyse des besoins en sécurité, localisation et orientation, et pistes d'évolution*, Rapport d'étude, 2008.
Disponible sur : http://reglementationsaccessibilite.blogs.apf.asso.fr/files/Voirietechnique/déplacements%20déficients%20visuels%2C%20CERTU%2C%202008.pdf, consulté le 28 octobre 2018.

CERTU, *Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes*, Recueil de fiches, 2010.
Disponible sur : http://www.seine-et-marne.gouv.fr/content/download/6416/42277/file/FIC_2010100_CERTUguidage.pdf, consulté le 01 juillet 2018.

CHELKOFF Grégoire, « Expérimenter l'ambiance par l'architecture », *Ambiances*, n°4, 2018, revue en ligne.
Disponible sur : https://journals.openedition.org/ambiances/1558, consulté le 13 février 2019.

CHIAPPERO Michel, GARCIA Carolina, PARRA Joëlle, « Handicap et exclusion de la ville? », Table ronde organisée dans le cadre du Festival *Image de Ville*, Aix en Provence, 18 novembre, 2017, 113 min.
[Bande sonore transmise par *Image de ville*]

CHOAY Françoise, entretien, *Métropolis*, n°6, 1974.

CHOAY Françoise, « La ville invivable », *Le débat*, n°60, 1990, p. 278-280.
Disponible sur : https://www.cairn.info/revue-le-debat-1990-3-page-278.htm, consulté le 22 avril 2019.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

CHOTTIN Marion, *Introduction de l'ouvrage : L'aveugle et le philosophe, ou comment la cécité donne à penser*, Publications la Sorbonne, Paris, 2009.
Disponible sur : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01368008, consulté le 13 février 2019.

CYRULNIK Boris, MORIN Edgar, *Dialogues sur la nature humaine*, La Tour-d'Aigues, Éditions de L'Aube, 2010.

DELEUIL Marie, *Le déplacement urbain : un désir de fluidité pas toujours exhaussé. Des entraves du métro marseillais*, sous la dir. de N. Monnet, ENSA-Marseille, 2018.

DIDEROT Denis, *Lettre sur les aveugles à l'usage de ceux qui voient*, Londres, 1749.
Disponible sur : gallica.bnf.fr, consulté le 5 octobre 2017.

DREES, *Les personnes ayant un handicap visuel. Les apports de l'enquête Handicap-Incapacités-Dépendance*, Rapport d'étude, n°416, 2005.
Disponible sur : http://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/12824/1/er416.pdf, consulté le 04 janvier 2019.

GALBIATI Simona, GARCÍA CABALLERO Paquita, « El mundo que no veo : niñez, maternidad y ceguera », *Afinewsletter*, n°49, avril 2013.
Disponible sur : https://ddd.uab.cat/pub/afin/afinSPA/ afin_a2013m4n49iSPA.pdf, consulté le 10 septembre 2017.

GAUSSORGUES Éric, MORAIS Alexandre & alii, « Accessibilité aux personnes handicapées: guide de bonnes pratiques sur la gouvernance de la chaine de l'accessibilité d'un bâtiment et ses abords », *Référentiels de bonnes pratiques BP P96-102*, Paris, Afnor et LeMoniteur, 2011.
Disponible sur kheox.fr, consulté le 27 octobre 2017.

HIGGIN Marc, « Being guided by Dogs », In : *Crossing Boundaries*, vol. 14, Leiden, The Netherlands, 2012, p. 73-88.

HUYGEN Jean-Marc, « Trois paradoxes de l'architecture ou le lien comme outil de composition architectonique », In : C. Younès (sous la dir. de), *Art et philosophie, ville et architecture*, Paris, Éditions La Découverte, 2003, p. 236-246.
Disponible sur : https://www.cairn.info/art-et-philosophie--9782707141484-page-236.htm, consulté le 29 janvier 2019.

INGOLD Tim, « L'œil du cyclone : la perception visuelle et la météo », In : P.-L. Colon (sous la dir. de), *Ethnographier les sens*, Paris, Éditions Pétra, 2013, p. 21-42.

JOSEPH Isaac, « L'espace public et le visible », *Architecture & Comportement / Architecture & Behaviour*, vol. 7, n°3, 1993, p. 397-401.
Disponible sur : https://lasur.epfl.ch/wp-content/uploads/2018/05/JOSEPH.pdf, consulté le 05 février 2019.

JOSEPH Isaac, « Prises, réserves, épreuves », *Communications*, n°65, 1997, p. 131-142.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

JOSEPH Isaac, *La ville sans qualités*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1998.

KAHN Louis Isodore, *Silence et Lumière*, Paris, Éditions du Linteau, 1996 .

KAZIG Rainer, MASSON Damien, « L'ambiance comme concept de la géographie culturelle francophone », *Géographie et cultures* (revue en ligne), n°93-94, 2015.
Disponible sur : https://journals.openedition.org/gc/3969, consulté le 13 février 2019.

LE BLOAS Carole, *Accessibilité des bâtiments aux personnes handicapées*, Éditions Le Moniteur, Mayenne, 2016.

LE BRETON David, *Éloge de la marche*, Paris, Éditions Métailié, 2000.

LEFEBVRE Henri, « La production de l'espace », *L'Homme et la société*, n° 31-32, 1974, p.15-32.
Disponible sur : www.persee.fr/doc/homso_0018-4306_1974_num_31_1_1855, consulté le 30 novembre 2017.

LEMIEUX Cyril, « 2 – Problématiser », In : S Paugam (éd.), *L'enquête sociologique*, Paris, Presses Universitaires de France, 2012, p. 27-51.
Disponible sur : https://www.cairn.info/l-enquete-sociologique--9782130608738-page-27.htm,
consulté le 08 novembre 2017.

MONGIN Olivier, « Pour un urbanisme des sens », *Place Publique*, n°22, 2010, p. 79-85.

MONJARET Anne, « Sur le terrain de la surprise et de la curiosité en ethnologie », In : R. Boukraa, L. Ben Salem, M. Kerrou (sous la dir. de), *Terrains et savoirs actuels de l'anthropologie*, n°1, Tunis, Cahiers du C.E.R.E.S, 2007.

NORBERG SCHULZ Christian, *L'art du lieu. Architecture et paysage, permanence et mutations*, Paris, Éditions Le Moniteur, 1997.

OPTIMUS et ASSOCIATION VALENTIN HAÜY, *Petit guide pour ouvrir les yeux sur les aveugles et les malvoyants*, Brochure, 2016.
Disponible sur : https://www.avh.asso.fr/sites/default/files/petit_guide_pour_ouvrir_les_yeux_2016_bd.pdf,
consulté le 4 février 2019.

PALLASMAA Juhani, *Le regard des sens* , Paris, Éditions Du Linteau, 2010.

PAPILLAUD Karine, *La beauté « vue » par les aveugles*, 2013, en ligne.
Disponible sur : https://www.psychologies.com/Moi/Se-connaitre/Personnalite/Articles-et-Dossiers/La-beaute-vue-par-les-aveugles, consulté le 22 janvier 2019.

PAQUOT Thierry, *L'espace public*, Paris, La Découverte, 2015.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

PASQUIER Élisabeth, PETITEAU Jean-Yves, « La méthode des itinéraires : récits et parcours », In : M. Grosjean, J.-P. Thibaud (sous la dir. de), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Éditions Parenthèses, 2001, p.63-77.

SANSOT Pierre, *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Éditions Payot & Rivages, 2000.

SACKS Olivier, *Des yeux pour entendre : voyage au pays des sourds*, Paris, Éditions Points, 2015.

THIBAUD Jean-Paul, « L'horizon des ambiances urbaines », *Communications*, n°73, 2002, p. 185-201.
Disponible sur : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00112184/document, consulté le 24 janvier 2019.

THIBAUD Jean-Paul, « Les puissances d'imprégnation de l'ambiance », In : M. Le Calvé & O. Gaudin (sous la dir. de), *Communications : Exercices d'ambiances. Présences, enquêtes, écritures*, n°102, Paris, Éditions du Seuil, 2018, p. 67-79.

THOMAS Rachel, « Cheminer l'espace en aveugle : corps stigmatisé, corps compétent », *Alinéa*, n°9, 1999, p. 9-24.
Disponible sur : http://cressound.grenoble.archi.fr/fichier_pdf/num/1999_RT_ART_EspaceAveugleCorps.pdf, consulté le 20 septembre 2018.

THOMAS Rachel, *La mobilité urbaine des personnes aveugles et malvoyantes : état des lieux, questionnements et perspectives de recherche*, Rapport de recherche, Grenoble, CRESSON, L'Institut de la Ville en Mouvement, 2002.
Disponible sur : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01364155, consulté le 28 octobre 2018.

THOMAS Rachel, *Les trajectoires de l'accessibilité*, Grenoble, Éditions À la Croisée, 2005.

THOMAS Rachel, « La marche en ville. Une histoire de sens », In : *L'Espace géographique*, Tome 36, n°1, 2007, p. 15-26.

THOMAS Rachel, *Une critique sensible de l'urbain*, Habilitation à Diriger des Recherches, Architecture, aménagement de l'espace, Université Grenoble alpes : École Doctorale 454 Sciences de l'homme, du politique et du territoire, 2018.

TOMAS François, « L'espace public, un concept moribond ou en expansion? », *Géocarrefour*, vol. 76, n°1, 2001, p. 75-84.
Disponible sur : http://www.persee.fr/doc/ geoca_1627-4873_2001_num_76_1_2509, consulté le 8 janvier 2018.

VIRILIO Paul, « Le littoral, la dernière frontière », *Esprit*, n°12, 2010, p. 17-24.
Disponible sur : https://www.cairn.info/revue-esprit-2010-12-page-17.htm, consulté le 05 février 2019.

ZUMTHOR Peter, *Penser l'architecture*, Birkhaüser Verlag, Berlin, 2008.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Crédits illustrations

Les illustrations et photographies dont la source n'est pas mentionnée sont de l'auteure.

Fig. 7 © Martin Etienne, «Désespérant Billancourt», *Criticat*, n°8, 2011.

Fig. 8 © Google Street View

Fig. 15 Image extraite du site internet © www.koreus.com/image/108-insolite-07.html

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le corps humain nous permet de nous situer dans le monde. Il entre en mouvement dans l'espace et se met à créer des interactions avec les objets environnants. Nos différents sens, quant à eux, permettent de nous engager dans diverses dimensions mentales. En apercevant les éléments, nous nous situons et anticipons un cheminement.
Mais qu'en est-il pour les personnes aveugles et malvoyantes qui arpentent une ville ? Se déplacer dans Marseille sans facultés visuelles leur est-il facile ? Grâce à l'analyse des cheminements piétons de personnes atteintes de cécité, ainsi que leurs récits, il est possible de déceler des difficultés à la mise en place d'une marche urbaine efficiente.
La cécité couplée à l'accessibilité, peut alors donner des clés de lectures d'un milieu urbain, et matière à penser l'architecture qui fabrique nos villes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR