

# ANNEXES

1. Les sigles et acronymes .....	3
2. La bibliographie .....	9
3. Les liens entre la chronologie et le plan de thèse.....	38
4. Des informations supplémentaires sur les entretiens .....	39
5. La liste des entretiens réalisés .....	41
6. L'analyse thématique des journaux municipaux de Poitiers 1978-1989.....	44
7. Les marches du bus R 312 de Renault .....	46
8. La coupe du tramway de Grenoble.....	47
9. Les séquences du processus d'innovation des bus à plancher surbaissé en Allemagne et en France entre 1987 et 1997.....	48
10. Un bus à plancher surbaissé avec palette .....	49
11. Le marché des autobus à plancher surbaissé au salon de Frankfort en 1989 50	
12. Le marché des autobus à plancher surbaissé lors du Congrès de l'UITP et City Transport à Stockholm en juin 1991.....	51
13. Le marché des autobus à plancher surbaissé au salon de Courtrai en décembre 1993.....	52
14. Le marché des autobus à plancher surbaissé au Salon de Hanovre en octobre 1994.....	53
15. Le marché des autobus à plancher surbaissé à City transport en juin 1995 54	
16. La classification québécoise du processus de production du handicap .....	55
17. La démarche des enquêtes Insee « VQS » et « HID » .....	56
18. Les enquêtes VQS et HID : des chiffres par déficiences .....	58
19. Les enquêtes VQS et HID : des chiffres par incapacités .....	60
20. Les enquêtes VQS et HID : sept grandes populations .....	61
21. Les enquêtes VQS et HID : Les inégalités sociales face au handicap ou l'amplification réciproque .....	64
22. Des repères chronologiques pour la décennie 1990 .....	67
23. L'organigramme de la Ratp en 2003.....	68
24. La fréquentation des lignes de bus par les personnes en fauteuil roulant 2000-2004.....	69

25.	<i>La démarche de l'enquête qualité accessibilité bus pour les personnes en fauteuil roulant début 2002 .....</i>	<i>70</i>
26.	<i>Les Passages élargit motorisé (Pem) .....</i>	<i>71</i>
27.	<i>La Passerelle d'Accès Quai Train (Paqt).....</i>	<i>71</i>
28.	<i>La place des droits fondamentaux dans les traités communautaires .....</i>	<i>72</i>
29.	<i>L'organigramme partiel de la municipalité de Poitiers en 2003 .....</i>	<i>73</i>

## 1. LES SIGLES ET ACRONYMES

Dans le corps de la thèse, nous avons fait de choix de suivre la tendance actuelle qui consiste à présenter les sigles en gardant la première lettre en capitale et en écrivant les suivantes en minuscule. Cette pratique a cours à l’Imprimerie nationale, principalement pour les sigles tendant à devenir des noms propres (Unesco, Euratom, Snecma, Bénélux, Sofirad, etc.) (Rouveyran, 1999 et Le guide de présentation d’une thèse, 2002).

<b>SIGLES</b>	<b>Traduction</b>
<b>AAA</b>	
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AFNOR	Agence française de normalisation
AFM	Association Française contre les Myopathies
AFS	Association française de sociologie
AGEFIPH	Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des handicapés
AGEFIPH	Association Nationale de Gestion du Fond pour l'Insertion Professionnelle des Handicapés
AISLF	Association internationale des sociologues de langue française
AMF	Association des Maires de France
ANAH	Agence nationale d'amélioration de l'habitat
ANPE	Agence Nationale pour l'Emploi
ANRT	Agence Nationale de Recherche Technologique
AO	Autorité organisatrice (des transports)
APAJH	Association pour adultes et jeunes handicapés
Apf	Association des paralysés de France
APTA	American public transit association = Association des transporteurs publics américains
AVH	Association Valentin Haüy (association des personnes déficientes visuelles)
<b>BBB</b>	
BIP	Bulletin d'information parlé de la municipalité de Poitiers
BDO	Fédération représentant les opérateurs privés de transport en commun en Allemagne
<b>CCC</b>	
CAP	Communauté d'Agglomération de Poitiers
CAR	Conférence administrative régionale
CCDSA	Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité
CDES	Commission départementale d'éducation spéciale
CDD	Contrat à Durée Déterminée
CEMT	Conférence européenne des ministres des transports
CERTU	Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques
CES	Contrat emploi solidarité
CETE	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipeement
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CIDIH	CIH, classification internationale des handicaps
CIF	Classification Internationale du Fonctionnement (OMS, adoptée en 2001)
CIFRE	Convention Industrielle de Formation à la Recherche en Entreprise
CIH	Classification Internationale des Handicaps (OMS, valable jusque 2001)
CIM	Classification Internationale des Maladies (OMS)
CLH	Comité de Lutte pour les Handicapés
CMP	Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris (remplacée par la Ratp en 1949)
CNIS	Conseil National de l'Information Statistique

<b>SIGLES</b>	<b>Traduction</b>
CNCPH	Comité National consultatif des Personnes handicapées
CNRH	Comité national français de liaison pour la réadaptation des handicapés
CNRH	Centre National de Réadaptation des personnes Handicapées
CNRS	Centre National de Recherche Scientifique
COLIAC	Comité de liaison pour l'accessibilité
COLITRAH	Comité de liaison pour le transport des handicapés
COLILO	Comité de liaison pour le logement
Constructeur intégré	Entreprise qui dispose de l'ensemble de la chaîne de production et couvrant l'ensemble de la gamme, des bus urbains aux autocars grand luxe
Constructeur non intégré	Entreprise tributaire d'autres constructeurs pour la fourniture des composants entrant dans la fabrication d'un bus (moteur, carrosserie...)
COST	Coopération Européenne dans le domaine des Sciences et des Techniques
COTOREP	Commission Technique d'Orientation et de Reclassement Professionnel
COTRAC	Comité pour des Transports accessibles
CPAM	Caisse Primaire d'Assurance Maladie
CPE	Centre des paralysés étudiants
CRAM	Caisse Régionale d'Assurance Maladie
CREAI	Centre Régional pour l'enfance et l'adolescence inadaptées
CREDES	Devenu IRDES en 2004, Institut de recherche et de documentation en économie de la santé
CREDOC	Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie
CTE	Centre technique de l'équipement
CTNERHI	Centre technique National d'Etude et de Recherche sur le Handicap et les Incapacités.
CTP	Compagnie des Tramways de Poitiers (1889-1967)
CTP	Compagnie des Transports de Poitiers (1967-1981)
<b>DDD</b>	
DDE	Direction départementale de l'Equipement
DDTEFP	Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle
DG	Direction Générale
DGA	Direction Générale Adjointe
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DGSCR	Direction de la circulation et de la sécurité routières
DISR	Direction Interministérielle à la sécurité routière
District	Etablissement public de groupement intercommunal qui concerne principalement le milieu urbain (ordonnance du 5 janvier 1959)
DP	Délégué du personnel
DR	Direction des Routes, Ministère des transports
DRE	Direction régionale de L'Equipement
DREIF	Direction Régionale de l'Equipement en Ile de France
DREES	Direction de la Recherche, des Etudes, de l'Evaluation et des Statistiques
DSCR	Direction de la sécurité et de la Circulation routière, Ministère des transports
DTT	Direction des Transports Terrestres, Ministère des transports
DSP	Délégation de Service Public
<b>EEE</b>	
ECMT/ CEMT	European Conference of Minister of transport
EHESS	Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales
ENS	Ecole Normale Supérieure
ETI	Espace de Transport et Intermodalité (entité Ratp)
ETI/acc	Identification de la mission accessibilité au sein de ETI
ERP	Etablissement recevant du public
<b>FFF</b>	
FF	Faire Face, journal de l'Apf
FFSA	Fédération Française des Sociétés d'Assurance
FIAH	Fonds interministériel pour l'accessibilité aux personnes handicapées des bâtiments ouverts

	au public qui appartiennent à l'Etat
<b>SIGLES</b>	<b>Traduction</b>
FNATH	Fédération Nationale des Accidentés du Travail et Handicapés
FNAU	Fédération Nationales des Agences d'Urbanisme
FNMIP	Fédération nationale des malades, infirmes et paralysés
FSE	Fond Social Européen
<b>GGG</b>	
GART	Groupement des Autorités Responsables des Transports
GIC	Grand infirme civil
GIG	Grand invalide de guerre
Gihp	Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques
GIPH	Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées
GIRPEH	Groupements Interprofessionnels Régionaux pour la Promotion de l'Emploi des Personnes Handicapées
<b>HHH</b>	
HID	Handicap Incapacités et dépendance, grande enquête INSEE
<b>III</b>	
IATA	Association de transport aérien international
IAURIF	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile De France
IDF	Région Ile de France
IFOP	Institut Français d'Opinion Publique
IMPro	Institut Médico Professionnel
INED	Institut National des Etudes Démographiques
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
INRS	Institut National de Recherche Scientifique, Université Québec
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
INSERM	Institut National de la Santé et de la Recherche médicale
IRESCO	Institut Recherche sur les sociétés contemporaines
ISST	Institut des Sciences Sociales du Travail
IOP	Installation ouverte au public
<b>LLL</b>	
Lacune	Espace horizontal (trou) et/ ou vertical (marche) subsistant entre le quai et le plancher des véhicules (bus, métro, Rer)
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LEST	Laboratoire d'Economie et de Sociologie du Travail, Université d'Aix en Provence
LET	Laboratoire d'Economie des Transports, université Lyon
LOTI	Loi n°82-1153 du 30/12/82 d'orientation des transports intérieurs
<b>MMM</b>	
MAIF	Mutuelle des assurance automobile des instituteurs de France
MDH	Mouvement de Défense des Handicapés
MiRe	Mission interministérielle de Recherche et d'investigation, travaille avec la Drees
MGEN	Mutuelle Générale de l'Education Nationale
MOA	Maîtrise d'Ouvrage
MOE	Maîtrise d'Oeuvre
MRB	Matériel Roulant Bus (département de la Ratp)
MRF	Matériel Roulant Ferré (département de la Ratp)
<b>OOO</b>	
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE	Organisation de Coopération et de développement économique
OIP	Organisme d'insertion et de placement
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
OPTILE	Organisation des professionnels des transports en Ile de France, regroupant 90 entreprises privés de transport public
ORTP	Office Régional des Transports Parisiens (créé en 1949, en même temps que la Ratp, remplacé en 1959 par la Société des Transports Poitevins Stp)

<b>SIGLES</b>	<b>Traduction</b>
<b>PPP</b>	
PDG	Président Directeur Général
PDITH	Plan Départemental d'Insertion des Travailleurs Handicapés
PDU	Plan de déplacement urbain
PH	Personne Handicapée
PMR	Personne à Mobilité Réduite,
PP	Plain Pied, journal de l'association Gihp
PREDIM	Plateforme de Recherche et d'Expérimentation pour le développement de l'information multimodale
PREDIT	Programme National de Recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PC	Parti Communiste
PS	Parti Socialiste
<b>RRR</b>	
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens créée en 1949
RCB	Rationalisation des Choix Budgétaires
RIF	Région Ile de France
RMI	Revenu Minimum d'Insertion
Rvi	Renault Véhicule Industriel
<b>SSS</b>	
SESI	Service des statistiques, des études et des systèmes d'information (DREES)
SETRA	Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (Ministère équipement, Direction des routes)
SDAU	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SF	Savoir Faire, journal de la Ratp
Site propre	Portion de voirie réservée aux transports en commun (parfois autorisée aux véhicules de secours, aux taxis et à la police)
SIVOM	Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples
SNCF	Société National des Chemins de Fers Français
SOFRES	Institut d'étude de marché et d'opinion international
SRU	loi n°2000-1208 du 13/12/2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain
Stif	Syndicat des transports Ile de France (anciennement Stp) créé en 2000
Stp	Syndicat des transports parisiens (créé en 1959 (suite de l'ORTP), remplacé par le Stif
Stp	La Société des Transports Poitevins (anciennement CTP) de 1981 à 2004
SYSTRA	Filiale d'ingénierie des transports de la Ratp et de la SNCF
<b>TTT</b>	
T1	Ligne de tramway n°1 à la Ratp
T2	Ligne de tramway n°2 à la Ratp
TC	Transports en commun
TCU	Transport Collectif Urbain
TCSP	Transport en commun en site propre
TH	Travailleurs Handicapés
TP	Transport public, journal de l'Utp
TPIL	Transport public d'intérêt local, loi de 1979 clarifiant les relations entre AO et exploitant
Trémies	Espace réservé dans un lieu pour une circulation verticale (conduite de cheminée, puit d'ascenseur, cage d'escalier...)
TVM	Trans Val de Marne, ligne de bus en site propre
<b>UUU</b>	
UDAF	Union départementale des affaires familiales
UFR	Usager en fauteuil roulant ou Utilisateur de Fauteuil Roulant
UMR	Unité mixte de recherche
UNAPEI	Union Nationale des Amis et de Parents d'Enfants Handicapés mentaux.
UTP	Union des Transports Publics (Ancien UTPUR), créée en 1981
UITPp	Union Internationale des Transports Publics
UTPUR	Union des Transports Publics Urbains Régionaux, devenue l'UTP en 1981

<b>SIGLES</b>	<b>Traduction</b>
<b>VVV</b>	
VP	Voitures Particulières
VT	Versement transport
Espace viaire	Espace circulatoire de surface
<b>ZZZ</b>	
ZUP	Zone à Urbaniser en Priorité



## 2. LA BIBLIOGRAPHIE

1. <i>Sociologie générale et cadre théorique</i> .....	10
1. 1 Ouvrages .....	10
1. 2 Articles et contributions .....	12
1. 3 Thèses, rapports et communications .....	17
2. <i>La littérature sur le handicap et l'exclusion</i> .....	18
2. 1 Ouvrages .....	18
2. 2 Articles et contributions.....	18
2. 3 Rapports et actes de colloques .....	25
3. <i>La littérature sur les transports urbains, les usagers et le service public</i> .....	26
3. 1 Ouvrages .....	26
3. 2 Articles et contributions.....	27
3. 3 Rapports, actes de colloques et thèses .....	28
3. 4 Articles de revues professionnelles .....	29
4. <i>La littérature sur l'accessibilité</i> .....	31
4. 1 Ouvrages et articles,.....	31
4. 2 Rapports et thèses .....	31
4. 3 Guides .....	35
4. 4 Déclarations .....	37

# 1. SOCIOLOGIE GENERALE ET CADRE THEORIQUE

## 1.1 OUVRAGES

ALTER N., 1985, *La bureautique dans l'entreprise. Les acteurs de l'innovation*. Paris, Les éditions ouvrières, « Médiatique », 200p.

ALTER N., 2000, *L'innovation ordinaire*. Paris, PUF, « Sociologies », 276p.

BERGER P., LUCKMAN T., 1996 (1966), *La construction sociale de la réalité*, Paris, Armand Colin.

BECKER H., 1985 (1963), *Outsiders. Etudes de sociologie de la déviance*, Paris, Métailié, 248p.

CEFAI D., TROM D. (ss dir.), 2001, *Les formes de l'action collective. Mobilisations dans les arènes publiques*. Paris, EHESS, « Raisons pratiques », 322p.

CHAPOULIE J.-M., 2001, *La tradition sociologique de Chicago. 1892-1961*. Paris, Seuil, 491p.

DEWEY J., 2003 (1927), *Le public et ses problèmes*. (Trad. de l'américain par Joëlle Zask, ss. Dir. JP Cometti). Pau, Université de Pau, Farrago, 207p.

GAUCHET M., 1989, *La révolution des droits de l'homme*. Paris, Gallimard, « Bibliothèque des Histoires », 341p.

GERGEN K., 1999, *Le constructionisme social, une introduction*. (trad. De l'anglais par Robiolio A.). Londres, Delachaux et Niestlé, « Actualités en sciences sociales », 430p.

GOFFMAN I., 1991 (1974) *Les cadres de l'expérience (Frame analysis)*. (traduit par I. Joseph). Paris, Minuit, 573p.

GUSFIELD J.-R., 1981, *The culture of Public Problems : drinking – driving and the symbolic order*. Chicago, The university of Chicago Press, 263p.

HACKING I., 2001, *Entre science et réalité : La construction sociale de quoi ?* (trad. de l'anglais par Jurdant B.). Paris, La découverte, « Textes à l'appui / Anthropologie des sciences et techniques », 299p.

JOBERT B., MULLER P., 1987, *L'Etat en action. Politiques publiques et corporatisme*. Paris, PUF, 242p.

- JOSEPH I., 2004, Météor. *Les métamorphoses du métro*. Paris, Economica, « Etudes sociologiques », 94p.
- KAUFFMAN J.-C., 2003 (1996), *L'entretien compréhensif*. Paris, Nathan, « coll. 128 », 128p.
- KUHN T.-S., 1983, *La structure des révolutions scientifiques*. Paris, Flammarion, 284p.
- LAHIRE B. (ss dir.), 2002, *A quoi sert la sociologie ?* Paris, La découverte, 193p.
- LALLEMENT M., 2000 (1993), *Histoire des idées sociologiques : de Parsons aux contemporains*. Paris, Nathan, « Circa », 240p.
- LATOURET B., 1984, *Microbe : guerre et paix, suivi de Irréductions*. Paris, Métailié, « Pandore », 284 p.
- LATOURET B., 1992, *Aramis ou l'amour des techniques*. Paris, La découverte, 241p
- LATOURET B., 1987, *La science en action*. Paris, Gallimard, 450p.
- LATOURET B., WOOLGAR S., 1988, *La vie de laboratoire : la production des faits scientifiques*. Paris, La découverte, 296 p.
- LAVILLE & SAINSAULIEU R., 1997, *Sociologie de l'association : des organisations à l'épreuve du changement social*. Paris, Desclée de Brouwer, 403p.
- LE GOFF O., 1994, *L'invention du confort. Naissance d'une forme sociale*. Lyon, Presses Universitaires Lyon, 215p.
- MILLS C. W., 1954, *The sociological Imagination*. Oxford, Oxford University Press.
- MILLS C. W., 1967, *L'imagination sociologique*. (Traduit de l'américain par P. Clinquart). Paris, Maspero, 235 p.
- MOSCOVICI S., 1976 (1954), *La psychanalyse, son image et son public*. Paris, PUF.
- MULLER P., 1994 (1990), *Les politiques publiques*. Paris, PUF, « Que sais-je? », 128p.
- PADIOLEAU J.-G., 1982, *L'Etat au concret*. Paris, PUF.
- PIOTET F. & SAINSAULIEU R., 1994, *Méthode pour une sociologie de l'entreprise*. Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques et Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail, 374p

PIRIOU O., 1999, *Pour une sociologie des sociologues : formation, identité, professions*. (préface de R. Sainsaulieu). Fontenay aux Roses, ENS, 311p.

PIRIOU O., 2006, *La face cachée de la sociologie : à la découverte des sociologues praticiens*. Paris, Belin, 267p

QUIVY R., VAN CAMPENHOUDT L., 1995 (1988), *Manuel de recherche en sciences sociales*. Paris, Dunod, 287p.

REVEL J. (ss. dir.), 1996, *Les jeux d'échelles. La micro analyse à l'expérience*, Paris, Gallimard, le Seuil, Hautes études. 243p.

ROUYERAN J.-C., 1999, *Le guide de la thèse, le guide du mémoire : du projet à la soutenance. Règles et traditions universitaires et techniques actuelles*. Paris, Maisonneuve et Larose. 249p.

SAINSAULIEU R., MONCHAMP et al., 1987, *L'exercice professionnel de la sociologie*. Paris, Cnrs/Iresco.

SCHNAPPER D., 1998, *La relation à l'autre, au cœur de la pensée sociologique*, Mesnil sur l'Estrée, Gallimard, Nrf essai, 562p.

SPECTOR KITSUSE, 1977, *Constructing social problems*, Menlo Park, California, Cummings.

TILLY C., 1986, *La France contestée de 1600 à nos jours*. Paris, Fayard, «L'espace du politique », 622p.

VIRIOT DURANDAL J.Ph., 2003, *Le pouvoir gris. Sociologie des groupes de pression de retraités*. Paris, PUF, 514p.

## 1. 2 ARTICLES ET CONTRIBUTIONS

ALTER N., 1993, « Innovation et organisation : deux légitimités en concurrence ». *Revue Française de Sociologie*, vol XXXIV-2, Ophry – Avril-juin 1993, pp 175-197.

ARON R., 1972, « Pensée sociologique et droits de l'homme ». in Aron R., *Etudes politiques*. Paris, Gallimard, « Bibliothèque des sciences humaines », pp. 216-234.

BENFORD R., & HUNT S., 2001, « Cadrage en conflit. Mouvements sociaux et problèmes sociaux ». in Céfaï D., Trom D. (ss dir.), *Les formes de l'action collective. Mobilisations dans les arènes publiques*. Paris, EHESS. « Raisons pratiques », pp 163- 194.

CEFAÏ D., 1996, «La constitution des problèmes publics. Définitions de situation dans des arènes publiques ». *Réseaux*, n°75, pp 45-66

CEFAÏ D., 2001, « Les cadres de l'action collective. Définitions et problèmes ». in Céfaï D., Trom D. (ss dir.), *Les formes de l'action collective. Mobilisations dans les arènes publiques*. Paris, EHESS, « Raisons pratiques », pp 51 – 97.

CEFAÏ D. & LAFAYE C., 2001, «Lieux et moments d'une mobilisation collective. Le cas d'une association de quartier. ». in Céfaï D., Trom D. (ss dir.), *Les formes de l'action collective. Mobilisations dans les arènes publiques*. EHESS, « Raisons pratiques », pp.195- 228.

CEFAÏ D., 2002, « Qu'est-ce qu'une arène publique ? Quelques pistes pour une approche pragmatiste ». in Céfaï D., Joseph I. (ss dir.), *L'héritage du pragmatisme. Conflits d'urbanité et épreuve de civisme*. Paris, Aube, « La tour d'Aigues ».

CHAPOULIE J.-M., 1997, «La conception de la sociologie empirique d'Everett Hughes ». *Sociétés contemporaines*, n°27, juillet 1997, pp. 97-109.

DENIS J.-M., 2003, « Les entrepreneurs de morale à la Poste ». *Sociologie du travail*, vol. 45, n°3, pp 307-325.

DURKHEIM E., 1938, « L'éducation morale ». in Mauss M. (ss dir.), *Travaux de l'année sociologique*. Paris, Lacan, 326p.

ELIAS N., 1991 (1939), «La société des individus ». in Elias N., *La société des individus*. Paris, Fayard, pp. 37-108.

FAURE A., 1995, «Les politiques locales, entre référentiels et rhétoriques ». in Faure A., Polet G., Warin Ph., (ss dir.), *La construction du sens dans les politiques publiques : débats autour de la notion de référentiel*. Paris, l'Harmattan, pp.69-83.

GAUCHET M., 1980, «Les droits de l'homme de sont pas une politique ». *Le Débat*, n°3, juillet-Août 1980, pp. 3-21

GAUCHET M., 2000, « Quand les droits de l'homme deviennent une politique ». *Le Débat*, n°110, mai-août 2000, pp. 258-288.

GENIEYS W., 2005, «La Constitution d'une élite du Welfare dans la France des années 1990 ». *Sociologie du travail*, n°47, pp. 205-222.

GENIEYS W. & MICHEL L., 2006, « Au-delà du complexe militaro-industriel. Le rôle d'une élite sectorielle dans le programme du char Leclerc. » *Revue Française de sociologie*, n°47, pp. 117-142.

GINET P., 1992, « Paul ou l'impossible rapport à l'écrit » in Besse J.-M., Gaulmyn M.-M., Ginet D. & Lahire B. (ss. dir.), *L'illettrisme en question*. Lyon, Presses Universitaires de Lyon, pp. 221-233.

GRINGAS Y., 1995, « Un air de radicalisme. » *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°108, juin 1995, pp. 3-18

GUILLEMARD A.-M., 1996, « Vieillesse et exclusion. » in Paugam S. (ss. dir.), *L'exclusion, l'état des savoirs*. Paris, La découverte, « Textes à l'appui », pp.193-206.

GUSFIELD J.-R. 1984, « On the side: practical action and social constructivism in social problems theory ». *Schneider and Kitsuse*, pp31-51.

HALPERN C., de la VEGA X.(ss. dir. de) , 2006, « La moralisation du monde ». *Sciences humaines, Les grands dossiers*, trimestriel mars-mai 2006, n°2, pp. 26-93.

HUGHES E.C., 1960, « La place du travail de terrain dans les sciences sociales », (traduction de l'introduction à l'ouvrage de Junker B.H., *Field Work : an introduction to social sciences*, Chicago, University of Chicago Press), in Hughes E.C., 1996, *Le regard sociologique*, (essais choisis. Textes rassemblés et présentés par Jean-Michel Chapoulie). Paris, EHESS, pp. 267-279.

ISRAEL L., 2001, « Cadres et motifs de l'action résistante. L'exemple du front national des juristes (1941-1944) ». in Céfaï D., Trom D. (ss dir.), *Les formes de l'action collective. Mobilisations dans les arènes publiques*. Paris, EHESS, « Raisons pratiques », pp 255-280.

JOBERT B., 1985, « L'Etat en action : l'apport des politiques publiques ». *Revue Française de Science Politique*, vol. 35, n°4, pp. 654-682.

JOBERT B., 1992, « Représentations sociales, controverses et débats dans la conduite des politiques publiques ». *Revue Française de Science Politique*, vol 42, n°2, p 219-235.

JOBERT B., 1995, « Rhétorique politique, controverses scientifiques et construction des normes institutionnelles : esquisse d'un parcours de recherche. », in Faure A., Pollet G., Warin Ph., (ss dir.), *La construction du sens dans les politiques publiques : débats autour de la notion de référentiel*. Paris, l'Harmattan, pp.13-24.

JODELET D., 2003 (1989), « Représentations sociales : un domaine en expansion ». in Jodelet D (ss. dir.), *Les représentations sociales*, Paris, PUF.

KUHN T.-S., 1990, « En repensant aux paradigmes », (Traduit de l'anglais par M Biezunski). in Kuhn T.-S., *La tension essentielle, tradition et changement dans les sciences*. Paris, Gallimard, pp. 391-423.

LAHIRE B., 1992, « Discours sur l'illettrisme et cultures écrites. Remarques sociologiques sur un problème social ». in Besse J.-M., Gaulmyn M.-M., Ginet D. & Lahire B. (ss. dir.), *L'illettrisme en question*. Lyon, Presses universitaires de Lyon, pp. 59-75.

LATOURE B., 1986, « Le théâtre de la preuve ». in Salomon Bayet Cl., *Pasteur et la révolution pastoriennne*. Préface par André Lwoff, prix Nobel. Paris, Payot, pp 337-384.

LE GOFF J.-P., 2003, « Que veut dire le harcèlement moral ? Genèse d'un syndrome. » *Le débat*, n°123, Janvier-Février 2003, pp. 141-162.

LE GOFF J.-P., 2003, « Que veut dire le harcèlement moral ? Vers un nouvel imaginaire des rapports sociaux. ». *Le débat*, n°124, Mars-Avril 2003, pp. 99-116.

LENOIR R., 1995, « L'invention de la démographie et la formation de l'Etat ». *Actes de la recherche en sciences sociales*. n°108, juin 1995, pp. 36-61.

LENOIR R., 1990, « Objet sociologique et problème social ». in Merlié D., Lenoir R., Pinto L., *Initiation à la pratique sociologique*, Paris, Dunod, pp. 55-99.

LORIOU M., 2003, « La construction sociale de la fatigue des infirmières au travail : l'exemple du burn out des infirmières ». *Travail et Emploi*. n°94, pp. 65-73.

MERIAUX O., 1995, « Référentiel, représentation(s) sociale(s) et idéologie. Remarques à partir d'une application du référentiel à la politique de l'emploi. » in Faure A., Pollet G., Warin Ph., (Dir.), *La construction du sens dans les politiques publiques : débats autour de la notion de référentiel*, Paris, l'Harmattan, pp.49-68.

MULLER P., 1985, « Un schéma d'analyse des politiques sectorielles ». *Revue Française de Science Politique*, vol. 35 (2), p165-189.

MULLER P., 1995, « Les politiques publiques comme construction d'un rapport au monde », in Faure A., Pollet G., Warin Ph., (Dir.), *La construction du sens dans les politiques publiques : débats autour de la notion de référentiel*, Paris, l'Harmattan, pp.153-179.

MULLER P., 2000, « L'analyse cognitive des politiques publiques : vers une sociologie politique de l'action publique. ». *Revue française de science politique*, vol. 50 (2), pp. 189-207.

PARSON T.-S., « Structure sociale et processus dynamique. Le cas de la pratique médicale moderne ». in Parson T.-S., *Eléments pour une sociologie de l'action*. (Introduction et traduction de F. Barricaud). Paris, pp193-255

PALIER B., BONOLI G., 1999, « Phénomènes de *path dependence* et réformes des systèmes de protection sociale. » *Revue Française de Science politique*, vol.49, n°3, juin 1999, pp. 399-420.

PAUGAM S., 1996 (a), « Introduction. La constitution d'un paradigme. » in Paugam S., (ss. dir.), *L'exclusion, l'état des savoirs*. Paris, La découverte, « Textes à l'appui », pp. 7-19.

PAUGAM S., 1996 (b), «Pauvreté et exclusion. La force des contrastes nationaux. » in Paugam S. (ss. dir.), *L'exclusion, l'état des savoirs*. Paris, La découverte, «Textes à l'appui », pp. 389- 404.

PAUGAM S., 1996 (c), « Conclusion. Les sciences sociales face à l'exclusion. » in Paugam S., (ss. dir.), *L'exclusion, l'état des savoirs*. Paris, La découverte, «Textes à l'appui », pp. 565-577.

POLLET G., 1995, «Analyse des politiques publiques et perspectives théoriques. Essai de modélisation à travers l'exemple des politiques de retraite dans une perspective historique. ». in Faure A., Pollet G., Warin Ph., (ss. dir.), *La construction du sens dans les politiques publiques : débats autour de la notion de référentiel*. Paris, l'Harmattan, pp.25-47.

SAINSAULIEU R., 1982, « Les fonctionnements créateurs.: du participatif à l'expérimental. » *Revue Française de Gestion*. Janvier-février 1982, pp. 6-17.

SCHNAPPER D., 1996, «Intégration et exclusion dans les sociétés modernes », in Paugam S., (ss. dir.), *L'exclusion, l'état des savoirs*. Paris, La découverte, «Textes à l'appui », pp.23-32

SMITH A., 1995, « Les idées en action: le référentiel, sa mobilisation et la notion de policy network ». in Faure A., Pollet G., Warin Ph., (ss. dir.), *La construction du sens dans les politiques publiques : débats autour de la notion de référentiel*, Paris, l'Harmattan, pp.103-124.

SNOW D, 2001, «Analyse de cadres et mouvements sociaux », in Céfai D., Trom D. (ss. dir.), *Les formes de l'action collective. Mobilisation dans les arènes publiques*. Paris, EHESS, « Raisons pratiques », p27-49.

SNOW D. BENFORD R., 1988, « Ideology, frame resonance and participant mobilization. » *International social Movement Research*, 1, pp. 197-217.

STRAUSS A., 1992, «Une perspective en termes de monde social – 1978 » (traduits par I. Baszanger,) in *La trame de la négociation*, série de textes présentés par I Baszanger. Paris, l'Harmattan, pp 269-282

SUREL Y., 1995, «Les politiques publiques comme paradigmes », in Faure A., Pollet G., Warin Ph., (ss. dir.), *La construction du sens dans les politiques publiques : débats autour de la notion de référentiel*. Paris, l'Harmattan, pp.125-151.

TROM D., 2001, « Grammaire de la mobilisation et vocabulaires des motifs », in Céfai D., Trom D. (ss. dir.), *Les formes de l'action collective. Mobilisation dans les arènes publiques*. Paris, EHESS, « Raisons pratiques », pp 99-134.

TROM D. & ZIMMERMANN B., 2001, « Cadres et institution des problèmes publics », in Céfai D., Trom D. (ss. dir.), *Les formes de l'action collective*.

*Mobilisations dans les arènes publiques*. Paris, EHESS, « Raisons pratiques », pp281-315.

WINNICOTT D.-W., 1969 (1958), «La capacité à être seul » in *De la pédiatrie à la psychanalyse*. Paris, Payot, pp205-213.

### 1. 3 THESES, RAPPORTS ET COMMUNICATIONS

BUFFIER MOREL M., 2004, *Le temps des femmes et des hommes. Un point de vue reliant le travail et le hors travail, dans le contexte de la RTT*. Thèse soutenue en janvier 2004 sous la direction de PIOTET F., Université Paris 1 Sorbonne, 400p.

DUBAR Cl., 2005, *Le pluralisme en sociologie : fondements, limites, enjeux*, in [www.afs.fr](http://www.afs.fr), janvier 2005.

GRANSARD A., MATALON B., 1997, *L'intervention en sociologie : la demande en sciences sociales dans le transport et la justice*. Paris, CORDES (Comité d'organisation des recherches appliquées sur le développement économique et social). 89 p.

LEGRAND M., GUILLAUME J.-F., VRANCKEN D., (textes introduits et réunis par), 1995, *La sociologie et ses métiers*. Paris, l'Harmattan, 431p. (ouvrage issu d'un colloque international à Liège les 4 et 5 novembre 1993 sous l'égide de l'Aislf).

LORIOU M., 1998, *Médicalisation de la fatigue et du stress. Sociogénèse de la notion de mauvaise fatigue*. Thèse soutenue en 1998 sous la direction Guillemard A.-M., Université Paris 5, 453p.

PIRIOU O., 2000, *Les praticiens de sociologie en entreprise*. Paris, travaux sociologiques du LSCI, IRESCO-CNRS, Sept. 2000.

## 2. LA LITTÉRATURE SUR LE HANDICAP ET L'EXCLUSION

### 2. 1 OUVRAGES

Apf, 2002 (2<sup>ème</sup> éd.), *Déficiences motrices et situations de handicaps : Aspects sociaux, psychologiques, médicaux, techniques, troubles associés*. Apf, 500 p.

BORDE M.-P., & HENRY P., 1997, *La vie pour rien*. Paris, Laffont, 313p.

EBERSOLD S., 1992, *L'invention du handicap : la normalisation de l'infirme*, Paris, CTNERHI. 330p.

GOFFMAN E., 1996, *Stigmate : les usages sociaux du handicap*. Normandie, Les éditions de minuit, « Le sens commun », 175p.

HENRY P., 1998, *Bouche de chaleur*. Paris, Anne Carrière, 362p.

LENOIR R., 1974, *Les exclus, un français sur dix*, Paris Seuil. 143p. + annexes pp. 151-172.

ROBERT F. MURPHY, 1993, *Vivre à corps perdu*. Paris, Presses Pocket, Terre humaine, 374 p.

STIKER H.-J., 1982, *Corps infirmes et société*, Paris, Aubier Montaigne, 252p.

### 2. 2 ARTICLES ET CONTRIBUTIONS

ALBRECHT G., RAVAUD J.F., STIKER H.J., 2001, «L'émergence des *disability studies* : état des lieux et perspectives ». *Sciences sociales et Santé*, 19 (4), p. 43-73.

ALTER<sup>1</sup>, 2000, « Introduction générale », in Barral C., Paterson F., Stiker H.-J., Chauvière M. (ss dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 21-27.

---

<sup>1</sup> ALTER, Société Internationale pour l'Histoire des infirmités, des déficiences, des handicaps...

BARRAL C., 1999, « De l'influence des processus de normalisation internationaux sur les représentations du handicap. » *Handicap*, n°81, pp. 20-34.

BARRAL C., PATERSON F., 2000, « L'association française contre les myopathies : compensation des incapacités ou éradication de la maladie ? » in Barral C., Paterson F., Stiker H.J., Chauvière M. (ss dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 349-365.

BARRAL C., ROUSSEL P., 2002, « De la CIH à la CIF. Le processus de révision. » *Handicap*, n°94-95, pp. 1-25.

BARREYRE J.Y., 2002, « Appréhension des facteurs environnementaux dans les classifications des maladies, des handicaps et des fonctionnalités : convergences et contradictions. » *Handicap*, n°94-95, pp. 133-148.

BICKENBACH J.-E., SHROOT RACHAEL L., 1998, « Le modèle social du handicap et la révision de la Classification International des Handicaps (CIDIH). » *Handicaps et Inadaptations, les cahiers du CTNERHI*, n° 79-80, pp 35-48.

BLOCH-LAINE F., 1998, « Préface » in Blanc A., Stiker H.-J. (ss dir.), *L'insertion des personnes handicapées en France*. Paris, Desclée de Brouwer, « Handicap », pp.9-12.

BOISSONNAT V., 2003 (b), « La recherche dans le champ du handicap : quelles perspectives ressortent de la rencontre entre acteurs sociaux et chercheurs. » *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*. Paris, La Documentation Française, n°1-2, pp.309-320.

BORREL C., RISSELIN P., 1998, « La connaissance statistique du handicap et de la dépendance : état des lieux, nature des besoins, perspective d'amélioration. » *Revue Française des Affaires Sociales*, n°1, pp. 17-25.

CHAPIREAU F., 1988 (a), « Le handicap impossible : analyse de la notion de handicap dans la loi d'orientation du 30 juin 1975, 1<sup>ère</sup> partie ». *Annales Médico-Psychologiques*, 146 (7), pp. 609-631.

CHAPIREAU F., 1988 (b), « Le handicap impossible : analyse de la notion de handicap dans la loi d'orientation du 30 juin 1975, 2<sup>ème</sup> partie ». *Annales Médico-Psychologiques*, 146 (8), pp. 691-706.

CHAPIREAU F., 1998, « Les débats et l'enjeu de la révision de la Classification Internationale des handicaps ». *Handicaps et inadaptations, les cahiers du CTNERHI*, n°79-80, pp. 67-84.

CHAPIREAU F., 2001, « La CIF ». *Gérontologie et société*, n°99, pp. 37-56.

CHAUVIÈRE M., 1998, « L'insertion et ses déclinaisons. Retour sur quelques référentiels des politiques publiques contemporaines ». in Blanc A., Stiker H.-J (ss. dir.), *L'insertion des personnes handicapées en France*. Paris, Desclée de Brouwer, « Handicap », pp. 129-152.

CHAUVIÈRE M., 2000, (a) « Naissance et conséquences d'un nouveau référentiel pour l'action publique. » In Barral C., Paterson F., Stiker H.-J., Chauvière M. (ss. dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 245-249.

CHAUVIÈRE M., 2000, (b) « Critiques oubliées et réactions contrastées à la loi de 1975. » in Barral C., Paterson F., Stiker H.J., Chauvière M. (ss. dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 291- 302.

CHAUVIÈRE M., 2000, (c) « Epilogue : le handicap contre l'Etat », in Barral C., Paterson F., Stiker H.J., Chauvière M. (ss. dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp.397-402.

COLIN C., 2003, « Que nous apprend l'enquête HID sur les personnes âgées dépendantes, aujourd'hui et demain ? », *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*. Paris, La Documentation Française, n°1-2, pp.77-101.

COLIN Ch., KERJOSSE R. (coord.), Juillet 2001, *Handicaps – Incapacités – dépendance, Premiers travaux d'exploitation de l'enquête HID (suite du colloque du 30 novembre – 1<sup>er</sup> décembre 2000)*. Paris, Document de travail. DREES, série Etudes. n°16.

COLVEZ A., 1999, « Désavantage social ou participation sociale : quelles conséquences ? » *Handicap*, n°81, pp. 50-55.

DIDIER COURBIN Ph., GILBERT P., 2005, « Eléments d'information sur la législation en faveur des personnes handicapées en France : de la loi de 1975 à celle de 2005 ». *La revue des affaires sociales*, n°2, avril juin 2005, pp. 209-227.

EBERSOLD S., 1998 (a), « La personne handicapée : du citoyen invisible à l'utilisateur. Enjeux et perspectives de la Classification Internationale des handicaps », *Handicaps et inadaptations, les cahiers du CTNERHI*, n°79-80, pp. 105-119.

EBERSOLD S., 1998 (b), « Le champ du handicap, ses enjeux et ses mutations », in Blanc A., Stiker H.-J (ss. dir.), *L'insertion des personnes handicapées en France*. Paris, Desclée de Brouwer, « Handicap », pp.39-62.

EBERSOLD S., 2000, « Le "rentier social" ou l'anormalité transfigurée », in Barral C., Paterson F., Stiker H.J., Chauvière M. (ss. dir.), *L'institution du handicap, le rôle*

*des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, «Des sociétés », pp.171-180.

EBERSOLD S., 2002, «Le champ du handicap, ses enjeux et ses mutations : du désavantage à la participation sociale », *Handicap*, n°94-95, pp.149-164.

FOUGEYROLAS P., 1998, «La classification québécoise du processus de production du handicap et la révision de la Cidih », *Handicaps et inadaptations, les cahiers du Ctnerhi*, n°79-80, pp. 85-103.

GALLI Ch., RAVAUD J.-F., 2000, «L'association Vivre Debout : une histoire d'autogestion», in Barral C., Paterson F., Stiker H.-J., Chauvière M. (ss dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 325-335.

GAURIER B., 2001, «Le Forum Européen des Personnes Handicapées – European Disability Forum. », *Handicap, revue de Sciences humaines et sociales*, n°90, pp. 81-87.

GIAMI A., 1994, «Du handicap comme objet dans l'étude des représentations du handicap ». *Sciences sociales et santé (Handicap : identité, représentations, théories)*, vol. XII n°1, pp. 31-60.

GROBOIS L.-P., Fév. 2002, «L'accessibilité comme espace d'intégration», in Grobois LP., Sautet P. et Joseph I., *Habiter une ville accessible : des usages à la conception*. Paris, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, PUCA, « Recherches », n°140, pp. 27-31.

GUBBELS A., 2002, «Un changement de paradigme pour les politiques européennes relatives au handicap ? », *Handicap*, n°95-96, pp. 43-50.

GUYOT P., 2000, «Le rôle des grandes associations de personnes handicapées dans l'élaboration de la loi d'orientation de 1975. » in Barral C., Paterson F., Stiker H.J., Chauvière M.(ss. dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 253- 277.

JOSEPH I., fév. 2002, "L'accessibilité comme expérience sociale et interactionnelle." in GROBOIS LP., SAUTET P. et JOSEPH I., *Habiter une ville accessible : des usages à la conception*. Paris, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, PUCA, « Recherches », n°140, pp 11-26.

LETOURMY A., 1998, «La préparation d'une enquête sur les handicaps », *Revue Française des Affaires Sociales*, 52 (1), pp. 27-39.

LETOURMY A., 2003, «Environnement, vie sociale et citoyenneté : approche transversale ». *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*. Paris, La Documentation Française, n°1-2, pp. 287-305.

MINAIRE P., 1978, « Proposition d'une nouvelle méthodologie dans l'évaluation du handicap. » *Médias et handicapés*. Paris, Maison de l'UNESCO, ADEP Documentation, 1980.

MINAIRE P., 1983, « Le handicap en porte à faux », *Prospective et santé*, n°26, 1983, pp. 39-46.

MINAIRE P., FLORES J.L., CHERPIN J., WEBER D., 1986, « L'étude fonctionnelle d'une population. Une nécessité en réadaptation ». *Santé mentale*, n°90, pp11-15.

MINAIRE, 1992, Disease, illness and health : the critical models of the disablement process. Bulletin of the World Health Organization.

MORMICHE P., 1998, « L'information sur le handicap et la dépendance en France : dépasser le stade du puzzle incertain », *Revue française des Affaires Sociales*, 52, pp. 35-42.

MORNICHE P., 2003, « L'enquête HID, apports et limites ». in *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*. Paris, La Documentation Française, n°1-2, pp. 13-29.

MORNICHE P., BOISSONNAT V., 2003, « Handicap et inégalités sociales : premiers apports de l'enquête HID », in *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*. Paris, La Documentation Française, n°1-2, pp. 267-285.

OMS, 1988, *Classification Internationale des Handicaps : déficiences, incapacités et désavantages. Un manuel de classification des conséquences des maladies*. Vanves, CTNERHI-INSERM. (version anglaise WHO, 1980).

OMS, 1997, « CIH : Classification internationale des altérations du corps, des activités et de la participation, un manuel des dimensions de l'invalidation et du fonctionnement. Avant projet BETA 1, pour essai de terrain », OMS, (traduction Rossignol Ch. et Loste J.), *Handicap et inadaptations, les cahiers du CTNERHI*, n°79-80, pp. 3-33.

OMS, 2001, *CIF Classification Internationale du Fonctionnement, du handicap et de la santé*, OMS, Genève.

OMS, 2002, « Vers un langage commun pour le fonctionnement, le handicap et la santé. CIF : Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé. » *Handicap*, n°94-95, pp. 25-43.

PLAISANCE E., 2000, « Deux associations dans leur rapport à l'Etat au début des années 60 : l'APAJH et l'UNAPEI » in Barral C., Paterson F., Stiker H.J., Chauvière M. (ss dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 221-232.

RALLE P., 2003, « La mesure des déficiences dans l'enquête « HID » », in *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*. Paris, La Documentation Française, n°1-2., pp. 55-73.

RAVAUD J.F., 1998, « La recherche sur le handicap aux USA, Society for Disability » *Handicaps et Inadaptations*, 78-80, pp. 225-232.

RAVAUD J.F., 1999, « Modèle individuel, modèle médical, modèle social : la question du sujet », *Handicap*, n°81, pp. 64-75.

RIOUX M., 1997, « Disability: the place of judgement in a world of fact », in *Journal of intellectual Disability research*, n°41, pp. 102-11.

RAVAUD J-F., HAUET E., Juil. 2001, « Handicaps, incapacités, dépendance et déplacements », in Colin Ch., Kerjosse R. (coord.), *Handicaps – Incapacités – dépendance, Premiers travaux d'exploitation de l'enquête HID*. Paris, Document de travail. DREES, « série Etudes », n°16, pp. 141-154.

RAVAUD J-F., LETOURMY A., VILLE I., 2001, « Les populations handicapées : une question de point de vue », in Colin Ch., Kerjosse R. (coord.), « *Handicaps – Incapacités – dépendance* », *Premiers travaux d'exploitation de l'enquête HID (suite du colloque du 30 novembre – 1<sup>er</sup> décembre 2000)*. Paris, Document de travail. DREES, « série Etudes », n°16, pp. 253-271.

ROSSIGNOL Ch., 2002, « La « Classification » dite CIF proposée par l'OMS peut-elle avoir une portée scientifique ? », *Handicap*, n°94-95, pp. 51-94.

ROUSSEL P., SANCHEZ J., 2003, « Eléments sur la vie dans la cité : logements, transports, loisirs, sports, vie culturelle et sociale », in *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*. Paris, Document de travail. DREES, « série Etudes », n°16, pp. 209-226.

STIKER H.-J., 1996, « Handicap et exclusion. La construction sociale du handicap » in Paugam S., (ss. dir.), *L'exclusion. L'Etat des savoirs*. Paris, La Découverte, pp. 311-319.

STIKER H.J., 1998, « De quelques utopies réalistes. Perspectives actuelles et pour demain », in Blanc A., Stiker H.-J (ss. dir.), *L'insertion des personnes handicapées en France*. Paris, Desclée de Brouwer, « Handicap », pp.423-447.

STIKER H.J., 1999 (1), « Quelle lecture du mouvement démocratique peut-être faite à partir de la révision de la CIH2 ? » *Handicap*, n°81, pp. 76-84.

STIKER H.J., 1999 (2), « Quand les personnes handicapées bousculent les politiques sociales », *Esprit*, 259, 12, 75-106.

STIKER H.-J., 2000, « Avant propos », in Barral C., Paterson F., Stiker H.-J., Chauvière M. (ss. dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 13-20.

STIKER H.J., 2000, « De l'infirmité au handicap : un basculement sémantique », in Barral C., Paterson F., Stiker H.-J., Chauvière M. (ss. dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 31-38.

STIKER H.-J., 2002, « Analyse anthropologique comparée de deux classifications : CIF (OMS) et Classification québécoise dite Processus de production du handicap (Société canadienne pour la CIDIH) », *Handicap*, n°94-95. Pp. 95-110.

TURPIN P., 2000, « Les mouvements radicaux de personnes handicapées en France pendant les années 1970 » in Barral C., Paterson F., Stiker H.-J., Chauvière M. (ss. dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « Des sociétés », pp. 315-324.

VILLE I, RAVAUD JF., 1994, « Représentation de soi et traitement social du handicap, L'intérêt d'une approche constructiviste ». *Sciences sociales et santé, Handicap : identité, représentations, théories*, vol. XII n°1, mars 1994, pp. 7-30.

VILLE I., RAVAUD J.F., LETOURMY A., 2003, « Les désignations du handicap. Des incapacités déclarées à la reconnaissance administrative », in *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*. Paris, La Documentation Française, n°1-2., pp. 31-53.

WHO, 1980, *The international Classification of impairments, Disabilities and handicaps (ICIDH)*, WHO, Geneva, 1997 pour la revision (ICIDH2).

WOOD Ph., 1980, « Comment mesurer les conséquences des maladies. La classification internationale des infirmités, incapacités et handicaps ». *Chronique OMS*, 10 : 400-405.

## 2. 3 RAPPORTS ET ACTES DE COLLOQUES

BLANC P., (rapporteur), 2002, *Compensation du handicap : le temps de la solidarité*. Rapport d'information, Paris, Le Sénat. Commission des affaires sociales. n°369, 536p.

BLOCH-LAINE F., 1967, *Etude du problème général de l'inadaptation des personnes handicapées*. Rapport présenté au Premier Ministre, Décembre 1967, 184p.

BOISSONNAT V., 2003 (a), « Appel à analyses secondes de l'enquête Handicaps, incapacités, dépendances de l'Insee. Projets retenus », Cahiers de recherche de la MiRe, 15.

*Classification Internationale des Handicaps : du concept à l'application – Actes du colloque CTNERHI 28-29 novembre 1988*. Paris, CTNERHI, 350 p.

CNIS, 1997, *Handicap et dépendance ; l'amélioration nécessaire du système statistique*. Rapport du groupe de travail, Paris, CNIS, .n°35

COLIN C., RALLE P., 2001, « Les enquêtes HID : choix méthodologiques et mise en perspective internationale », Contribution au colloque, INSERM, INED.

FOUGEYROLLAS P., 1989, «Le point sur les travaux au Québec ». *Classification Internationale des Handicaps : du concept à l'application – Actes du colloque CTNERHI*, 28-29 novembre 1988. Paris, CTNERHI, pp. 119-124.

HAUET E. et RAVAUD J.F, 2001, *Handicap, gênes ou difficultés ressentis par les personnes dans le cadre de leurs déplacements en dehors du domicile*, rapport intermédiaire dans le cadre de l'appel d'offre 2000 de l'Apf.

MINAIRE P., FLORES J.L., CHERPIN J., WEBER D., 1985, *Epidémiologie du handicap : étude fonctionnelle d'une population*. Rapport INRETS, 11, 39p.

### **3. LA LITTÉRATURE SUR LES TRANSPORTS URBAINS, LES USAGERS ET LE SERVICE PUBLIC**

#### **3. 1 OUVRAGES**

DAVID A., 1995, *Ratp, la métamorphose. Réalité et théorie du pilotage du changement*. InterEditions, 320p.

JEANNOT G., 1998, *Les usagers des services publics*, Paris, PUF, « Que sais-je ? », 127p.

JOSEPH I., 2004, *Météor. Les métamorphoses du métro*. Paris, Economica, « Etudes sociologiques », 87p.

LARROQUE D., MARGAIRAZ M., ZEMBRI P., 2002, *Paris et ses transports au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*. Paris, Recherches/Association pour l'histoire des chemins de fer en France, 399p.

MARGAIRAZ M., 1989, *L'histoire de la Ratp : la singulière aventure des Transports Parisiens*, Paris, Albin Michel, 173p.

ORFEUIL J.P., 2004, *Transports, pauvreté, exclusion : pouvoir bouger pour s'en sortir*, Ed. de l'Aube, 181p.

ROCHEREAU J., 1988, *100 ans d'histoire : les transports urbains du district de Poitiers*, Société des Transports Poitevins, District de Poitiers.

VERDEROSA A., 2004, *Trains de vie. Enquête sur la SNCF d'aujourd'hui*. Autrement, « Passions complices », 330p.

WARIN Ph., 1993 (1), *Les usagers dans l'évaluation des politiques publiques, Etudes des relations de service*. L'Harmattan, « Logiques Politiques », 317p.

### 3. 2 ARTICLES ET CONTRIBUTIONS

BEAUCIRE F. & MEYER A., 2000, «L'usage des transports publics dans les villes françaises de province », in Matteï M.-F. & Pumain D. (ss. dir.), *Données urbaines n°3*. Paris, Antropos, « villes », pp. 61-67.

BONNAFOUS A., 1996, *Le système des transports urbains*. INSEE. Eco et stat, n°294-295, pp. 99-108.

FOURNIAU JM., 1997, «Les transports : ambivalences des réformes des procédures de concertation », in Warin Ph. (ss. dir.), *Quelle modernisation des services publics ? : Les usagers au cœur des réformes*. Paris, La Découverte, «Recherche », pp. 243-264.

\*JEANNOT G., 1997, « Peut-on faire de l'usager un client ? retour sur l'expérience britannique » in Warin Ph. (ss. dir.), *Quelle modernisation des services publics ? : Les usagers au cœur des réformes*. Paris, La Découverte, «Recherche », pp. 287-307.

MASSOT M.H., 2000, « Les pratiques de multimodalités dans les grandes agglomérations ». in Matteï M.-F. & Pumain D. (ss. dir.), *Données urbaines n°3*, Paris, Antropos, « Villes », pp. 69-89

OMALEK, ROYER JF., 2002, « Le vieillissement des aires urbaines en 2015 », in Matteï M.-F. & Pumain D. (ss. dir.), *Données urbaines n°4*. Paris, Antropos, « Villes », pp. 357-366.

OFFNER J.M., 1986, « Les transports publics urbains en France depuis 1970 », in *Les annales de la recherche urbaine*, n°31, pp. 107-113.

QUIN C., 1997, « Assujetti, client ou partenaire : que devient l'usager du service public ? », in Warin Ph. (ss. dir.), *Quelle modernisation des services publics ? : Les usagers au cœur des réformes*. Paris, La Découverte, « Recherche », pp.333-349.

WARIN Ph., 1993 (2), «Vers une évaluation des services publics par les usagers ?», *Sociologie du Travail*, n°3, 1993, pp. 309-331.

WARIN Ph., 1997 (1), « Introduction : Usagers et réformes du service public », in Warin Ph. (Dir.), *Quelle modernisation des services publics ? : Les usagers au cœur des réformes*. Paris, La Découverte, « Recherche », pp. 9-30.

WARIN Ph., 1997 (2), « Les services publics : modernisation, découverte de l'usager et conversion libérale », in Warin Ph. (ss. dir.), *Quelle modernisation des services publics ? : Les usagers au cœur des réformes*. Paris, La Découverte, « Recherche », pp. 81-101.

WARIN Ph., 1997 (3), «La ville, contractualisation de la politique et participation des habitants », in Warin Ph. (ss. dir.), *Quelle modernisation des services publics ? : Les usagers au cœur des réformes*. Paris, La Découverte, « Recherche », pp.265-284.

WELER JM., 1998, «La modernisation des services publics par l'utilisateur : une revue de la littérature (1986-1996) », *Sociologie du Travail*, n°3, pp. 365-392.

### 3. 3 RAPPORTS, ACTES DE COLLOQUES ET THESEES

BOISGONTIER P. et TAUVERON A, 1976, *De Grenoble à Bologne ou les leçons d'une recherche – action sur les conditions sociales d'une refonte des systèmes de transport urbain*. Rapport. Paris. Ministère de l'Équipement. SAEI, 158p.

CANTET Fl., 2005, *Les jeunes à l'épreuve des emplois de médiation sociale*. Thèse de doctorat de sociologie sous la direction de F. Piotet, université Paris 1 – Panthéon – Sorbonne, 350p.

CERTU, ADEME, 2002, *Bilan des PDU de 1996 à 2001. Les PDU : de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain*. Lyon & Paris, Certu/Ademe, 369p.

CERTU, 2002, *Concertation/Débat public : quelques leçons de l'expérience*. Coll. Les repères, 57p.

CLEMENT L., 1997, « Une histoire synthétique des transports urbains en France de 1880 à 1997 », in *Transport*, n°386, nov./déc. 1997, pp. 411-423

CHAUVIÈRE M., 2003, « Au-delà des termes clients, patients, usagers : Quelle philosophie politique ? » 18<sup>ème</sup> colloque *Sophocle*, IEP de Grenoble, mai 2003.

DAVID A., DENIS A., HATCHUEL A., HEURGON E., JOSEPH I., 1995, « Le service public ? La voie moderne », in *Acte du Colloque de Cerisy*, Paris l'Harmattan.

JEANNOT G., 1991, « La responsabilité des ingénieurs des travaux publics devant leurs usagers » in Plan urbain, Ratp, DRI, *La relation de service dans le secteur public*, cinq tomes. Tome 5 : actes du colloque « A quoi servent les usagers ? », 16 au 18 janvier 1991.

JOSEPH I., 1991, « Coopération et justification. La prestation de service et les logiques d'usage » in Plan urbain, Ratp, DRI, *La relation de service dans le secteur public*, cinq tomes. Tome 5 : actes du colloque « A quoi servent les usagers ? », 16 au 18 janvier 1991, Paris

Parti socialiste, 1972, *Changer la vie : programme de gouvernement du parti socialiste*. Flammarion, Paris, 249p.

ROUBAN L., 1991, « Modernisation de l'administration et nouveau statut de l'utilisateur », in, Plan urbain, Ratp, DRI, *La relation de service dans le secteur public*, cinq tomes. Tome 5 : actes du colloque « A quoi servent les usagers ? », 16 au 18 janvier 1991, Paris, pp. 137-153.

### 3. 4 ARTICLES DE REVUES PROFESSIONNELLES<sup>2</sup>

AUXIETTE J., 1994, « Les transports publics et le rôle du GART », *Le Rail*, n°8, nov.-déc. 1994, pp.29- 31

Bus et cars, 2004, « Dossier sur le salon européen de la mobilité », *Bus et cars*, n°714, juillet 2004

Canal G., 1985, « Le programme français d'autobus du futur », *TEC*, n°69, mars-avril 1985, pp 21-31

Communauté urbaine de Lille, 1984, « En direct du métro », *Communauté urbaine de Lille*, n°13, avril 1984

Dumont D., 1987, « De l'autobus du futur au R312 », in *Transport public*, sept. 1987 : 11-13

DUMONT F., NANGERONI C., déc 2002, « Le palmarès des villes 2002 », *Rail & transports*, pp. 16-42

ELLION M., FAVIERE B., 1984, « Nantes : dix ans de politique des déplacements », *Transports urbains* n°51, avril-juin 1984, pp. 5-26.

FLvB, 1984, « Les handicapés prennent la parole », *Transport public*, avril 1984, pp.8-13.

LAUER A., 1994, « Développement des systèmes de transports urbains », *Public Transport International*, Mai 1994 (1994-3), pp. 37-43.

LE CORNEC A., 1987, « Quelques aspects légaux et institutionnels des transports urbains en France », *Uitp revue*, vol 36, 1<sup>er</sup> trim. 1987, pp84-87.

---

<sup>2</sup> Cette bibliographie ne reprend pas tous les articles issus des journaux de la Ratp « Entre les lignes » et « Savoir Faire » dont les références sont inscrites directement au fil de la thèse à même titre que tous les articles des journaux associatif de l'Apf et du Gihp.

LEGENDTRE L, BONNET F., 1992, «Les transports en communs de la communauté urbaine de Lille », *Terre du Nord*, n°4, Pp. 176-181

LESNE J., 1988, «Dix ans de versement transport : 1976-1986 », *La note d'information de la DDT*, n°101 – avril – mai 1988

LOISEAU F., BAERLE V., ROSEMBLOOM S. et STAHL A., 1984, «Accessibilité totale et services spécifiques aux Etats Unis et en Suède », *Transport public*, avril 1984, pp. 22-25

LOMAZZI M., NANGERONI C., 1999, « Ces villes séduites par le transport à la demande ». *La vie du Rail*, 3 mars 1999, pp. 14-18

LUCAS V., 1984, « La position de l'UTP », *Transport public*, avril 1984, pp6-7

Ratp, 1998, *Histoire des transports parisiens*, Paris. Ratp, « Les cahiers de mémoire », n°1, 16p.

Ratp, 1999, *1949 : La naissance d'un grand service public*. Paris, Ratp, « Les cahiers de mémoire », n°10. 12p.

Ratp, 2001, *Le matériel Bus du Brillé-Schneider à l'agora*. Paris, Ratp, « Les cahiers de mémoire », n°14, mai 2001, 16p.

Ratp, 2004, *Les statistiques annuelles de 2003*, Paris, Ratp, juillet 2004, plaquette.

ROBBINS M., 1985, *Un siècle de transport public*, Uitp 1885-1985, Bruxelles, Uitp, 93p.

SOUPAULT, Th., 1995, « Le transport public urbain en France », *Public Transport International*, mars 1995, pp. 25-31.

Uitp, 1985, 46<sup>ème</sup> congrès international à Bruxelles. *Actes du congrès*.

## 4. LA LITTÉRATURE SUR L'ACCESSIBILITE

### 4. 1 OUVRAGES ET ARTICLES,

GROBOIS LP., SAUTET P. et JOSEPH I., 2002, *Habiter une ville accessible : des usages à la conception*. Ministère de l'équipement, des transports et du logement. Paris, PUCA, « Recherches », n°140, fév. 2002. 188p.

SANCHEZ J., 1989(a), « L'accessibilité, un support concret de l'intégration », *Réalités familiales*, n° 10, mars 1989, pp 35 – 39.

SANCHEZ J., 1989(b), « Société, médias et handicaps : l'invisible ennemi », *Réalités Familiales*, n°10, mars 1989, pp. 59-62.

SANCHEZ J., 1989(c), *L'accessibilité, support concret et symbolique de l'intégration : apports et développement*. Paris, CTNERHI, mai 1989, 159p.

SANCHEZ J., 1990, « L'accessibilité, support concret et symbolique de l'intégration ». *Handicap et Société, Institut de l'enfance et de la famille*, pp.237-242.

SANCHEZ J., 1993, « Accessibilité, mobilités, et handicaps. La construction sociale du champ du handicap », *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58, pp.127-133.

SANCHEZ J., 2000, « L'accessibilisation et les associations dans les années 60 » in Barral C., Paterson F., Stiker H.J., Chauvière M. (ss dir.), *L'institution du handicap, le rôle des associations*, Rennes, PUR, « Des sociétés », pp. 303-313

### 4. 2 RAPPORTS ET THESES

IGNAZI G., BEAUCIRE, F., LANTERI R., LIBILBEHETY, M.M., 2002. *Ville et ergonomie de l'accessibilité*. Paris. Rapport pour le CERTU, 90p.

ARIAS M., 1995, *Handicapés et espaces urbains*, Thèse dirigée par Jean-Paul LABORIE, Université Toulouse-Le Mirail, 2 tomes.

ASSANTE V., (rapporteur), 2000, *Situation de handicap et cadre de vie*, rapport présenté au nom de la Section du Cadre de Vie. Paris, Conseil Economique et Social, sept. 2000, 140p.

BOURGEOIS O., CHERPIN J., CHAINGNE MO., MINAIRE P., WEBER D., 1976, *Diminués physiques et transports collectifs*, Rapport d'étude, Bron, IRT, 206p.

BRIAUX-TROUVERIE Ch. Avril 2000, *Les personnes handicapées et les transports : évolution de l'accessibilité dans les transports et analyse du rôle du Colitrah durant ces vingt dernières années*. Etude réalisée pour le Coliac. Paris.

BRIAUX-TROUVERIE Ch., SANTOS R., 1994, *Etude sur l'accessibilité des transports collectifs en Rhône Alpes : Diagnostic de l'existant et possibilités d'amélioration*. Mars 1994, Bron, INRETS- 52p.

CERTU, 1999, *Evaluation de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite de la ligne 8 du réseau SEMITAG*, Lyon, Certu, 24p.

COLITRAH, *Evolution de l'accessibilité des transports. Rapport annuel juillet 1997 à juin 1998*, Paris, CNT, 1998<sup>3</sup>

DEJEAMMES M., FLORES J.L., BLANCHET V., 1988, *Capacités fonctionnelles motrices d'une population : répercussions sur l'accessibilité des transports collectifs*. Rapports INRETS 81, 39p<sup>4</sup>

DEJEAMMES M., CHAPON A., TRAUCHESSEC R., 1989, « Les personnes à mobilité réduite et transports urbains », *Recherche transport sécurité, la revue de l'INRETS*, n°24, déc. 1989.

DEJEAMMES M., TEKOUTCHESS M., 1990, *Déplacement des personnes à mobilité réduite à Grenoble : Etude de l'effet du nouveau tramway*. Rapport INRETS n°115, Bron, INRETS, 25p. + annexes

DEJEAMMES M., SALAVESSA M., PACHIAUDI G., 1990, *Evolution du confort et de l'accessibilité de l'autobus R312 : Enquête auprès des usagers de l'agglomération lyonnaise*. Rapport LESCO n°9008, sept. 1990. Bron, INRETS, 26p. + annexes

DEJEAMMES M., TEKOUTCHESS M., 1991, *Accessibilité de l'autobus R312 aux PMR : possibilité d'aménagement du système véhicule/arrêt*. Contrat Rvi/INRETS, Mars 1991, Bron, INRETS, 59p. + annexes

---

<sup>3</sup> Durant les années 1980 et 1990, cet organisme a publié un rapport annuel sur l'évolution de l'accessibilité des transports. Nous nous contentons d'en citer un.

<sup>4</sup> Nous avons pris le parti de traiter les très nombreuses études/rapports de l'Inrets sur l'accessibilité en fonction du nom du rapporteur. La majorité de ces études sont réalisées par M. Dejeammes.

DEJEAMMES M., BONICEL Y., 1992, *Sécurité des utilisateurs de fauteuil roulant dans les autobus de lignes régulières*. Rapport Lesco n°9210, nov. 1992, Bron, INRETS, 48p. (synthèse, oct. 1992, 11p.)

DEJEAMMES M., 1992, *L'autobus urbain : évaluation des solutions d'accessibilité aux PMR*. Rapport INRETS n°150, fév. 1992, Bron, INRETS, 69p.

DEJEAMMES M., CARVALHAIS J., 1993, *Concept d'accessibilité autobus/infrastructure urbaine : Evaluation de l'expérience de Caen*. – Rapport LESCO n° 9303 – convention DTT/INRETS 9256 - Mars 1993, Bron, INRETS, 40p.+ 34p (annexes)

DEJEAMMES M.,- 1993, *Note d'information pour la mise en accessibilité du réseau TICE aux PMR*. Avril 1993, Rapport préliminaire. Bron, INRETS, février 1993, 11p + annexes

DEJEAMMES M., – Note d'information : *Bandes d'éveil de vigilance pour quais de stations de transports guidés*. Rapport. Bron, INRETS, janvier 1994, 19 p.

DEJEAMMES M., DOLIVET C., ZAC R., 1996, *Sécurité des UFR dans les autobus de transports urbains*, Rapport L B S U n° 9602. Bron, INRETS, janvier 1996, 59p.

DEJEAMMES M., USTER G., 1997, *Amélioration de l'accessibilité de l'autobus à plancher surbaissé, une approche système*. – Synthèse INRETS n° 30 - Août 1997. Bron, INRETS, 76p.

DEJEAMMES M., USTER G., KAPLAN S., DESSAIGNE M.F., 1997, *Le développement d'une aide à l'accostage*, Tiré à part de « Recherche, Transports, Sécurité » n° 54 de janvier-mars 1997, pp. 43-79.

DEJEAMMES M., 1997, *Sécurité du transport des personnes handicapées : enquête exploratoire*, juillet 1997. Bron, INRETS

DEJEAMMES M., CARRON S., 1998, *Dispositif d'aide à l'embarquement pour l'accès aux trains*, Rapport L B M C n° 98002.- Décembre 1998. Bron, INRETS, 48p.+ photos

DEJEAMMES M., 1998, *Sécurité des UFR dans les véhicules de transport routier*, note de réflexion. Novembre 1998. Bron, INRETS, 10p.

DEJEAMMES M., DOLIVET C., ZAC R., 1999, *Transports interurbain en autocars : question d'accessibilité pour les voyageurs*. Rapport L B M C n° 9901. Janvier 1999. Bron, INRETS, 83 p.

Délégation Ministérielle à l'accessibilité, 2001, *Evolution de l'accessibilité au cours de l'année 2001. Bilan et perspectives*. Paris, Rapport du Ministère de l'Équipement, des transports et du logement, 38p.

Délégation Ministérielle à l'accessibilité, 2002, *Evolution de l'accessibilité au cours de l'année 2001. Bilan et perspectives*. Rapport. Paris, Ministère de l'Équipement, des transports et du logement, 68p<sup>5</sup>.

ECMT/CEMT, 1987, *Transport des PMR: Coordination et Normalisation Internationales de mesures et de Politiques de Promotion de la Mobilité*. Rapport de séminaires. Paris, OCDE, 159p.

ECMT/CEMT, 1989, *Aménagements des zones piétonnières pour les PMR*. (brochure illustrée). Rapport de séminaires. Paris, OCDE, 130p.

ECMT/CEMT, 1990 – *Transport des PMR : Examen des Dispositions et des Normes Relatives à la Planification des Voyages et à l'Accès des Piétons*. Rapport de séminaires. Paris, OCDE, 147p.

ECMT/CEMT, 1990, *Les avantages des transports accessibles*. Rapport de séminaires. Paris, OCDE, 35p.

ECMT/CEMT, 1991, *Transport des PMR : L'Information et la Communication* – Rapport de séminaires. Paris, OCDE, 165 p.

ECMT/CEMT, 1991, *Transport des PMR : Rapport sur la Politique et les Réalisations en Europe*. Rapport de séminaires, Paris, OCDE, 25 p.

ECMT/CEMT, 1991, *Transport des PMR : Les Transports Publics par Autobus*. Rapport de séminaires, Paris, OCDE. 124 p.

ECMT/CEMT, 1998, *Transport et vieillissement de la population*, rapport de la 112<sup>ème</sup> table ronde d'économie 19 et 20 novembre 1998

ECMT/CEMT, 1999, *Améliorer les Transports pour les PMR : Guide de bonnes pratiques*. Rapport de séminaires, Paris, OCDE. 100p.

FLORES J.L. (rapporteur), 1984, *Accessibilité des transports et de la ville aux personnes handicapées*. Rapport du groupe de travail « Recherche et technologie » de la mission Fraysse-Cazalis. Août 1984, Bron, IRT, 73p.

FLORES J.L., MINAIRE P., CHERPON J., WEBER D., 1984, « Approche fonctionnelle du handicap en situation de transport », in *Transport public*, mensuel de l'UTP, n°815, avril 1984, pp26-30

HENGOAT D., 1994, *Les personnes en situation de handicap et les transports*. Notes de travail – Données de base et bibliographie. Rapport de l'IAURIF. Oct. 1994.

---

<sup>5</sup> Tous les ans la délégation publie un rapport sur l'évolution de l'accessibilité. Nous nous contentons de citer les deux premiers.

HERMELIN M., HENGOAT D., 1997, *Les déplacements des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap en Ile de France*. Rapport de synthèse. Paris, IAURIF, décembre 1997.

HENGOAT D., HERMELIN M., 1998, *Déplacement des PMR et/ou des personnes en situation de handicap en IDF. Les transports spécialisés – Etat des lieux*. Rapport. Paris, IAURIF, septembre 1998.

IGNAZI G., 2000, «Ergonomie de la mobilité quotidienne », *Transports urbains*, n°102, mars 2000

IGNAZI G., BEAUCIRE F., LANTERI R., LIBILBEHETY M.M., 2002, *Etude ville et ergonomie de l'accessibilité*. Rapport final. Lyon, Certu/ Association territoire et mobilité, 90p.

JANVIER Y., 1991, *Enjeux urbains et réseaux de services : le cas des services aux personnes âgées*. Rapport de synthèse pour le Ministère de l'Équipement. Paris, Ministère de l'Équipement, 149p.

LANTERI R., 2002, *Rapport sur les aménagements de la gare du nord réalisés depuis 1996*. DESS transport, territoires, environnement, Ratp Mission prospectives, oct. 2002, 177p.

LEVY G., 2003, *L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite*. Rapport pour le gouvernement. Paris, avril 2003, 132 p.

MATALON B., AVEROUS B., 1977, *Recherche sur la mobilité des personnes âgées*, rapport de la DGRST. 102p.

VICENTI J. Ch. & DEFOUG M, 1998, *Rapport d'audit sur la disponibilité effective des équipements d'accessibilité réalisés pour assurer l'accessibilité des personnes handicapées aux transports publics*. Conseil Général des Ponts et Chaussées

#### 4. 3 GUIDES

+BACHELIER C., JERIDI H., DJEA CH., NIGAY L., *Accessibilité de la voirie, des transports, du cadre bâti et du tourisme*, coll Bulletin officiel, éd. Délégation à l'accessibilité, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, fascicule spécial n° 2002 – 2.

CERTU, 2002, *La ville accessible à tous. Des principes aux pratiques*, Trans flach, n° 271,

COLIAC, 2000, *Recommandations du Coliac, accessibilité des réseaux d'autobus ; de tramways, routiers, des gares routières...*

COLITRAH, 1999, *Prescriptions et recommandations pour l'accessibilité à tous des gares routières*. Rapport.

COLITRAH, 1997, *Prescriptions pour l'accessibilité à tous des réseaux d'autobus urbains*. Rapport.

COLITRAH, 1999, *Prescriptions et recommandations pour la mise en place d'une signalétique accessible à tous*.

\*CERTU, 2002, *La ville accessible à tous : enquête exploratoire auprès des collectivités locales*, Coll. Les Repères, 4p.

\*CERTU, 2002, *Concept « ville accessible à tous »*, 16p.

CERTU, 2001, *Les bus et leurs points d'arrêts accessibles à tous : comptes-rendus des visites techniques réalisées en mai/juin 2000*.

Commission européenne, 1996, Hélios II, *Guide européen des bonnes pratiques pour l'égalité des chances des personnes handicapées*, Luxembourg, Publication des Communautés européennes.

Conseil de l'Europe, 1997-1998, *Documents de travail du groupe de travail sur la législation anti-discriminatoire pour les personnes handicapées*. Comité pour la réadaptation et l'intégration des personnes handicapées, Strasbourg.

COST<sup>6</sup>, 1995, *Recherche transport : autobus à plancher surbaissé. Système d'autobus à plancher surbaissé*. Rapport final. COST 332. Luxembourg, Office des Publications des Communautés Européennes . – 108 p.

COST, 1999, *Transport research : passengers' accessibility of heavy rail systems*, Final report of the action. COST 335, Luxembourg, Office des Publications des Communautés Européennes. –260 p.

Délégation Ministérielle à l'accessibilité, 2002-02, *Accessibilité de la voirie, des transports, du cadre bâti et du tourisme : législation, réglementation, normes et recommandations*. BO, fascicule spécial n°2002-02. Ministère de l'Équipement, des transports et du logement. Paris, 93p.

DUBOIS P. FALECK F., 2002, *Guide pratique sur l'accessibilité : pour la conception et la réalisation des opérations*. Efficaces. 336p

SAHMI N., 2002, *Concevoir un espace accessible à tous*. Centre scientifique et technique du bâtiment. 77p. ou

---

<sup>6</sup> COST : Coopération Européenne dans le Domaine de la Recherche Scientifique et Technique

STP, CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE .- 1996, *Cahier de référence pour l'implantation d'un point d'arrêt bus en Ile de France*. Février 1996, Paris, Stp, 16p.

STP, APTR, CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE, ADATRIF. , 1998, *Cahier de recommandations à destination des collectivités locales et des transporteurs pour la mise en place d'autobus à plancher bas*. Paris, Stp. 39 p.

STP, 1998, *Cadre et procédures pour l'application au secteur des transports collectifs d'IDF des dispositions législatives et réglementaires en faveur du développement de l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements et installations recevant du public*. Direction de l'Exploitation – Qualité de Service. Mai 1998, Paris, Stp. 20 p.

#### 4. 4 DECLARATIONS

Congrès Européen des Personnes Handicapées, 2002, *Déclaration de Madrid*, Madrid, Mars 2002

Déclaration de Madrid : *Non discrimination plus action positive font l'inclusion sociale*. Forum Européen des personnes handicapées.

Conseil de l'Union Européenne, 1997, *Résolution du Conseil et des représentants des gouvernements des Etat membres du 20 décembre 1996 concernant l'égalité des chances pour les personnes handicapées (97/C 12/01)*, JO des Communautés européennes, n°C12/1, 13/1/97.

ECMT/CEMT, 1999, *Charte sur l'accès aux services et infrastructures de transport*, Adoptée par le Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (ECMT/CEMT) les 19 et 20 mai 1999 à Varsovie.

ONU, 1993, *Règles des Nations Unies pour l'égalité des chances des handicapés*. New York.

ONU, 1994, *Règles pour l'égalisation des chances dans handicapés*, New York.

### 3. LES LIENS ENTRE LA CHRONOLOGIE ET LE PLAN DE THESE

1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
loi du <b>30-juin-75</b>		colloque Dunkerque 01-déc-89				loi du <b>11-févr.-05</b>
<b>Partie I</b> , les solutions spécifiques d'accessibilité prédominant						
		Création service accessibilité siège Apf				
		<b>Partie II</b> , des acteurs inventent une nouvelle accessibilité				
		Invention en Allemagne 1987		Production par Rvi 1997		
		<b>Partie III</b> , l'invention des bus à plancher surbaissé				
				loi Laure 1996		loi du <b>11-févr.-05</b>
				<b>Partie IV</b> , l'institutionnalisation de l'accessibilité		

#### 4. DES INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES SUR LES ENTRETIENS

A la Ratp, nous avons interviewé principalement les cadres supérieurs ou dirigeants en activité ou à la retraite ce qui représentent 25 entretiens. Nous avons eu l'occasion de travailler avec certains d'entre eux. Nous n'avons pas réalisé d'entretien auprès d'agent d'exploitation ni auprès de collègues de la mission. Nous avons préféré nous appuyer sur les données recueillies durant les trois années d'observation participante.

A la Stp, de taille plus petite, nous avons interviewé les dirigeants, mais aussi l'ensemble des représentants syndicaux, ainsi que certains agents de maîtrise, des conducteurs et des personnes en charge des réservations de transport soit plus de 17 personnes.

Nous avons également interrogé des acteurs (techniciens et politiques) des autorités organisatrices (Ao) dont ces deux entreprises dépendent afin de recueillir des éléments sur leur environnement : le Syndicat des transports d'Ile de France (Stif) et la Région Ile de France (Rif) pour la Ratp (2 entretiens) et la Communauté d'Agglomération de Poitiers (Cap) pour la Stp (15 entretiens avec des agents et des élus municipaux).

Dans ce même but, nous avons aussi rencontré les associations de personnes handicapées avec lesquelles ces deux entreprises travaillent localement. Il s'agit des instances locales d'associations nationales comme l'Association des Paralysés de France (Apf) et le Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (Gihp) pour la Région Ile de France et pour la Région Poitou-Charentes. Nous avons aussi réalisé quelques entretiens avec les responsables nationaux «accessibilité» passé et actuel de l'Apf. Dans les deux réseaux, d'autres interlocuteurs associatifs participent à la concertation locale, nous avons interviewé ceux de la municipalité de Poitiers et travaillé avec ceux de la Ratp (dans le cadre de la convention Cifre). Nous avons ainsi réalisé 16 entretiens avec des militants associatifs.

Enfin, au niveau national, quatre entretiens ont été menés : l'un auprès de la Déléguée Ministérielle à l'Accessibilité, le second avec l'un de ses collaborateurs au

ministère des Transports, un troisième avec la Présidente de l'instance de concertation, le Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti (Coliac) et un quatrième auprès d'une ingénieure du Centre d'étude et de recherche sur les transports et l'urbanisme (Certu). Nous avons aussi rencontré deux consultants indépendants spécialisés en accessibilité depuis plus de vingt ans (trois entretiens).

Par ailleurs, dans le cadre de notre travail auprès du transporteur, nous avons rencontré des personnes handicapées utilisant les transports en commun mais nous n'avons pas réalisé d'enquête spécifique pour recueillir leurs avis ou leur revendication sur l'accessibilité, ce n'était pas le but de la thèse. Nous nous intéressons aux acteurs (individuels et collectifs) participant au processus politique en jeu. Nous avons interviewé quelques-unes de ces personnes lorsqu'elles jouent un rôle en matière d'accessibilité, généralement il s'agit alors de bénévoles militants ou de salariés au sein d'associations. Les usagers ne nous intéressent qu'à travers leurs revendications publiques et leur pouvoir d'action qui s'expriment par les associations.

## 5. LA LISTE DES ENTRETIENS REALISES

Date	Fonction	Institution	Durée	Enregistré
<b>Terrain à Poitiers</b>				
9 sept. 2003	Agent ville de Poitiers n°1	Ville Poitiers	0h20	Non, impromptu
9 avril 2003	Technicien Mairie de Poitiers n°2	Ville Poitiers	1h00	Oui (coll.)
9 sept. 2003	Agent ville de Poitiers n°2	Ville Poitiers	0h20	Non, impromptu
3 nov. 2003	Ancienne adjointe en charge du transport	Ville Poitiers	1h30	Oui
9 avril 2003	Technicien Mairie de Poitiers n°1	Ville Poitiers	1h30	Oui (coll.)
11 sept. 2003	Technicien Mairie de Poitiers	Ville Poitiers	1H40	Oui
9 sept. 2003	Responsable administrative Mairie de Poitiers	Ville Poitiers	1h00	Oui
10 avril 2003	Technicien Mairie de Poitiers	Ville Poitiers	2h00	Oui
10 avril 2003	Adjoint ville de Poitiers	Ville Poitiers	0h30	Oui
9 sept. 2003	Technicien Mairie de Poitiers	Ville Poitiers	0h45	Oui
8 avril 2003	Ancien adjoint	Ville Poitiers	1h15	Oui
10 sept. 2003	Adjoint en charge des transports	Ville Poitiers	0h40	Oui
9 avril 2003	Adjoint	Ville Poitiers	0h45	Oui
6 novembre 2003	Adjoint	Ville Poitiers	0h30	Oui
2 juin 2004	Ancien adjoint	Ville Poitiers	1h20	Oui
10 sept. 2003	Conducteur Stp + handibus n°2	STP	0h40	Oui
10 sept. 2003	Conducteur Stp et syndicaliste	STP	0h50	Oui
12 sept. 2003	Ancien responsable Handibus	STP	1h50	Oui
10 sept. 2003	Conducteur Stp	STP	0h15	Non, impromptu
12 sept. 2003	Conducteur Stp syndicaliste n°1	STP	0h45	Oui
10 sept. 2003	Conducteur Stp + handibus n°1	STP	1h00	Oui
10 sept. 2003	Accueil Stp	STP	3h00	Observation
23 sept. 2002	Cadre dirigeant Stp	STP	2h00	Oui
11 sept. 2003	Agent de Maîtrise syndicaliste	STP	1h00	Oui
11 sept. 2003	Conducteur Stp syndicaliste	STP	1h00	Oui
10 sept. 2003	Cadre Stp	STP	1h20	Oui
11 sept. 2003	Conducteur Stp dont handibus	STP	0h25	Non, impromptu
11 sept. 2003	Agent maîtrise Stp	STP	0h30	Oui
10 sept. 2003	Agent maîtrise Stp	STP	0h30	Oui
11 sept. 2003	Conducteur Stp	STP	0h20	Oui
10 sept. 2003	Accueil Stp	STP	1h30	Oui
12 sept. 2003	Conducteur Stp syndicaliste n°2	STP	1h00	Oui
11 avril 2003	Responsable Apf 86	Associat° Poitiers	1h30	Oui (coll.)
1er juin 2004	Responsable Apf 86	Associat° Poitiers	1h00	Oui
9 avril 2003	Elu cap et ancien salarié Gihp 86	Associat° Poitiers	0h30	Oui
5 nov. 2003	Militante associative 86	Associat° Poitiers	0h30	Oui
11 avril 2003	Militante Apf 86	Associat° Poitiers	1h30	Oui (coll.)
4 nov. 2003	Responsable associatif	Associat° Poitiers	1h00	Oui
10 sept. 2003	Client UFR bus Poitiers	Associat° Poitiers	0h10	Non, impromptu

Date	Fonction	Institution	Durée	Enregistré
4 nov. 2003	Retraité responsable associatif	Associat° Poitiers	1h30	Oui
8 avril 2003	Gihp 86	Associat° Poitiers	1h30	Oui
3 nov. 2003	Ancien militant Gihp 86	Associat° Poitiers	1h00	Non, lieu trop bruyant
<b>Terrain en région Ile de France</b>				
20 février 2004 matin	Cadre dirigeant Ratp	Ratp	1h00	Oui
23 février 2004	Cadre supérieur Ratp	Ratp	0h45	Oui
13 février 2004	Cadre supérieur Ratp Bus	Ratp	1h50	Oui
12 février 2004	Cadre dirigeant Ratp Bus	Ratp	1h20	Oui
17 février 2004	Cadre dirigeant Ratp	Ratp	1h00	Oui
12 octobre 2005	Cadre Ratp accessibilité bus	Ratp	1h30	Oui
25 mai 2004	Cadre supérieur Ratp	Ratp	2h30	non
18 février 2004	Cadre Ratp Bus	Ratp	1h45	Oui
4 février 2004	Cadre Ratp Bus	Ratp	1h30	Oui
25 mai 2004	Cadre supérieur Ratp et ancien responsable qualité au Stif	Ratp	1h00	Oui
4 février 2004	Cadre supérieur Ratp	Ratp	2h00	Oui
3 mars 2004	Cadre dirigeant Ratp	Ratp	0h40	Oui
18 février 2004	Cadre supérieur Ratp	Ratp	1h45	Oui
3 février 2004	Cadre dirigeant Ratp	Ratp	1h00	non
9 février 2004	Cadre Ratp	Ratp	2h00	refus
16 février 2004	Cadre supérieur Ratp, ancien responsable accessibilité	Ratp	1h45	Oui
2 mars 2004	Cadre Ratp	Ratp	1h30	Oui (coll. en partie)
2 mars 2004	Cadre dirigeant Ratp	Ratp	0h30	Oui (coll.)
20 fév. 2004 17h	Cadre dirigeant Ratp, DGA	Ratp	0h45	Oui
10 fév. 2004	Ancien responsable accessibilité des gares Rer pour la Ratp	Ratp	1h00	Oui
12 fév. 2004	Ancien cadre dirigeant Ratp	Ratp	0h45	Oui
5 avril 2002	Ancienne cadre Ratp en charge de l'accessibilité	Ratp	1h30	Oui
16 sept/ 2003	Ancienne cadre Ratp en charge de l'accessibilité	Ratp	2h00	Oui
11 mars 2004	Cadre dirigeant Ratp, Mrb	Ratp	0h45	Oui
20 fév. 2004 15h	Cadre dirigeant Ratp en charge de la qualité	Ratp	1h00	Oui
16 février 2004	Cadre supérieur Ratp	Ratp	1h30	Oui
13 août 2002	Responsable accessibilité au Stif et avant à l'Apf région Idf	Autorité organisatrice	1h30	Oui
1er mars 2004	Responsable accessibilité à la Rif	Autorité organisatrice	3h00	Oui
11 février 2004	Responsable accessibilité à Apf région Idf	Association	3h00	Oui
5 avril 2005	Responsable accessibilité à Apf région Idf	Association	2h00	Oui (coll.)
octobre 2004	Responsable accessibilité à Apf région Idf	Association	2h00	Oui
18 février 2004	Délégué général Gihp Idf	Association	2h00	Oui
<b>Echelle nationale</b>				
9 mars 2004	Consultant accessibilité et ancien responsable accessibilité à l'Apf	Association	2h00	Oui

<b>Date</b>	<b>Fonction</b>	<b>Institution</b>	<b>Durée</b>	<b>Enregistré</b>
24 mai 2004	Consultant accessibilité et ancien responsable accessibilité à l'Apf	Association	1h50	Oui
14 mai 2004	Responsable national Apf	Association	1h50	Oui
5 avril 2005	Responsable national Apf	Association	2h00	Oui (coll.)
8 juillet 2003	Chercheur spécialiste en accessibilité au Ctnerhi	Chercheur	2h00	Oui
13 février 2004	Consultante en accessibilité et anciennement au Ctnerhi	Consultant	5h00	Oui
21 avril 2005	Militant associatif et ancien cadre politique en charge des questions du handicap	Gouvernement	2h00	Oui
23 février 2004	Responsable accessibilité au ministère des transports et anciennement au Colitrah	Gouvernement	2h00	Oui
16 sept. 2003	Cadre du Coliac	Gouvernement	2h30	Oui
30 sept. 2003	Responsable accessibilité au Certu et anciennement à l'Inrets	Gouvernement	1h45	Oui
4 juillet 2002	Cadre ministère des transports	Gouvernement	2h00	Non

## 6. L'ANALYSE THEMATIQUE DES JOURNAUX MUNICIPAUX DE POITIERS 1978-1989

			Articles dont le thème principal aborde					
			Les déplacements, les transports			La ville en général		Les Personnes handicapées (PH) ou les associations de PH
Année	nb journaux	n°	Les transports en général, rien sur accessibilité.	Le transport dont access ou Personnes handicapées	Le transport spécialisé	La ville, citoyenneté, concertation	La ville dont les Personnes handicapées (PH) ou l'accessibilité	
1977	2	1 à 2	n°2, le Versement Transport <sup>7</sup>					
1978	6	3 à 7 +2 <sup>8</sup>	n°6, infos pratiques n°7 pb stationnement arrêt bus n°7 fourrière	n°7, pb transport PH, pas de sol alors groupe travail		n°7- La participation locale	n°5, Le BIP	n°5, Apf (rien sur transport)
1979	4	8 à 11 +1	n°8, tarifs n°9, x2 n°10, lisibilité plan n°11, statut Stp		n°9, groupe de travail pr organiser TS	bp d'articles ds chacun des journaux	n°9, Les difficultés des PH n°9, rencontre ville/ asso PH n°9, les PH ds cme = mise en place grpe travail	n°9 Gihp, aborde transport
1980	5	12 à 16 +2 <sup>8</sup>	n°13, tarifs n°15, dossier transport		n°12, enquête PMR/ TS n°15, handibus		n°12, handisport n°12, conflit/ journée de quête	
1983	3	22 à 24			n°22, Handibus		n°22, ville plus solidaire = liste les actions pr PH (signal sonore, emplacement, abaissement trottoir...)	n°22, ville plus solidaire = auxiliaire vie, transport

<sup>7</sup> « n°2, le Versement transport » signifie que dans le journal n°2 de l'année 1997, le thème de l'article traitant des transports porte sur le versement transport.

<sup>8</sup> Cela signifie qu'en plus des numéros numérotés, la municipalité publie des suppléments

Années	nb journaux	n°	Les déplacements, les transports			La ville en général		Les PH ou les asso de PH
			En général, rien sur access phys.	Le transport dont access ou PH	Le transport spécialisé	La ville, citoyenneté, concertation	La ville dont les PH ou l'access	
1983	3	22 à 24			n°22, Handibus		n°22, ville plus solidaire = liste les actions pr PH (signal sonore, emplacement, abaissement trottoir...)	n°22, ville plus solidaire = auxiliaire vie, transport
1984	5	25 à 29	n°25, dossier déplacement n°25, tarifs	n°25, dossier déplacement		n°25, dossier déplacement	n°26, les BIP + cassette	n°28, handicap mental
1985	5	30 à 34	n°33, dossier "la ville évolue, le bus aussi"					
1986	5	35-37 ; 0-1*						
1987	5	2 à 6	n°6, infos pratiques n°6, ville et bus		n°6, Handibus	n°6, concours "penser la ville" plan urbain Poitiers ville pilote		
1988	5	7 à 11	centenaire Stp				n°10, sonorisation feux	
1989	5	13 à 17		n°16, R312 et handibus	n°13, handibus			

\* = Le journal change de nom, « Poitiers avec vous » devient « Poitiers magazine »

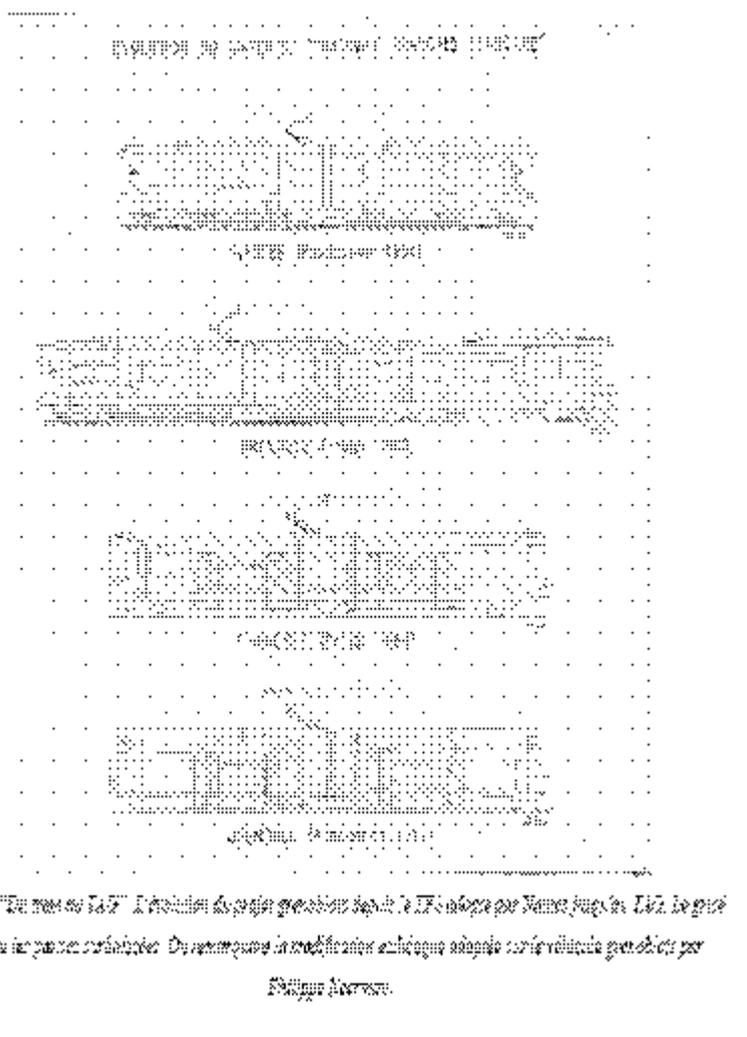
## 7. LES MARCHES DU BUS R 312 DE RENAULT



Photos montrant la présence de marches dans les bus R312 de Renault Véhicule Industriel. Photos Ratp, Gérard Dumax, n°182726 du 26/09/1988.

## 8. LA COUPE DU TRAMWAY DE GRENOBLE

Coupe du tramway présentant les parties du plancher surbaissé



9. LES SEQUENCES DU PROCESSUS D'INNOVATION DES BUS A PLANCHER SURBAISSE EN ALLEMAGNE ET EN FRANCE ENTRE 1987 ET 1997

1er temps	2ème temps	3ème et 4ème temps
Le passage de la routine à des combinaisons à risque est le fait de quelques individus marginaux. Phase de résistance ou tout au moins de positions attentistes	Phase violente, quand le profit est évident et que le changement est perçu comme un enjeu. Phase de l'offensive.	Phase de diffusion et de stabilisation de l'innovation
1987 à 1989 en Allemagne	1989 à 1991 en Allemagne	1991 et après
1987 à 1991 en France	1991 à 1994 en France	1994 et après

## 10. UN BUS A PLANCHER SURBAISSE AVEC PALETTE<sup>9</sup>



---

<sup>9</sup> Source Ratp, Mauboussin JF., 235402 – 25/03/1999

**11. LE MARCHE DES AUTOBUS A PLANCHER SURBAISSE**  
**AU SALON DE FRANKFORT EN 1989**

<b>Constructeur</b>	<b>Nom du bus</b>	<b>Caractéristiques</b>	<b>Villes l'utilisant</b>	<b>Production en série</b>	<b>Infos complémentaires</b>
<b>Néoplan</b>	Métroliner	Plancher à 320 mm du sol, peut être équipé de rampe d'accès	Trois exemplaires circulent à Berlin	Première série de 100 exemplaires à partir de mi 1990	Depuis 1987, il a développé toute une gamme à plancher surbaissé à 320mm). Brême et Herten, deux villes allemandes en ont acheté les premiers exemplaires (Néoplan N 4012, N 4016, N 4021 et man NL202)
<b>Kässbohrer</b>	S 300 N	Plancher à 320 mm du sol, rampe d'accès basculante, système d'agenouillement (260mm du sol)		Pré série de 50 véhicules fin 1990, dont 5 pour le marché français	Le S 300 N sera fabriqué en France dans l'usine Kässbohrer de Ligny en Barrois. Moteur man.
<b>Man</b>	NL 202 NG 272 (articulé)	Plancher à 317 mm à l'avant, rampes d'accès, agenouillement			Le N signifie « Nierderflur » : plancher surbaissé
<b>Mercedes</b>	O 405 N O 405 GN (articulé)	Plancher à 320 pour la porte avant et 340 pour la porte médiane, rampe d'accès escamotable		150 bus ont été commandé en Allemagne et sortent courant 1990	

Tableau construit à partir du dépouillement de la revue *Transport public*.

12. LE MARCHE DES AUTOBUS A PLANCHER SURBAISSE  
LORS DU CONGRES DE L'UITP ET CITY TRANSPORT A  
STOCKHOLM EN JUIN 1991

Constructeurs	Nom du bus	Caractéristiques	Villes l'utilisant	Production en série
<b>Scania</b>	N113	Châssis pour plancher surbaissé (350mm du sol pour la porte avant et médiane)		Dans l'année
<b>United Bus<sup>10</sup></b>	Alliance city de Den Ousten et Service bus de Dab	Alliance city (320mm porte avant et médiane) Service bus : plancher le plus bas 230mm ramenés à 170mm avec l'agenouillement	Service bus en service dans : Aalborg, Fredericia, Copenhague, Vehen	oui
<b>Volvo</b>	Maquette « low floor concept »	Marie le plancher surbaissé, la largeur de l'allée et le nombre de places assises		Non, maquette
<b>Kässbohrer</b>	S300 NC (présenté en 89)	Plancher à 340mm du sol pour porte avant et médiane avec une rampe escamotable	4 unités circulent à Ulm (All.) depuis mars 91 et 8 seront livrés à Essen.	Oui (dans l'usine française de Setra à Ligny)
<b>Van Hool</b>	A 300 <sup>11</sup> A 308	A 300 : Plancher surbaissé aux trois portes (330 mm) mais dos d'âne, agenouillement A 308 : plancher surbaissé aux portes avant et médianes		

Tableau construit à partir du dépouillement de la revue *Transport public*.

<sup>10</sup> United bus : constitué de 6 constructeurs (Bova, Dab, Ramzeier et Jenzer, Den Oudsten, Daf et Optare). Fin décembre 1993, le groupe était en liquidation. Seul Bova a été racheté par Lijmer et Van Doorne

<sup>11</sup> « Van Hool a créé la sensation en présentant à Stockholm son bus à plancher surbaissé le A 300 dérivé du A 500, imaginé, conçu et réalisé en quelque mois. »

**13. LE MARCHE DES AUTOBUS A PLANCHER SURBAISSE**  
**AU SALON DE COURTRAI EN DECEMBRE 1993**

Constructeurs	Nom du bus	Caractéristiques	Villes l'utilisant	Production en série	Infos complémentaires
Scania <sup>12</sup>	FlexCi	Plancher à 350 mm et protection environnement	Marché d'Europe du nord, Australie et Etats Unis		
Van Hool <sup>13</sup>	Agg300, A 300 au gaz, A 300 CNG <sup>14</sup> , Ag 300T (Trolleybus)	Plancher surbaissé à 100% + grande capacité de voyageurs et protection de l'environnement	Bruxelles		Vente en France : 14 bus en 1993
Rvi	City bus <sup>15</sup>	4 prototypes d'un R312 à plancher surbaissé (partiel) + l'option d'abaissement du R312 + travail sur un surbaissé articulé		City bus disponible fin 1994 et articulé surbaissé 100% fin 1995	
United bus	Alliance City	Plancher surbaissé sur presque toute la longueur et abaissement	Suède, Belgique, Pays bas, et Danemark		
Berkhof		Plancher surbaissé au Cng et Gpl (motorisé par Man)	Amsterdam (4 exemplaires)		
Kässbohrer-Iveco <sup>16</sup>	S 215 Nr	Nouvelle famille de bus à plancher surbaissé de 10, 12 et 18 m (340 mm) et agenouillement Travaille à un S300Nc à 2 portes		Production commencera en 1995.	Ventes en France des S 300 Nc : 44 exemplaires en 1992 et 50 en 1993
Néoplan	Mégatrans	Bus de 15m de long, plancher surbaissé			
Mercedes Benz	O405N2 et articulé	Améliorations techniques : accès complètement de plain pied, abaissement (au lieu d'agenouillement), rampe amovible porte médiane et élévateur porte avant et moteur au gaz naturel		Commercialisation des versions de la gamme 0405 en juin 1994	Ventes en France : O 405 et les versions surbaissées 80 unités en 1992-93 <sup>17</sup>

Tableau construit à partir du dépouillement de la revue *Transport public*.

<sup>12</sup> Scania : en 1993, deuxième constructeur suédois de véhicules industriels

<sup>13</sup> Van Hool, Constructeur Belge

<sup>14</sup> CNG : Gaz naturel comprimé

<sup>15</sup> Le City bus est carrossé par Renault mais pas encore commercialisé alors qu'Access bus (mis en service commercial en septembre 1994) est carrossé par Heuliez

<sup>16</sup> Kässbohrer (Allemagne) et Iveco (Italie) ont conclu un contrat de développement et production et de commercialisation le 2 novembre 1993

<sup>17</sup> Villes françaises ayant acheté des bus Mercedes 0405 : Saint Etienne, Vitrolles, Mulhouse, Marseille, Brest et Valenciennes. Ces trois dernières villes viennent (novembre 1993) de procéder à une deuxième commande

## 14. LE MARCHE DES AUTOBUS A PLANCHER SURBAISSE AU SALON DE HANOVRE EN OCTOBRE 1994

Construc--teurs	Nom du bus	Caractéristiques	Villes l'utilisant	Production en série	Infos complémentaires
Mercedes Benz <sup>18</sup>	O405GNTD	Plancher surbaissé avec système de propulsion permettant de baisser encore le plancher à l'arrière			
Scania <sup>19</sup>	FlexCi	Celles présentées en 1993 mais carrossé par Néoplan			
Iveco	Downtown	Bus à gabarit réduit (7m), à plancher surbaissé			
Kässbohrer <sup>20</sup>	S 250 Spécial	Equivalent à un S 215 (plancher surbaissé) dépouillé de ses équipements de luxe			
Man	NG272 NL202DE	NG272 = Articulés à plancher surbaissé NL 202 DE = surbaissé sur toute la longueur	NG 272 = 20 bus à Bordeaux	Oui pour le NG 272 Non pour le NL 202 DE, véhicule de recherche.	Marque réputée en Allemagne depuis plusieurs années, fait une première percée en France suite appel d'offre de Bordeaux
Volvo <sup>21</sup> Steyr <sup>22</sup>	B10L	Premier bus à plancher surbaissé pour Steyr (320mm) et agenouillement à 230 mm			
Heuliez <sup>23</sup>	Access bus Gx317 <sup>24</sup>	Bus à plancher surbaissé	Mis en service commercial en septembre 1994 à la Roche sur Yon	Production : 20 unités en 1994, 140 unités en 1995	
Nova Bus Corporation <sup>25</sup>	Nova LSF <sup>26</sup>	Plancher surbaissé (355 mm), rampe d'accès et agenouillement (conforme aux exigences de l'Americans With disabilities Act)			

<sup>18</sup> Mercedes prend le contrôle de Kässbohrer avec création au 1<sup>er</sup> janvier 1995 d'une société de holding détenue et gérée totalement par Mercedes.

<sup>19</sup> Scania acquiert Dab Silkeborg et s'offre l'opportunité de s'implanter dans le domaine de l'autobus non seulement au Danemark, mais aussi dans l'ensemble des pays scandinaves. Par ailleurs, Scania confie la carrosserie de FlexCi (présenté en 1993) à l'Allemand Néoplan (fabricant du N 4015). Il s'ouvre alors les portes du marché Allemand.

<sup>20</sup> Son rachat par Mercedes n'a pas empêché Kässbohrer de présenter ses produits

<sup>21</sup> Volvo absorbe le carrossier Allemand Drögmöller. Volvo est le deuxième constructeur mondial de châssis d'autocars et d'autobus derrière Mercedes Benz.

<sup>22</sup> Steyr, composante du groupe Volvo implanté en Autriche

<sup>23</sup> Pas présent au Salon d'Hanovre 1994

<sup>24</sup> Le City bus est carrossé par Renault mais pas encore mis en service fin 1994 alors qu'Access bus (mis en service commercial en septembre 1994) est carrossé par Heuliez

<sup>25</sup> Pas présent au salon d'Hanovre 1994 mais à la conférence annuelle de l'American Public transit Association (Apta)

<sup>26</sup> LSF : Low Floor Serie (plancher surbaissé)

## 15. LE MARCHE DES AUTOBUS A PLANCHER SURBAISSE

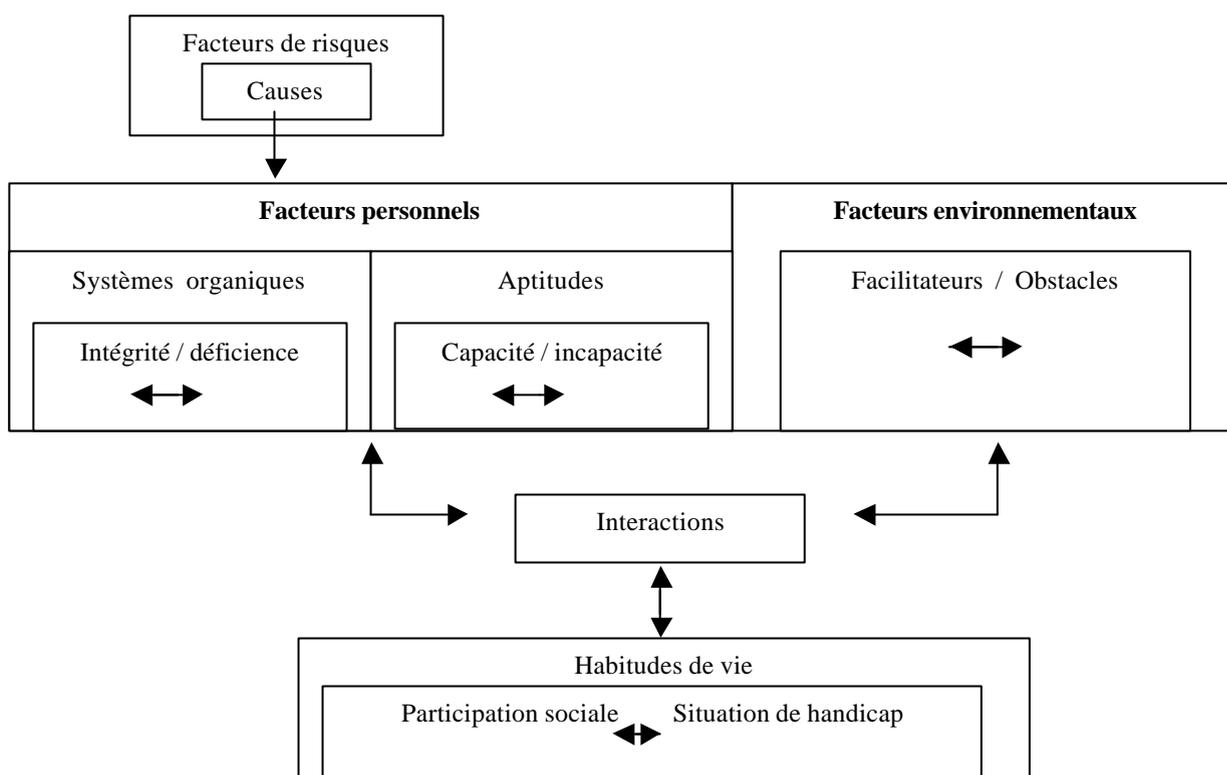
### A CITY TRANSPORT EN JUIN 1995

Construc- teurs	Nom du bus	Caractéristiques	Villes l'utilisant	Production en série
Mercedes <sup>27</sup> Benz	Prototype 0405 GNTD bimode			Début 1996
Man	NL 202 DE	Plancher surbaissé à 317 mm à l'avant, 340 à l'arrière		Déjà présent en France avec 23 unités du NG272, articulé surbaissé à trois portes (Bordeaux) et avec le NL 222 (12m surbaissé)
Néoplan	N414	Plancher surbaissé		Elu bus de l'année 1995 En France il attend l'homologation du service des Mines depuis un an
Iveco	City Class	Plancher surbaissé <b>total</b> (320mm à l'avant et 340 mm au milieu et à l'arrière), version 12m, en 2, 3 ou 4 portes	Pronostic de 14% du marché européen des bus urbains et interurbain	Disponible dès 1996 Projet en 1997 : bus surbaissé de 10m en 2 ou 3 portes et un articulé surbaissé sur toute la longueur
Renault VI	Agora	Gamme bus à plancher surbaissé (320 à l'avant et au milieu), agenouillement, standard à 2 ou 3 portes, articulé à 3 ou 4 portes	Ratp : 550 unités en 1996-97, Bordeaux : 53 unités en 1996	Standard : 1ère livraison en février 1996, pronostic de 350 à 400 Agora pour 1996 Articulé : sept. 1996 Fin 96 une version au gaz
Heuliez	Access bus, Gx 417	Version articulée du Gx317, bus de 18m, châssis Volvo, plancher surbaissé à 320mm aux trois premières portes, dernière porte à 570m)		
Scania	Maquette du nouveau bus Omnicity	Plancher surbaissé et diversification des carburants	Prévisions : production en série 1997 à raison de 100 unités par an, livraison en sept. 97	Prévision : Produit simultanément dans l'usine d'Angers et dans celle danoise
Breda	Prototype gamme 230	Articulé 18m, surbaissé aux 2 premières portes		
Van Hool	A300CNG	Surbaissé et propulsion alternative gaz naturel		
Jonckeere	Premier	Bus à plateforme arrière ouverte, 3 portes, 12 m, surbaissé à 310mm aux 3 premières portes		Boulogne sur Mer après appel d'offre en a acheté 2 qui circuleront à partir de l'été

<sup>27</sup> Mercedes Benz a racheté Kässbohrer en 1994 et a créé début 1995 la société Evobus, filiale à 100% de Mercedes Benz AG, regroupant les deux marques Kässbohrer et Mercedes Benz dans le domaine des bus et cars. Evobus dont le siège est situé à Stuttgart n'est pas une marque commune de véhicules, mais une entité juridique : Setra restera Setra et Mercedes Mercedes. Les deux gammes de produits demeurant bien distinctes et concurrentes sur tous les marchés où elles sont en dualité. Tous les véhicules auront un point commun : les moteurs Mercedes benz. Mercedes se plaçant plus sur les bus et car interurbains et Kässbohrer sur les cars de tourisme dont il a toujours été le grand spécialiste. Mercedes compte sur la gamme des bus surbaissés 0405 qui se décline en standard, articulé et bus au gaz.

## 16. LA CLASSIFICATION QUEBÉCOISE DU PROCESSUS DE PRODUCTION DU HANDICAP

Le modèle québécois du processus de production du handicap a été élaboré dans une perspective de contribution à la révision de la Cih. Il s'agit d'un modèle explicatif des causes et conséquences des maladies, traumatisme et autres atteintes à l'intégrité ou au développement de la personne. Source : Fougeyrollas P., « La classification québécoise du processus de production du handicap et la révision de la Cidih », in *Handicaps et inadaptations, Les cahiers du Cimerhi*, 1998, n°79-80, pp. 85-103



## 17. LA DEMARCHE DES ENQUETES INSEE « VQS » ET

### « HID »

Jusqu'à la fin des années 1990, la France ne dispose pas de statistiques sur le nombre de personnes handicapées et sur le type de handicap. Déjà le rapport Bloch Lainé de 1967, portant sur la population handicapée, insiste sur la difficulté à obtenir des données fiables. Deux raisons expliquent cet état de fait. Premièrement, les outils statistiques disponibles sont faibles et deuxièmement, les populations couvertes diffèrent en fonction des définitions et des régimes juridiques. L'hétérogénéité de l'information découle des différents systèmes d'aides financières. Ceux-ci sont le fait de nombreux acteurs, nationaux et locaux, administratifs et associatifs, qui couvrent des secteurs différents (Morniche, 1998). Dans les années 1990, la situation n'a guère évolué, même si quelques progrès ont lieu grâce entre autre à l'influence des nomenclatures (Cih) qui se développent et des études qui se multiplient, dont le rapport *Les personnes handicapées en France : données sociales* de 1991 édité par le Cnerhi et l'Inserm, puis actualisé en 1995. Le besoin d'informations statistiques globales s'accroît avec les préoccupations liées au vieillissement de la population et à la dépendance associée. Les organismes devant couvrir la prise en charge de celle-ci souhaitent ardemment des informations et des projections sur le pourcentage de population concernée, les professionnels ont aussi besoin de ces informations pour s'organiser... (Borrel & Risselin, 1998). Mais la question du dénombrement des personnes handicapées ou dépendantes ne peut recevoir une réponse unique car elle fait référence à des situations socio - démographiques trop complexes. Le Cnis, au vu de ces besoins statistiques, préconise en 1997, (CNIS, 1997) d'organiser, de diffuser l'observation, d'aider à la décision et d'évaluer les politiques mises en place à travers trois axes : améliorer les données en provenance des organismes intervenant dans ce domaine, investir sur les enquêtes menées auprès des personnes handicapées, en particulier à travers une enquête couplée à un recensement national. Son originalité serait de ne pas se limiter aux simples déficiences mais de s'intéresser aux difficultés rencontrées par les personnes dans leur vie. Cela demande de développer certaines modalités organisationnelles et méthodologiques. A partir de cette décision, tout un travail de préparation d'enquête se met en place qui aboutit aux enquêtes « Vie

quotidienne et Santé – VQS » et « Handicap Incapacité et Dépendance – HID » conduites par l'Insee. Leurs résultats sont utilisés par de nombreux organismes et l'idée d'une perception variée du handicap fait son chemin.

L'opération s'est déroulée en quatre étapes par entretien en face-à-face par un enquêteur de l'INSEE. Menée au dernier trimestre 1998, la première vague a concerné près de 15000 résidents ou soignés en institution. A l'occasion du recensement de mars 1999, près de 360 000 personnes vivant en domicile ordinaire ont rempli pour leur part un court questionnaire « Vie quotidienne et santé » (VQS)<sup>28</sup>. C'est suite à cette étape, après un travail de sélection qu'est extrait l'échantillon auprès duquel a été réalisée l'enquête HID ménage 1999, avec des interviews par enquêteurs auprès de 22 000 personnes sélectionnées<sup>29</sup>. Une seconde interview des mêmes personnes a été réalisée deux ans plus tard : fin 2000 pour les personnes en institution et fin 2001 pour les personnes vivant en domicile ordinaire. La collectivité dispose donc de deux types de résultats : ceux de l'enquête VQS et ceux de l'enquête HID.

P. Morniche est le responsable de l'enquête HID, il est l'auteur de nombreux articles présentant la démarche, ses apports et ses limites. Des informations complémentaires sur la méthodologie des enquêtes se trouvent dans l'article de Cl. MICHEL (MICHEL C., 2001)

---

<sup>28</sup> Elles avaient été retenues dans le cadre du recensement de la population en mars 1999. A cette occasion, un échantillon de 400 000 personnes a été sélectionné et ce sont 359 000 personnes qui ont répondu au questionnaire « Vie quotidienne et santé » comportant 18 questions, par méthode de dépôt - retrait. Le sondage était aréolaire, un agent recenseur sur 150 a diffusé et recueilli ce questionnaire auprès de tous les habitants du district qu'il couvrait. Le taux d'échec n'a été que de 14% malgré le caractère non obligatoire.

<sup>29</sup> Un travail de sur - représentation des individus en fonction de la sévérité présumée de leur handicap a permis de laisser une place importante à ce type de population

## 18. LES ENQUETES VQS ET HID : DES CHIFFRES PAR DEFICIENCES

Voici un extrait de tableau portant sur le taux de prévalence<sup>30</sup> des déficiences.

*Extraits du tableau : Prévalence des déficiences en %<sup>31</sup>*

<b>Déficiences</b>	<b>Domicile</b>
Déficience des deux membres inférieurs	1.87
Déficience des quatre membres	0.12
Déficience d'un seul membre inférieur	2.84
Autres déficiences motrices des membres	3.36
Déficience du tronc	7.12
Aveugle complet	0.09
Mal voyant	2.60
Autres troubles de la vision (champ, couleur...)	1.51
Sourds	0.17
Mal entendant	6.48
Autre déficience auditive (bourdonnement, sifflement...)	0.32
Absence totale de parole	0.06
Bégaiement	0.24
Autres troubles de la voix ou de la parole	0.30
Autres troubles du langage (Aphasie, dysphasie...)	0.16
Déficience rénale ou urinaire	1.72
Déficience respiratoire	3.65
Déficience Cardio vasculaire	6.42
Déficience du tube ou des organes digestifs	2.61
Déficience endocrinienne, métabolique, hormonale ou enzymatique	2.72
Retard mental (moyen, grave, profond ou sévère)	0.26
Perte des acquis intellectuels, troubles de la mémoire, désorientation	2.19
Douleurs	2.76
Fatigue	0.84
Vertiges, troubles de l'équilibre	0.65
D. esthétiques	0.83
Polyhandicap	0.01
<b>Etc.</b>	

<sup>30</sup> Les taux de prévalence s'appliquent à une population d'environ 57 millions de personnes dans le champ de l'enquête HID auprès des personnes vivant en domicile. Ils existent aussi pour les personnes vivant en établissement

<sup>31</sup> Source : INSEE, enquête HID 1998, 1999. Tableau issu de l'article de RALLE B, 2003, «La mesure des déficiences dans l'enquête «HID»», in *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSSE*. La Documentation Française, Paris. n°1-2. Pp. 56-57

Nous n'avons pas repris l'ensemble des déficiences, il s'agit seulement de présenter quelques exemples de déficiences et de montrer leur diversité. Dans cette classification, les taux de prévalence obtenus à domicile peuvent aller jusqu'à 7% (déficiences du tronc). Les déficiences qui apparaissent le plus souvent sont ensuite le fait de déclarer être malentendant (6,5%), puis les déficiences cardio-vasculaires (6,4%), et les déficiences intellectuelles ou du psychisme non précisées (6,4%).

A partir du tableau complet, voici quelques résultats<sup>32</sup> :

L'INSEE retient neuf postes de déficiences motrices, ce qui représente un taux de prévalence de 19,6% pour les personnes vivant à domicile, soit 196 personnes sur 1000 déclarent souffrir de déficiences motrices. Parmi les personnes déclarant des déficiences motrices, 370 000 personnes seraient en fauteuil roulant dont 215 000 vivant en domicile ordinaire et 157 000 en institution. Moins du tiers au total sont âgées de moins de 70 ans. Ajoutons que moins d'un dixième d'entre elles disposent d'un fauteuil électrique, la plupart âgées de moins de 70 ans.

Concernant les déficiences visuelles, l'enquête permet de dire que sur 1000 personnes vivant en domicile ordinaire, une est « complètement » aveugle, 26 sont mal voyantes, 15 ont d'autres troubles de la vision (champ visuel...) et 13 ont une déficience visuelle non précisée. Et sur 1000 personnes résidant en établissement, 17 sont complètement aveugles, 221 sont mal voyantes, ... Soit au total environ 60 000 personnes sont « complètement aveugles » alors que plus de 3,3 millions ont un problème de vision.

Les déficiences auditives concernent environ 8,5% des personnes en domicile ordinaire (dont 6,5% sont malentendantes) et 37% des personnes en établissement.

Les déficiences du langage et de la parole concernent moins de 2% de la population à domicile et 28% de la population en établissement.

Les déficiences intellectuelles ou mentales ont un taux de prévalence d'environ 15% à domicile. Elles concernent près de 60% des personnes en établissement. Le retard mental léger concerne environ 180 000 personnes et le retard moyen, grave, profond ou sévère 170 000.

---

<sup>32</sup> Pour rappel, les déficiences ne sont pas toujours exclusives les unes des autres. De plus leur mention directe ne donne pas toujours des informations sur la gravité.

## 19. LES ENQUETES VQS ET HID : DES CHIFFRES PAR INCAPACITES

Les enquêtes VSQ et HID s'intéressent aux incapacités déclarées. L'INSEE mesure vingt huit incapacités rassemblées en sept groupes. Nous présentons uniquement les groupes d'incapacité les plus en lien avec les déplacements et les transports. Ce tableau fournit des informations sur les conséquences du handicap dans la vie quotidienne. Il offre, une vision qui n'est pas purement médicale

Tableau des incapacités<sup>33</sup>

Incapacités	%
Groupe « Toilette, habillage, alimentation »	3%
Groupe « Hygiène de l'élimination »	2%
Groupe « Mobilité et déplacements »	11%
Dont :	
- Se déplace dans toutes les pièces de l'étage ac bp de difficultés ou avec une aide	1%
- Monte ou descend un étage ac bp difficultés ou avec une aide (ou est en fauteuil)	8%
- utilise l'ascenseur ac bp de difficultés ou avec une aide	1%
- sort de son domicile ac bp de difficultés ou avec une aide	4%
Groupe « Tâches ménagères et gestion » <sup>34</sup>	6%
Groupe « Communication à distance, cohérence, orientation »	5%
Dont :	
- a des difficultés à trouver son chemin seul ou n'y parvient pas	2%
Groupe « Vue, ouïe, parole »	11%
Dont :	
- a bp de difficultés à voir de près, même avec ses lunettes ou n'y parvient pas	2%
- a bp de difficultés à reconnaître un visage d'une personne à 4 m même avec ses lunettes ou n'y parvient pas	1%
- a bp de difficultés à entendre ce qui se dit dans une conversation même avec son appareil ou n'y parvient pas	8%
- a bp de difficultés à parler ou n'y parvient pas	2%
Groupe « souplesse, manipulation »	9%
Dont :	
- se sert de ses mains et de ses doigts ac bp de difficultés ou avec une aide	5%

(Abréviations utilisées : ac = avec ; bp = beaucoup)

<sup>33</sup> Source INSEE, HID « institutions » 1998 et HID « domicile » 1999

RALLE P., 2003, «La mesure des déficiences dans l'enquête «HID» », in *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSSE*. La Documentation Française, Paris. n°1-2. Pp. 66-67

<sup>34</sup> Uniquement pour les personnes vivant à domicile

## 20. LES ENQUETES VQS ET HID : SEPT GRANDES POPULATIONS

Après avoir montré l'existence d'une diversité de « populations handicapées », les auteurs, dans un autre article<sup>35</sup>, tentent de les caractériser, de dresser une sorte de typologie, en utilisant d'autres informations disponibles dans HID : variables sociodémographiques (sexe, âge, statut d'occupation, perception d'une allocation) et variables décrivant les déficiences (nombre, type et origine). Ils mettent en relation les populations à partir d'évaluation reposant sur des critères socioculturels ou économiques.

Ils proposent sept grandes populations, chacune avec ses caractéristiques :

- *Population 1 (5,3 millions) : des incapacités isolées et mineures*

*Les personnes qui déclarent une (ou plusieurs) incapacités, sans restriction d'activité ni reconnaissance administrative* se démarquent des autres groupes de personnes handicapées par le fait qu'il s'agit plus souvent de femmes et qu'elles sont généralement en activité. Près d'un tiers d'entre elles déclarent n'avoir aucune déficience, et mentionnent dans ce cas des incapacités légères liées au manque de souplesse et quelques difficultés à voir de près. Quant à celles qui déclarent une déficience, il s'agit le plus souvent de déficiences auditives de type « mal entendant ». C'est une population facile à appréhender. Elle regroupe en effet des personnes présentant des incapacités mineures, d'origines diverses, qui ne suffisent pas à limiter leurs activités et ne justifient pas de compensation particulière.

- *Population 2 (800 000) : des incapacités diffuses non repérées*

*Les personnes qui ne déclarent qu'une limitation d'activité, sans incapacité ni reconnaissance administrative*, sont le plus souvent des femmes jeunes, elles ont généralement moins de 30 ans, elles sont en outre plus souvent étudiantes. Elles ne mentionnent qu'une, voire aucune, déficience et la seule déficience apparaissant fréquemment est la présence de douleurs.

---

<sup>35</sup> VILLE I., RAVAUD J.F., LETOURMY A., 2003, « Les désignations du handicap. Des incapacités déclarées à la reconnaissance administrative », in *Revue française des affaires sociales : Handicaps, Incapacités, Dépendance. Une première synthèse des résultats de l'enquête nationale de l'INSEE*. La Documentation Française, Paris. n°1-2. Pp. 31-53

- *Population 3 ( 1,2 million) : des modes de reconnaissance aux critères disparates.*

Les personnes qui déclarent une reconnaissance d'un taux d'invalidité ou d'incapacité, sans incapacité ni limitation, sont plus souvent des hommes, ont fréquemment entre 30 et 39 ans, perçoivent souvent une allocation.

- *Population 4 (2,3 millions) : les personnes âgées dépendantes.*

Les personnes qui déclarent une ou plusieurs incapacités et une restriction de leurs activités, sans reconnaissance administrative sont quant à elles, plus souvent des femmes et la probabilité d'être dans ce groupe est d'autant plus élevée qu'on est âgé. Plus de deux déficiences sont généralement évoquées (dont celles du tronc et des déficiences motrices, des déficiences sensorielles, des douleurs et d'autres déficiences non précisées...). L'origine la plus fréquemment mentionnée est le vieillissement mais on trouve aussi la maladie et les accidents domestiques. Malgré le nombre de déficiences déclarées, ces personnes ne perçoivent généralement pas d'allocation. Ce groupe contraste avec le précédent sur presque tous les critères étudiés et évoque fortement le profil type de la personne âgée dépendante. Femme âgée, aux déficiences hétérogènes mais limitant les activités quotidiennes et néanmoins non reconnue par la société.

- *Population 5 (1,2 millions) : le noyau dur du handicap*

Les personnes qui déclarent à la fois une ou plusieurs incapacités, une limitation des activités et une reconnaissance d'un taux d'incapacité ou d'invalidité sont plus souvent des hommes, d'âge compris entre 50 et 59 ans, généralement inactifs (« Autres inactifs » mais aussi chômeurs ou retraités). Elles perçoivent généralement une allocation et déclarent fréquemment plus de deux déficiences. Toutes les déficiences ont un effet positif sur l'appartenance à ce groupe à l'exception des déficiences auditives. Les déficiences du langage sont particulièrement bien représentées. L'origine la plus fréquente est liée à la naissance, mais on trouve également des accidents du travail, de la route, des maladies professionnelles ainsi que des problèmes familiaux, professionnels ou personnels. Ce groupe semble être caractérisé par la conjoncture qui associe la présence de déficiences sévères à une tranche d'âge (celles où les gens sont encore productifs) et au sexe masculin.

- *Population 6 (650 000) : Les personnes présentant des déficiences intellectuelles ou mentales*

*Les personnes qui déclarent avoir une ou plusieurs incapacités avec reconnaissance d'un taux d'invalidité mais sans limitation* sont plus souvent des hommes de moins de 70 ans. C'est plutôt le type de déficience, intellectuelle et mentale, qui caractérise ce groupe. On y trouve les retards mentaux et des épilepsies (sans doute plus sévères que dans le groupe 3, puisque générant des incapacités), ainsi que des troubles du comportement. L'absence de limitation peut, là encore, être associée à la reconnaissance sociale, le versement d'une allocation venant compenser l'incapacité à travailler, par exemple.

- *Population 7 (325 000) : Des maladies invalidantes.*

Les personnes qui déclarent une limitation avec reconnaissance d'un taux d'incapacité ou d'invalidité sans incapacité sont également plus souvent des hommes, d'âge intermédiaire. D'autres souffrent de maladies viscérales ou métaboliques qui restreignent leurs activités sans générer d'incapacité.

## 21. LES ENQUETES VQS ET HID : LES INEGALITES SOCIALES FACE AU HANDICAP OU L'AMPLIFICATION RECIPROQUE

L'enquête met également l'accent sur le fait que le handicap est un révélateur supplémentaire des inégalités sociales qu'il soit entendu au sens de déficiences, d'incapacités ou de désavantages : le handicap ne représente pas les mêmes conséquences suivant l'origine des personnes. En effet, par exemple, la déficience biophysique du handicap (les déficiences) dépend de la position occupée dans la société ce qui fait dire à P. Morniche et V. Boissonnat que certains courent plus que d'autres le risque d'être en situation de handicap (Morniche & Boissonnat, 2003 : 282). Ces deux chercheurs mettent en avant les répercussions et l'amplification des inégalités sociales sur le handicap, quel que soit le niveau retenu (déficience, incapacité, désavantage). «[...] *si le social s'immisce dans le biologique, les disparités décrites se prolongent et s'amplifient encore quand on passe des déficiences aux incapacités puis aux désavantages, c'est à dire quand on s'achemine de l'inscription dans les corps à sa traduction dans la vie sociale. [...] Parce qu'ils (les résultats) montrent que le poids des déficiences, des incapacités et des désavantages reflète l'échelle de la hiérarchie sociale, ces premiers résultats semblent donner de la consistance à une interprétation de ces disparités en termes d'inégalités sociales. Ils viennent étayer, dans une certaine mesure ce que l'on connaît déjà du caractère systémique des inégalités dont le cumul est une donnée générale : quel que soit le domaine (revenus, patrimoine, santé, éducation...), ce sont toujours les mêmes catégories sociales qui sont en position avantageuse ou désavantageuse.* » (Morniche & Boissonnat, 2003 : 282) «Ceci suggère qu'un milieu social favorable permet de surmonter certaines déficiences tant qu'elles ne sont pas trop nombreuses mais qu'au-delà d'un seuil, le milieu social ne suffit plus à éviter la traduction des déficiences en incapacités. [...] Ceci amène à penser que, lorsque les déficiences sont en nombre limité, la traduction de ces déficiences en incapacités est d'autant plus fréquente que l'on se situe plus bas sur l'échelle sociale. Pour n'en donner qu'une illustration parmi les plus évidentes, on peut évoquer la traduction des déficiences motrices en incapacités à se déplacer : elle dépend en partie de la

*compensation apportée par des aides techniques, auxquelles l'accès varie selon le milieu social car le coût en est élevé et mal pris en charge par les prestations légales. Mais d'autres facteurs – tels qu'un inégal accès à l'information sur les aides possibles, une capacité d'adaptation socialement différenciée...-- peuvent se surajouter à l'importance des débours et participer au creusement des inégalités sociales lors du passage entre déficiences motrices et incapacités à se déplacer.» (Morniche & Boissonnat, 2003 : 278-279). Ainsi, les inégalités sociales sont amplifiées par le handicap et le handicap est lui-même démultiplié par les inégalités sociales.*

Les enquêtes HID permettent la comparaison des « populations handicapées » définies par le croisement de plusieurs indicateurs correspondant à des approches différentes du handicap. Deux des principaux bénéfices des enquêtes HID reposent d'une part sur l'éclairage apporté pour réfléchir de manière conceptuelle à la question du handicap et d'autre part sur les éléments permettant l'analyse des réponses et des pratiques sociales en cours pour ces populations. *«En effet le point de vue qui se limiterait à considérer comme handicapées les personnes présentant une ou plusieurs incapacités conduirait à délimiter une population très hétérogène quant à ses difficultés et ses besoins et très tributaire de l'outil retenu pour repérer ces incapacités. Mais le point de vue qui se cantonnerait à la déclaration d'une restriction d'activité, outre le caractère relatif d'une telle évaluation (restriction par rapport à quel critère : une situation antérieure, une situation souhaitée, une situation considérée comme normale..., la référence n'est sans doute pas identique pour toutes les personnes interrogées), écarterait les personnes dont les incapacités ont été bien compensées par des aides ou des mesures sociales, alors même que ces aides et mesures supposent au préalable la reconnaissance d'un handicap. Quant au point de vue qui ne retiendrait que la reconnaissance administrative d'un taux d'invalidité ou d'incapacité, il reviendrait à considérer que sont handicapées les personnes que la société désigne comme telles. Or les critères de reconnaissance ne semblent pas toujours en adéquation avec les nouvelles conceptions du handicap. Plusieurs logiques d'évaluation semblent en effet coexister, différentes selon le type d'organisme qui en a la charge. Se limiter à cette approche conduirait à constituer*

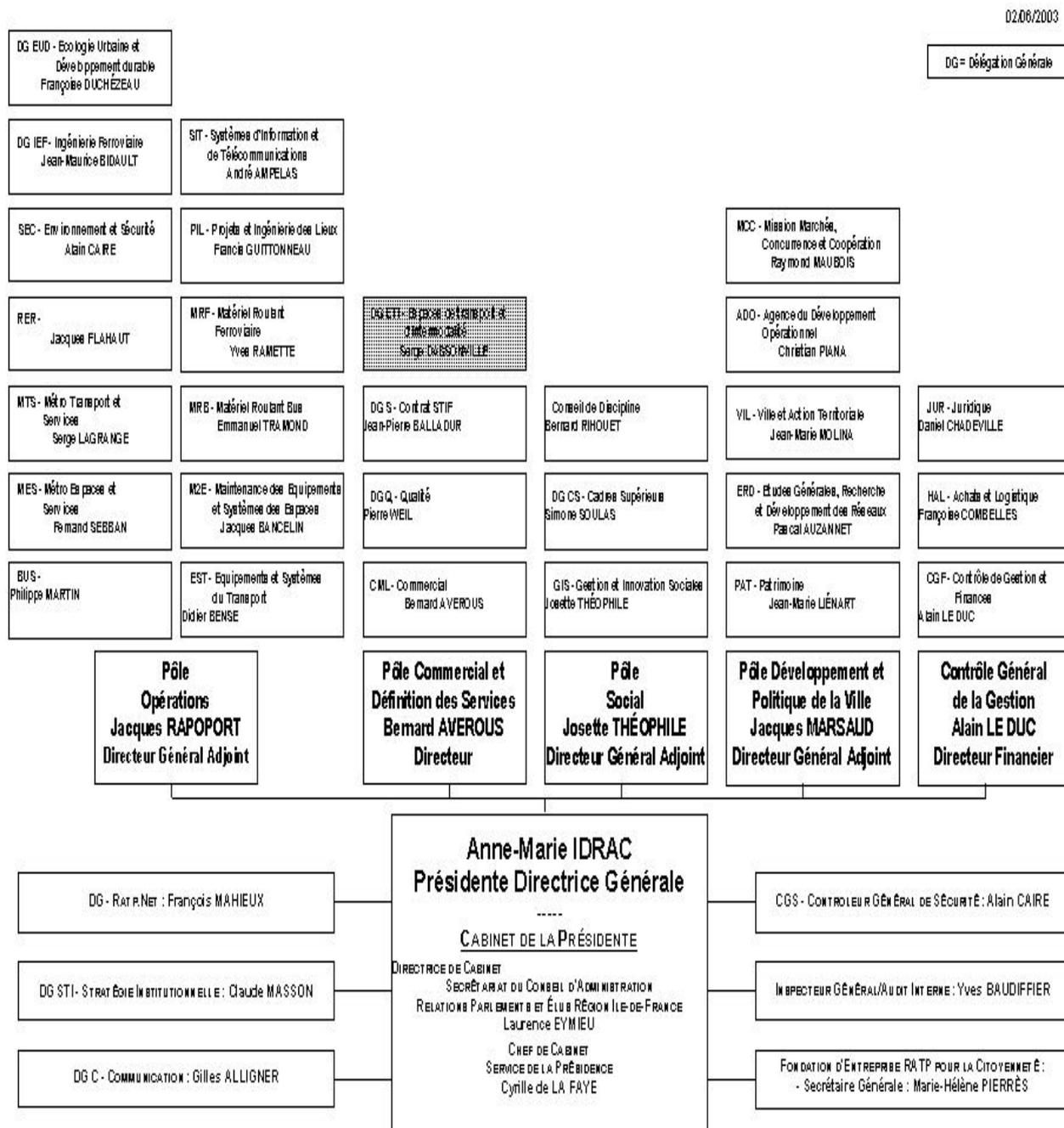
*une population à la fois largement sous-estimée et également très disparate quant à ses besoins. » (Ville & Ravaud & Letourmy, 2003 : 51-52)*

Par ailleurs, le système de reconnaissance du handicap repose sur des critères économiques de compensation d'un manque de productivité comme le montrent les chercheurs J.F. Ravaud, I. Ville et A. Letourmy (2003). Cela aboutit à faire des personnes actives (ou censées l'être, mais empêchées par des incapacités) les principales bénéficiaires du système de reconnaissance d'un handicap, excluant les jeunes et les personnes âgées voire les femmes en âge de travailler. Ainsi, les personnes de sexe masculin âgées de 25 à 45 ans ont plus de probabilité d'être reconnues handicapées (COTOREP) que toutes autres personnes présentant les mêmes déficiences mais pas le même profil sociologique (sexe et âge). *« Enfin, le fait de s'attribuer un handicap repose en partie sur l'expérience pratique de limitations vécues, limitations qui dépassent parfois le cadre de la santé, intégrant, comme dans l'acceptation de sens commun, des difficultés d'ordre social. Toutefois, la façon qu'a la société de traiter la question du handicap, par les critères qu'elle définit pour dispenser des aides, influence également la façon dont chacun perçoit ou non ses propres difficultés en terme de « handicap ». Cette convergence entre expérience subjective et regard social mise en évidence à l'échelle d'une population est particulièrement intéressante et constitue un des aspects novateurs des enquêtes HID. » (Ville & Ravaud & Letourmy, 2003 : 52)*

## 22. DES REPERES CHRONOLOGIQUES POUR LA DECENNIE 1990

Année	Evènement
1986	* Mise en service du premier tram accessible partiellement de Grenoble
1987	* France : Rvi vent ses premiers R312 de série * Allemagne : Brême et Herten achètent les premiers bus à plancher surbaissé (néoplan 4012, N 4016, N 4021 et Man SL 202)
1989	* Europe : Salon de Francfort, les bus étrangers à plancher surbaissé font sensation (septembre) * France : Colloque de Dunkerque "Transporter sans exclure" (novembre) avec présentation des bus étrangers à plancher surbaissé et des R312 avec élévateur
1990	* International : Uitp va inclure les recommandations techniques d'accessibilité pour les industriels * Allemagne : Brême inaugure le premier tram à plancher surbaissé intégral * France : L'Etat va peut être subventionner une étude sur les tramways à plancher surbaissé intégral
1991	* International : le surbaissé en vedette au congrès de l'Uitp (juillet 1991) * France : publication de la loi de 1991 portant sur l'accessibilité des établissements recevant du public * France : Caen achète des bus à plancher surbaissé et surélève les trottoirs (5 Kässbohrer) Rouen fait de même. * France : Rvi annonce qu'il va proposer des bus à plancher surbaissé à partir de 1993 + proposer en option l'abaissement du R312 pour fin 1993 (Chartre du 25 novembre 1991 signée avec secrétariat d'Etat aux PH) * Europe : accord entre Volvo, Heuliez et Rvi
1992	* France : la Ratp commande 492 R312 * France : L'étang de Berre achète des bus à plancher surbaissé et équipés (Mercedes O405N et 21 compac bus Gx77 d'Heuliez) et aménage les trottoirs * France : M Gilibert et Rvi signent une chartre visant à produire des bus à plancher surbaissé
1993	* France : Rvi présente 4 prototypes d'un R312 à plancher surbaissé conçu en lien avec Heuliez = citybus. (congrès du Gart à Nantes) disponibles fin 1994 et l'option d'abaissement du R312 (engagements liés à la chartre de novembre 1991). Rvi travaille à un bus à plancher surbaissé sur toute la longueur + engagement de commercialisation d'un surbaissé articulé fin 1995. Rvi n'envisage pas d'arrêter le R 312 et le Pr 100 * France : L'Etang de Berre est le premier réseau de transports publics urbains accessible au Pmr (plancher surbaissé, agenouillement, rampe d'accès, panoplie de poignées de maintien, emplacement proche conducteurs, commandes spéciales pour malentendants et malvoyants et arrêts en cours d'aménagement * France : Strasbourg est la 3 <sup>ème</sup> ville à acheter des bus à plancher surbaissé (16 Van Hool A 300). Rouen est à 335 véhicules à plancher surbaissé, l'Etang de Berre est à 30 plancher surbaissé (11 Mercedes et 19 Heuliez (Gx77)), Ermont-Eaubonne a une ligne équipée depuis janvier 1994 de bus Mercedes O405N avec palette
1994	* Europe : Cost 322 concernant la recherche sur les bus à plancher surbaissé est en route * France : Mise en service commerciale le 9 septembre du Gx 117, le premier bus français à plancher surbaissé * France : la Ratp achète 20 bus GX 117 comportant un plancher surbaissé et commande 650 bus R312 à 2 portes livrables en 1994 et 1995
1995	* Europe : publication des Cost 332 et 335 portant sur l'accessibilité des véhicules ferrés et de surface * France : Rvi présente son Agora, son 1er bus à plancher surbaissé * France : la Ratp travaille à l'accessibilité de la ligne 20
1996	* France : la Ratp prend livraison de 100 bus Gx 117
1997	* France: la Rif décide de ne financer que des bus accessibles * France : Ratp réceptionne une première série d'Agora V2 seulement à plancher surbaissé (sans palette ni abaissement)
1998	* France : La Ratp prend la décision de n'acheter plus que des bus équipés * France : la Ratp ouvre une deuxième ligne accessible (ligne 91) dont la pente des palettes est remontée à 16% * France : la Ratp inaugure sa première ligne de métro (Météor) accessible
1999	* Europe : naissance d'Irisbus (fusion de Rvi, Iveco et Heuliez)

## 23. L'ORGANIGRAMME DE LA RATP EN 2003



La mission accessibilité est rattachée à la Direction Générale Eti (case grisée) qui fait elle-même partie du pôle « Commercial et définition des services ».

## 24. LA FREQUENTATION DES LIGNES DE BUS PAR LES PERSONNES EN FAUTEUIL ROULANT

2000-2004

Fréquentation des lignes de bus Ratp accessibles par les personnes en fauteuil roulant pour les années 2000 à 2004.

<b>Année</b>	<b>Nb de lignes accessibles</b>	<b>janv.</b>	<b>fév.</b>	<b>mars</b>	<b>avril</b>	<b>mai</b>	<b>juin</b>	<b>juil.</b>	<b>août</b>	<b>sept.</b>	<b>oct.</b>	<b>nov.</b>	<b>déc.</b>	<b>Total annuel</b>
<b>2000</b>	5 lignes	175	163	168	228	198	349	271	222	353	293	231	319	<b>2970</b>
<b>2001</b>	6 lignes	384	292	388	374	308	530	391	369	363	461	461	309	<b>4630</b>
<b>2002</b>	19 lignes	425	501	528	636	756	1081	1099	1129	1149	1214	1096	1084	<b>10698</b>
<b>2003</b>	28 lignes	1206	1241	1625	1892	1374	1405	1450	1424	1574	1522	1351	1339	<b>17403</b>
<b>2004</b>	29 lignes	1059	1311	1596	1573	1550	1823	1618	1484	1682	1589	1653	1460	<b>18398</b>

Les chiffres sont en deçà de la réalité du fait du mode de comptage : c'est au machiniste de signaler aux régulateurs le nombre d'utilisateurs mais tous ne le font pas en particulier à l'heure de pointe.

## 25. LA DEMARCHE DE L'ENQUETE QUALITE

### ACCESSIBILITE BUS POUR LES PERSONNES EN

### FAUTEUIL ROULANT DEBUT 2002

Référence document : acc 02/ 154 résultats enquête, nov. 2002

*« Dans le cadre de la politique d'accessibilité de la Ratp, il était intéressant de se doter d'un outil de mesure de la qualité des prestations réalisées. La mission accessibilité a rédigé un protocole d'enquête sur la base d'un partenariat avec les utilisateurs les plus concernés. Ce protocole n'engage pas les partenaires sur une démarche de certification mais seulement sur une amélioration du service. Les personnes handicapées sont les mieux placées pour réaliser ces mesures. Elle sont amenées à remplir une grille d'évaluation portant exclusivement sur des critères d'accessibilité puisque les autres critères (propreté, conduite...) sont mesurés par ailleurs. La démarche a pour but de s'étendre à l'ensemble du réseau Ratp (bus, RER, métro et tram) et à tous les types de handicaps (sensoriels, mobilité...)*

*Dans un premier temps, il a été décidé de commencer par les bus et les personnes en fauteuil roulant car il s'agissait du programme le plus développé. Au moment de l'enquête (avril à août 2002), il y avait 18 lignes de bus accessibles et déjà plus de 500 utilisations mensuelles de bus par des UFR<sup>36</sup>.*

*Deux groupes de volontaires d'origine diverses (associations, clients qui avaient contacté la mission pour un renseignement, parfois des amis de personnes avec qui la mission travaille déjà...) ont suivi une formation de deux demi-journées assurées par la mission accessibilité. La première partie portait sur la connaissance de la politique d'accessibilité de la Ratp et la seconde sur la découverte de la grille d'enquête et l'essai d'un bus accessible à un arrêt.*

*Les mesures ont été réalisées entre avril et août 2002 par une dizaine de testeurs différents, sur les quatorze formés. Le dépouillement s'est fait sous " Access " en novembre 2002 et l'analyse a été assurée par la mission accessibilité.*

*Il y avait trois grilles d'enquête à remplir (majorité de questions fermées) : la première porte sur l'accessibilité des points d'arrêt (79 questionnaires remontés), la seconde sur l'accessibilité des bus (72 questionnaires renseignés) et la dernière sur l'accessibilité des points de vente (moins de dix questionnaires renseignés). Il y avait aussi une feuille prévue pour les remarques supplémentaires. »*

---

<sup>36</sup> UFR : Utilisateur de Fauteuil Roulant

## 26. LES PASSAGES ELARGIT MOTORISE (PEM)



## 27. LA PASSERELLE D'ACCES QUAI TRAIN (PAQT)



## 28. LA PLACE DES DROITS FONDAMENTAUX DANS LES TRAITES COMMUNAUTAIRES

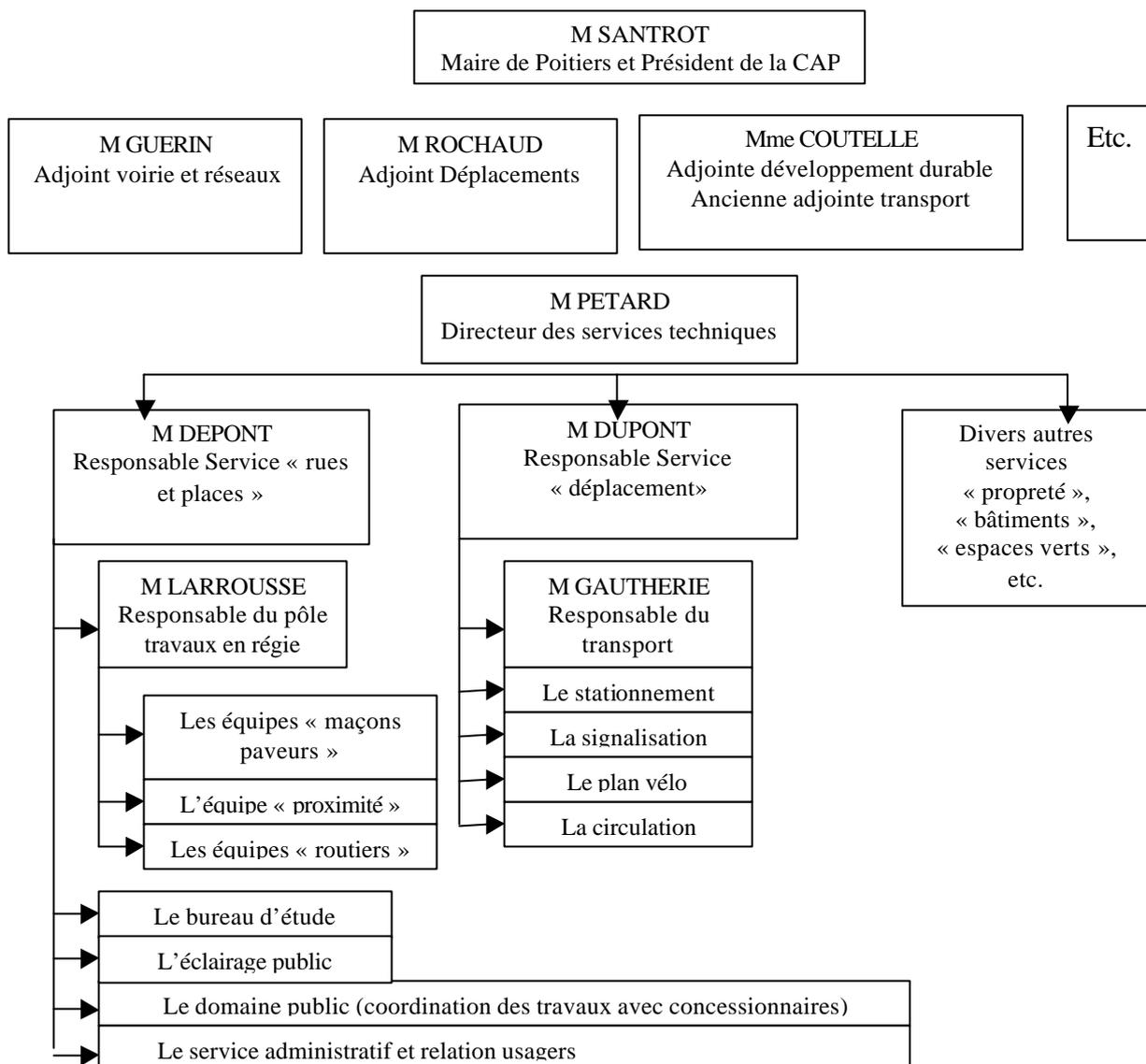
*« La place accordée aux droits fondamentaux dans les traités communautaires a beaucoup évolué depuis les débuts de la construction européenne. A l'origine, les droits fondamentaux n'étaient pas au centre des préoccupations des rédacteurs des traités de Paris et de Rome. [...] Cette conception a rapidement évolué au fur et à mesure que la Cour de justice établissait un contrôle du respect des droits fondamentaux dans sa jurisprudence. La préoccupation de la Cour a été d'assurer ce respect par les institutions communautaires et les Etats membres lorsqu'ils agissent dans le domaine du droit communautaire. [...] En parallèle, l'idée d'une adhésion pure et simple de la Communauté à la CEDH avait déjà commencé à circuler. Le Conseil décida de demander l'avis de la Cour sur la compatibilité avec les traités d'un projet d'adhésion à la CEDH. La Cour émit son avis le 28 mars 1996 et conclut que dans l'état actuel du droit communautaire, la Communauté n'avait pas compétence pour adhérer à cette convention.*

*Au fur et à mesure des avancées de la construction européenne, les domaines d'action de l'Union européenne se sont progressivement élargis et illustrent la volonté des Etats membres de mener des actions en commun dans des domaines jusqu'ici strictement nationaux (par exemple la sécurité intérieure ou la lutte contre le racisme et la xénophobie). Devant cette évolution, qui dépasse nécessairement le contexte sectoriel des premiers pas de la construction européenne et qui touche à la vie quotidienne des citoyens européens, la nécessité de textes juridiques clairs se fait sentir afin de clairement proclamer le respect des droits fondamentaux en tant que principe de base de l'Union européenne. Le traité d'Amsterdam répond à cette nécessité. »*

Source : Site Europa sur l'Activité de l'Union Européenne, synthèses de la législation. <http://europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/a10000.htm> le 29 août 2005.

## 29. L'ORGANIGRAMME PARTIEL DE LA MUNICIPALITE DE POITIERS EN 2003

Il s'agit d'un organigramme partiel de la municipalité de Poitiers ne reprenant que les acteurs et les services jouant un rôle direct dans la mise en œuvre de l'accessibilité<sup>37</sup>.



<sup>37</sup> Le service "Rues et places" compte 56 personnes. La cellule « proximité » est née des reproches des administrés qui estimaient que la ville de Poitiers ne répondait pas à leurs attentes en termes d'intervention de proximité. Ces reproches ont été particulièrement forts lors de l'élection municipale de 2001. La Mairie a donc créé cette équipe qui peut intervenir rapidement sur de petits chantiers et donc améliorer la réactivité.

Le service "Déplacements" compte quatre vingt personnes et couvre d'une part des compétences pour la ville (échelle communale) et d'autre part des compétences pour la communauté d'agglomération.



