



**Journée scientifique
Recherches Handicaps et Transports
À la croisée des différentes disciplines
vendredi 4 octobre 2013 - CETE Lyon-Bron**

BIBLIOGRAPHIE ANALYTIQUE

Colloque organisé par l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (Lescot, LBMC UMR_T9406, Umrestte UMR_T9405 ; Département Transport Santé Sécurité TS2), et l'Institut Fédératif de Recherche sur le Handicap (IFRH).

Sous la présidence de Madame Marie Prost Coletta, déléguée ministérielle à l'accessibilité



Bibliographie réalisée par le Service Documentation de la Maison des Sciences Sociales du Handicap (EHESP – MSSH)



Contenu

Présentation de la bibliographie	5
L'apport de la recherche épidémiologique.....	6
L'apport des recherches en biomécanique et ergonomie physique	18
L'apport des recherches en cognition et perception.....	25
L'apport des recherches en sciences sociales.....	31
Bibliographie générale sur « Accessibilité et Transports »	41

Présentation de la bibliographie

Cette bibliographie a été réalisée par le service documentation de la MSSH dans le cadre du colloque « **Recherches Handicaps et Transports : à la croisée des différentes disciplines** », co-organisé par l'Ifsttar - Département Transport Santé Sécurité (unités de recherche Lescot, LBMC UMR_T 9406, Umrestte UMR_T 9405), et l'Institut Fédératif de Recherche sur le Handicap (IFRH).

Dans cette bibliographie non exhaustive, il s'agit de donner un aperçu des recherches relatives au domaine des transports à travers plusieurs champs disciplinaires : les sciences humaines et sociales, les sciences de la vie et les sciences de l'ingénieur.

La bibliographie est constituée d'ouvrages, d'articles de périodiques, de rapports, d'actes de colloques publiés en français et en anglais. Elle est réalisée à partir de la base de données de la MSSH, de bases de données nationales et internationales (Web of science, Academic Search Complete, Cairn, Science Direct d'Elsevier, BDSP ...) et de ressources accessibles en ligne (sites institutionnels et officiels, Google Scholar...).

Quelques mots clés utilisés :

En Français :

- Transport et handicap
- Surdité/d ficiency auditive et transport*
- Accessibilité urbaine
- Sciences cognitives et handicap
- Mobilité et d ficiency visuelle
- Orientation spatiale
- Information voyageur et handicap
- Qualité de vie et traumatisme crânien
- Biomécanique et fauteuil roulant manuel

En anglais :

- Transport and disability
- Visual information
- Hearing impaired travellers
- Urban mass transportation
- People with transport disabilities
- Orientation and mobility instruction
- Access to public transport/transportation
- Biomechanics and manual wheelchair

Les notices bibliographiques sont présentées par ordre chronologique décroissant, depuis les années 1990. Un lien permet d'accéder au texte intégral lorsque celui-ci est disponible.

Les documents sont également accessibles en consultation à la bibliothèque de la MSSH, au 236 Bis, Rue de Tolbiac, 75013 Paris.

En savoir plus sur le Service Documentation : <http://mssh.ehesp.fr/documentation/>

L'apport de la recherche épidémiologique

HOURS, M., CARNIS, L., TARDY, H., CHARNAY, P. et CHOSSEGROS, L., 2013. Conséquences socioéconomiques à un an des accidents de la route pour les victimes : résultats de la cohorte ESPARR.

Revue d'épidémiologie et de santé publique, juin 2013, vol. 61, Supplément 2, n° 0, pp. S113.

Introduction – En accidentologie routière, peu d'études se sont penchées sur les conséquences post-accidentelles (physiques, psychologiques, professionnelles, etc.) du traumatisme. En particulier, les répercussions socioéconomiques ont été très peu étudiées en France. Notre objectif est d'étudier la relation entre une situation socioéconomique dégradée un an après l'accident et une situation de vulnérabilité sociale avant l'accident ; Matériel et méthodes – L'étude s'est appuyée sur les données de la cohorte prospective ESPARR (cohorte représentative des victimes corporelles d'accidents du département du Rhône). Au total, 1168 personnes (âgées de plus de 15 ans) ont accepté, lors de l'accident, de participer à un suivi sur cinq ans par auto-questionnaires. À partir des données d'inclusion, nous avons réalisé une analyse des correspondances multiples (ACM) suivie d'une classification hiérarchique ascendante qui a permis de classer les victimes en six groupes de vulnérabilité socioéconomique. Puis les conséquences à un an en termes d'emploi, de logement, de retentissement financier, etc. ont été décrites. Une analyse en régression logistique multi variée a été réalisée pour étudier quatre types de conséquences socioéconomiques ; Résultats – À un an, 10 % des répondants n'ont pas repris leur activité (4 % ont perdu leur emploi). Près d'un quart des répondants ont dû changer d'employeur et/ou d'emploi. Un quart des victimes subissent encore des répercussions financières de l'accident à un an. La gravité est toujours le facteur qui prédit de façon prépondérante les conséquences socioéconomiques. Toutefois, le fait d'être vulnérable socialement avant l'accident est également un facteur associé aux conséquences : après ajustement, le groupe des plus vulnérables a ainsi plus de risque d'avoir des difficultés financières immédiatement après l'accident que le groupe des « insérés » (OR = 3,1 ; 1,7–5,7). La même observation est faite si l'on regarde le fait de ne pas travailler à un an (OR = 4,1 ; 1,7–10,0) ; Conclusions – La fragilité socioéconomique initiale que connaît la victime accroît la dégradation socioéconomique engendrée par l'accident.

HOURS, Martine, CHOSSEGROS, Laetitia, CHARNAY, Pierrette, TARDY, Hélène, NHAC-VU, Hoang-Thy, BOISSON, Dominique, LUAUTE, Jacques et LAUMON, Bernard. 2013

Outcomes one year after a road accident: Results from the ESPARR cohort.

Accident Analysis and Prevention, 2013, vol. 50, pp. 92-102.

Objective: Reducing the rates of death, trauma and sequelae associated with road accidents is the prime goal of road safety authorities, and success requires having data on victims' outcomes in the long term. The present study examined the outcome of adult road accident victims one year after their accident. Design: A follow-up study. Methods: The cohort comprised 886 injured road-accident victims, aged ≥ 16 years, and living in the Rhone administrative Department, France (taken from the ESPARR Cohort). Data were collected on victim characteristics at the time of crash, and self-reported outcomes one year later. The population of respondents at the one-year questionnaire follow-up was divided into two categories according to injury severity, as mild-to-moderate (M.AIS <3) or severe (M.AIS $3+$). Qualitative variables were compared between these 2 groups using Chi(2) or Fisher exact tests. Results: At one year post-accident, 45% of the mild-to-moderate injury group versus only 20% of severely injured subjects reported full recovery of health ($p < 0.001$). 20% of the cohort, as a whole, reported permanent pain. More than half of the severely injured subjects reported that the accident had had an impact on the everyday life of their family; this was twice as many as in the mild-to-moderate injury group (55% vs. 22%). Most of the severely injured reported impact on leisure, projects and emotional life: 20% reported relational difficulties in the couple, 16% reported impaired sexual life, and the rate of separation was significantly higher than in the mild-to-moderate injury group (5% vs. 1%; $p < 0.001$). Mean time off work was significantly longer in the severe injury group: 245 +/- 158 days vs. 75 +/- 104 days ($p < 0.001$); and 32% of the severe injury group ($p < 0.001$) who had stopped work had not returned at 1 year, compared to 5% of the mild-to-moderate injury group. Conclusions: One year after a road accident, the consequences for victims remain significant. In terms of physical impact, pain frequently persists, impairing daily life for many. There is an elevated rate of chronic PTSD (post-traumatic stress disorder) and a non-negligible impact on affective and occupational life.

KHATI, Inès, HOURS, Martine, CHARNAY, Pierrette, CHOSSEGROS, Laetitia, TARDY, Hélène, NHAC-VU, Hoang-Thy, BOISSON, Dominique et LAUMON, Bernard, 2013.

Quality of life one year after a road accident: Results from the adult ESPARR cohort.

Journal of Trauma and Acute Care Surgery, 2013, vol. 74, n° 1, pp. 301-311.

Background: There are a few studies assessing repercussions in road accident victims, which reported their results in quality of life (QoL), on an epidemiologic point of view. METHODS: ESPARR (follow-up of victims of road accident in the Rhone) is a prospective cohort study of 1,168 individuals (age ≥ 16 years) involved in road traffic accidents, having been admitted to one of the hospitals in the Rhone department (France). The World Health Organization Quality of Life Questionnaire-Brief Version (WHOQOL-Bref) was used to assess QoL at the 1-year follow-up. chi(2) analysis was performed to test differences between groups, logistic regression was performed to examine predictors of global QoL and health, and linear regression was performed to examine predictors of the four functioning domains of the WHOQOL-Bref. RESULTS: Lesion severity (New Injury Severity Index ≥ 16 ; odds ratio, 2.6; 95% confidence interval, 1.7-3.9) and presence of head lesions (odds ratio, 1.5; 95% confidence interval, 1.1-2.2) were predictive of unsatisfactory QoL. Female sex, educational level lower than school graduation, severe injury, intention to lodge a complaint, early post-accident medical complications were predictive of health dissatisfaction. Several factors seemed to be associated to a poor QoL; notably, posttraumatic stress disorder was associated with low scores in all four WHOQOL-Bref domains. Socioeconomic factors were also significant, notably financial problems. CONCLUSION: The strong points of the present study lie in the fact that it is based on a representative cohort of road accident victims in an area in which all those treated within the hospital system after a road accident have been registered. The present study shows the strong correlation between QoL and posttraumatic stress disorder.

NHAC-VU, Hoang-Thy, HOURS, Martine, CHOSSEGROS, Laetitia, CHARNAY, Pierrette, TARDY, Hélène, MARTIN, Jean-Louis, MAZAUX, Jean-Michel et LAUMON, Bernard, 2013.

Prognosis of outcome in adult survivors of road accidents in France: 1-year follow-up in the ESPARR cohort.

Traffic Injury Prevention, 2013, 40 p.

Objective: The consequences of road crashes are various, and few studies have dealt with the multidimensionality of outcomes. The aim of the present study was to assess the multidimensional nature of outcomes one year after a crash and to determine predictive factors which could help in adapting medical and social care to prevent such consequences to improve road-crash victims' prognosis. Methods The study population was the 886 respondents to the one year follow-up from the ESPARR cohort, aged ≥ 16 years; the analysis was carried out only on the 616 subjects who fully completed a self-report questionnaire on health, social, emotional and financial status 1 year after a crash. Multiple correspondence analysis and hierarchical clustering was implemented to produce homogeneous groups according to differences in outcome. Groups were compared using the WHOQoL-Bref (a standard instrument of quality of life, assessing physical health, psychological health, social relationships and environment) and the IIS (Injury Impairment Scale), a tool to predict road-crash sequelae. Baseline predictive factors for group attribution were analyzed by weighted multinomial logistic regression models. Results 370 of the 616 subjects (60.1%) were men. Mean age was 36.9 years (standard deviation = 16.5). Five victim groups were identified in terms of consequences at 1 year: one group (206 subjects, 33.4%) with few problems, one with essentially physical sequelae, one with problems that were essentially both physical and social, and two groups with a wider range of problems (one including psychological problems but fewer environmental problems, and the last one reported negative physical, psychological, social and environmental impact; notably, all had PCS). There were significant differences between groups in terms of family status, injury severity and certain types of injury (thorax, spine, lower limbs). Comparison on the WHOQoL-Bref confirmed that groups reporting more adverse outcomes had a lower quality of life. Description of the 5 groups by IIS indicators showed that IIS underestimated physical consequences 1 year after the crash. Beside the known prognostic factors such as age, initial injury severity and lesion type, socioeconomic fragility and having a relative involved in the accident emerged as predictive of poor outcome at one year. Conclusions One year after the crash, victims may still be experiencing multiple problems in terms not only of physical health but also of mental health, social life and environment. Poor outcome may be predicted from both accident-related factors and socioeconomic fragility. Our results are useful in catching the attention of both clinicians and the public administration

regarding victims at risk of suffering from important consequences after an accident. If those suffering head injuries are recognized, it would be very important to better consider and treat PTSD or PCS. Furthermore, subjects from lower socioeconomic backgrounds, with or without lower limb lesions have numerous difficulties after an accident, notably for returning to work: an objective would be to provide them more specific support. Supplemental materials are available for this article. Go to the publisher's online edition of *Traffic Injury Prevention* to view the supplemental file.

NHAC-VU, Hoang-Thy, HOURS, Martine, CHARNAY, Pierrette, CHOSSEGROS, Laetitia, BOISSON, Dominique, LUAUTE, Jacques et LAUMON, Bernard, 2012. Evaluation of the Injury Impairment Scale, a Tool to Predict Road Crash Sequelae, in a French Cohort of Road Crash Survivors.

Traffic Injury Prevention, 2012, vol. 13, n° 3, pp. 239-248.

Objective: The objective of the present study was to validate sequelae prediction by the Maximal Injury Impairment Score (M-IIS) in comparison with the Functional Independence Measure (FIM) assessed at 1-year follow-up of severe road crash victims. **Methods:** The study population came from « the Etude et Suivi d'une Population d'Accidentés de la Route dans le Rhone » (ESPARR; Rhone Area Road Crash Victim Follow-up Study) cohort: 178 victims (with Maximal Abbreviated Injury Scale ≥ 3) of road crashes in the Rhone administrative department of France, aged ≥ 16 years and with medical examination including FIM scoring 1 year post-accident. Two thresholds were tested for both scores. Firstly, the relation between FIM and M-IIS was assessed on logistic regression models adjusted on age and presence of complications at 1 year post-accident. The predictive capacity of M-IIS was expressed as its negative and positive predictive values and was considered good when 80 percent or better. **Results:** Sixty-three of the 178 adult subjects (mean age = 37.7 years; range = 16.1-82.9 years) showed post-accident complications. One-year sequelae prediction on M-IIS was greater in head, spine, and limb lesions but limited to slight impairments (M-IIS = 1). There was a significant correlation between FIM and M-IIS, although age and medical complications were confounding factors on certain multivariate models. The predictive capacity of M-IIS was low for all types of sequelae. **Conclusions:** M-IIS, in this severely injured population, failed to predict sequelae at 1 year as measured by the FIM, despite a good correlation between the two. Complications are to be taken into account in assessing the M-IIS's capacity to predict sequelae. Further evaluation will be needed on larger series or assessment of other indicators and measures of sequelae at 1 year to obtain a robust tool to predict road crash sequelae.

CHOSSEGROS, Laetitia, HOURS, Martine, CHARNAY, Pierrette, BERNARD, Marlène, FORT, Emmanuel, BOISSON, Dominique, SANCHO, Pierre-Olivier, YAO, Sai Nan et LAUMON, Bernard, 2011. Predictive factors of chronic post-traumatic stress disorder 6 months after a road traffic accident. *Accident Analysis and Prevention*, January 2011, vol. 43, n° 1, pp. 471-477.

Background: This study sets out to identify risk factors for post-traumatic stress disorder (PTSD) after a road traffic accident with a view to improving prevention. **Methods:** The study used a prospective cohort of road traffic accident casualties. All subjects over 15 years of age were recruited in the course of an interview conducted while they were receiving care in a hospital of the Rhone area administrative department. Six months after their accident, they answered a self-administered postal questionnaire that included the Post-traumatic Check-List Scale (PCLS) in order to evaluate PTSD. Multivariate logistic regression analysis was conducted to compare those subjects with a PCLS score of 44 or over with those with a lower score, in order to identify factors that might be associated with PTSD. **Results:** 592 subjects (out of 1168) returned the 6-month questionnaire and 541 completed the PCLS test. One hundred subjects had a PCLS score ≥ 44 , suggesting PTSD, and 441 subjects did not. The factors associated with PTSD were initial injury severity, post-traumatic amnesia, the feeling of not being responsible for their accident and persistent pain 6 months after it. A lower odds-ratio was associated with users of two-wheel than four-wheel motor vehicles (OR=0.4; 0.2-0.9). **Conclusion:** Besides predictive factors for PTSD (injury severity, post-traumatic amnesia and the feeling of not being responsible for their accident), our study suggested a reduced risk of PTSD among two-wheel motor vehicle users.

FORT, Emmanuel, BOUFFARD, Emilie, CHARNAY, Pierrette, BERNARD, Marlène, BOISSON, Dominique, LAUMON, Bernard et HOURS, Martine, 2011. Return to Work Following Road Accidents: Factors Associated with Late Work Resumption. *Journal of Rehabilitation Medicine*, 2011, vol. 43, n° 4, pp. 283-291.

Objective: To analyze factors associated with late return to work in road accident victims. Materials and methods: The ESPARR cohort comprises road accident victims monitored over time from initiation of hospital care. A total of 608 ESPARR cohort subjects were working at the time of their accident and answered questionnaires at 6 months and/or 1 year. For each level of overall severity of injury (Maximum - Abbreviated Injury Scale (M-AIS) 1, 2,3 and 4-5), a time-off-work threshold was defined, beyond which the subject was deemed to be a late returner; 179 subjects were considered to be late in returning to work, while 402 showed a normal pattern of return. Logistic regression identified factors associated with late return. Results: Type of journey, overall injury severity and intention to press charges emerged as factors predictive of late return to work on the basis of the data collected at inclusion alone. After adjustment, pain (odds ratio (OR): 2.6; 95% confidence interval (95% CI) 1.0-6.7) and physical sequelae (OR: 3.8; 95% CI 1.7-8.3) at 6 months and the fact of pressing charges (OR: 2.6; 95% CI 1.2-5.5) remained significantly linked with late return to work. Conclusion: Impaired health status at 6 months after the initial accident (in the form of persistent pain and physical sequelae) is a determining factor delaying return to work following a road traffic accident.

NHAC-VU, Hoang-Thy, HOURS, Martine, CHARNAY, Pierrette, CHOSSEGROS, Laetitia, BOISSON, Dominique, LUAUTE, Jacques, JAVOUHEY, Etienne, NDIAYE, Amina et LAUMON, Bernard, 2011. Predicting Self-Reported Recovery One Year After Major Road Traffic Accident Trauma. *Journal of Rehabilitation Medicine*, September 2011, vol. 43, n° 9, pp. 776-782.

Objective: The aim of this study was to examine the self-reported health status of road traffic accident victims and the predictors of self-assessed recovery 1 year after major trauma in a French population. Design: A follow-up study. Methods: The cohort comprised 276 seriously injured victims of road traffic accidents, aged >16 years from the Rhone administrative department, France. Victim characteristics at the time of the crash and self-reported health status 1 year after trauma were collected. Predictive factors for self-assessed recovery were examined using a Poisson regression approach. Results: The majority of victims were male (76%); most had severe injuries (76%), involving mainly the lower limbs and the head (68% and 55%, respectively). At 1-year follow-up, 80% reported being not fully recovered. Self-reported health status was not significantly associated with age, gender, being in employment, type of road user, or health status during the year preceding the accident, but rather with low socioeconomic status, high injury severity, and presence of lower limb injury. Conclusion: Care for subjects who are at high risk of not fully recovering (manual workers, the very seriously injured, and those with lower limb injury) needs to be extended and improved. Longer follow-up studies on the risk factors for not fully recovering are needed in order to reduce harmful consequences for victims.

Unité mixte IFSTTAR/UCBL de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement et Hospices civils de Lyon, 2011. Les conséquences de l'accident de la route pour la victime et son entourage? Comment les prévenir, les accompagner? Synthèse. In : *Les conséquences de l'accident de la route pour la victime et son entourage? Comment les prévenir, les accompagner?* Lyon : 20 septembre 2011. 14 p.

Bien connaître les accidents de la route et les lésions les plus graves qu'ils engendrent ne paraît pas suffisant au vu de leurs autres conséquences : « Quand l'accident de la route se termine, l'accident de la vie ne fait que commencer ». Le devenir des accidents de la route est un problème de société dont les chiffres de mortalité ne suffisent pas à rendre compte. Les lésions subies par les blessés leur rendent souvent difficile le retour à l'autonomie et les handicaps invisibles, par exemple ceux qui résultent de trauma crâniens, ne peuvent être ignorés. De plus, on reste étonné de la solitude des patients accidentés. Il y a deux périodes « silencieuses », pendant le temps de la réanimation pour les patients les plus gravement atteints et entre la blessure et les premières informations apportées par l'enquête. Face aux problèmes posés tant par les lacunes de connaissances que par les défauts observés dans la prise en charge des victimes, le Registre du Rhône qui fonctionne depuis 1995 constitue un atout considérable.

Disponible à l'adresse : http://www.inrets.fr/fileadmin/ur/umrestte/Synthese_Colloque_Sept2011.pdf

HOURS, Martine, BERNARD, Marlène, CHARNAY, Pierrette, CHOSSEGROS, Laetitia, JAVOUHEY, Etienne, FORT, Emmanuel, BOISSON, Dominique, SANCHO, Pierre-Olivier et LAUMON, Bernard, 2010. Functional outcome after road-crash injury: Description of the ESPARR victims cohort and 6-month follow-up results.
Accident Analysis and Prevention, March 2010, vol. 42, n° 2, pp. 412-421.

Objective: It is essential to know about the long-term consequences of road crashes involving corporal injury in order to adopt relevant public health measures. Methods: The ESPARR cohort comprises 1168 road-crash victims, aged 16 or over, managed in hospitals in the Rhone administrative department (France). It is based on the Registry of Road Traffic Casualties, which has been collecting exhaustive data since 1995. Two groups are monitored: mild to moderate (M-AIS 1 or 2) and severe (M-AIS \geq 3). Patients were interviewed at the point of primary care, between 1 October 2004 and 31 July 2006. 6 months later, their state of health and presence of pain were compared. Multivariate analysis (logistic regression) was performed to identify factors related to residual pain. Results: Adults of the cohort were compared to the road crash population as a whole recorded over the same period in the same area. At 6 months post-accident, only 31.9% of victims deemed their health status to have entirely returned to normal; 63.8% of mild to moderate and 89.2% of severe cases reported residual pain, but neither pain frequency nor intensity correlated with M-AIS. Residual pain was related to lower limb injuries (OR = 1.6; 95% CI = 1.1-2.4). After adjustment, pain was essentially related to age, seriousness of the lesions and a stay in a rehabilitation unit. Conclusion: The ESPARR cohort provides a unique opportunity in France to describe the trajectory of a road crash victim, in terms both of care and rehabilitation and of resumption of work and personal activity.

RAVAUD Jean-François, (Coord.), VILLE Isabelle, (Coord.), POIRAUDEAU Serge, (Coord.) et al. Fondation Garches, 2010. *Handicap et qualité de vie.*
Neuilly-sur-Seine : GMSanté, 140 p.

La réflexion sur la qualité de vie tient une place majeure dans les préoccupations des différents acteurs oeuvrant dans le champ du handicap, et plus largement dans le domaine de la santé. Après s'être donné des objectifs de réduction de la mortalité, puis de la morbidité, c'est désormais à une amélioration de la qualité de vie qu'invitent les nouvelles approches du fonctionnement du handicap et de la santé proposées par l'OMS. Cette émergence de la prise en compte de la subjectivité, quelle que soit la façon dont elle est nommée -bien-être, satisfaction, préférence, qualité de vie-, pose toute une série de questions, voire de remises en question aussi bien aux pratiques médicales qu'aux politiques sociales. La diffusion généralisée d'outils de mesure de qualité de vie utilisés parfois avec insuffisamment de recul ne doit pas faire oublier les problèmes conceptuels et méthodologiques ainsi que les perspectives d'application, qui font toujours l'objet de débats scientifiques sur lesquels il est important de faire le point. Parce que ces questions sont essentielles, voire vitales, pour les personnes handicapées, les auteurs ont souhaité tenter de tirer un bilan de l'état des connaissances en la matière. La première partie de l'ouvrage traite plus spécifiquement des aspects conceptuels et des outils de mesure de la qualité de vie. La seconde partie complète ces approches par des applications abordant la qualité de vie des personnes en fonction de différentes situations (âge, prise en charge, pathologie).

TATE Robyn L., 2010. *A compendium of tests, scales and questionnaires: the practitioner's guide to measuring outcomes after acquired brain impairment.*
New-York : Psychology press, 746 p.

Véritable manuel de référence, cet ouvrage présente une sélection d'instruments développés pour évaluer les signes et les symptômes cliniques progressifs et non progressifs, généralement rencontrés lors d'examens neurologiques auprès de patients souffrant de traumatisme crânien. Il fournit aussi bien un répertoire d'instruments en vigueur que des échelles d'évaluation nouvellement réalisées. Il couvre tous les aspects liés aux conséquences fonctionnelles des personnes souffrant de traumatisme crânien. L'ouvrage se compose de quatre parties qui présentent tour à tour les échelles d'évaluation des fonctions organiques ; Les échelles de mesure des activités, de vie quotidienne et la participation sociale ; Les facteurs contextuels et environnementaux ; les instruments de mesure multidimensionnels et la qualité de vie. Chaque instrument est décrit et présenté selon ses propres sources de références. La structure de l'ouvrage est semblable à celle des taxinomies de la CIF, ce qui permet de faire le lien entre les concepts cliniques et les états de santé. Destiné aux cliniciens, aux

chercheurs, aux éducateurs et aux doctorants, cet ouvrage est aussi une ressource concrète et pratique pour toutes les personnes impliquées dans l'évaluation de personnes souffrant de traumatisme crânien.

BOUFFARD, Emilie, 2009. *Le retour au travail après un accident de la route : facteurs associés à une reprise tardive. Une analyse de la cohorte ESPARR*.
Lyon : Université Claude Bernard – Lyon 1.

L'Étude du Suivi d'une Population d'Accidentés de la Route dans le Rhône (ESPARR) est une enquête de cohorte qui va rendre possible la surveillance des victimes à long terme. Elle rassemble 1373 victimes. Son objectif est de mieux connaître les conséquences médicales, sociales, familiales et professionnelles à court, moyen et long terme des accidents de la route sur le blessé et sa famille. A partir des données recueillies dans le cadre de l'enquête ESPARR, nous cherchons à mieux connaître le processus du retour au travail après un accident de la route et ainsi à apprécier son impact sur leur devenir professionnel. En effet, la seule connaissance des lésions ne suffit pas à expliquer et prévenir les situations à risque dans ce domaine. L'objectif est donc de mettre en évidence des facteurs prédictifs d'un retour « tardif » au travail à partir des données recueillies au moment de l'accident et en phase post-accidentelle auprès de 893 accidentés de la route en âge de travailler.

[Consulté le 17 juillet 2013]. Disponible à l'adresse :

http://esparr.inrets.fr/publications/Th%E8se_EBouffard.pdf

CHAMPIGNEULLE, Carine, 2009. *Devenir des enfants accidentés de la circulation routière dans le département du Rhône*.
Lyon : Lyon 1.

A partir du Registre des accidentés du Rhône, une Étude de Suivi d'une Population d'Accidentés de la Route dans le Rhône (ESPARR) a été mise en place en constituant une cohorte de 1372 accidentés. Ces victimes sont suivies sur plusieurs années dans le but d'évaluer les diverses conséquences des accidents de la circulation qu'elles soient aussi bien physiques que psychologiques, professionnelles ou encore familiales. L'objectif principal de l'étude présentée dans ce rapport était d'identifier les facteurs associés à une altération de l'état de santé à six mois des enfants accidentés de la circulation routière dans le Rhône, issus de la cohorte ESPARR. Les objectifs secondaires étaient de décrire les caractéristiques de la population, sa représentativité et son devenir à six mois.

[Consulté le 17 juillet 2013]. Disponible à l'adresse :

http://esparr.inrets.fr/publications/Memoire_StageMaster_Champigneule.pdf

MOSER, Ingunn, 2009. A body that matters? The role of embodiment in the recomposition of life after a road traffic accident.
Scandinavian journal of disability research, 2009, 11, 2, 83-99

A partir d'une étude sur la vie après un accident de la route, cet article explore la manière dont le corps se rétablit pour acquérir de nouvelles capacités. L'auteur utilise les termes de "décomposition" et de "recomposition" pour rester fidèle à l'organisme et à son fonctionnement. Il met l'accent sur le vécu du corps et de ses modifications. L'accident de la route est examiné ici comme le point de départ d'une série de changements et de recompositions dynamiques et non pas comme une rupture radicale de la vie. La complexité des situations dites de décomposition et de recomposition, de handicapé et de non handicapé que vivent les personnes après un accident de la route est traitée dans toute sa dimension.

COHADON, François et CASTEL, Jean-Pierre, 2008. *Les traumatisés crâniens : De l'accident à la réinsertion*.
Wolters Kluwer France.

La prise en charge de ces blessés met en jeu de façon séquentielle et coordonnée un nombre considérable de spécialistes : urgentistes, réanimateurs, neurochirurgiens, rééducateurs généralistes et spécialisés dans de multiples domaines fonctionnels, avec leurs équipes d'intervenants paramédicaux, agents sociaux et experts, eux aussi plus ou moins spécialisés. Chacun de ces intervenants connaît un moment de l'histoire et applique ses techniques sans toujours bien connaître et comprendre ce qui s'est passé en amont et ce qui va se passer en aval de son travail. Depuis

plusieurs années, est apparue dans de nombreux contextes la nécessité d'une connaissance générale et intégrée des traumatismes crâniens. Cet ouvrage voudrait répondre à ce besoin. Il ne présente ni un traité encyclopédique sur le sujet, ni une suite de précis spécialisés. Il vise à donner à un niveau scientifique suffisant une information large, intelligible par chacun au-delà de sa spécialité, un savoir de base nécessaire à tous ceux qui interviennent à un moment ou à un autre auprès de ces blessés. Une 3e édition d'un ouvrage devenu un classique était nécessaire, dix ans après la première, six ans après la deuxième ; elle s'efforce d'ajuster la présentation aux attentes d'un lectorat que les auteurs ont appris à connaître. L'information a été mise à jour, les évolutions intervenues dans ce vaste champ pathologique sont exposées. De nombreux développements ont été repris et approfondis, plusieurs chapitres entièrement réécrits. La bibliographie a été fortement élargie et actualisée. Les multiples Conférences de consensus tendant à uniformiser et à fixer différents moments de la prise en charge sont présentées. L'état de la recherche de solutions médico-sociales adaptées aux besoins immenses des situations séquellaires est analysé. Les avancées législatives encadrant l'accompagnement du handicap sont examinées, de même que l'évolution actuelle des pratiques médico-légales de la réparation.

HOURS, Martine, CHARNAY, Pierrette, BERNARD, Marlène et CHOSSEGROS, Laetitia, 2008. «ESPARR» : *Étude de Suivi d'une Population d'Accidentés de la Route dans le Rhône : Constitution et suivi d'une cohorte prospective.*

L'Étude de Suivi d'une Population d'Accidentés de la Route dans le Rhône, la cohorte ESPARR, a été mise en place en 2004 pour permettre d'apporter des informations sur les conséquences des accidents de la route, qu'il s'agisse du domaine sanitaire, social, affectif ou professionnel pour le blessé, mais aussi pour son entourage. Cette étude doit également permettre de commencer à évaluer la situation actuelle des victimes de la route, à travers par exemple leurs parcours de soins, dans le but d'orienter et d'améliorer les actions de prévention, les soins et les suivis, médicaux ou non. Le projet ESPARR s'appuie sur une base de données qui, depuis 1995, recense les lésions et les caractéristiques des victimes des accidents de la circulation survenus dans le Rhône ; il s'agit du Registre des Victimes des Accidents Corporels de la Circulation Routière dans le département du Rhône. Le Registre et son réseau médical sont une opportunité unique pour la mise en place d'une cohorte d'accidentés... Environ 10 000 victimes sont ainsi enregistrées chaque année. Il s'agit ici de décrire la population ESPARR, à travers le bilan du signalement et de la période d'inclusion.

[Consulté le 17 juillet 2013]. Disponible à l'adresse :

http://esparr.inrets.fr/publications/Rapport%20PREDIT%20cohorte%20ESPARR_13102008.pdf

SELLIER, Céline, CARL, T., 2008. Accompagnement médicosocial de la personne adulte cérébrolésée en région Centre : expérience d'une équipe mobile d'accompagnement à domicile. *Journal de réadaptation médicale*, 2008, 28, 4, 160-164.

L'Equipe mobile "Bel-Air" assure l'accompagnement médicosocial de personnes ayant acquis brutalement une lésion cérébrale. Après un long parcours médical et rééducatif, l'équipe mobile a pour mission d'intervenir auprès de la personne cérébrolésée vivant à domicile afin de l'aider dans l'élaboration d'un projet de vie, en évaluant et en identifiant les difficultés et les ressources. Cet accompagnement ne peut s'effectuer sans le recours à un réseau sanitaire et médicosocial coordonné et sensibilisé à la particularité du handicap invisible. Ainsi le travail de l'Equipe mobile prend sens dans la continuité et dans la cohérence. Il s'agit d'apporter un repère dans cette nouvelle réalité si difficile à concevoir et constamment en évolution. Toute la problématique se situe bien dans ce paradoxe : comment parler de qualité de vie de la personne cérébrolésée alors que cette dernière n'aspire qu'à retrouver sa vie antérieure.

BONNAVION, Valérie, 2007. *Le Syndrome de Stress Post-Traumatique dans une population d'accidentés de la route présentant un traumatisme crânien léger : étude menée dans le département du Rhône dans le cadre de l'enquête ESPARR.* Lyon : Université Claude Bernard (Lyon).

Thèse basée sur l'enquête ESPARR (Etude de Suivi d'une population d'Accidentés de la Route dans le Rhône) qui explore les conséquences secondaires à un accident de la route. En étudiant chez les victimes de traumatisme crânien léger le syndrome de Stress Post Traumatique, cette étude a pu montrer que ce syndrome n'était pas rare (22 % dans la population étudiée avec une extrapolation

rendant compte d'une possible atteinte de 1450 personnes par an dans le Rhône). Ont été mis en évidence des facteurs prédisposant au de Stress Post Traumatique : le sexe féminin, la tranche des 25/34 ans, l'existence de troubles d'ordre psychologique avant l'accident, une amnésie post-traumatique et une gravité globale des lésions sévères.

Disponible à l'adresse : http://esparr.inrets.fr/publications/th%E8se_stress.pdf

CHIRON, M., CHARNAY, P., MARTIN, J. L. et VERGNES, I., 2006. Conséquences des accidents de la circulation chez les enfants : suivi pendant un an dans le département du Rhône.

Santé Publique, 1 mars 2006, vol. 18, n° 1, pp. 23-39.

Des enfants de 6 à 11 ans blessés au cours d'un accident de la circulation ont été suivis pendant un an, ainsi que des enfants témoins. Plus du tiers des enfants accidentés ont été hospitalisés (entre 1 et 47 jours). Des douleurs étaient encore présentes à un an pour plus d'un enfant sur dix, ainsi que les soins médicaux découlant de l'accident. Taux et durée d'hospitalisation, durée des soins, nombre de consultations, absentéisme scolaire étaient en lien avec le niveau initial de gravité des lésions, contrairement aux douleurs. Après l'accident, le caractère « nerveux, agité » était plus fréquent chez les accidentés, ainsi que les troubles du sommeil.

GADEGBEKU, Blandine, NDIAYE, Amina, CHIRON, Mireille, 2006, Séquelles majeures en traumatologie routière, registre du Rhône, 1996-2003.

BEH, Bulletin épidémiologique hebdomadaire, 2006, 36, 267-272.

Cet article dresse un bilan des incidences des lésions responsables de séquelles majeures chez les survivants d'accidents de la route, de la nature de ces lésions, et de leurs facteurs de risque, en s'appuyant sur les données du registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône, qui recense les victimes et leurs lésions dans l'ensemble des services de secours et de soins. Le registre a permis de calculer l'incidence annuelle moyenne des lésions responsables de séquelles majeures : 81 pour 1 million d'hommes, et 29 pour 1 million de femmes. Les jeunes hommes sont les plus touchés et devraient être la cible privilégiée des campagnes de prévention. La moitié des victimes d'accidents de la route pour lesquelles on prévoit des déficiences sont touchées à la tête, dont 1 sur 4 par une lésion gravissime du tronc cérébral ou du cerveau. Les séquelles cérébrales pourront aller de la dépendance totale (au maximum survie végétative) à la perte de facultés intellectuelles, mnésiques, sensorielles, motrices, ou à des troubles de la communication ou du comportement. Elles devraient aussi faire l'objet d'une sensibilisation sous l'angle du "handicap invisible". Ces lésions encéphaliques sont beaucoup plus nombreuses que les lésions médullaires auxquelles on pense le plus souvent, responsables de tétra ou paraplégies. Les séquelles engendrées par ces deux types de blessures, en modifiant le statut médical, fonctionnel, psychologique, social et environnemental du patient entraînent une souffrance physique et psychologique intense, pour le patient comme pour sa famille. Malgré la baisse notable du nombre annuel de victimes d'accidents corporels de la route au cours des années 2002 et 2003, aussi bien dans les données policières (-22 % dans le Rhône par rapport à la période 1996-2001) que dans le registre (-19 %), le présent article indique que cette baisse ne se répercute pas sur les séquelles majeures prévues.

http://invs.sante.fr/beh/2006/33/beh_33_2006.pdf

WINANCE, Myriam, 2006. Pain, disability and rehabilitation practices: a phenomenological perspective.

Disability and rehabilitation, 2006, 28, 18, 1109-1118.

L'auteur rend compte des expériences en réadaptation de personnes devenues handicapées après un accident de la route ou une maladie neuromusculaire. Il montre en quoi la réadaptation transforme la personne, notamment le corps et la manière de vivre. Il décrit la douleur et montre comment elle est vécue par la personne devenue handicapée et comment elle est prise en charge par les services de réadaptation.

ALBERT, T. et RAVAUD, J. F., 2005. Rehabilitation of spinal cord injury in France: a nationwide multicentre study of incidence and regional disparities. *Spinal Cord.*, juin 2005, vol. 43, n° 6, pp. 357-365.

Study design: Multicentre retrospective 1-year survey during 2000. Objectives: To describe the network of physical medicine and rehabilitation units in France that care for people with traumatic spinal cord injuries (SCI), and secondly, to evaluate the incidence of SCI persons who have post injury rehabilitation care. Setting: Every rehabilitation unit involved in rehabilitation of SCI patients in metropolitan France. Methods: During the first phase of the survey, a questionnaire was used to list the rehabilitation units that treat SCI people among a total of 380 centres. An additional survey was then carried out on a sample of 30 units that did not answer this questionnaire. In the second phase, the units involved were asked about the number of SCI patients received for a first rehabilitation stay during the year 2000 and their demographic and clinical characteristics. The incidence was calculated on the basis of the population census in metropolitan France aged 15 years, above. Results: Of the 275 respondent units, 148 declared that they treat SCI people on a regular or occasional basis. The survey on the sample of 30 randomly selected non respondents enabled us to estimate that 10% of the 105 non respondent units were concerned. Among the 148 units contributing to the study, 131 identified all the SCI patients received during the year 2000. After a series of adjustments, an extrapolation for all of metropolitan France leads to an annual incidence of 19.4 SCI persons per million inhabitants, or 934 new cases per year. Conclusion: This is the first nationwide survey aiming to estimate the incidence of SCI patients in France. The finding is based on the incidence of SCI persons treated in rehabilitation units. It therefore concerns the incidence of patients who will remain severely disabled. Sponsorship: Association Francophone Internationale des Groupes d'Animation de la Paraplégie (AFIGAP) and the Institut de Recherche sur la Moelle Epinière (IRME) and the Association des Paralysés de France (APF) ;

MAILHAN, Laurence, AZOUVI, Philippe, 2005. Qualité de vie après traumatisme crânien sévère *Rééducation orthophonique*, 2005, 224, 7-20 ; biblio. (2 p.)

Il est évalué la qualité de vie subjective de 75 patients traumatisés crâniens sévères à plus de 2 ans de traumatisme et recherché des variables explicatives à cette qualité de vie (QDV). La QDV a été évaluée par le Profil de Qualité de Vie Subjective (PQVS), les déficiences, incapacités et désavantages par des échelles standardisées. La majorité des items de la PQVS obtenaient des scores moyens de satisfaction proches de zéro. Le principal résultat de cette étude était la relation non linéaire entre la QDV et le désavantage : les scores de satisfaction les plus bas étaient rapportés par les patients modérément handicapés sur la Glasgow Outcom Scale (GOS), alors que les sévèrement handicapés ne différaient pas significativement du groupe "bonne récupération".

HOURS, Martine, CHARNAY, Pierrette, LAMRI, Fatima, FAVRE, Agnès et LAUMON, Bernard, 2004. 0202/0401: *Le devenir des victimes d'accidents de la circulation : Constitution et suivi d'une cohorte prospective représentative des victimes survivantes dans le Rhône : étude de faisabilité* INRETS.

La présente étude s'intègre dans le projet global de constitution et suivi d'une cohorte représentative des accidentés survivants du Rhône, dont l'objectif principal est d'identifier les facteurs pronostiques de handicap et/ou de mauvaise réinsertion des victimes d'accidents de la circulation, en étudiant plus particulièrement le devenir de certains groupes d'accidentés. Cependant, de très nombreux éléments doivent être pris en compte et évalués dans une étude de faisabilité avant de mettre en place cette cohorte : le grand nombre de services d'urgence médicale et chirurgicale, la répartition aléatoire des arrivées dans ces services, la grande diversité des outils disponibles pour l'évaluation des séquelles, nécessitent une phase de test qui nous permettra de décider de la stratégie de recrutement des sujets, de calculer les taux de participation initiale et de suivi à un, trois, cinq ans afin de dimensionner la taille de la cohorte, et de choisir les outils qui permettront la meilleure évaluation des conséquences sanitaires et sociales. C'est l'objet de l'étude que nous avons réalisée avec le concours financier de l'Association des Paralysés de France et du Prédit Groupe 3. Ce rapport présente la méthodologie suivie pour la réalisation de cette étude de faisabilité, les résultats de nos discussions et consultations, la présentation des outils retenus pour être testés dans cette étude, les principaux résultats de l'enquête sur le terrain. Enfin dans la discussion, nous tirons les conclusions de cette étude en particulier en ce qui concerne la nécessaire réorientation des modes de recrutement et de suivi, et les

modifications qui doivent être apportées aux outils qui seront utilisés.

[Consulté le 17 juillet 2013]. Disponible à l'adresse :

<http://espar.inrets.fr/publications/RapportFaisabilite.pdf>

QUINTARD, B., CROZE, P., MAZAU, J.M., ROUXEL, L., JOSEPH, P.A., RICHER, E., DEBELLEIX, X. et BARAT, M., 2002. Satisfaction de vie et devenir psychosocial des traumatisés crâniens graves en Aquitaine.

Annales de Réadaptation et de Médecine Physique, novembre 2002, vol. 45, n° 8, pp. 456-465.

Introduction : Les programmes de réadaptation et d'aide à la réinsertion sociale des traumatisés crâniens graves (TCC) doivent être établis en tenant compte de données précises et recueillies dans le contexte locorégional sur le devenir à long terme, les attentes et les besoins de ces blessés ; Objectif : Étudier le devenir psychosocial et la satisfaction de vie de TCC graves plusieurs années après leur hospitalisation pour rééducation et réadaptation en Aquitaine ; Matériel et méthodes : Enquête par questionnaires téléphoniques du blessé et d'un proche ; recueils de données standardisés (Document EBIS, échelle de satisfaction de vie) et entretiens non dirigés ; échantillon constitué de 79 patients consécutifs parmi les 158 TCC hospitalisés dans 14 des 17 établissements ayant accueilli ces blessés en Aquitaine en 1993 ; Résultats : On constate que 65 à 85 % des blessés ont retrouvé en 2000 une autonomie de vie quotidienne satisfaisante ; mais 35 à 55 % d'entre eux seulement ont retrouvé une autonomie complète dans la vie sociale, les autres restant dépendants d'une assistance, d'une supervision et/ou d'une protection juridique. La majorité des patients interrogés sont satisfaits de leur autonomie (67 %), de leurs relations familiales (66 %) et de leur situation financière (41 %), mais restent insatisfaits de leur statut professionnel (28 %), de leurs loisirs (36 %) et de leur vie sexuelle (32 %) ; Conclusion : Ces trois aspects de la qualité de la vie des personnes TCC représentent des objectifs prioritaires des programmes de réadaptation et d'aide à la réinsertion sociale.

SIMON, Jean-Luc, 2001. *Vivre après l'accident. Conséquences psychologiques d'un handicap physique*.

Lyon : Chronique sociale

Devenu paraplégique à la suite d'un accident de la circulation, l'auteur cherche à comprendre, à travers son vécu, les répercussions psychologiques du traumatisme invalidant. Après un rappel physiologique des lésions médullaires, il traite entre autre, de la régression psychologique qui suit la découverte du handicap, de la perte d'identité et l'altération des limites psychiques. A travers 3 études de cas, il constate que le vécu de la perte de son intégrité par le blessé médullaire dépend directement de la façon dont il a vécu son Œdipe durant son enfance.

MASSON, F., 2000. Epidémiologie des traumatismes crâniens graves.

Annales Françaises d'Anesthésie et de Réanimation, avril 2000, vol. 19, n° 4, pp. 261-269.

Les traumatismes crâniens (TC) représentent une cause majeure de décès et de handicaps pour la population des adultes jeunes. L'étude de leur épidémiologie permet d'en mesurer l'aspect quantitatif en termes d'incidences et d'identifier des facteurs de risque pour mieux cibler les actions de prévention. L'incidence annuelle du total des TC hospitalisés dépend des régions, des époques et des méthodes de mesure. Elle est estimée entre 150 et 300 pour 100 000 habitants. Les principaux scores utilisés pour déterminer la gravité d'un TC sont le score de l'échelle de coma de Glasgow (GCS), l'Abbreviated Injury Scale (AIS), la durée de l'amnésie post-traumatique. Les caractéristiques de ces scores sont discutées. L'incidence des TC graves est dépendante du critère retenu : environ 25/100 000 habitants, pour les TC avec lésion intracrânienne, et 9/100 000 pour les TC les plus sévères avec un AIS = 5 avec coma. Les hommes sont plus touchés que les femmes (3/1), principalement les adultes jeunes. Les accidents de la circulation restent la cause principale dans presque tous les pays, dans une proportion croissante avec la gravité du TC. Les lésions associées sont fréquentes, source de séquelles, d'autant plus fréquentes que le TC est plus grave. La mortalité annuelle est d'environ 20 à 30/100 000. La létalité est très élevée chez les patients avec les atteintes les plus graves (50 % pour les AIS 5). Les facteurs de risque sont discutés. Les mesures préventives les plus efficaces sont celles visant à réduire les accidents de la circulation : limitation de vitesse, obligation du port du casque pour les motocyclistes, et de la ceinture pour les automobilistes. Les résultats des principales mesures sont rappelés.

RAVAUD, J. F., DELCEY, M. et DESERT, J. F., 2000. The Tetrafigap Survey on the long-term outcome of tetraplegic spinal cord injured persons, Part II: Demographic characteristics and initial cause of injury.

Spinal Cord., March 2000, vol. 38, n° 3, pp. 164-172.

Objectives: After presenting in part I the protocol and the methodology of the Tetrafigap Survey, this article is aimed at investigating demographic characteristics, initial cause of trauma and spinal injury in the French tetraplegic spinal cord injured (TSCI) population. Study design: The Tetrafigap Survey is a multicentre epidemiological survey on the outcome of TSCI people following their first admission to a rehabilitation department or centre. Setting: The survey was conducted with the participation of 35 French-speaking collaborating centres. Method: A self-administered questionnaire was carried out among consenting TSCI patients followed by the centres. 1668 questionnaires fulfilled all the required criteria for data analysis. Results: The socio-demographic variables (gender, current age and age at the time of accident, duration of disability), circumstances of accident as well as initial spinal cord lesions are reviewed in the body of the text. Conclusion: The results from this survey form the first: detailed description of the French TSCI population. Whereas demographic data show many similarities with those of previous studies in other countries, some specific differences are highlighted, in particular relating to the type of accident.

RAVAUD, J. F., DESERT, J. F., BOULONGNE, D., DELCEY, M., PEDELUCQ, J. P., TRAMBLAY, M., CAYOT-DECHARTE, A., PAPA, A. et MAURY, M., 1998. The Tetrafigap Survey on the long-term outcome of tetraplegic spinal cord injured individuals: Part I. Protocol and methodology.

Spinal Cord., February 1998, vol. 36, n° 2, pp. 117-124.

The Tetrafigap Survey, a multicentre epidemiological survey on the outcome of tetraplegic spinal cord injured (TSCI) people from their first admission to a Rehabilitation Department or Centre is currently being undertaken in France. The general objective of this survey is to evaluate the situation of the TSCI people and their conditions of life in its medical, psychological and social aspects. This first article is aimed at presenting the protocol and the methodology of this survey. In a second part, yet to be submitted for publication, the preliminary results will be presented. It was first necessary to create a database of the population of TSCI people known to the centres and medical rehabilitation services, removing double entries. The criteria used for inclusion in the study were: a complete or incomplete traumatic cervical cord lesion, including post-surgical complications; age 16 or over at the time of the accident which must have occurred before December 31, 1992. The enquiry consisted of a self-administered questionnaire carried out with surviving tetraplegic people who had given their informed consent for their participation. The questionnaire consecutively covered the following topics: the situation at the time of the accident, the medical evolution between the accident and the end of stay in a rehabilitation unit, their evolution after discharge and the current situation (medical, social, professional and personal). During this first phase, 6082 TSCI people were identified by the collaborating centres. The 603 files of those who had died and 769 double entries were removed. Thus, 4710 questionnaires were sent out. The results of the participation show that 2251 people gave their consent and received questionnaires (340 additional deaths were acknowledged at this step), 163 refused, 869 were lost for follow-up, and 67 were excluded. There was no reply from 1020 people. We received 1830 questionnaires of which 1669 fulfilled all the necessary criteria for data exploitation. Home interviews with people who gave their consent will be carried out in a second phase as well as a study of deaths. A 5-year longitudinal follow-up is scheduled.

BOURQUE, Richard, [sans date]. La liberté de mouvement et de circulation des personnes en situation de handicap présentant une déficience cognitive et mentale. A quelles conditions et pour quelles solutions alternatives ?

La question des droits et des libertés des personnes en situation de handicap fait l'objet de déclarations déterminées de la part des organisations mondiales et européennes, ainsi que des autorités de notre pays. La conférence de consensus « liberté d'aller et venir dans les établissements sanitaires et médico-sociaux, et obligation de soins et de sécurité » de novembre 2004 à Paris, postule en préambule que la liberté d'aller et venir est une composante de la liberté individuelle inhérente à la personne humaine, posant ensuite la question : quelles sont les raisons invoquées pour justifier des restrictions à ce principe fondamental ? Une circulaire officielle (2009) assure aux adultes vulnérables la protection de leurs droits individuels dont celui de circuler librement, tout en assurant la

continuité et l'efficacité de la protection institutionnelle que leur état de santé mentale impose. Les personnes en situation de handicap du fait d'une déficience cognitive et mentale peuvent-elles accéder réellement, elles aussi, à la liberté de mouvement et de circulation dans la cité ? A quelles conditions ? Comment résoudre pour elles la contradiction liberté versus sécurité ? Après avoir effectué une revue des savoirs et publications sur cette problématique, en particulier à partir du concept d'accessibilité (des voies et des lieux publics), nous porterons notre attention sur la traduction dans la réalité quotidienne des principes en faveur de la liberté de mobilité et de circulation, en questionnant les projets institutionnels et personnalisés, ainsi que les modalités précises de leur mise en application : auprès des professionnels des équipes et des personnes placées sous leur responsabilité, choisies en nombre réduit et résidant en établissement spécialisé - pour la moitié d'entre elles, il s'agira d'un établissement situé en secteur rural, pour l'autre moitié en secteur urbain. L'importance de l'emplacement géographique du lieu de résidence et de l'environnement social et relationnel sera ainsi examinée, en interaction avec les capacités et potentialités de chacune des personnes. Nous chercherons à déduire de ces différents facteurs les conditions et les moyens qui permettent d'inscrire dans les faits la formule : protection inclusion sécurité et liberté. (Thèse en cours) [Consulté le 23 juillet 2013]. Disponible à l'adresse : <http://www.theses.fr/s25272>

L'apport des recherches en biomécanique et ergonomie physique

BRANOWSKI, Bogdan, PACHOLSKI, Leszek, RYCHLIK, Michal, ZABLOCKI, Marek et POHL, Piotr, 2013. Studies on a New Concept of 3D Data Integration about Reaches and Forces of a Disabled Person on a Wheelchair (CAD Methods in Car and Market Ergonomics). *Human Factors and Ergonomics in Manufacturing & Service Industries*, August 2013, vol. 23, n° 4, pp. 255.

The article presents a new concept of combining the three dimensions (3D) of a person's manipulation space. The data concern information about the reach of the arms and biomechanical data about limiting the load of a disabled person sitting in a wheelchair. Measurement data were acquired empirically, on original measuring station. The data included, respectively, arms' reach (static and dynamic) or, alternatively, measurements of limiting forces. The obtained data were processed into virtual 3D surfaces of arms' reach and forces. These surfaces provide the required graphic model of anthropotechnical and biomechanical data. Developed model was utilized to perform a virtual analysis of the accessibility of a disabled person to technical means: in a market sale space and in the ergonomic analysis into the space of a personal car. The presented method of 3D graphic modeling of anthropometrical and biomechanical data can be universally applied in ergonomic designing of work stations not only for disabled persons. (c) 2011 Wiley Periodicals.

Commission Européenne, 2012. *Lignes directrices interprétatives sur l'application du Règlement (CE) N°1107, 2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens*. Bruxelles : Commission Européenne, 2012, 22 p. ; biblio. (dissem.)

Les présentes lignes directrices, visent à améliorer et faciliter l'application du Règlement (CE) n°1107, 2006 : égalité d'accès au transport aérien aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. Elles sont préparées sous la forme de réponses aux questions les plus fréquemment posées, dont notamment : Qu'inclut le terme "personnes handicapées et personnes à mobilité réduite" et comment doit-il être interprété ? ; Est-il admissible de demander une preuve de leur état de santé aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite ? ; Quelle assistance doit être fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite à bord d'un aéronef ? ; Les transporteurs aériens doivent-ils publier les détails de toutes les restrictions au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite ou de leur équipement médical ou de mobilité, ou d'objets classés comme "matières dangereuses", comme les batteries ou l'oxygène ? ; Le transporteur aérien, l'aéroport doit-il donner un ensemble minimum harmonisé d'informations, lors de la réception de la notification d'une demande, pour fournir une meilleure assistance ou justifier le refus de réservation, transport ? [...]

ROUTHIER, François, LEE KIRBY R., DEMERS Louise, DEPA Malgorzata, THOMPSON Kara, 2012. Efficacy and retention of the French-Canadian version of the wheelchair skills training program for manual wheelchair users: a randomized controlled trial. *Archives of physical medicine and rehabilitation*, 2012, 93, 6, 940-948.

Des études ont montré que l'habileté à utiliser un fauteuil roulant manuel s'améliore grâce à un entraînement, à des capacités et à une intégration sociale par le biais de la participation. Cependant, l'entraînement à l'habileté est rarement proposé dans les centres de rééducation. Les raisons évoquées pour répondre à cela sont nombreuses. L'une d'elle serait le manque de ressources sur les entraînements normalisés et disponibles. C'est pour répondre à cette difficulté que le programme sur l'habileté à utiliser un fauteuil roulant (Wheelchair Skills Program, WSP) a été mis en place au Canada en 1996. Il s'agit d'un ensemble de programmes d'entraînement dont l'évaluation, issue d'un protocole, doit être fondée sur des preuves concrètes. C'est aussi la tentative d'associer motricité et techniques spécifiques au fauteuil roulant manuel. Les auteurs présentent le WSTP (Wheelchair Skills Training Program), comme le moyen le plus sûr et le plus efficace en termes de soins. Dans cette étude, ils comparent un groupe témoin ayant reçu des soins standards avec des utilisateurs de fauteuils roulants manuels qui ont reçu non seulement des soins standards, mais se sont entraînés avec la version franco-canadienne du programme sur l'habileté à l'utilisation du fauteuil roulant (WSTP). Les résultats montrent une amélioration significative de leur maîtrise du fauteuil roulant

manuel sur des périodes assez longues.

BEN SALAH, F.Z., DZIRI, C., SMAOUI, H. et SLIMAN, N., 2011. La recherche appliquée sur le handicap : projet de conception d'un fauteuil roulant adapté tunisien. *Journal de Réadaptation Médicale : Pratique et Formation en Médecine Physique et de Réadaptation*, Mars 2011, vol. 31, n° 1, pp. 46-48.

L'approche épidémiologique du handicap reste ponctuelle et imprécise dans les pays africains. Cependant, un champ de recherche appliquée sur le handicap moteur dans le domaine de l'appareillage se profile, notamment pour les aides techniques, et plus particulièrement pour le fauteuil roulant manuel. En effet, selon un constat de terrain, les utilisateurs de fauteuil roulant rapportent une usure prématurée de leur fauteuil roulant ou des complications iatrogènes inhérentes. Ainsi, le laboratoire de recherche en biomécanique et biomatériaux appliqués à l'orthopédie de l'Institut national d'orthopédie M.T. Kassab a mis en place un projet de conception de fauteuil roulant manuel, à coût abordable, adapté au contexte tunisien, permettant une meilleure utilisation dans un environnement spécifique. Ce projet mobilise un réseau international de divers spécialistes.

LEPOUTRE, F.-X., CHEZE, L., VASLIN, P. et VILLE, I., 2011. Système d'aide au choix et aux réglages du fauteuil roulant manuel.

IRBM, avril 2011, vol. 32, n° 2, pp. 148-151.

Le fauteuil roulant manuel (FRM) est une aide technique réputée efficace pour augmenter la mobilité de personnes de déficiences très diverses, dans des situations et pour des activités variées. Les catalogues et les sites internet décrivent des gammes de FRM très différentes pour répondre à la variété des besoins réels des utilisateurs. Le FRM est un dispositif mécanique de conception rustique tout en étant un objet complexe car composé de plusieurs centaines de pièces. Il comporte couramment des dizaines de réglages et d'options. Dans ce contexte, les professionnels médicaux doivent préconiser l'usage du FRM, prescrire un type de FRM et aussi préciser les réglages et options, qui conviendront « au mieux » à leur patient. Les distributeurs doivent ensuite trouver chez leurs fournisseurs le ou les FRM qui correspond(ent) à ces prescriptions. En langage scientifique, cette démarche de prescription d'un FRM s'appelle un problème de choix (décision) multicritères. La solution retenue sera forcément un compromis, acceptable (ou satisfaisant). L'objectif de ce projet était de fournir des connaissances, une démarche et des logiciels d'« aide à la décision » à tous ceux qui doivent prescrire ou choisir un FRM. Les connaissances utilisées sont issues d'enquêtes et d'expériences réalisées dans les domaines de la sociologie, de la médecine de rééducation et de la biomécanique. Les résultats obtenus sont déjà ou seront bientôt disponibles dans des articles scientifiques, un livre est également en cours de rédaction et sera publié chez Sauramps, le logiciel sera libre d'accès.

LEPOUTRE, François-Xavier, (Dir.), PHILIPPON, C., GIRAULT, T., DIAS, E., FODE, P., LECLERCQ, S., et al., 2011. *Le fauteuil roulant manuel : choix et réglages : une approche pluridisciplinaire : synthèse des résultats du projet SACR-FRM soutenu par l'ANR-TECSAN 2006.* Montpellier : Edition Sauramps Médical, 2011, 290 p.

Environ 600 000 personnes utilisent des Fauteuils Roulants Manuels, FRM, en France en 2011. Qui sont-elles ? Quels usages en font-elles ? Dans quels environnements ? En sont-elles satisfaites ? Quels sont les cadres juridique et réglementaire qui régissent, en France, la distribution et l'usage du FRM ? Quels sont les risques de troubles musculo-squelettiques, d'escarres et autres, encourus par les usagers du FRM ? Comment mesurer les efforts nécessaires pour propulser le FRM ? pour franchir des obstacles ? pour effectuer les transferts ? en fonction du poids du FRM ? en fonction de la pression des pneus ? Comment peut-on calculer et simuler les efforts biomécaniques ainsi que la stabilité du FRM ? Quelles sont les caractéristiques essentielles de la personne, de son activité, de son environnement qu'il faut prendre en compte pour le choix et les réglages de son FRM ? Quelles sont les contraintes à respecter impérativement et quels sont les critères de qualité à optimiser pour effectuer ce choix et ces réglages ? Comment, et avec quels moyens informatiques, maximiser la satisfaction de la personne en tenant compte de l'ensemble de ces contraintes et de ces critères ? Et enfin, quelles sont les activités sportives pratiquées en FRM ? avec quels types de matériels ? Ce livre tente de répondre à ces questions et à d'autres dans un langage précis et compréhensible. Il est le

fruit d'un projet de recherche qui a réuni des équipes de sociologues, de médecins, de biomécaniciens et d'informaticiens.

VASLIN, Philippe, HAYTEM BEN, Touhami, FAUPIN Arnaud, et LEPOUTRE François-Xavier, 2011. *Prise en compte des réglages du fauteuil roulant manuel (FRM) et de la position du sujet dans la modélisation de la stabilité du système Sujet + FRM.*

In : Institut Fédératif de Recherche sur les Aides Techniques pour les personnes Handicapées (IFRATH) : Réunion d'Hiver 2011.

Paris (Institut National des Jeunes Sourds), France. Janvier 2011.

Les réglages du FRM ont une grande importance sur les efforts produits par l'utilisateur pour se déplacer. Ils jouent aussi sur la stabilité du système Sujet + FRM, sachant que la posture du sujet a une influence prédominante sur ce paramètre. La stabilité du système est conditionnée par les angles qui lient le centre de gravité à la position des roues (rayons, empatement, position du siège par rapport à l'axe des roues arrière et avant). Ce problème a été traité en utilisant différents référentiels permettant de mettre en relation les dimensions et réglages du FRM et les caractéristiques anthropométriques de l'utilisateur. La géométrie est fonction de l'ensemble « sujet-fauteuil », le sujet apportant sa taille, son poids, sa posture et le fauteuil apporte tous ses réglages (siège, roues, dossier...). Les études anthropométriques (c'est-à-dire liées au corps humain) sont fondamentales pour l'adaptation d'un fauteuil à l'individu. Le terrain aussi a une grande importance, par exemple quand il faut mouvoir le fauteuil sur une surface en pente. En outre, la finalité sportive (fauteuil moins équilibré mais plus maniable) est différente de la finalité personne âgée où on préfère la stabilité. Cette étude a été conduite dans le cadre d'une collaboration entre les laboratoires LIMOS (Clermont-Ferrand), LAMIH (Valenciennes) et Handibio (Toulon), partenaires du projet SACR-FRM soutenu par l'ANR (TECSAN 2006). Résumé de la communication orale + Diaporama (47 diapositives)

[Consulté le 23 juillet 2013]. Disponible à l'adresse : <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00776165>

WINANCE, Myriam, 2011. « *Mon fauteuil roulant, mes jambes* ». *De l'objet au corps.*

In : *Humains, non humains : comment repeupler les sciences sociales.*

La Découverte. pp. 57-64. Hors collection Sciences Humaines.

Objets techniques, procédures, règlements, animaux, végétaux, œuvres d'art, divinités, matériaux, molécules, nanoparticules, architectures... Comment enquêter sur la pluralité des rôles que jouent pour les humains ces divers « non-humains » ? Comment explorer et décrire le vaste registre des relations que les individus et les collectifs humains entretiennent avec cette foule hétéroclite ? Ces individus et ces collectifs ne se font-ils pas notamment au travers de ces relations, ne sont-ils pas constitués, pour une part, par ces relations elles-mêmes ? Plus de quarante auteurs appartenant à des générations, des disciplines et des courants théoriques variés proposent dans ce livre de montrer comment il est empiriquement possible de « repeupler » les sciences humaines et sociales en explorant la gamme des relations entre humains et non-humains par les moyens de l'enquête ethnographique de terrain. L'ensemble offre au grand public, aux étudiants et aux chercheurs un panorama inédit du résultat de certains renouvellements intervenus dans le paysage des sciences humaines et sociales francophones depuis une trentaine d'années.

[Consulté le 17 juillet 2013]. Disponible à l'adresse :

http://www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=DEC_HOUDA_2011_01_0057

BERMOND, F., DOLIVET, C. et ATTALI, X., 2010. Floor anchorage load and safety space for adult wheelchair users during a crash.

BioMedical Engineering and Research, Ingénierie et Recherche BioMédicale, IRBM, 31 (5-6): 289-298.

FEUILLIE, V., RODRIGUEZ, P. et DONNE, J. P., [sans date]. Nouvelles dispositions concernant le transport aérien des personnes à mobilité réduite.

Médecine aéronautique et spatiale, vol. 52, n° 193, pp. 18-22.

Depuis le 13 mai 2009, une nouvelle réglementation américaine (Ministère des Transports des Etats-Unis d'Amérique, DoT, chapitre 382) définit les règles garantissant l'accès non discriminatoire au transport aérien des passagers handicapés ou à mobilité réduite (PMR), sur les vols de et vers les Etats-Unis. Toutes les compagnies aériennes ont été dans l'obligation d'appliquer cette nouvelle

réglementation. Les principales dispositions mises en place sont les suivantes: - Evolution de la notion d'autonomie. Sont dorénavant considérés autonomes, les passagers pouvant contribuer physiquement à leur propre évacuation et capables de comprendre et d'appliquer les instructions de sécurité. - Suppression du signalement anticipé des passagers ne pouvant se déplacer seul. - Pas de limitation du nombre de fauteuils roulants sur un même vol, qu'ils soient ou non accompagnés avec possibilité de choisir son siège, comme les autres passagers, sous réserve du respect des règles de sécurité. - Limitation des accords médicaux à quelques cas précis (civières, couveuse, état de santé du passager nécessitant une assistance médicale inhabituelle, demande d'oxygène pour des débits supérieurs à 21/min). - Instauration des notions d'assistant de sécurité. - Création d'un médiateur ou CRO (Complaint Resolution Official) ayant connaissance de la réglementation, pouvant être sollicité par les passagers PMR. - Introduction des « animaux de soutien émotionnel » transportés en cabine. En conclusion, un an après la mise en place de cette nouvelle réglementation, nous constatons une réelle avancée pour les passagers à mobilité réduite devenant des voyageurs comme les autres. Sur le plan de la sécurité des vols, il n'a pas été constaté de problèmes particuliers.

ROULSTONE Alan, PRIDEAUX Simon, 2009. Constructing reasonableness: Environmental access policy for disabled wheelchair users in four European Union countries
Alter, European journal of disability research, Revue européenne de recherche sur le handicap, 2009, 3, 4, 360-377.

L'article examine les réponses de quatre Etats-membres de l'Union européenne face aux discriminations rencontrées par les personnes en fauteuil roulant dans l'accessibilité au cadre bâti. L'analyse est développée à partir d'une étude comparée des cadres législatifs mis en place au Royaume-Uni, en Irlande, en France et à Malte. La réflexion porte plus particulièrement sur le caractère impératif des réglementations et la façon dont ces réglementations peuvent être modulées, voire contournées, par la notion "d'exigences raisonnables" en matière de mise en conformité des bâtiments et des équipements. Une typologie des interventions politiques est proposée, ainsi qu'une plateforme à partir de laquelle un programme de bonnes pratiques pourrait être initié et développé. Dans cette perspective, cet article a pour objectif de préciser les paramètres de ce qui peut être conçu et admis comme "raisonnable" en termes d'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant. Ces paramètres sont essentiels à la définition des procédures qui doivent être mises en place pour atteindre l'objectif d'un accès équitable pour tous au cadre bâti.

CABELGUEN, Jean-Charles, 2008. *Développement d'outils pour l'analyse et la quantification des interactions utilisateur-fauteuil-environnement lors de déplacements en fauteuil roulant manuel*
Arts et Métiers ParisTech.

Le fauteuil roulant manuel (FRM), aide technique utilisée pour compenser des problèmes moteurs, assoit le patient et induit l'utilisation des bras comme membres moteurs. Cette fonction est non naturelle et occasionne souvent des pathologies spécifiques. L'objectif de ce travail de thèse est d'apporter une contribution scientifique à l'étude de la biomécanique de propulsion en FRM en fournissant des outils de quantification. Ces outils sont une modélisation mécanique des efforts de propulsion, le développement d'un système d'analyse cinématique et la conception d'un FRM instrumenté de terrain, nommé CERAHFIT. Nous avons montré par exemple que le paramètre de résistance au roulement est primordial pour obtenir des modélisations mécaniques réalistes. Notre système d'analyse du mouvement est constitué d'une acquisition vidéo classique associée à un mannequin numérique calqué sur le sujet filmé pour reconstruire son mouvement en trois dimensions. Ce système peut être complété par les acquisitions de CERAHFIT qui permettent de mesurer les efforts au niveau du système de soutien du corps et au niveau des mains-courantes. La prochaine étape sera des acquisitions avec sujets pathologiques dans le but d'obtenir des informations objectives pour conseiller sur les réglages d'un FRM et sa conception.

[Consulté le 23 juillet 2013]. Disponible à l'adresse : <http://pastel.archives-ouvertes.fr/pastel-00004602>

RAVAUD, Jean-François, (Coord.), LOFASO, Frédéric, (Coord.), LEPOUTRE, François-Xavier, (Coord.), et al., 2008. *Le fauteuil roulant : actes des XXIèmes entretiens de la Fondation Garches*. Paris : Editions Frison-Roche, 2008, 255 p.

Le fauteuil roulant a transformé la vie des personnes limitées dans leurs capacités de déplacements. Il est devenu une des aides techniques essentielles dans le domaine des déficiences motrices et, support d'un logo international, il sert d'ailleurs de figure emblématique de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. De simple outil de déplacement à véritable lieu de vie pour la personne handicapée, le fauteuil roulant évolue de façon permanente pour s'adapter aux différents types d'utilisateurs (enfant, adulte, personne âgée) et aux différents types d'usage (fauteuil de confort, fauteuil pour actif, fauteuil de sport). Il n'y a pas de fauteuil-type pour telle ou telle pathologie, ni de fauteuil spécifique à la vie en établissement ou pour la vie à domicile, et le choix d'un fauteuil nécessite de s'adapter à chaque situation, à chaque type de besoin pour trouver une solution appropriée. La première partie de l'ouvrage aborde les connaissances socio-historiques et épidémiologiques sur les utilisateurs et les usages du fauteuil roulant. Elle traite ensuite des différentes étapes de l'essai, du choix et de l'acquisition, puis de la pratique de différents types de fauteuils roulants. La deuxième partie couvre les aspects biomécaniques et l'évaluation de l'habileté en fauteuil roulant. Elle fait également le point sur les effets indésirables et les complications médicales de son usage prolongé. Elle aborde enfin le fauteuil roulant électrique et ses perspectives d'évolution.

WARMS, Catherine A., WHITNEY, JoAnne D. et BELZA, Basia, 2008. Measurement and description of physical activity in adult manual wheelchair users. *Disability and Health Journal*, October 2008, vol. 1, n° 4, pp. 236-244.

Background: The purposes of this study were to (1) describe physical activity of adult manual wheelchair users as measured by wrist actigraphy and two self-report measures, (2) compare exercisers and nonexercisers on measures of physical activity, and (3) examine the relationships between three activity measures. Methods: Fifty manual wheelchair users wore an activity monitor and completed a physical activity record for 7 days. At the completion of this period, a questionnaire that included the Physical Activity Scale for Individuals with Physical Disabilities, stage of exercise question, and demographic and health questions was completed. Results: Mean daily hours spent in bed or asleep was 9.1, mean hours of light intensity activity was 12.5, mean hours of moderate intensity activity was 1.3, and mean hours of strenuous activity was 0.33. Thirty-eight percent did not report any strenuous activity, and 56% reported less than the 150 minutes weekly of moderate or strenuous activity required to meet public health guidelines. There was variability in both self-reported and objectively measured physical activity. Regular exercisers were not significantly different from nonexercisers on objective measures of physical activity. Measured physical movement was weakly correlated with recall of physical activity or exercise. Conclusion: Many wheelchair users do not meet public health guidelines for physical activity, but they are not a homogeneous group in intensity and frequency of physical activity. Multiple measurement methods can provide insights into the nature, intensity, and duration of physical activity that is more complex due to variations in abilities and ways of moving.

MENETRIEUX, Laetitia et HEYRMAN, Eric, 2007. Le tramway, un objet industriel révélateur de l'évolution de la notion d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. *Recherche Transports Sécurité*, 2007, n° 94, pp. 47-64.

Cet article vise à expliciter la signification de la notion d'accessibilité et son évolution temporelle et à en révéler les facteurs explicatifs. Dans cette optique, deux approches, dites par le haut et par le bas, ont été utilisées. On s'interroge d'une part sur le rôle tenu par l'instrument juridique dans l'évolution de l'accessibilité et l'on s'appuie d'autre part sur l'étude de plusieurs projets d'implantation de tramway pour faire ressortir les facteurs qui ont favorisé l'émergence des différentes solutions techniques. Cette étude a révélé un niveau d'accessibilité en constante progression, selon une dynamique marquée par des processus d'accumulation et de reformulation de la signification de la notion d'accessibilité. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette évolution de signification, à savoir le travail en commun de cinq acteurs principaux, le développement d'une expertise technique sur l'accessibilité, des prises de position internationales et la création de la catégorie de personnes à mobilité réduite.

VAN DER WOUDE, Lucas H. V., DE GROOT, Sonja et JANSSEN, Thomas W. J., 2006. Manual wheelchairs: Research and innovation in rehabilitation, sports, daily life and health. *Medical Engineering & Physics*, November 2006, vol. 28, n° 9, pp. 905-915.

Those with lower limb disabilities are often dependent on manually propelled wheelchairs for their mobility, in Europe today some 3.3 million people. This implies a transfer from leg to arm work for ambulation and all other activities of daily living (ADL). Compared to the legs, arm work is less efficient and more straining, and leads to a lower physical capacity. Also, there is a major risk of mechanical overuse. Problems of long-term wheelchair use are not only pain or discomfort, but also a risk of a physically inactive lifestyle. Subsequently, serious secondary impairments (obesity, diabetes and cardiovascular problems) may eventually emerge. Wheelchair quality, including the ergonomic fitting to the individual may play a preventive role here, but also other modes of physical activity, and the understanding of training, rehabilitation, active lifestyle and sports on health and wellbeing. The « International Classification of Functioning, Health and Disability » (ICF) model, a stress-strain-work capacity model, as well as the ergonomics model that relates human-activity-assistive technology are instrumental to the concepts, structure and aims of research in assistive technology for mobility. Apart from empirical developments and innovations from within wheelchair sports, systematic research has played a role in wheelchair development and design in three important areas: (1) the vehicle mechanics, (2) the human movement system and (3) the wheelchair-user interface. Current practical developments in design and technology are discussed. A position stand on the key-issues of a current and future research agenda in this area is presented.

REMY, N. De Saint, 2005. *Modélisation et détermination des paramètres biomécaniques de la locomotion en fauteuil roulant manuel*. Université Blaise Pascal - Clermont-Ferrand II.

Cette thèse s'inscrit dans un projet de recherche dont l'objectif est d'améliorer l'autonomie des personnes confinées en fauteuil roulant manuel grâce à des études en situation réelle de locomotion. Un modèle mécanique a été développé mettant en relation les mouvements du système sujet-fauteuil avec les efforts qui s'y exercent. Après avoir étalonné les capteurs nécessaires, plusieurs expérimentations ont permis de valider une méthode d'estimation de la résultante des forces de résistance à l'avancement, et une méthode de reconstruction de la trajectoire suivie par le fauteuil. Enfin, les paramètres biomécaniques qui interviennent dans le modèle ont été quantifiés lors d'une expérimentation en situation réelle qui a permis d'étudier l'influence des mouvements du sujet sur les déplacements du fauteuil. A terme, cette approche devrait permettre de déterminer les paramètres biomécaniques pertinents et d'optimiser les méthodes de rééducation et les réglages des fauteuils. [Consulté le 23 juillet 2013]. Disponible à l'adresse : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00677805>

UNAPEI, 2004. Transports aériens et handicap mental. *Technic handicaps*, UNAPEI, 2004, 14, 3-9.

Rappel des avancées des groupes de travail auxquels sont associées les associations de personnes handicapées pour une meilleure prise en compte de leurs besoins à bord des avions et surtout leur exclusion. Les personnes handicapées sont représentées au sein du CNCA (Conseil national des clients aériens). La compagnie Air France a fait un bilan du service SAPHIR créé en juin 2001 (Service d'assistance aux voyages des personnes handicapées pour les informations et les réservations). L'article en développe les modalités : cartes délivrées et précisions détaillées sur l'accord médical. Les aéroports de Paris ont créé un Comit "PMR" qui intervient au titre de l'accessibilité à titre consultatif sur les projets de construction en cours. L'interlocuteur de l'UNAPEI livre ses impressions. Les attentes des associations sont encore insuffisamment satisfaites. Le pictogramme "S3A" est utilisé à titre expérimental. Néanmoins, deux projets d'aménagement sont en cours pour faciliter les déplacements : le SAT (Système automatique de transports) et PDU (Plan de développement urbain).

UNAPEI, 2001. Présentation du code de bonne pratique relatif à l'accessibilité des services aériens commerciaux aux personnes handicapées.
Juris-handicaps, 2001, 114, 25 p.

La finalité de ce code signé en mai 2000 est d'adopter une procédure d'accueil des personnes handicapées qui serait mise en pratique par l'ensemble des compagnies sur le territoire français afin d'aboutir à des conditions de transport aérien respectueuses de la dignité de ces personnes, tout en offrant des conditions de sécurité optimum : une assistance personnalisée sera offerte pour l'accès à bord et dans l'avion, sous réserve que la compagnie ait été informée lors de la réservation. Le personnel sera formé en conséquence.

L'apport des recherches en cognition et perception

GROFF, Jonathan, BOUCHEIX, Jean-Michel, LOWE, Richard, PAIRE-FICOUT, Laurence, ARGON, Stéphane, SABY, Laurent et ALAUZET, Aline, (sous presse). Don't miss your train! Just follow the computer screen animation: Comprehension of animated public information graphics. *Computers in Human Behavior*.

Computer graphic animated information displays have the potential to communicate public information in situations where normal announcement types are ineffective. This study used eye tracking techniques to analyze comprehension mechanism of event-related information on railway traffic disruptions presented via different graphic formats presented on computer screen. One hundred thirteen participants were asked to understand series of traffic disruption messages delivered via four purely visual formats: Static simultaneous, Static sequential, Animated simultaneous and Animated sequential. Animated sequential displays were the most effective presentation type. Eye tracking data showed why an animation facilitates comprehension: it enhances processing strategies which provide the best condition for segmenting the causal chain of the events provided in the message.

PAIRE-FICOUT, Laurence, SABY, Laurent, ALAUZET, Aline, GROFF et BOUCHEIX, Jean-Michel, 2013. Quel format visuel adopter pour informer les sourds et malentendants dans les transports collectifs ?

Le travail humain. 1 mars 2013, vol. 76, n° 1, pp. 57-78.

L'objectif est de transcrire de manière graphique des messages de perturbation à destination des personnes sourdes et malentendantes qui n'ont pas accès aux annonces sonores diffusées dans les gares. Quatre formats graphiques (du statique à l'animé) ont été élaborés. La compréhension des messages et la préférence du format ont été testées auprès de trois groupes de sujets : 36 personnes sourdes de naissance, 32 personnes devenues sourdes et 20 personnes âgées présentant une surdité liée à l'âge. L'attention visuo-spatiale, la vitesse de traitement, la mémoire de travail et la capacité à analyser une image ont été évaluées, afin de prendre en compte leur contribution dans le traitement des informations graphiques. La fréquence des déplacements en train et la fréquence d'utilisation des supports multimédias ont également été recueillies. Les résultats montrent que les messages sont mieux compris, suscitent moins de mauvaises interprétations et sont préférés par la majorité des participants dans le format le plus animé. De plus, la faculté à traiter rapidement une information visuelle ainsi que la capacité à analyser rapidement une image contribuent favorablement au traitement des messages graphiques. Enfin, un jeune âge, une utilisation fréquente des transports ainsi qu'une bonne familiarisation avec le support multimédia favorisent la compréhension des messages. En conclusion, la diffusion des messages dans une modalité visuelle et animée peut s'avérer une solution efficace pour relayer les informations de perturbation aux usagers sourds et malentendants des transports collectifs. Cette solution fournit aussi des perspectives intéressantes pour répondre aux objectifs de mise en accessibilité des informations à tous les voyageurs

GROFF, Jonathan, PAIRE-FICOUT, LOWE, Richard, BOUCHEIX, Jean-Michel, 2013. *Animation in public transports: can it facilitate information accessibility for elderly people?* In: proceedings of 15 the Earli Biennial Conference, Munich, Germany, August 27 – August 31.

Cognitive functions could be affected by aging: speed processing, inhibition abilities, working memory, visuo-spatial abilities. Nevertheless, these functions could also be involved in comprehension of graphic information. In this paper we examined whether in public transports, animated graphic information instead of spoken information, could facilitate the comprehension of disruption messages. Such alternative, could improve public transport accessibility for elderly people by compensating cognitive decline due to aging. Fifty-two participants, two groups of young and older people, were asked to understand and compare series of train traffic disruption messages delivered via three different visual formats. The animated presentation was superior to the two static presentations conditions. This format facilitates the inhibition of irrelevant information by directing attention temporally and spatially to thematically relevant events. The animated presentation helped older participants to establish a spatio-temporal continuum between local events.

SWARNS, Rachel L., 2012. Testing Autism and Air Travel. *New York Times*. October, 28 2012. 1 p.

The article focuses on the move of the Washington Dulles International Airport along with other airports in the U.S. to offer parents with autistic children a mock boarding experience. It states that such airports allow parents to practice in purchasing tickets, walk through security lines, and strap themselves into a plane. It also mentions the advantage of the program since it helps parents and autistic children to familiarize busy airports and travel more comfortably.

PAIRE-FICOUT, Laurence et BORGETTO, Julie, 2012. Le code de la route reste peu accessible à un grand nombre de personnes sourdes.
Les Cahiers de l'Audition, 2012, 25(5), 7-12.

Actuellement, l'examen du code de la route est difficile d'accès à un nombre important de jeunes sourds. Cela peut constituer un véritable obstacle à l'intégration sociale, personnelle et professionnelle. Les motifs des nombreux échecs à l'examen sont : 1) le faible niveau de français écrit d'un grand nombre de jeunes sourds spécialement ceux qui présentent une surdité sévère ou profonde 2) le nombre réduit de centres ressources de formation disposant d'un service adapté à la communication des candidats sourds 3) l'inadéquation des outils de formation à la population sourde. La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des personnes handicapées a favorisé la mise en place d'aménagements de l'examen du code de la route (présence d'un interprète en langue des signes, LSF ou codeur en langue Parlée Complétée, LPC). Des initiatives sous l'impulsion d'instituts spécialisés pour sourds ont percé avec la mise en ligne de dictionnaire compilant le vocabulaire du code de la route en LSF et le développement d'outils pédagogiques pertinents axés sur la modalité visuelle (animation, écrit, LSF). Quelques pistes de réflexion sont avancées pour permettre d'améliorer les conditions d'accès au permis de conduire pour les personnes peu lettrées.

LEFEBVRE-ALABARET, François, 2012. Les signeurs virtuels, sources d'innovation pour une accessibilité située.
Forum sur l'Interaction Tactile et Gestuelle, 13-14 novembre 2012, Tourcoing.

Le développement des techniques d'infographie et la connaissance que nous avons sur les langues des signes (LS) permettent actuellement de générer des messages en LS par image de synthèse. Il s'agit d'une méthode qui n'apporte pas de l'accessibilité en elle-même mais qui, intégré dans un dispositif, peut avoir plusieurs avantages par rapport aux vidéos d'un signeur réel. En partant de différentes réalisations, nous montrons comment la génération automatique de messages dynamique et la maîtrise de l'apparence du signeur virtuel répondent à certaines problématiques des usagers. En ouverture, nous évoquons les problématiques actuelles d'intégration d'un signeur virtuel dans un environnement multimédia et de son utilisation pour le "traitement de signe".

GALLAGHER, Bláithín A. M., HART, Patricia M., O'BRIEN, Colm, STEVENSON, Michael R., JACKSON et Andrew J., 2011. Mobility and access to transport issues as experienced by people with vision impairment living in urban and rural Ireland.
Disability & Rehabilitation, July 2011, vol. 33, n 12, pp. 979-988.

The loss of vision is associated with the impairment of functional ability, including a reduced ability to move around and to utilize all forms of transport. Walking in unfamiliar environments is challenging and driving becomes a legal prohibition. This article explores mobility and access to transport issues of urban and rural dwelling people with vision impairment in Ireland. Methods. Fourteen focus groups took place consisting of 121 people with vision impairment resident in both urban and rural Ireland. Participant selection was representative of the vision impaired community. Data were recorded, transcribed and analyzed using thematic analysis. Results. Poor access to public transport and a perceived absence of public awareness about vision impairment are evident from this study. Customized disability awareness training is deemed essential for both the public and transport staff. Difficulties with access issues within the physical environment are highlighted. Conclusion. The lack of availability of accessible transport creates an increased dependency on friends and family, and restricts access to medical, social and rehabilitative services. This study highlights issues concerning inequality of access to appropriate transport for rural vision impaired persons. These issues need to be brought to the attention of social planners and local government.

MASSON, M., 2011. *Rééducation des processus attentionnels : approche sur simulateur de conduite. Application au traumatisme crânien et au vieillissement normal.* Editions universitaires Européennes, 396 p.

GROFF, Jonathan, BOUCHEIX, Jean-Michel, LOWE, Richard, PAIRE-FICOUT, Laurence, ARGON, Stéphane, SABY, Laurent et ALAUZET, Aline, 2011. *Does Animation Facilitate Comprehension of Public Information Graphics? Evidence from Eye Tracking.* In: proceedings of 14th European Association for research on learning and instruction, Early, August 2011, Exeter UK.

Graphic information displays have the potential to communicate public information in situations where normal announcement types are ineffective. This study used eye tracking techniques to analyze comprehension mechanism of event-related information on railway traffic disruptions presented via different graphic formats. One hundred thirteen participants were asked to understand and compare series of traffic disruption messages delivered via three purely visual formats. Animated displays were the most effective presentation type. Eye tracking data showed why an animation facilitates comprehension: it enhances processing strategies which provide the best condition for segmenting the causal chain of the events provided in the message.

BRAFFORD Annelies, BOLOT Laurence et SEGOUAT Jérémie, 2011. *Virtual Signer Coarticulation in Octopus, a Sign Language Generation Platform.* In: *proceedings of the 9th International Gesture Workshop*, May 25-27, 2011, Athens, Greece.

This work is related Sign Language utterance generation and coarticulation. It first lists the important feature to tackle in such systems, and introduce the notion of coarticulation in SL. Then, we describe one of our SL generation platforms, and the way coarticulation is integrated. The current version allows us to evaluate the settings for some coarticulation effects, such as transition and sign durations.

PAIRE-FICOUT, Laurence, SABY, Laurent, ALAUZET, Aline, CONTE, Fanny, GUARRACINO, Gérard, 2010. *GO n° 2 : Rapport final PREDIT GO n°2 : SUrDyn : Signalétique d'Urgence Dynamique adaptée aux usagers sourds et malentendants* [en ligne]. Disponible à l'adresse : http://www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/SURDYN2010_Rapport_final.pdf

Certaines informations voyageurs ne sont pas accessibles aux personnes sourdes et mal entendant dans les transports car elles sont délivrées dans une modalité auditive (par haut-parleurs). Ce sont principalement les informations liées aux perturbations ou bien ayant un enjeu sécuritaire. Le fait de ne pas pouvoir avoir accès à ces informations est donc pénalisant pour ces personnes, aussi bien du point de vue de leur sécurité, de leur confort de déplacement, que de leur droit à bénéficier du même niveau de service que les autres voyageurs. L'objectif de cette étude est de contribuer à remédier à ce problème. La méthode envisagée ici est de relayer les messages sonores dans une modalité visuelle accessible au plus grand nombre, en utilisant les potentialités technologiques disponibles dans les gares et les pôles d'échanges. Le but est ainsi de pouvoir diffuser parallèlement aux messages sonores, en temps réel, les informations sécuritaires et de perturbation, dans un format graphique.

GAUNET, F. et MILLIET, J., 2010. The relationship of visually impaired people with the guide dog : How could the use of dogs be further developed in France. *Alter - European Journal of Disability research*, 4, 2 116-133.

MARIN-LAMELLET, C., 2010. *The use of tactile guidance surfaces by persons with visual impairment in public transport. 12 th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled people.* Hong Kong (CD ROM), 7 p.

COURTY, Nicolas et GIBET, Sylvie, 2010. *Why is the Creation of a Virtual Signer Challenging Computer Animation?*

Motion in Games - Third International Conference, MIG 2010, Utrecht, the Netherlands, November 14-16, 2010. In: proceedings. Springer 2010 [Lecture Notes in Computer Science](#)

Virtual signers communicating in signed languages are a very interesting tool to serve as means of communication with deaf people and improve their access to services and information. We discuss in this paper important factors of the design of virtual signers in regard to the animation problems. We notably show that some aspects of these signed languages are challenging for up-to-date animation methods and present possible future research directions that could also benefit more widely the animation of virtual characters.

ZIJLSTRA, Gar, VAN RENS, Ghmb, SCHERDER, Eja, BROUWER, Dm, VAN DER VELDE, J, VERSTRATEN, Pj et KEMPEN, Gijm, 2009. Effects and feasibility of a standardized orientation and mobility training in using an identification cane for older adults with low vision: design of a randomized controlled trial.

BMC Health Services Research, 2009, vol. 9, n° 1, pp. 153.

Orientation and mobility training (O&M-training) in using an identification cane, also called symbol cane, is provided to people with low vision to facilitate independent participation in the community. In The Netherlands this training is mainly practice-based because a standardized and validly evaluated O&M-training in using the identification cane is lacking. Recently a standardized O&M-training in using the identification cane was developed. This training consists of two face-to-face sessions and one telephone session during which, in addition to usual care, the client's needs regarding mobility are prioritized, and cognitive restructuring techniques, action planning and contracting are applied to facilitate the use of the cane. This paper presents the design of a randomized controlled trial aimed to evaluate this standardized O&M-training in using the identification cane in older adults with low vision.

GAUNET, F. et GENTAZ, E., 2009. Effet de l'expérience visuelle sur l'inférence haptique d'une localisation.

L'Année Psychologique, 109, 237-252.

WALLERGÅRD, Mattias, ERIKSSON, Joakim et JOHANSSON, Gerd, 2008. A suggested virtual reality methodology allowing people with cognitive disabilities to communicate their knowledge and experiences of public transport systems.

Technology & Disability, February 2008, vol. 20, n° 1, pp. 9-24.

This paper presents a suggested methodology based on virtual reality (VR) technology that enables people with cognitive disabilities to communicate their knowledge and experiences of public transport systems. The users interacted with the VR system by verbally describing their actions to the person controlling the VR system and/or pointing with a laser pointer while seated in front of three screens on which the virtual environment (VE) was projected. A surround sound system was used to add realism. The users were video filmed as they took a virtual bus trip and were then asked to think aloud about their experience while watching the video material. The VR methodology was evaluated on seven people with stroke. Overall, the results suggested that the VR methodology is feasible for people with cognitive disabilities. Despite some initial difficulties, the subjects managed to communicate their intentions, some by combining verbalizations and pointing with the laser pointer in a very efficient manner. They were engaged in the virtual bus trip and made comments on the experience, including comments on emotional aspects. Interestingly, the subjects' verbal descriptions of what they wanted to do revealed in parts aspects of how they reasoned when taking the bus trip.

MARIN-LAMELLET, C. et AYMOND, P., 2008. Combining verbal information and a tactile guidance surface: the most efficient way to guide people with visual impairments in transport stations?

British Journal of visual impairment, vol. 26(1), pp 63-81.

ETIENNE, V., MARIN-LAMELLET, C. et LAURENT, B., 2008. Evolution du contrôle exécutif au cours du vieillissement normal.

Revue Neurologique, n°164, pp 1010-1017.

MONTARZINO, Alicia, ROBERTSON, Brian, ASPINALL, Peter, AMBRECHT, Ana, FINDLAY, Cathy, HINE, Julian et DHILLON, Bal, 2007. The Impact of Mobility and Public Transport on the Independence of Visually Impaired People.

Visual Impairment Research, August 2007, vol. 9, n° 2/3, pp. 67-82.

This study, carried out by the Edinburgh Visual Impairment Research Group with outpatients of the Princess Alexandra Eye Pavilion (Edinburgh, Scotland), focuses on the relationship between low vision, travel behaviour, and quality-of-life issues. The study was part of a wider investigation into the functional and quality-of-life benefits of cataract surgery for patients with age-related macular degeneration. Each patient was asked to complete a travel diary for the previous week and answer a mobility questionnaire as part of an interview session. The aim of the study was to identify the personal, environmental, and transportation factors that have an impact on visually impaired people's mobility and independence. The analysis has demonstrated that there are different subgroups of patients with different patterns of travel behaviour. While aspects of the built environment and transport system such as controlled road crossings and location of bus stops play an important role in determining the travel behaviour of visually impaired people, there is a personal factor involving a combination of age and vision in the better eye that best explains the travel behaviour patterns of visually impaired people.

SABY, Laurent, GUARRACINO, Gérard, HEGRON, Etienne, PARIZET, Gérard, PREMAT, Eric, SANCHEZ, Jésus, SCHERRER, Franck, et ZIMMERMANN, Monique, 2007. *Vers une amélioration de l'accessibilité urbaine pour les sourds et malentendants: quelles situations de handicap résoudre et sur quelles spécificités perceptives s'appuyer ?* Thèse de Doctorat en Génie Civil.

Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, Lyon [en ligne]. 2007. [Consulté le 16 juillet 2013]. <http://csidoc.insa-lyon.fr/these/2007/saby/these.pdf>

L'accessibilité, avec l'ensemble des thématiques rattachées au domaine du handicap, fait l'objet, en France, d'une loi récente : la loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005, qui remplace la loi cadre n°75-534 d'orientation en faveur des personnes handicapées, du 30 juin 1975. Or, cette loi porte une évolution très importante en la matière puisqu'elle impose de penser cette accessibilité à l'échelle de la chaîne des déplacements, continue et globale, et à l'intention de tous les usagers, en prenant notamment en compte toutes les déficiences. Ce mémoire, qui retrace notre travail sur le sujet de l'amélioration de l'accessibilité urbaine à l'intention des sourds et malentendants, s'articule en dix chapitres, regroupés au sein de quatre parties. La première partie établit l'état de l'art dans les domaines de recherche concernés par notre approche et nous permet ainsi de préciser notre problématique de recherche. La seconde est consacrée à l'élaboration d'une méthodologie adaptée aux questions posées. Les troisième et quatrième parties regroupent les résultats obtenus dans deux domaines distincts : l'identification et la hiérarchisation des difficultés liées à la surdité d'une part, la caractérisation de la perception de l'environnement urbain par les sourds et malentendants d'autre part.

BAUDOIN, G., VENARD, O., UZAN, G., GARE, M et PAUMIER, A., 2007. *Le projet RAMPE : Système interactif d'information auditive pour la mobilité des personnes aveugles dans les transports publics : Synthèse de la phase 2*, [en ligne].

[Consulté le 22 juillet 2013]. http://www.esiee.fr/~rampe/rampe2_synthesev2_final.pdf

Le projet RAMPE avait pour objectif de concevoir, développer et expérimenter un système interactif d'assistance et d'information auditive visant à favoriser l'autonomie et la mobilité des personnes aveugles dans les transports collectifs. Le projet est supporté par le PREDIT 3 dans le cadre du groupe opérationnel sur les services de mobilité et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

CERTU, 2006, *Comment aborder tous les handicaps ?* - 4e journée d'échange « Ville accessible à tous » du 20 juin 2006. [en ligne],

[Consulté le 19 juillet 2013]

<http://reglementationsaccessibilite.blogs.apf.asso.fr/files/Notionsmiseenoeuvreaccess/comment%20aborder%20les%20handicaps,%20CERTU,%202008.PDF>

Au sommaire : Introduction de la journée ; Le programme Ville Accessible à Tous ; La loi du 11 février 2005 : des obligations nouvelles pour les collectivités territoriales ; Déroulement de la rencontre.

Session 1 : Les déplacements pour les personnes déficientes visuelles et auditives ; Pour des systèmes de transports collectifs et d'information accessibles à tous ; « Handicap auditif » ; Déficience auditive en milieu urbain : quels enjeux et quels besoins ? Questions et débat ; Session 2 : Introduction de la session ; La mobilité des personnes ayant un handicap mental ou cognitif ; Handicaps psychique et cognitif et transport collectif : L'exemple du réseau de l'agglomération troyenne « apprendre à se connaître pour vaincre l'exclusion » ; Le vieillissement et ses conséquences ; Questions et débats sur la session ; Enseignements et perspectives.

GAUNET, F., 2006. Verbal guidance rules for a localized wayfinding aid intended for blind pedestrians in urban areas.

Universal Access in the Information Society, 4(4), 338-353.

GAUNET, F. et BRIFFAULT, X., 2005. Exploring the functional specifications of a localized wayfinding verbal aid for blind pedestrians : Simple and structured urban areas.

Human Computer Interaction, 20(3) 267-314.

AFONSO, A., GAUNET, F. et DENIS, M., 2004. The mental comparison of distances in a verbally described spatial layout : Effects of visual deprivation.

Imagination, Cognition and Personality, 23, 173-182.

FALKMER, Torbjörn, ANUND, Anna, SÖRENSEN, Gunilla et FALKMER, Marita, 2004.

The Transport Mobility Situation for Children with Autism Spectrum Disorders.

Scandinavian Journal of Occupational Therapy, June 2004, vol. 11, n°2, pp. 90-100.

In order to investigate the transport mobility situation for children with autism spectrum disorders, questionnaires from 1,631 parents were analyzed. The results showed that almost 3 out of 4 parents were worried when their child was transported by school transport or by the Special Transport System. Transports in the family vehicle caused worry among almost half of the parents. The parents' worries were justified by the fact that the children were not transported according to general safety recommendations. Moreover, it was common for the children to be transported with unfamiliar drivers, as well as with unknown passengers, which is known to be quite problematic. Transport mobility adaptation to this particular group of children with disabilities refers merely to implementation of knowledge and a specific, well-structured approach among the drivers towards the children during the ride, rather than to physical/mechanical adaptation of the vehicles.

GAUNET, F. et BRIFFAULT, X., 2002. Navigational aid for blind pedestrians: Towards a localized verbal guidance system.

Modelling, Measurement and Control, 63, 4, supp., 139-150.

MARIN-LAMELLET, C., PACHIAUDI, G. et LE BRETON-GADEGBEKU, B., 2001. Information and Orientation Needs in Public Transport for Persons Who are Blind or Partially Sighted: the BIOVAM Project.

Transportation Research Record, n°1779, pp. 203-208.

MARIN-LAMELLET, C., PACHIAUDI, G., LE BRETON-GADEGBEKU, B., MATHELIN, V. et MARTINS, R., 2001. Besoins en information et problèmes d'utilisation des transports ferroviaires par les personnes déficientes visuelles.

RTS (Recherche Transport et Sécurité), n°70, pp3-15.

MARIN-LAMELLET, C., BRUYAS, M.P., et GUYOT, L., 2000. L'utilisabilité d'internet comme source d'information pour les voyageurs handicapés.

RTS (Recherche Transport et Sécurité), n°68, pp 3-14.

L'apport des recherches en sciences sociales

ALAUZET, A. et POCHE, P., 2013. *Mobilité quotidienne des personnes en situation de handicap : Que sait-on des effets de cumuls avec les inégalités socioéconomiques et territoriales ?* Colloque International Futurs urbains « Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain », Université Paris-Est, Paris, France, 16-18 janvier 2013, 11 p. (<http://villes-environnement.fr/fr/ajax/papier/32.html>).

La possibilité de disposer de moyens de transport et de pouvoir les utiliser, la capacité à se déplacer de façon autonome, sont des facteurs importants d'insertion et de participation sociale des individus. Or les capacités de mobilité ne sont pas distribuées de façon égale dans la société selon les ressources économiques, le milieu social, le niveau de formation, les ressources physiques ou cognitives, la connaissance et l'expérience des lieux et des modes de transport. Dans ce papier nous présentons les apports bibliographiques sur la question du handicap et des inégalités, puis nous présentons nos premiers résultats sur la question de la mobilité des personnes en situation de handicap dans les transports en lien avec leurs caractéristiques socio-économiques et résidentielles, obtenus à partir de l'ENTD 2008.

SANDER, Marie-Sylvie, BOURNOT, Marie-Christine, LELIEVRE, Michèle et TALLEC, Anne, 2012. Les personnes ayant un handicap visuel : les apports de l'enquête handicaps-incapacités-dépendance. [en ligne]. 7 juin 2012. [Consulté le 20 avril 2013]. Disponible à l'adresse : <http://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/12824/1/er416.pdf>

L'exploitation de l'enquête HID apporte un nouvel éclairage sur la situation des personnes ayant un handicap visuel en France. Les aveugles ou malvoyants profonds seraient environ 207 000 et les malvoyants moyens 932 000.

Eurobaromètre 2012. Perception de la discrimination dans l'UE [sans date]. [en ligne]. [Consulté le 19 juillet 2013] http://ec.europa.eu/justice/newsroom/discrimination/news/121122_fr.htm

Cette enquête examine les attitudes et les perceptions des Européens à l'égard de la discrimination fondée sur différents motifs (le genre, l'origine ethnique, la religion ou les convictions, l'âge, le handicap, l'orientation sexuelle et l'identité de genre). A l'instar du dernier Eurobaromètre sur ce sujet publié en 2009, cette enquête comprend également plusieurs questions sur l'impact de la crise sur la mise en œuvre des politiques et les efforts de lutte contre la discrimination. De nouvelles questions ont été ajoutées pour couvrir des sujets importants ou émergents, tels que la situation des Roms en Europe, la discrimination en dehors du lieu de travail ou les liens entre discrimination et accessibilité. Les perceptions de la discrimination à l'encontre des personnes transsexuelles et transgenres sont également explorées pour la première fois.

BARRAL, Catherine, LO, Seak-Hy, 2011. La participation sociale des personnes handicapées de 20 à 59 ans : les premiers enseignements de l'enquête Handicap-Santé de 2008. *Regards sur l'actualité*, 2011, n° 372, pp. 33-51

Cet article vise à illustrer la notion de participation sociale en s'appuyant sur les réponses des personnes âgées de 20 à 59 ans vivant en ménages ordinaires interrogées dans le cadre de l'enquête Handicap-Santé. Après qu'auront été précisées les variables retenues pour caractériser la population en termes de limitations fonctionnelles, de restriction globale d'activité, et de reconnaissance du handicap par l'un ou l'autre des régimes de protection sociale, la participation sociale sera appréhendée par la mise en relation de la population ainsi définie et d'une sélection de domaines de la vie. Ensuite, l'analyse des réponses à quelques questions portant sur l'accessibilité d'équipements collectifs ainsi que sur la discrimination donnera un aperçu du rôle joué par ces facteurs environnementaux. En conclusion, seront évoquées les limites des actuelles logiques de compensation et d'accessibilité généralisée, au regard des objectifs fixés par la loi de 2005.

MONTAUT, Alexis, CAMBOIS, Emmanuelle, 2011. *Etat de santé et participation sociale des adultes atteints de limitations fonctionnelles*, 2011, pp. 57-69, in : L'état de santé de la population en France : suivi des objectifs annexés à la loi de santé publique : rapport 2011.

En 2008, un adulte d'âge actif sur huit déclare des limitations fonctionnelles physiques, mentales ou sensorielles sévères qui les exposent à des situations de handicap. Douze profils type "à risque de handicap" ont été identifiés dans cette étude. La participation à la vie sociale de ces personnes, de 18 à 59 ans, est mesurée par le travail, les relations avec les autres et les activités élémentaires du quotidien. Cette participation sociale varie fortement d'un profil à un autre. Les femmes déclarent plus souvent des limitations physiques mais de moindre gravité, et moins souvent une reconnaissance administrative de handicap. Les limitations cognitives et sensorielles sont parmi les plus fréquentes mais elles s'accompagnent moins souvent de difficultés de participation sociale que les limitations intellectuelles et physiques en particulier, et que les limitations motrices (membres inférieurs ou tous les membres). Les personnes déclarant des limitations fonctionnelles sévères y associent une santé nettement moins bonne que la moyenne de la population. A caractéristiques socio-économiques comparables, les personnes déclarant des atteintes motrices ou intellectuelles souffrent d'un plus grand nombre de pathologies et de symptômes, qu'ils soient à l'origine des limitations ou qu'ils en soient la conséquence. Tous les profils présentent un risque plus élevé de mauvaise santé buccodentaire, qui s'explique en partie par les difficultés d'accès aux soins dentaires. Le cumul de pathologies et de symptômes amenuise les chances de participation sociale de ces adultes d'âge actif. Dès lors, une prise en charge globale de leur santé (physique, psychique et sociale) pourrait améliorer leur qualité de vie, et favoriser leur participation à une vie sociale.

KENYON, Susan, 2011. Transport and social exclusion: access to higher education in the UK policy context.

Journal of Transport Geography, July 2011, vol. 19, n° 4, pp. 763-771.

This paper examines the student experience of transport, within the context of two hitherto distinct discourses. Firstly, the transport and social exclusion discourse, which highlights the role that low mobility plays in the experience of exclusion. Secondly, the widening participation discourse, which emphasizes inequitable access to and achievement in higher education (HE) by non-traditional students as a component of social exclusion. The paper reports the results of a series of focus groups, undertaken with current HE students from a diverse range of backgrounds, many of whom may be considered to be non-traditional students. Results suggest that inadequate access to transport is a substantial barrier to access and achievement in HE, for these students. This highlights the influence of transport upon the successful implementation of social policy. Without consideration of transport and the physical accessibility of HE, the aim of increasing and widening participation in HE is unlikely to be realized.

LEOTHAUD, Isabelle, REMY, Nicolas et THOMAS, Rachel, 2011. *L'accessibilité des réseaux de transport en commun en Europe*. [en ligne]. 30 mai 2011. [Consulté le 13 juillet 2013]. Disponible à l'adresse : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00596815>

L'Europe vieillit. Selon un rapport de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, la proportion du nombre des personnes âgées de plus de 65 ans augmentera d'environ 40 % dans les trente prochaines années, dans les pays membres (CEMT, 2002). Or en vieillissant, la population subit un certain nombre d'altérations de ses capacités fonctionnelles ou sensorielles, et multiplie l'expérience des situations de handicap. Pour faire face à cette évolution, les pays européens adoptent des mesures et des dispositifs pour accroître l'accessibilité de leurs infrastructures de transport et de leurs matériels roulants. Cette recherche fait le point sur ces mesures et ces dispositifs. Elle ne se limite cependant ni à une analyse technique, ni à une analyse comparative. Notre objectif est davantage de comprendre la part culturelle des choix effectués. En quoi les cultures urbaines influencent-elles la conception de l'accessibilité et les choix techniques faits dans le domaine des transports publics urbains ? Comment s'articulent, autrement dit, le contexte culturel dans lequel s'élabore une pensée de l'accessibilité et sa mise en œuvre pratique ? Cette problématique, encore peu abordée, requiert une conception particulière de l'accessibilité. C'est là l'argument central de ce travail : si celle-ci est encore envisagée dans le milieu de la conception comme une qualité prédéfinie de l'environnement construit, elle est ici abordée comme procédant d'une création continue. Formulé autrement, l'accessibilité résulte d'un processus permanent d'ajustement entre des ressources

diverses (environnementales, techniques, sensibles...), la perception des citoyens et leurs actions (Thomas, 2000, 2005). Le propos est donc ici de clarifier le rôle des acquis culturels dans les processus de mise en forme de l'accessibilité des transports publics urbains. Trois capitales européennes sont investies : Athènes (Grèce), Copenhague (Danemark) et Prague (République Tchèque). Le choix de ces capitales n'est pas anodin. Nous souhaitons pouvoir comparer, au sein de l'Europe, des pays dont la culture diffère, dont la prise en compte et la mise en œuvre de l'accessibilité dans les transports publics urbains répondent à des phases de l'histoire du pays et à des logiques, voire à des philosophies, différentes. Le traitement des données empiriques recueillies dans ces trois capitales donne naissance à un site Web, dont l'objectif est la sensibilisation des étudiants des écoles nationales supérieures d'architecture à la complexité de l'accessibilité dans les infrastructures de transport public urbain.

CUENOT, Marie, ROUSSEL, Pascale, 2010. Centre technique national d'études et de recherches sur les handicaps et les inadaptations -CTNERHI, *Difficultés auditives et communication : exploitation des données de l'enquête Handicap-Santé Ménages 2008*.

Saint-Denis : Institut national de prévention et d'éducation pour la santé -INPES, 2010, 79 p.

Ce rapport a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du Baromètre Santé à destination des personnes sourdes et malentendantes de l'INPES. Il semblait alors intéressant de compléter les réflexions en cours par des données issues de l'enquête effectuée par l'INSEE en 2008 " Handicap-Santé Ménages " (HSM 2008). Seul un nombre limité de questions d'HSM 2008 sont exploitées à partir de différents groupes de populations déterminés en fonction de plusieurs dimensions : celle de la déficience auditive, celle de la limitation fonctionnelle, en l'occurrence le fait d'avoir des difficultés à entendre une conversation avec plusieurs personnes, et celle des moyens de communication utilisés, en particulier l'utilisation de la langue des signes. Les auteurs soulignent ici la complexité propre à l'élaboration de catégories de " personnes ayant des difficultés auditives ". En lien avec l'équipe de l'INPES, cette problématique a été abordée à travers les questions proposées dans cette enquête de l'INSEE : des données de cadrage sont présentées dans la partie I et les choix effectués pour construire des catégories de populations pertinentes dans le cadre de l'élaboration du Baromètre Santé Sourds et Malentendants sont explicités dans la partie II. Deux types de regroupements sont ainsi proposés : un premier basé sur le croisement entre les déclarations de déficiences auditives et de difficultés à entendre une conversation à plusieurs (partie III) et le second élaboré à partir du croisement entre les déclarations de déficiences auditives et d'utilisation de la langue des signes (partie IV). L'objectif ici consiste principalement à fournir un appui d'ordre méthodologique afin d'aider au choix de la méthode de passation du Baromètre Santé Sourds et Malentendants (BSSM).

DEJOUX, Virginie, ARMOOGUM, Jimmy, 2010. *Mobility barrier for disabled people*. In : Proceedings of the 12th WCTR conference [en ligne]. Lisbonne, Portugal. 2010. 10 p. [Consulté le 20 avril 2013]. Disponible à l'adresse : <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00614961>

The aim of this paper is to understand why people with disabilities travel less than people with any difficulty and why they use different transport modes. For that, we had a quantitative and qualitative approach. Our research is based on the National Travel Survey (NTS) that was conducted in France in 2007-2008. Secondly, and to provide in-depth elements for the understanding of situations faced by disabled people, we carried out fifty semi-structured interviews with people who may be experienced difficulties when travelling. We will try to detect difficulties that people may face when they are travelling, by observing separately each mode: walking, car, public and specialized transport.

KANTOR-FORGACH, Veronika, 2010. Public Transport Prospective of People with Reduced Mobility in Hungary.

World Academy of Science, Engineering & Technology, November 2010, vol. 70, pp. 211-216. [en ligne]. [Consulté le 22 juillet 2013]. <http://www.waset.org/journals/waset/v46/v46-41.pdf>

To comply with the international human right legislation concerning the freedom of movement, transport systems are required to be made accessible in order that all citizens, regardless of their physical condition, have equal possibilities to use them. In Hungary, apparently there is a considerable default in the improvement of accessible public transport. This study is aiming to overview the current Hungarian situation and to reveal the reasons of the deficiency. The result shows that in spite of the relatively favourable juridical background linked to the accessibility needs and to the rights of persons

with disabilities there is a strong delay in putting all in practice in the field of public transport. Its main reason the lack of financial resource and referring to this the lack of creating mandatory regulations. In addition to this the proprietary rights related to public transport are also variable, which also limits the improvement possibilities. Consequently, first of all an accurate and detailed regulatory procedure is expected to change the present unfavourable situation and to create the conditions of the fast realization, which is already behind time.

BOUVIER, Gérard, 2010. *Institut national de la statistique et des études économiques -INSEE, L'enquête Handicap-Santé : présentation générale*. 61 p.

Ce document commence par situer l'enquête Handicap-Santé (HS) parmi les enquêtes à thème santé, menées par l'INSEE. L'enquête HS reprend largement l'enquête Handicap-Incapacité-Dépendance (HID) mais développe aussi des aspects santé dans la continuité de l'enquête décennale Santé.

Les principales parties de l'enquête, en particulier les deux volets, soit l'enquête en ménages (HSM) et celle en institutions (HSI) sont présentées en partie II. Il s'agit de décrire ces parties, avec quelques spécificités et leur articulation. La structure générale du questionnaire commun aux deux volets et son organisation en relation avec les objectifs de l'enquête vient en partie III. Ces aspects sont complétés par le résumé des thèmes de chaque module. Une partie IV reprend les principaux éléments des calculs des poids pour chaque volet. Quelques résultats de l'enquête sont alors détaillés en partie V. Une liste d'indicateurs utilisés est dressée, comprenant une définition critique et des éléments contextuels. Ces premiers résultats illustrent ce qu'apportera l'enquête au regard de l'objectif principal en terme de champ.

ALAUZET, A., SANCHEZ, J. et VELCHE, D., 2010. *Les personnes qui rencontrent des situations de handicap dans les transports et leurs pratiques de déplacement*. Tome 1 du rapport final du projet POTAS (Financement GIS-IReSP) - Juin 2010, Rapport Lescot n°1001, INRETS et CTNERHI, Bron, septembre 2010, 96 p.

L'accès aux transports conditionne pour un individu à la fois son accès physique aux lieux de socialisation tels que les structures d'apprentissage ou de loisir, et sa possibilité d'exercer un emploi et/ou de participer pleinement, librement et en toute autonomie à la vie collective. Parmi les nombreuses sources d'inégalités d'accès aux transports, les difficultés d'accès ou le non accès résultant d'un handicap ou d'une mobilité réduite occupent une place importante. L'objectif du projet POTAS était d'identifier les personnes qui rencontrent des situations de handicap dans les transports, d'analyser leurs pratiques de déplacement en affinant la connaissance des situations de handicap rencontrées et en déterminant des profils selon les différentes situations de handicap. Cette analyse a été réalisée à partir des données de plusieurs grandes enquêtes, centrées sur le transport (ENTD 2007-2008, EGT 2001) et sur le handicap (HID 1999).

ALAUZET, A., CONTE, F., SANCHEZ, J. et VELCHE, D., 2010. *Les personnes en situation de handicap mental, psychique ou cognitif et l'usage des transports*. Tome 2 du rapport final du projet POTAS (Financement GIS-IReSP) - Juin 2010, Rapport Lescot n°1002, INRETS et CTNERHI, Bron, septembre 2010, 141 p.

La possibilité de se déplacer et d'utiliser les moyens de transport disponibles est une composante clé de la participation sociale des individus. Le projet POTAS avait pour objectif d'analyser les limitations d'activités et les restrictions de participation à la vie sociale des personnes du point de vue de l'usage des transports. Un focus a été réalisé sur les difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap mental, psychique ou cognitif dans l'usage des systèmes de transport. Cette analyse a tout d'abord permis de faire le point sur ces catégories de handicap, telles qu'elles peuvent être perçues aujourd'hui en France, notamment sous l'influence de la loi de février 2005 et de son appropriation par les associations de défense des droits des personnes concernées. Elle a ensuite permis de mettre en lumière les pratiques de déplacements de ces personnes ainsi que les difficultés qu'elles rencontrent dans l'usage des transports, en utilisant toutes les sources d'information disponibles (littérature et grandes enquêtes). Ces analyses ont été complétées à l'aide d'une enquête de terrain réalisée dans la région lyonnaise.

DEJOUX, V., et MARIN-LAMELLET, C., 2010. *Survey on people with travel difficulties in France.* 12th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED 2010). Hong Kong, (CD ROM), 7 p.

HEYRMAN, E. et MARIN-LAMELLET, C., 2009. Quelles politiques d'accessibilité au transport en Europe ? *Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France*, n°150, pp.112-113.

HAIXIAO, Pan, DOULET, Jean-François et Institut pour la ville en mouvement, 2008. *Ville, handicap et accessibilité.* Shanghai, Chine : Tongji University Press. ISBN 978-7-5608-3806-9. Handicap et transports : que dit la loi ? - Europe1.fr - France, [sans date]. [en ligne]. [Consulté le 19 juillet 2013 a]. Disponible à l'adresse : <http://www.europe1.fr/France/Handicap-et-transports-que-dit-la-loi-166623/>

L'accessibilité des personnes handicapées est définie par la loi du 11 février 2005 et renforcée par le décret du 17 mai 2006 qui met en œuvre le principe d'accessibilité généralisée. Selon ces textes, les personnes handicapées doivent être en mesure de monter et descendre des véhicules routiers ou des rames ; et se localiser, s'orienter et bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire à l'accomplissement de leur voyage. De plus, des aménagements nécessaires doivent être entrepris : information sonore et visuelle, portes ou rames permettant le passage d'un fauteuil roulant.

STANLEY, Janet et LUCAS, Karen, 2008. Social exclusion: What can public transport offer? *Research in Transportation Economics*, 2008, vol. 22, n° 1, pp. 36-40.

A new workshop on "Social exclusion: What can public transport offer?" was introduced in the Thredbo 10 program. The workshop examined the concept of social exclusion in a transport context, looking briefly at the history and comprehensiveness of the term for social policy in transport. Other concepts, such as well-being and social capital, were determined to be also needed. While important research was reported to the workshop, it was clear that social exclusion was at an early stage of empirical development. Gaps were highlighted, particularly in evaluation and cost-benefit analysis. Examples of service systems designed to address social exclusion were presented at the workshop, revealing the need to better understand governance arrangements. The workshop developed recommendations for future research and policy, particularly emphasizing the need to integrate social outcomes with economic and environmental transport policy at the strategic, tactical and operational levels. Finally, ideas for further exploration of social exclusion in Thredbo 11, were outlined.

ALDRED, Rachel, WOODCOCK, James, 2008. Transport: challenging disabling environments. *Local Environment*, August 2008, vol. 13, n° 6, pp. 485-496.

This article brings together the concerns of environmental and disability movements through examining the role of transport. Both movements critique current transport policy and practice. The disability movement has analyzed how it marginalizes the needs of disabled people, while environmentalists argue current transport trends are unsustainable and marginalize alternatives. Although these critiques operate independently and even seem opposed to each other, a common agenda can be developed through extending the social model of disability. The social model can be used to understand how car-dominated transport systems can be understood as disabling populations larger than those conventionally recognized as « disabled ». The car offers the technological fix of enabling abilities, in particular speed and strength, but in practice disables in a number of ways. Urban sprawl and traffic increase barriers to participation and access for many both « able-bodied » and « disabled », while car dominance damages social interaction and limits sensory perception. Furthermore, the car economy is a major cause of impairment through crashes and physical inactivity. Understanding these together requires integrating the social model of disability with an eco-social model of impairment. This can show how unequal forms of social organization are embodied in people and environments to produce patterns of impairment, disability and disadvantage. Finally we suggest policies to move towards sustainable societies with increased opportunities for broader social participation. The article argues that the two movements can create and benefit from a shared vision of socially inclusive, low-energy, sustainable transport.

HEYRMAN, E., MARIN-LAMELLET, C., SOULAS, C. et ALAUZET, A., 2008. *Which factors limit or favour the implementation of the policy for accessible collective transport?* First elements from a comparative analysis between Lyon and Stuttgart policies. European Transport Conference (ETC) 2008, Association for European Transport (AET), Leeuwenhorst Conference Centre, Noordwijkerhout, the Netherlands 6-8 October 2008, CD-ROM, 7 p.

PRESTON, John et RAJE, Fiona, 2007. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, May 2007, vol. 15, n° 3, pp. 151-160.

This paper briefly reviews the inexorable rise of the social exclusion policy paradigm and uses an adaptation of Amartya Sen's theory of entitlement to determine appropriate policy responses. In particular, the promotion by the UK Department for Transport of accessibility planning is examined. Although this initiative is not totally without merit, the resulting analysis may be too aggregate, both spatially and socially. The weakness of such an approach is that transport-related social exclusion is not always a socially and spatially concentrated process. Instead we suggest a matrix of area accessibility, area mobility and individual mobility as a possible schema for identifying concentrated and scattered manifestations of social exclusion and inclusion and for suggesting appropriate policy responses. This schema helps produce a more spatially and socially differentiated conceptualization of social exclusion, helps identify policy responses and most critically highlights that the problems of the socially excluded immobile should not be analyzed in isolation from the socially included mobile.

CAMBOIS, Emmanuelle et ROBINE, Jean-Marie, 2006. L'incapacité et le handicap dans l'enquête santé 2002-2003 : diversité des approches et usages des indicateurs. *Dossiers solidarité et santé*, n° 2, pp. 23-31.

Dans les enquêtes santé en population, l'incapacité peut être mesurée à partir d'approches diverses : le handicap ressenti, la santé fonctionnelle, la dépendance, la reconnaissance administrative du handicap... De chacune de ces dimensions découlent des besoins en matière de soins et d'assistance spécifiques. Cette étude compare les réponses à quatre questions générales de l'enquête sur la santé et les soins médicaux de 2002-2003, qui sont analysées au regard d'informations issues d'un module détaillé sur les problèmes fonctionnels et les gênes dans les activités du quotidien. Selon les critères retenus, 2,5 à 6,5 millions de personnes seraient en situation d'incapacité, allant de la « reconnaissance administrative d'un handicap » aux « limitations d'activités de long terme » ou au handicap ressenti. L'analyse montre que la question sur la « reconnaissance administrative du handicap » serait plutôt limitée aux restrictions d'activité. Celle sur les « handicaps ou gênes dans la vie quotidienne » se révèle assez restrictive et recouvre plutôt des formes d'incapacité sévères ou reconnues. Enfin, les « limitations d'activité de long terme » et le fait de « considérer avoir un handicap » reflètent des problèmes fonctionnels divers touchant ou non les activités quotidiennes.

PAULO, Christelle, 2006. *Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets* [en ligne]. Université Lumière - Lyon II. [Consulté le 19 juin 2013]. Disponible à l'adresse : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00110553>

Le contexte des dernières décennies se caractérise par la forte croissance des mobilités et le rôle central qu'elles occupent dans l'insertion sociale et professionnelle des individus. La société contemporaine produit de nouveaux impératifs de déplacement qui modifient en profondeur notre rapport à l'espace et au temps. Pour autant, nous ne disposons pas tous de capacités identiques pour faire face à ces exigences changeantes et complexes. Les inégalités observées en matière de mobilité méritent donc une attention particulière dans la mesure où elles participent à la production et à la reproduction des inégalités socio-économiques. Partant de ce constat, cette thèse tente de mieux cerner le lien entre inégalités de revenu et mobilités, en intégrant les différentes facettes des mobilités dites « réversibles », en désagrégeant l'analyse par groupe de cycle de vie et en faisant explicitement apparaître l'influence de l'accès à l'automobile. Nous proposons ainsi d'identifier, de mesurer et d'interpréter les inégalités de mobilités grâce à des indicateurs simples permettant, sinon de recomposer la complexité du phénomène, tout au moins d'en présenter les différentes dimensions. Nous présentons une analyse méthodique de l'impact du revenu sur les pratiques de mobilité de semaine, de week-end et de longue distance à partir des données disponibles grâce aux enquêtes statistiques classiques sur la mobilité (Enquête Ménages Déplacements de Lyon 1995, Enquête Nationale Transport 1994). Les résultats obtenus montrent que les effets du revenu sont très

hétérogènes selon le type de mobilité observé. Notre approche apporte ainsi des éléments de compréhension et d'éclaircissement sur les inégalités économiques de mobilités. Des pistes de réflexion sont également formulées pour une meilleure prise en compte des préoccupations en matière d'équité sociale dans la gestion durable des mobilités.

CLEMENT, Serge, 2006. Transports urbains et vieillissement. *Informations sociales*, 1 juin 2006, vol. n° 130, n° 2, pp. 72-79.

A Toulouse, l'autorité organisatrice des transports Tisséo a mis au point trois modes de déplacement différents visant à répondre aux besoins du plus grand nombre : bus et métro ; « mobibus » à destination des personnes handicapées ; et une navette électrique dont les arrêts se font à la demande de l'utilisateur. Des mesures qui visent à rendre la ville accessible à ses habitants, y compris aux personnes à mobilité ou à autonomie réduite et aux personnes fragiles. Mais ces apports techniques suffisent-ils à faire sortir ces personnes dans la cité ?

JOLLY, Debbie, PRIESTLEY Mark, MATTHEWS Bryan, Disability Rights Commission et Centre for Disability Studies, 2006. *Secondary analysis of existing data on disabled people's use and experiences of public transport in Great Britain* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <http://disability-studies.leeds.ac.uk/files/2011/10/DRC-transport-campaign-research-report-October-2006.pdf>

The evidence available from existing research studies highlights the importance of access to public transport for disabled people in Britain. Disabled people are less likely to drive or to have access to a car than nondisabled people and they are more likely to think of public transport as essential to their mobility. Improved access to public transport, and improved confidence amongst its users, is required in order to reduce the 'travel gap' that exists between disabled and non-disabled people...The evidence available from existing research studies highlights the importance of access to public transport for disabled people in Britain. Disabled people are less likely to drive or to have access to a car than nondisabled people and they are more likely to think of public transport as essential to their mobility. Improved access to public transport, and improved confidence amongst its users, is required in order to reduce the 'travel gap' that exists between disabled and non-disabled people.

JETTER Séverine, 2005. Les déplacements des personnes handicapées [en ligne] *E&S*, n° 73, Saint-Denis de la Réunion : Observatoire du développement de la Réunion, [Consulté le 22 juillet 2013]. Etudes et synthèses. Disponible à l'adresse : <http://portail.stpaul4.ac-reunion.fr/ressourcespmb/odr/es73.pdf>

Cette étude présente les résultats d'une enquête téléphonique réalisée en février et juillet 2005 par l'Observatoire du développement de la Réunion (ODR) auprès de 803 personnes handicapées, âgées de plus de 18 ans. L'enquête a été complétée par des entretiens afin d'approfondir les parties concernant les attentes.

CARLSSON, Gunilla, 2004. Travelling by Urban Public Transport: Exploration of Usability Problems in a Travel Chain Perspective. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, June 2004, vol. 11, n° 2, pp. 78-89.

Travelling is an important precondition for other occupations, and to support travelling for people with functional limitations in-depth information about usability problems in urban public transport is needed. Therefore, the aim of this study was to explore usability problems in public transport in a travel chain perspective focusing on the physical environment and inherent aspects of it. Service Route travellers were contacted on board buses and a strategic sample of 20 persons participated in focus group interviews. The participants were used to travelling but the results demonstrated that they faced a broad range of usability problems when travelling. By analyzing the usability problems in a travel chain perspective, several aspects of the personal, environmental, and occupational components in usability problems were elucidated. The results provide a structure for further analysis of usability problems in urban public transport, in research as well as in practice. Knowledge about the usability problems different groups of people experience when travelling increases knowledge of the environmental impact on occupational performance and how to design supportive traffic environments for people with functional limitations.

BELCHER, M. J. H., FRANK, A. O., 2004. Survey of the use of transport by recipients of a regional Electric Indoor/Outdoor Powered (EPIOC) wheelchair service.
Disability & Rehabilitation, 20 May 2004, vol. 26, n° 10, pp. 563-575.

Purpose : To determine the extent to which Electric Indoor/Outdoor Powered wheelchair (EPIOC) users travel in vehicles, their concerns about safety, any accidents occurring during transportation and difficulties with their equipment. Method : All 268 EPIOC users on the departmental database were sent a purpose-designed postal questionnaire asking whether the respondent:--used the chair during transportation and in what type of vehicle; understood clamping processes; had a « mishap » or an « accident »; felt safe during transportation and wished to comment. Replies from two mailings resulted in 203 usable replies (76%). Responses and comments were entered into an Excel database. Results : Thirty-seven (18%) users did not use any transport. Of the 170 (82%) who did: 51% used Dial-a-Ride, 44% taxis, 41% ambulances, 37% local authority transport, 34% cars and others 17%. Twenty-one (12%) experienced « mishaps »--8 toppled out of their chairs and 6 reported clamping-related accidents. Headrests were only used by 69 (41%). Thirty-four (19%) of 182 expressing a view about « feeling safe » felt unsafe sometimes. Wheelchair users often feel vulnerable when being transported by public providers. Discussion : Risks of vehicular travel by wheelchair users could be reduced with appropriate equipment and regular review of NHS prescriptions, education of users, wheelchair services and transport providers.

HINE, Julian, MITCHELL, Fiona, 2003. *Transport Disadvantage and Social Exclusion: Exclusionary Mechanisms in Transport in Urban Scotland*. Ashgate Publishing, Ltd.

There is currently much interest in the role that transport plays in promoting, or alleviating « social exclusion ». By bringing together and analyzing the travel experiences of a diverse range of groups – the visually impaired, wheelchair users, car users, public transport users and pedestrians – this book illustrates the nature of these exclusionary processes and indicates how policy and practice could be developed to counter these effects.

HAUET, Eric, RAVAUD, Jean-François, 2002. *Handicap, gênes ou difficultés ressentis par les personnes dans le cadre de leurs déplacements en dehors du domicile*.

Appel d'offres Association des Paralysés de France 2000. Contrat de recherche APF 00-05 Rapport définitif Août 2002 [en ligne].

Disponible à l'adresse : <http://ifrhandicap.ined.fr/hid/hiddif/HTML/TRANSPOR-2.PDF>

Publication : Handicaps, gênes ou difficultés ressentis par les personnes, [sans date]. [en ligne]. [Consulté le 25 juillet 2013]. Disponible à l'adresse :

<http://ifrhandicap.ined.fr/hid/hiddif/HTML/rapport-8.htm>

Le présent rapport contient trois parties, qui vont du plus général au plus détaillé :- Handicap, gênes dans les déplacements et comportements généraux de déplacements ;- La pertinence de la prise en compte de l'environnement géographique des personnes et les problèmes posés;- La relation entre déficience, incapacité, gênes ressenties dans les déplacements et zone géographique : le cas particulier de l'Ile-de-France. Ces trois parties sont relativement autonomes. Le lecteur pourra s'intéresser séparément à chacune d'elles.

HAUET, Eric, RAVAUD, Jean-François, 2001. Handicap, incapacités, dépendance et déplacements In Handicaps-Incapacités-Dépendance, premiers travaux d'exploitation de l'enquête HID : colloque scientifique, Montpellier, 30 novembre et 1er décembre 2000.

Document de travail, Série études, DREES, 2001, n° 16, pp. 141-154.

CHURCH A., FROST M., et SULLIVAN K, 2000. Transport and social exclusion in London.

Transport Policy, July 2000, vol. 7, n° 3, pp. 195-205.

Few studies explicitly link transport and social exclusion and yet there is increasing pressure from policy-makers in the UK to do so. We propose a conceptual framework which links the two and examine a selection of indicators which might be used in assessing the outcomes of policies designed to use increased mobility to reduce exclusion. An illustrative example of the use of London Transport's CAPITAL model is demonstrated to assess access to regeneration sites. We conclude that increasing access to activities and services requires combating individuals' constraints at either end of their

journey in addition to transport system improvements.

HAUET, Eric, RAVAUD, Jean-François, 1998. *Handicap et comportements face aux transports : l'exemple de l'Ile-De-France*. In : La ville des vieux. Recherche sur une cité à humaniser. Editions de l'aube. pp. 239-250.

SANCHEZ, Jésus, VELCHE, Dominique, CTNERHI, 1997, *Vécus et usages de la gare de Lyon par des personnes handicapées*. 147 p. + annexes (env. 100 p.), graphiques : schémas d'observation des trajets.

A partir d'une enquête menée auprès de quatre groupes de personnes handicapées et d'un autre de personnes illettrées, l'auteur analyse, par type de handicap (moteur, visuel, auditif et mental, illettrisme) les stratégies adoptées pour s'orienter dans un lieu complexe d'échanges (la gare de Lyon), y trouver les informations nécessaires à un déplacement et y effectuer un trajet. Il décrit ensuite leurs difficultés et leurs cheminements. Enfin, il expose leurs réactions et leurs attitudes vis-à-vis des recours à l'aide ; les unes et les autres diffèrent selon les groupes mais tous s'accordent pour déplorer l'indifférence des autres, due à la banalisation du handicap dans la société actuelle. L'auteur déplore de son côté, les limites de l'accessibilité et souligne que l'amélioration de celle-ci profiterait également aux non-handicapés.

RAVAUD, J.F., VELCHE, D. et HAUET, E., 1994. Pratiques des déplacements et prévalence des handicaps en situation de transport : l'apport de l'enquête globale 1991-1992 sur le déplacement des habitants de la région Ile de France. *Cahiers de sociologie et de démographie médicale*, 1994, n° 1, pp. 31-52.

Résultats de l'enquête 1991-1992 sur le déplacement des habitants de la région Ile-de-France. Celle-ci compte 9,5 millions d'habitants parmi lesquels 400.000 sont à des degrés divers handicapés, et 17.000 se déplacent en fauteuil roulant. Sur 100 personnes handicapées, 58 souffrent de difficulté à la marche, 20 de déficience visuelle, 11 de déficience auditive.

Europa – Communiqué de Presse - Transport Ferroviaire : la Commission s'emploie à améliorer l'accessibilité du transport ferroviaire pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. [sans date]. [en ligne]. [Consulté le 19 juillet 2013]. Disponible à l'adresse : http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-212_fr.htm?locale=FR

D'après une enquête Eurobaromètre de la Commission européenne (publiée en novembre 2012), les Européens sont fermement convaincus que les personnes handicapées devraient pouvoir participer pleinement à la vie de la société. Parmi les personnes interrogées, 97 % ont déclaré que les personnes souffrant de handicap devraient avoir les mêmes possibilités que d'autres d'aller à l'école, de trouver un emploi ou d'avoir accès aux commerces; sept sur dix déclarent qu'une meilleure accessibilité des biens et des services, notamment dans les transports, améliorerait très nettement la vie des handicapés, des personnes âgées, ou encore des parents d'enfants en bas âge. L'UE s'est engagée à créer une Europe sans entraves en signant et en ratifiant la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. Conformément à cette convention, la Commission a adopté en 2010 une stratégie globale visant à créer une Europe sans entraves pour les personnes handicapées d'ici à 2020.

FRYE, ANN, GOLDEN, Stephen, [sans date]. *Mediate – Methodology for Describing the Accessibility of Transport in Europe Good practice guide*. [en ligne], [Consulté le 19 juillet 2013]. Disponible à l'adresse : <http://www.mediate-project.eu/fileadmin/Deliverables/GoodPracticeGuide.pdf>

Good practice in the field of transport accessibility is an evolving concept. There is no easy or universal definition of what constitutes good practice. It will depend on the starting point of the city in question and on the economic and cultural traditions of that city, region or country.

International transport forum, Infrastructure Investment and Maintenance, [sans date]. [en ligne]. [Consulté le 19 juillet 2013]. Disponibles à l'adresse :
<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/Country-responses/France.pdf>
<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/invindex.html>

The International Transport Forum's Research Centre gathers statistics and conducts co-operative research programs addressing all modes of transport. Its findings are widely disseminated and support policymaking in Member countries as well as contributing to the annual summit.

ENAT, PT access - Public Transport Systems, Accessibility for Disabled People in Europe. [sans date]. [en ligne]. [Consulté le 19 juillet 2013]. Disponible à l'adresse
http://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.enat_projects_and_good_practices.513

One specific area, for which there is still lack of EU level data, is the accessibility of public transport for people with disabilities and its impact on the employment and social integration prospects of people with disabilities. PT access now offers the chance to fill this gap in knowledge and obtain actual information on the current state of accessibility of urban and rural public transport systems in 25 EU member states.

Bibliographie générale sur « Accessibilité et Transports »

CAMPION, Claire-Lise, 2013. *Réussir 2015 : accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics*. 2013, 112 p.

Le présent rapport valide en première partie le maintien de l'échéance de 2015 en dépit de l'état d'avancement jugé insuffisant de l'accessibilité en France. Il propose d'accompagner cette décision en déployant sur l'ensemble du territoire des Agendas programmés de mise en accessibilité (Ad'AP). Dans une deuxième partie, afin de mettre en oeuvre ces Ad'AP, le rapport préconise une impulsion politique forte et de nature à mobiliser l'ensemble des acteurs sur les objectifs recherchés, et formule en ce sens une série de mesures relatives au fonctionnement des commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité. Enfin, la troisième partie a pour objet, pour différents secteurs (logement, établissements recevant du public, transports, voirie et espaces publics) d'examiner les points réglementaires et les procédures susceptibles de pouvoir être modifiés.

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/134000147/0000.pdf>

COWAN, R. E., NASH, M. S. et ANDERSON, K. D., 2013. Exercise participation barrier prevalence and association with exercise participation status in individuals with spinal cord injury. *Spinal Cord.*, Janvier 2013, vol. 51, n° 1, pp. 27-32.

Study design: Pass-code protected web survey. Objectives: Defining exercise participation barrier prevalence and association with exercise participation status in adults with spinal cord injury (SCI). Setting: World-wide web. Methods: Individuals ≥ 18 years with SCI in the United States completed a pass-code protected website survey (N = 180). Odds ratios (OR) and OR 95% confidence interval (95% CI) assessed association between barrier presence and exercise participation. Results: No differences existed between exercisers and non-exercisers with respect to age, gender, injury level, injury duration, education level, or employment status. A larger percentage of non-exercisers reported household annual incomes $\leq \$7,500$. The five most prevalent barriers were not associated with participation status (all OR 95% CI included 1). Low prevalence ($\leq 13\%$) characterized four of the five barriers most strongly related to being a non-exerciser. Identifying too lazy, too difficult, or no interest as a barrier decreased odds of being an exerciser by 86%, 83%, and 71%, respectively. Not liking exercise decreased the odds of being an exerciser by 90%. Conclusion: Highly prevalent barriers were not associated with exercise participation status, whereas low prevalence barriers were strongly related to being a non-exerciser. Internal barriers had the strongest association with exercise participation status. The possible association between socioeconomic factors and exercise participation may be underappreciated. The most effective interventions to increase exercise participation may be multifocal approaches to enhance internal perceptions about and motivation to exercise, increase knowledge of how and where to exercise, while also reducing program and transportation financial costs.

Observatoire Interministeriel de l'accessibilité et de la conception universelle, 2013. *Avis au Premier ministre de l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle sur le rapport "Réussir 2015 - Accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics"*. Paris : 2013, 16 p.

Le rapport de Madame Claire-Lise CAMPION qui visait à dégager les consensus existants et à identifier ceux qui restent à créer a pu être rempli grâce à 130 auditions. A la demande du Gouvernement, l'Observatoire a lu les propositions mais aussi leurs attendus. Il a lors de sa séance du 14 mai 2013, émis l'avis suivant, qui se structure autour de quatre axes essentiels que sont les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP), un volet financier preuve de la mobilisation autour de cette politique publique, une nécessaire relecture de la réglementation du cadre bâti, 7 ans après l'adoption de la loi et enfin la question de l'articulation des différents services offerts dans le secteur des transports. L'Observatoire a souhaité balayer toutes les propositions en précisant celles qui lui paraissent devoir être mises en oeuvre le plus rapidement possible, celles qu'il convient de préciser et accessoirement les deux qui lui paraissent devoir être écartées. Il souligne toute la pertinence de cette mission parlementaire couvrant le champ du logement, des établissements recevant du public, des

transports, de la voirie et des espaces publics, il souhaite préciser que ce champ n'épuise pas celui de l'accessibilité, notamment sociale : les nouvelles technologies, l'offre et les biens culturels, les activités sportives, touristiques ou de loisirs, les services de santé... pourraient utilement faire l'objet d'un travail d'analyse et de proposition comparable.

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/Avis%20OBIACU%20sur%20le%20rapport%20CAMPION.pdf>

Commission Européenne, 2012. *Flash eurobaromètre en France*. 2 p.

Cette étude a permis d'identifier et d'analyser les problèmes d'accessibilité rencontrés par les citoyens handicapés au sein de l'UE. Elle couvre les trois domaines suivants : le profil des personnes handicapées et les difficultés qu'elles rencontrent en matière d'accessibilité (transport/bâtiments/technologies de la communication/élections/sites internet), la perception des améliorations dans le domaine de l'accessibilité des biens et des services et les bénéfices issus de la suppression des entraves ainsi que les moyens d'améliorer et de garantir l'accessibilité

Disponible à l'adresse : http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_345_fact_fr_fr.pdf

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme e les constructions publiques - CERTU, 2011. *Accessibilité des systèmes d'information et de billettique des transports collectifs : panorama des matériels*. Certu : Paris, 2011, 77 p.

Disposer de l'information sur le réseau de transport collectif pendant son voyage, pouvoir acheter et valider son titre de transport est indispensable au bon déroulement du trajet. Une information fiable et en temps réel est essentielle pour promouvoir l'usage du réseau. Or la loi du 11 février 2005, reprise dans le code des transports, prévoit la mise en accessibilité des services de transport d'ici février 2015. Dans ce cadre, les personnes en situation de handicap physique, visuel, auditif, mental, cognitif ou psychique doivent pouvoir accéder aux informations et utiliser les titres de transport avec la plus grande autonomie possible - composantes du service de transport. Afin d'accompagner les autorités organisatrices de transport et les opérateurs de transport dans leur dynamique de mise en accessibilité de leur réseau, le Certu, service technique du ministère du développement durable, a réalisé un panorama des systèmes d'information voyageurs et de billettique, actuellement déployés en France, accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ce document est construit autour de 18 fiches qui décrivent les fonctionnalités et caractéristiques de matériels délivrant des informations lors des phases "accéder au réseau de transport", "accéder au véhicule", "sortir du véhicule" et "atteindre la destination finale" ou ou délivrant des titres de transport.

http://www.certu.fr/fr/Projets_transversaux-n206/catalogue/product_info.php?products_id=3907&language=fr

Commission Européenne, Mediate et 7^e programme cadre de la recherche et du développement (PCRD), 2011. *Accessibility indicators for urban public transport*.

The overall aim of the Mediate project is to contribute to the development of inclusive urban transport systems with better access for all citizens (www.mediate-project.eu). The objective of Mediate is to develop a common methodology for measuring accessibility to transport; including accessibility indicators for urban public transport, a self-assessment tool, a good practice guide, a web-portal on public transport accessibility (www.aptie.eu) and a continuing European end-user platform. This report presents accessibility indicators for urban public transport and the process of identifying and selecting them. The indicators are targeted for use by local authorities to assess the local public transport system, but may also be used by individual operators, end-user organizations etc. These indicators serve to highlight different aspects of accessibility within a city, pointing out strengths and weaknesses of the local public transport system, rather than a comparison between cities. The indicators are based on the idea of Total Quality Management (TQM), recognizing that the development and implementation of accessibility is a dynamic process of sequential stages that bring accessibility up to a higher level of development. A set of key indicators and detailed indicators (sub-indicators) are identified to reflect major areas for the provision of public transport accessibility, based on a literature review and substantial input from local authorities and operators running public transport systems, the users of the system, and accessibility experts:

[http://www.eltis.org/docs/tools/Mediate -
Accessibility indicators for urban public transport short introduction.pdf](http://www.eltis.org/docs/tools/Mediate_-_Accessibility_indicators_for_urban_public_transport_short_introduction.pdf)

DEMARESCAUX, Marie-Sylvie, (Ed.), 2011. *Rapport de l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle*. Paris : La Documentation française, 2011, 251 p.

Installé le 11 février 2010, l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle a pour mission d'évaluer l'accessibilité et la convenance d'usage des bâtiments d'habitation, des établissements recevant du public, des lieux de travail, de la voirie, des espaces publics, des moyens de transports et des nouvelles technologies. Il recense les progrès réalisés et est chargé d'identifier les obstacles à la mise en oeuvre des dispositions de la loi de 2005 en matière d'accessibilité et les difficultés rencontrées par les personnes handicapées dans leur cadre de vie. L'Observatoire a organisé ses travaux autour des quatre thèmes : "le cadre bâti", "la voirie et les transports", "la culture, les sports, les loisirs et le tourisme" et "les nouvelles technologies, moyens de communication et d'information". A ces groupes s'adjoignent ceux liés à la création du futur centre de ressources en accessibilité et à l'appui méthodologique sur les recueils de données statistiques. Enfin l'Observatoire s'est aussi vu confier par le Gouvernement, la mission d'auditionner les opérateurs de transports sur leur politique en matière d'accessibilité suite à une "table ronde" qui s'est tenue le 3 juin 2010. A noter que ce rapport s'inscrit dans le cadre de la seconde Conférence nationale du handicap, organisée le 8 juin 2011. <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/114000305/0000.pdf>

LARROUY, Muriel, CHAUVIERE, Michel, Pref., 2011. *L'invention de l'accessibilité : des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité de 1975 à 2005*. Grenoble : Presses universitaires de Grenoble, 2011, 267 p.

Au cours des dernières décennies, la notion d'accessibilité, c'est-à-dire la possibilité d'accéder à un lieu et d'utiliser les services qui s'y trouvent, a évolué. Alors qu'historiquement, les actions visaient à offrir un transport à chacun, en passant par des solutions différentes (transports scolaires, lignes régulières, minibus), l'accessibilité est aujourd'hui la possibilité pour tous, valides ou non, de bénéficier du même service. On ne parle d'ailleurs plus actuellement de mesures pour permettre aux personnes handicapées de se déplacer mais de politiques d'accessibilité au cadre de vie. Cette évolution est le fruit du travail de nombreux acteurs qui ont permis que les pouvoirs publics s'emparent de la problématique de l'accessibilité. L'enjeu de cet ouvrage est de dépasser les conventions sociales qui définissent l'accessibilité pour comprendre à la fois les circonstances dans lesquelles elle a vu le jour, et le processus qui a conduit au consensus social actuel. Au-delà de sa vision utilitaire, l'accessibilité peut également être entendue comme le révélateur d'une conception du traitement de l'altérité dans notre société.

TITCHKOSKY, Tanya, 2011. *The Question of Access: Disability, Space, Meaning*. University of Toronto Press.

Values such as « access » and « inclusion » are unquestioned in the contemporary educational landscape. But many methods of addressing these issues -- installing signs, ramps, and accessible washrooms -- frame disability only as a problem to be « fixed. » The Question of Access investigates the social meanings of access in contemporary university life from the perspective of Cultural Disability Studies. Through narratives of struggle and analyses of policy and everyday practices, Tanya Titchkosky shows how interpretations of access reproduce conceptions of who belongs, where and when. Titchkosky examines how the bureaucratization of access issues has affected understandings of our lives together in social space. Representing « access » as a beginning point for how disability can be rethought, rather than as a mere synonym for justice, The Question of Access allows readers to critically question their own implicit conceptions of disability, non-disability, and access.

WRETSTRANS, A. et MARIN-LAMELLET, C., 2011. *Safety- A key factor in public transit for mobility impaired people*. TRB 90TH Annual conference, Washington DC, CD ROM, 15 p.

DEJOUX, Virginie, LAMY, Marlène, Dir., 2010. *Situation de handicap lors des déplacements : caractéristiques individuelles, pratiques de mobilité, environnement physique et social.* 275 p.

Longtemps assimilé à l'infirmité de la personne, le handicap est davantage perçu aujourd'hui comme résultant d'un ensemble d'obstacles environnementaux, politiques, culturels et techniques. La question de l'intégration ne peut plus dépendre exclusivement de la possibilité d'adapter à sens unique les individus à la société, elle implique aussi d'étudier l'environnement et d'éliminer les obstacles qu'il présente pour les personnes handicapées. C'est ainsi que pour comprendre et tenter de compenser le handicap, les travaux d'analyse sont progressivement passés d'un examen centré sur la personne handicapée à l'analyse de la situation de handicap, tenant à la fois compte de composantes personnelles et de composantes environnementales. La mobilité est un élément clé de la vie quotidienne des individus. Les difficultés à se déplacer, entraînant une mobilité réduite pouvant aller certains jours à une non mobilité, peuvent constituer un frein à la participation et à l'insertion sociale, facteur d'inégalités. Cette recherche s'est donc concentrée sur la comparaison de la mobilité des personnes en situation de handicap à la mobilité des autres personnes, afin de cerner les différents facteurs à l'origine d'une situation de handicap lors des déplacements à l'extérieur du domicile et de saisir la complexité des mécanismes de mise en difficulté et d'adaptation. Cette thèse s'appuie sur deux approches méthodologiques. Elle allie une analyse quantitative basée sur les sources existantes de données qui permet d'obtenir une image de la population des personnes en situation de handicap et de leurs pratiques de mobilité à une analyse qualitative fondée sur des entretiens que les auteurs ont menés qui, elle, permet de saisir le comportement et les stratégies de ces personnes et ainsi d'aboutir à une analyse compréhensive plus approfondie.

GRANGE-FAIVRE, C. et MARIN-LAMELLET, C., 2010. *Accessibilité des personnes à mobilité réduite et transports guidés urbains/régionaux.* In : Innovations dans les transports urbains guidés et régionaux, SOULAS, Claude et WAHL, Martine, (Eds), Collection Traité IC2 Série Systèmes Automatisés, Hermès, pp 280-290.

MARIN-LAMELLET, C. et SIMOES.C., 2010. *Safe cities for all: safety options for pedestrians with disabilities.* ACCESS2ALL. Deliverable 2.2, 50 p.

ALAUZET, A., DEJOUX, V., SIMOES, A., ROCCI, A., SUEN, L. et ROLA, S., 2009. *User needs and preferences per User Group. Mobility Schemes Ensuring Accessibility of Public Transport for All Users.* ACCESS2ALL Report, Deliverable D1.1, 47 p.

The ACCESS 2 ALL project aimed at defining concrete mobility schemes, guidelines and policy recommendations, ensuring accessibility of public transport (PT) to ALL users, through the coordination of current research efforts, the production of common research roadmaps, the identification of best practice models and the appropriate use of ICT aids and networks. This report is the deliverable resulting from Work Package 1 (User Needs and Wants), which aimed at identifying the actual problems and real needs of all user groups requiring special attention in their transportation by public transport, and cluster them according to their relevant needs.

Caisse régionale d'assurance maladie et Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, 2008. *Transports et handicap : Actes du colloque, Paris, 12 février 2008.* CRAMIF.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, CERTU, 2008. *Comment s'organiser pour planifier les déplacements dans le cadre de la loi Handicap ? - 5e journée d'échange « Ville accessible à tous » du 25 octobre 2007.*

La loi du 11 février 2005 - dite loi handicap - requiert que les collectivités mettent en œuvre des dispositifs spécifiques de planification et de programmation : diagnostics d'accessibilité du cadre bâti, schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs, plans de mise en accessibilité de la voirie et, pour les agglomérations concernées, annexe accessibilité au plan de déplacements urbains (PDU). Comment les collectivités territoriales peuvent-elles s'organiser pour planifier la mise en accessibilité dans leur champ de compétence afin de garantir la continuité de la chaîne du déplacement ? Au cours de cette journée, les exposés de cas concrets et la table ronde ont offert l'opportunité d'échanges de points de vue pour les collectivités et professionnels concernés et ont

permis de dégager des pistes de travail possibles pour les collectivités.

DOMERGUE, Jacques, CORDIER, Antoine, HILLAIRE, Gérard, LESNE, Jacques, 2008. *Evaluation de l'accessibilité des transports en commun en site urbain : accessibilité physique, accessibilité financière : rapport de mission*. Paris : Premier ministre, 2008, 43 p.

Jacques DOMERGUE, député de l'Hérault, s'est intéressé à la fois à la mise en oeuvre des dispositions de la loi handicap du 11 février 2005 et à l'application de l'article 123 de la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 concernant la tarification sociale et à l'amélioration de la desserte des quartiers sensibles. Il a relevé plusieurs obstacles concernant l'application de la loi handicap, notamment le fait qu'elle n'avait pas prévu la mobilisation de ressources spécifiques et qu'un certain nombre de ses dispositions méritaient d'être explicitées. Le rapporteur propose donc plusieurs dispositions pour faciliter les démarches des collectivités. Il estime nécessaire de préciser le rôle des commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) concernant les services de transport. Il faudrait mieux définir les mesures et services de substitution, et notamment la place de ces derniers par rapport aux services adaptés et élaborer les textes réglementaires complémentaires. Le rapport propose aussi de "développer une expertise citoyenne sur l'accessibilité" par un effort national de formation à destination des élus, techniciens, agents des services de l'Etat, représentants des associations, membres des commissions communales et intercommunales, des CCDSA, etc. Il suggère aussi de mettre en place un suivi national des schémas directeurs.

<http://www.localtis.info/servlet/BlobServer?blobcol=urldata&blobtable=MungoBlobs&blobkey=id&blobwhere=1206077510723&blobheader=application%2Fpdf>

KOMPANY, Soraya, GOHET, Patrick, Pref., 2008.

Accessibilité pour tous : la nouvelle réglementation. Héricy : Editions du Puits Fleury, 2008, 338 p.

Les conditions d'accès des personnes en situation de handicap, temporaire ou permanente, aux différents aspects de la vie courante sont un puissant vecteur de cohésion sociale et impliquent que tous les acteurs publics et privés contribuent à la mise en accessibilité du cadre bâti, des moyens de transports collectifs, de la voirie, de l'espace public et de la communication par des réponses techniques adaptées. Cet ouvrage s'adresse à tous les acteurs de la construction, de l'aménagement, du transport et de la communication qui, en leur qualité de décideur public, de maître d'ouvrage, de maître d'oeuvre ou de gestionnaire, sont appelés à mettre en application les nouveaux dispositifs réglementaires relatifs à l'accessibilité. Il donne une explication des textes réglementaires relatifs aux obligations de mise en accessibilité des logements, des équipements publics, des transports, de la voirie, de la communication, de l'information, notamment inscrits dans les Codes de la construction et de l'habitation, de l'urbanisme, de l'action sociale et de l'éducation, sans oublier d'autres dispositions réglementaires relatives à la communication, aux transports, à la citoyenneté.

PRIGENT, Hélène, ROCHE, Nicolas, GUILLON, Bruno, HURAND, Anne, MOREAU, Bernadette, DUFRESNE, Jean Pierre, RAVAUD, Jean-François et LOFASO, Frédéric, 2008.

Toll motorway accessibility for wheelchair users: a survey.

Clinical Rehabilitation, September 2008, vol. 22, n° 9, pp. 812-815.

Objective: To identify difficulties encountered by wheelchair users who travel on toll motorways, with the goal of defining areas for improvement. Design: Survey. After observing a wheelchair user travelling on a toll motorway and using the associated services, we designed a self-questionnaire on perceptions by wheelchair users of toll motorway accessibility. Setting: Toll motorway and rehabilitation hospital in France. Subjects: We recruited 167 wheelchair users by advertisement and, to assess selection bias, 19 consecutive outpatients who visited our hospital's wheelchair showroom. Intervention: None. Results: Of the 186 included subjects, 91 (49%) were used to driving independently on toll motorways. Among them, only 16% used automatic toll booths and 32% reported difficulties at toll booths. Furthermore, 53% routinely asked for help at filling stations, and only 27% were aware of the availability of a free-of-charge assistance service for disabled people at some filling stations. Among the 186 toll motorway users, only 84 (45%) reported never encountering difficulties in lay-bys; 162 (87%) felt that toilet accessibility was the most important feature of lay-bys and 143 (77%) preferred the locked toilets reserved for disabled people. Conclusion: Wheelchair users reported difficulties on toll motorways that could be corrected fairly easily.

VIGNIER, Nicolas, RAVAUD, Jean-François, WINANCE, Myriam, LEPOUTRE, Francois-Xavier et VILLE, Isabelle, 2008. Demographics of wheelchair users in France: Results of national community-based handicaps-incapacités-dépendance surveys.

Journal of Rehabilitation Medicine, March 2008, vol. 40, n° 3, pp. 231-239.

Objective: To highlight the prevalence of manual and/or powered wheelchair use within the general French population living at home or in institutions, to describe the users and to identify factors determining wheelchair use. Methods: Data were obtained from national community-based Handicaps-Incapacité-Dépendance surveys on disability and dependency carried out on 2 representative samples of the French population in institutions (n = 15,288) and at home (n = 16,945). Results: The prevalence of wheelchair use is 62 per 10,000 people living in France. Forty-three percent of users live in institutions. They frequently show multiple impairments and severe disabilities. They have a mean age of 70 years and 64% are women. After taking confounding factors into account, results show that wheelchair use is not sex-related and decreases slightly with age. On the other hand, wheelchair use is related to widowhood, to the extent of impairments and disabilities, to confinement, to exposure to environmental obstacles and to institutional life. Conclusion: Sociodemographic studies on the use of wheelchairs need to pay greater attention to people living in institutions. The prevalence of wheelchair use in France appears to be far lower than in other western countries, and this observation needs to be examined further with intercultural comparisons.

MARIN-LAMELLET, C., BRUYERE, M., TENNOY, A., DOTTERUD-LEIREN, M., STHAL, A., WRETSTRAND, A., FRYE, A., DEJEAMMES, M., RODRIGES, A. et MARQUES, C., 2008. *EUROACCESS Final synthesis report: Conclusions and recommendations regarding the accessibility of transport to disabled people*. Deliverable 5.4, 72 p.

HAIDER, Erich, Rapp., MAUDINET, Marc, Exp., Conseil de l'Europe, 2007. *L'accès des personnes handicapées aux infrastructures et espaces publics*.

Strasbourg : Conseil de l'Europe, 2007, 17 p.

Un accès sans obstacles et pour tous aux infrastructures et bâtiments publics constitue la pierre angulaire de l'inclusion sociale. Les Etats membres ont pris un ensemble de dispositions et d'engagements ces dernières années pour permettre l'accessibilité des espaces publics aux personnes dans des situations de handicap - physique, cognitif ou sensoriel. Mais les réglementations et les normes, quand elles existent, ne sont pas partout appliquées et les résultats ne sont pas à la hauteur des attentes. Ce rapport cherche à refléter à la fois la dimension locale et régionale de la question de l'accessibilité (la possibilité de se déplacer, de bénéficier des aménagements collectifs et, par extension, d'utiliser les services collectifs de façon autonome) il est destiné à compléter le Plan d'action du Conseil de l'Europe sur le handicap conçu sur une durée de 10 ans pour réaliser des progrès décisifs afin de garantir l'égalité des droits des personnes handicapées. Le rapport souligne qu'il est indispensable que la notion d'accessibilité et le principe de "conception universelle" (normes et technologies intégratives qui, appliquées aux infrastructures et espaces publics rendent possible une vie plus autonome) trouvent leur place dans l'aménagement des territoires à tous les niveaux (ville, région, Etat). Les recommandations du rapport incluent la promotion des Règles Standards des Nations Unies et le Plan d'Action du Conseil de l'Europe, la signature et la ratification des instruments juridiques pertinents tels que la Charte sociale européenne (révisée) et la Convention des Nations Unies sur les Droits des Personnes handicapées, le développement de politiques nationales et régionales intégrées en matière d'accessibilité, l'institution de la fonction de "médiateur-accessibilité" aux niveaux national et local, le soutien financier des organisations non gouvernementales sur le terrain, un réseau européen d'échanges de pratiques sur les modalités de mise en oeuvre du principe de "conception universelle" et des plans d'action aux niveaux local et régional incluant, au niveau régional, la création de conseils consultatifs et, au niveau local, de "commissions d'accès aux infrastructures et espaces publics".

[https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?Ref=CG\(13\)41PART2&Language=lanFrench&Ver=original&Site=Congress&BackColorInternet=e0cee1&BackColorIntranet=e0cee1&BackColorLogged=FFC679](https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?Ref=CG(13)41PART2&Language=lanFrench&Ver=original&Site=Congress&BackColorInternet=e0cee1&BackColorIntranet=e0cee1&BackColorLogged=FFC679)

GRANGE FAIVRE, C., ALAUZET, A. et MARIN-LAMELLET, C., 2007. *Secure access to railway vehicles for people with reduced mobility in France: Functional analysis of needs for a train access system design project - The SAS VH Project*; 11 th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled people, Montréal (CD ROM).

Ministère des transports, de l'équipement du tourisme et de la mer, délégation ministérielle à l'accessibilité, 2007. *Evolution de l'accessibilité : bilan 2006 et perspective.*
La Documentation française. 112 p.

L'activité 2006, en matière d'accessibilité, a principalement été centrée sur l'élaboration des textes d'application de la loi du 11 février 2005. La totalité des textes d'application de la loi concernant le domaine de l'accessibilité a pu être publiée avant la fin de l'année 2006. Un autre domaine concernait la formation des personnels. La communication a également été un facteur important de l'activité en 2006. Au niveau international, l'activité s'est poursuivie avec les travaux menés par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), ceux de l'ONU et le Conseil de l'Europe et l'Union européenne. Ce bilan de l'évolution de l'accessibilité et des perspectives pour les prochaines années permet d'avoir une vue plus détaillée de toutes les avancées et des chantiers en cours. Il reprend les principales réalisations concrètes tant des transporteurs que des grandes entreprises ou des collectivités locales (cadre bâti, transport, voirie, navires, automobile). Le domaine de la culture est également évoqué. On trouvera, annexées au bilan, les "Fiches handicaps" concernant les principales déficiences.

[Consulté le 24 juillet 2013]. Disponible à l'adresse :

<http://urbamet.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Urbamet/0276/Urbamet-0276792/EQUTEX00012807.pdf>

LARROUY, Muriel, 2007. *L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité des transports urbains de voyageurs en France de 1975 à 2005.* Université Panthéon-Sorbonne - Paris I.

Pour rendre compte de l'émergence de l'accessibilité comme nouvelle catégorie d'intervention publique au lendemain de la loi du 30 juin 1975, nous avons fait le choix de partir d'un travail empirique en nous intéressant aux pratiques passées et actuelles des politiques mises en œuvre dans deux entreprises de transport urbain de voyageurs notamment à travers une observation participante de trois ans dans l'une d'entre elle. L'objectivation est menée grâce au recours à la littérature sociologique, en particulier aux écrits sur les référentiels, l'entreprise de morale, l'innovation technologique et les mouvements sociaux. Ces notions nous ont permis de révéler les ressorts du changement intervenu dans les politiques déployées. Celles-ci passent de deux ensembles de solutions construites en faveur de populations médicalement identifiées comme handicapées à des solutions intégrées, disponibles pour tous, cohabitant avec du transport spécialisé. L'évolution est rendue possible par la conjonction de facteurs conceptuels, techniques et législatifs utilisés par un réseau de militants pour imposer un traitement intégré de l'accessibilité. Celui-ci est devenu une référence standard et est institutionnalisé dans la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances. Le premier type d'accessibilité est intimement lié au référentiel du handicap alors que le second possède son propre référentiel et s'est autonomisé vis à vis du handicap. Il y a eu invention de l'accessibilité comme nouvelle forme sociale révélatrice d'une conception du traitement de l'altérité dans notre société. Ses formes nous éclairent sur la façon d'envisager la place des personnes handicapées dans la société. [Consulté le 23 juillet 2013].

Disponible à l'adresse : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00165138>

BADIA, Xavier, 2006. *Article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Propositions pour l'application aux transports collectifs du Département de la Nièvre.*

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 vise à donner une nouvelle impulsion à la lutte contre les discriminations vis à vis des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Pour cela, le législateur impose la mise en accessibilité de toute la chaîne de déplacement à l'horizon 2015. Cette loi s'adresse en priorité aux Autorités Organisatrices des Transports chargée de mettre en œuvre cette mise en accessibilité totale. Au travers de ce rapport, le Conseil Général de la Nièvre s'est engagé activement dans cette démarche en commanditant une étude de diagnostic du réseau de transport

permettant de définir les leviers de sa mise en accessibilité. Dans un contexte économique contraint, les propositions d'application de la loi ainsi définies reposent sur le développement des services à la demande selon une répartition propre aux spécificités de la Nièvre.

[Consulté le 22 juillet 2013]. Disponible à l'adresse : <http://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00408195>

Conseil de l'Europe, Comité des ministres, 2006. *Recommandation Rec(2006)5 du Comité des Ministres aux Etats membres sur le Plan d'action du Conseil de l'Europe pour la promotion des droits et de la pleine participation des personnes handicapées à la société : améliorer la qualité de vie des personnes handicapées en Europe 2006-2015.*

Le Plan d'action a une vaste portée et couvre tous les grands domaines clés sont traités dans les 15 lignes d'action qui définissent les objectifs à atteindre et les actions spécifiques que les Etats membres doivent mettre en œuvre, notamment la ligne n° 7 dédiée aux transports. Disponible à l'adresse :

<https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=986837&Site=CM&BackColorInternet=9999CC&BackColorIntranet=FFBB55&BackColorLogged=FFAC75Ce>

MARIN-LAMELLET, Claude, HEYRMAN, Eric, SOULAS, Claude, ALAUZET, Aline, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité -INRETS, Laboratoire ergonomie sciences cognitives pour les transports -LESCOT, 2006. *Entre demande sociétale, volonté politique, contraintes techniques et culture locale, la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs de Lyon et de Stuttgart.*

Paris : INRETS, 2006, 140 p.

Cette recherche avait pour vocation de mettre en lumière les mécanismes sociaux, administratifs ou techniques qui influencent de manière positive ou négative la politique de mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs de Lyon et de Stuttgart. Le niveau d'accessibilité de ces deux réseaux a d'abord été présenté selon les types de réseaux et les modes de transport. Les mesures étudiées concernent tant les personnes à mobilité réduite que celles plus spécifiques aux personnes handicapées. Le deuxième temps du rapport est consacré aux politiques nationales d'accessibilité. Un examen minutieux des cas lyonnais et stuttgartois montre que l'accessibilité aux transports des personnes handicapées constitue un problème public soumis à des contraintes et des enjeux multiples. La structuration de la demande sociétale et ses modes d'expression jouent un rôle crucial dans l'élaboration de la politique locale. Le service de transport spécialisé est également une composante de la politique locale d'accessibilité : son niveau de service, sa tarification et les conditions d'éligibilité sont autant de leviers dans les mains de l'autorité organisatrice des transports pour orienter le comportement des personnes handicapées. La synthèse de cette étude est disponible à l'adresse : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00163543>

DEJEAMMES, Maryvonne, 2005. *Politiques publiques pour les déplacements des personnes à mobilité réduite.* In : *Handicap et environnement : de l'adaptation du logement à l'accessibilité de la cité.* Paris : Editions Frison Roche, 2005, 84-94.

L'auteur fait une analyse générale des politiques publiques liées au déplacement des personnes à mobilité réduite en se basant sur l'enquête HID. Son article s'articule autour des déplacements à pied, en automobile et en transports collectifs. Elle en examine les exigences réglementaires et normatives, et insiste sur le rôle des collectivités locales, des conseils régionaux et départementaux. Elle souligne trois aspects qui, selon elle, peuvent favoriser les déplacements à pied et l'utilisation des transports collectifs par tous et en toute autonomie : - la coordination entre les partenaires - les autorités organisatrices des transports ; - l'aide à l'investissement pour les taxis de façon à avoir une réelle offre de taxis accessibles aux personnes en fauteuil roulant sans transfert ; - l'information voyageurs sur les services accessibles avant et pendant le voyage.

IMRIE, Robert, 2005. *Disability and the urban experience*. In : *Handicap et environnement : de l'adaptation du logement à l'accessibilité de la cité*. Paris : Editions Frison Roche, 2005, 57-61.

L'auteur rend compte des obstacles et des difficultés rencontrées par les personnes handicapées dans les grandes villes.

MARIN-LAMELLET, Claude, 2005. *Rendre les transports accessibles : évolutions et problématiques actuelles*. In : *Handicap et environnement : de l'adaptation du logement à l'accessibilité de la cité*. Paris : Editions Frison Roche, 2005, 95-105.

L'auteur rend compte de l'accessibilité des véhicules, des infrastructures et de l'accès à l'information relative aux transports. Il fait particulièrement état des problématiques les plus significatives, des solutions apportées et des questions de recherche qui demeurent encore d'actualité. Son article porte essentiellement sur les transports terrestres. Il montre à quel point rendre les transports accessibles était un processus multidimensionnel.

Conférence Européenne des Ministres des Transports -CEMT, 2004. *Améliorer l'accès aux transports publics*. Paris : CEMT, Bruxelles : IUTP, 2004, 98 p.

Afin de mieux cerner les difficultés rencontrées dans l'amélioration de l'accessibilité aux transports publics, la CEMT et l'IUTP ont créé ensemble en l'an 2001, une Task Force conjointe sur l'amélioration de l'accessibilité aux transports publics pour étudier comment les véhicules de transport public urbain, les systèmes et les infrastructures connexes peuvent être améliorés afin de fournir une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite. La Task Force examine ici, les initiatives d'accessibilité dans les systèmes de transports de quatre villes : Grenoble, Prague, Göteborg et Liverpool. Cet ouvrage donne des informations sur le contexte pour améliorer l'accessibilité aux transports publics dans ces quatre villes. Il expose ensuite les facteurs spécifiques qui sont essentiels à l'amélioration de l'accessibilité et comment ceux-ci eu un impact sur l'accessibilité dans les systèmes de transport de ces quatre villes. Une discussion finale, termine cet ouvrage.

LEVY, Geneviève, 2003. *L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite*. La Documentation française, 2003, 132 p.

Le rapport dresse un état des enseignements tirés des auditions et des visites menées sur le thème de l'intégration des personnes handicapées et plus précisément de l'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Partant d'un constat général non satisfaisant, il aborde notamment la question de la sécurité des personnes, du stationnement ou encore des chiens guides pour les personnes aveugles ou malvoyantes. Il présente ensuite une série de mesures pour rendre les transports accessibles aux personnes handicapées. Il s'agit globalement de mettre en place des mesures d'information et de conseil (création d'une charte "Signalétique" par exemple) ainsi que des mesures de prévention, d'anticipation et de concertation. Le rapport propose enfin des mesures spécifiques et de civisme concernant notamment les amendes pour stationnement illicite, la création d'une flotte de taxis aménagés, la reconnaissance de la profession de conducteur de transport spécialisé...

[Consulté le 24 juillet 2013]. Disponible à l'adresse :

http://www.ladocumentationfrancaise.fr/docfra/rapport_telechargement/var/storage/rapports-publics/034000141/0000.pdf

WILSON, Louca-Mai, Disability Rights Commission, 2003. *An overview of the Literature on Disability and Transport*. Stratford sur Avon : Disability Rights Commission, 2003, 62 p.

Réalisée de septembre à octobre 2003, cette revue de littérature fait un tour d'horizon de l'utilisation et de l'expérience des transports des personnes handicapées dans la littérature anglaise. Elle met en relief les points stratégiques plutôt que les points techniques. Même si elle ne couvre pas l'ensemble de la littérature anglaise sur le handicap et les transports, elle met l'accent sur le centre d'intérêt de la Disability Rights Commission (DRC). Elle apporte des informations sur tous les moyens de transports, sur le comportement des personnes handicapées dans les transports individuels, privés ou publics et enfin sur les éléments qui facilitent ou sur ceux qui font obstacle à l'accès aux différents moyens de transports. Une importante bibliographie ainsi que des références statistiques, des liens vers des sites

de conférences sur le thème de transport et handicap, complètent ce document.

BELLAMY, Vanessa, 2002. Les handicaps liés aux accidents de la route : les données de l'enquête HID.

Actualité et dossier en santé publique, 2002, 41, p. 21 (1 p.) : tabl.

L'enquête HID (Handicaps-incapacités-dépendance), réalisée par l'INSEE en 1998-2001, permet d'estimer le nombre de personnes handicapées à la suite d'un accident de la route. Environ 740.000 personnes déclarent souffrir d'au moins une déficience causée par un accident de la circulation, et la moitié sont des déficiences motrices. Les déficiences intellectuelles ou psychiques représentent 13%.

GAYRARD, Pascale, Coord., CHAPELON, Jean, BELLAMY, Vanessa, GADEGBEKU, Blandine, 2002. Accidents de la route des handicaps et des décès évitables.

Actualité et dossier en santé publique, 2002, 41, 15-66.

Les accidents de la route constituent un problème de santé publique. Ils provoquent entre 7.000 et 8.000 morts et plus de 4.000 handicapés lourds par an (estimation à partir des données du registre du Rhône), et concernent en premier lieu les jeunes. De façon individuelle, des médecins, des professionnels de santé se sont intéressés au problème, mais la santé publique a peu investi ce champ. L'objectif de ce dossier est de mieux connaître les accidents de la route et leurs multiples déterminants, identifier les acteurs, comprendre le contexte et les enjeux...

MARIN-LAMELLET, C. et MINGUY, J.L., 2002. Ships Safety Issues Concerning Elderly or Disabled Passengers.

Transportation Research Record, n°1782, pp. 100-106.

RAVAUD, J-F, DEJEAMMES, M., 1997. *Recherches sur les déplacements et l'accès aux transports des personnes handicapées*, pp. 147-160, In : RAVAUD J-F, DIDIER J-P, AUSSILLOUX C, AYME S., (Eds), De la déficience à la réinsertion : recherches sur les handicaps et les personnes handicapées. Paris : Les Editions INSERM, Questions en santé publique, 1997.

Ce chapitre fait le point de la recherche sur les déplacements et sur l'accès aux transports des personnes handicapées. Il évoque deux directions actuelles de recherche en ce domaine : celle visant à trouver les solutions techniques pour rendre les transports collectifs accessibles au plus grand nombre, et celle visant à mieux connaître les pratiques de déplacement des personnes handicapées, leurs caractéristiques et leurs spécificités.

Garches, Institut, 1996. *Chirurgie de la personne handicapée - Transport et handicap*.

Actes des 9e Entretiens de l'Institut Garches.

Paris : Arnette-Blackwell, 1996, 195 p.

Le point sur l'adaptation des transports aux personnes handicapées en France.

[Consulté le 25 juillet 2013]. Disponible à l'adresse :

<http://www.reedoc-irr.fr/Record.htm?idlist=1&record=19296428124910146009>

COSTELLA, Jean-François, [sans date]. L'accessibilité à la RATP.

Revue générale des chemins de fer, n° JULAOU, pp. 67-73.

LE SAUX, Isabelle, [sans date]. L'accessibilité des gares vue par les concepteurs.

Revue générale des chemins de fer, n° JULAOU, pp. 37-45.

Voir aussi ce que dit la loi sur le site du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. « *Les Transports Intelligents* ». [Consulté le 25 juillet 2013]. Disponible à l'adresse : <http://www.transport-intelligent.net/champs-des-sti/accessibilite-des-deplacements-aux/article/ce-que-dit-la-loi>

La [loi n°2005-102](#) du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées crée l'obligation de mise en accessibilité des bâtiments et des transports dans un délai maximum de 10 ans. Elle étend l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne du déplacement : la personne handicapée doit pouvoir accéder à tous les bâtiments recevant du public et évoluer de manière continue, sans rupture (aménagement de voiries, accès aux gares, transports en commun...) :

- [L'article 45](#) de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 comprend les systèmes de transport et leur intermodalité - la chaîne du déplacement
- [L'article 47](#) de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 comprend l'accessibilité des services de communication publique en ligne - l'accès à tout type d'information
- [Arrêté du 15 janvier 2007](#) portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
 - 8° Concerne le stationnement
 - 9° Concerne la signalétique et les systèmes d'information
 - 12° Concerne les emplacements d'arrêt de transports collectifs.
- [Arrêté du 3 mai 2007](#) ajoute une annexe 11 à l'arrêté du 2 juillet 1982 « Règles d'exploitation des véhicules accessibles aux personnes handicapés ou à mobilité réduite ». Elles portent sur les informations sonores et visuelles, les plans de ligne, les valideurs de titres et le contraste visuel.
- [Arrêté du 13 juillet 2009](#) impose les prescriptions relatives aux informations aux voyageurs dans son annexe « Dispositions techniques destinées à faciliter l'accès des passagers à mobilité réduite aux véhicules de transport public guidé urbain », notamment l'indication de ligne et de direction, les annonces sonores et visuelles à l'intérieur des véhicules, les messages de service et le contraste visuel.