

Muriel Larrouy

L'INVENTION DE L'ACCESSIBILITÉ

Des politiques de transports des personnes handicapées
aux politiques d'accessibilité de 1975 à 2005

Presses universitaires de Grenoble

Préface

Après s'être longtemps presque exclusivement consacrée au jeu politique et à l'analyse de la décision, la sociologie politique se porte depuis plusieurs décennies sur l'État au concret, autrement dit sur l'action publique en train de se faire, en d'autres termes sur le contenu de la boîte noire : les problèmes, les acteurs, les stratégies, les instruments, les résultats... Et cela, aux différents niveaux territoriaux impliqués : de l'État aux communes, en passant par les communautés de communes, les départements et les régions, sans oublier le niveau supranational que représente désormais l'Europe, que ce soit pour appréhender les effets de la directive services sur le marché intérieur ou ceux du traité de Lisbonne sur les politiques sociales comme compétence partagée.

Il existe d'ailleurs une solide tradition française en l'espèce. L'IEP de Grenoble y a beaucoup contribué aux plans théorique et empirique, notamment grâce aux travaux inauguraux de Lucien Nizard, suivis de ceux de Bruno Jobert et de Pierre Muller, puis de Gilles Pollet et bien d'autres encore. Dans leur sillage, cette problématique innovante a suscité un engouement justifié depuis au moins deux décennies. La politique du handicap n'y a pas échappé et c'est heureux, même si le nombre des travaux de référence n'est pas encore à la hauteur des enjeux.

Il ne s'agit donc pas seulement d'évaluer techniquement des résultats, en regard des objectifs et des moyens alloués, entre efficacité et efficacité. Il est surtout question de consacrer une partie de notre effort à mieux comprendre la complexité intrinsèque de l'action publique, les processus qui la traversent, qui pèsent sur sa dynamique, qui facilitent ou obèrent ses résultats, un domaine après l'autre. Toute amélioration, rénovation ou modernisation de notre organisation collective devrait aussi s'appuyer sur de tels travaux.

Très au fait de tous ces travaux et débats, dans sa thèse, puis désormais dans cet ouvrage recomposé à destination d'un plus large public, Muriel Larrouy s'est intéressée en sociologue à l'invention de l'accessibilité,

cherchant notamment à expliquer comment et pourquoi elle est devenue une norme d'intervention publique durant les dernières décennies.

Ce n'est pas chez elle une curiosité gratuite, extérieure à sa propre expérience. Bien au contraire. Durant la première partie de son travail, elle a été en effet salariée de la RATP, entreprise publique de transports en commun bien connue en région parisienne, opérant précisément au sein même de la Mission accessibilité. L'observation participante était évidemment un atout majeur pour son projet, mais aussi une possible difficulté. Les risques de la monographie sont nombreux et bien identifiés, surtout quand cet exercice est abordé de l'intérieur : l'hagiographie défensive, le manque de recul de l'observateur et donc d'analyse contradictoire des faits rapportés, l'insuffisance des données comparatives, la difficulté de monter en généralité, etc. Heureusement, elle a su déjouer tous ces pièges et le résultat qu'elle nous livre aujourd'hui dans ce livre, qui condense son travail initial, est particulièrement réussi.

Son hypothèse de base est à la fois simple et forte. Dans une société donnée, la façon selon laquelle est traitée la question de l'accessibilité révèle la place faite à la population concernée et découvre les conceptions du « vivre ensemble ». Or, et c'est là qu'est le problème, différentes visions coexistent en s'affrontant à ce sujet. Reprenant les analyses de Jean-François Ravaud, elle distingue notamment la vision médicale, la vision fonctionnelle, la vision environnementale et la vision politique du handicap.

Sur cette base, en bordant son investigation par les deux principales dates de référence de la législation française visant le handicap et les personnes handicapées dans la cité, à savoir 1975 et 2005, sa recherche s'est déroulée auprès de deux entreprises publiques de transport en commun, l'une où elle a donc travaillé quelque temps, l'autre, en province dans le Poitou ; elle a également suivi et analysé les formes, arguments et stratégies de la mobilisation d'une association nationale, l'association des paralysés de France, plus connue par son acronyme APF, dont on peut dire qu'elle a été très pionnière dans la lutte pour l'accessibilité ; enfin, elle a constitué et analysé un riche corpus composé de nombreux rapports de portée nationale et de documents plus ou moins techniques produits par les différentes instances chargées de l'accessibilité, du résultat de 86 entretiens compréhensifs qu'elle a conduits

auprès de techniciens, d'élus et d'acteurs privés et de dépouillement d'articles publiés dans la presse spécialisée, locale et nationale, référés à la question du handicap et de l'accessibilité. C'est considérable.

Cette stratégie de recherche tout à fait pertinente l'a très tôt amenée à établir que l'accessibilité ressortissait en réalité de deux moments principaux correspondant à deux idéaux-types : l'accessibilité spécialisée, correspondant à la vision simplement médicale et fonctionnelle du handicap, très présente après 1975 et portée par une vision potentialiste des personnes dites handicapées ; et puis l'accessibilité intégrée, globale ou holiste, dont l'origine semble être externe par rapport à notre tradition nationale, mais qui s'est tout de même progressivement imposée en France. Pareille façon de s'y prendre, visiblement inspirée de Max Weber, est fort bien adaptée à cet objet et va permettre à l'auteur d'approfondir tout spécialement les enjeux du passage du type 1 au type 2.

Elle montre en effet, et de façon très fouillée, comment, dans la dernière période, ce second objectif est devenu un référentiel d'action publique et comment il s'est imposé dans le monde des transports en commun locaux autant que régionaux, s'agissant par définition de services en réseaux et donc difficile à isoler. On y découvre que l'affaire est en réalité beaucoup moins naturelle et beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît, pour toutes sortes de bonnes et de mauvaises raisons. Parce les acteurs et institutions concernés sont beaucoup plus nombreux qu'on ne l'imagine. Parce que l'accessibilité n'est pas seulement une norme abstraite ou un simple changement du regard, ni même peut-être un simple référentiel, autrement dit une image plus ou moins partagée de l'action. Parce que l'accessibilité implique aussi d'être matériellement réalisée, à travers des équipements et des procédés adéquats, ce qui nécessite des compétences, des innovations technologiques, des choix et des coûts. Parce qu'elle implique des modifications substantielles importantes en même temps qu'une réorganisation des procédures, des espaces et des règles générales de circulation. Ce qui ne va pas sans de nombreuses résistances de toutes sortes.

À suivre Muriel Larrouy, l'invention de l'accessibilité, au sens qu'elle donne à cette formule, est pour partie explicable en France par la convergence positive des mobilisations de certaines associations actives (dont l'APF) et de réformateurs au sein des collectivités publiques de centres

de recherche... les uns et les autres profitant d'opportunités externes comme les lois et directives européennes visant le handicap. C'est dire une nouvelle fois qu'elle dépasse largement la simple monographie.

Pour réussir son analyse et sa démonstration, elle s'est aidée d'un appareil conceptuel particulièrement bien adapté à l'exercice. Son souci étant de savoir pourquoi et surtout comment se fabrique et se consolide un référentiel comme l'accessibilité, elle s'est intéressée à la construction de cet objectif, à sa mise à l'agenda, à son accueil, à son effectivité, aux difficultés qui persistent. Cette option l'a obligée à mobiliser non seulement les outils de la sociologie de l'action collective inspirée de « l'analyse de cadres » de Goffman et de l'analyse des politiques publiques mais aussi ceux de l'école de Chicago, notamment les travaux de Becker et de Hughes. Il lui fallait en effet tout à la fois comprendre le contexte général porteur de l'exigence d'accessibilité, le contexte particulier de son application locale dans un environnement forcément compliqué et approfondir la connaissance des acteurs et groupes d'acteurs impliqués, leurs réseaux, leurs stratégies, leurs contradictions et réticences aussi. Ce sont des choix tout à fait justifiés.

Finalement, c'est là un travail particulièrement remarquable qui permet de dépasser les niveaux descriptif et fonctionnel qui dominent encore trop souvent la communication politique et le débat public, quand il existe. Il nous engage à mieux comprendre les interactions fécondes qui ont présidé à l'adoption, à la mise en œuvre de la norme d'accessibilité, soit son invention. L'entrée par les transports en commun est manifestement très riche si l'on veut bien y voir l'un des vecteurs principaux de « l'intégration sociale, professionnelle et économique pour un grand nombre de personnes ». Voilà manifestement une double leçon magnifiquement mise en valeur : une leçon de mobilisation citoyenne et une leçon de gestion partagée d'un problème public complexe.

Ce livre est convaincant. Il sera, à n'en pas douter, stimulant pour les acteurs les plus engagés dans ce domaine et, au-delà, s'imposera comme un exemple concret d'analyse de l'action publique.

Michel CHAUVIÈRE
Directeur de recherche au CNRS
CERSA, université Paris 2

Introduction

En France, la loi d'orientation n° 75-534 du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées prescrivait l'accessibilité des locaux d'habitation et des installations ouvertes au public (article 49) ainsi que des mesures pour faciliter le déplacement des personnes handicapées (article 52). Le même jour est adoptée une seconde loi, n° 75-535, relative aux institutions sociales et médico-sociales en faveur des personnes handicapées. Trente ans plus tard, il existe une nouvelle disposition législative pour l'accessibilité des transports en commun dans la loi 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. L'accessibilité aux transports et à la ville est devenue un sujet porteur : on ne parle plus de mesures pour permettre aux personnes handicapées de se déplacer mais de politiques d'accessibilité au cadre de vie. Les solutions mises en œuvre ne passent plus uniquement par des solutions parallèles. Ces préoccupations sortent de la seule sphère des spécialistes. L'opinion publique est devenue sensible et réactive à ce sujet comme en témoignent les nombreux articles ou reportages dans la presse nationale et locale ou encore les commentaires indignés de la population suscités par l'inaccessibilité du métro parisien. Que s'est-il passé ?

L'accessibilité dans la littérature scientifique, technique et législative

Depuis la fin des années 1990, de nombreux guides de mise en accessibilité ont été publiés¹ afin d'aider les aménageurs en rappelant les règles à respecter et en prodiguant quelques conseils pratiques. Il existe

1 Recueils de textes législatifs (par exemple, ceux publiés par Le Moniteur : Grobois, 2003, *Handicap et construction*. Paris, Le Moniteur) et manuels de procédures (par exemple : Sahmi, 2002, *Concevoir un espace accessible à tous*. Centre scientifique et technique du bâtiment, 77 p. ou Dubois, 2002, *Guide pratique sur l'accessibilité : pour la conception et la réalisation des opérations*, EfiCACCES, 336 p.).

également une pléthore de monographies² sur l'état d'avancement de l'accessibilité dont les conclusions sont toutes semblables : les personnes handicapées ne peuvent pas se déplacer facilement et de nombreux obstacles se dressent encore sur leur chemin malgré les efforts d'aménagement consentis. Généralement, les auteurs tentent d'expliquer pourquoi l'accessibilité ne progresse pas, ou peu, bien que la mobilisation continue depuis la loi de 1975. Selon eux, celle-ci serait mieux prise en compte à l'étranger alors que la France est en retard en matière d'accessibilité à cause de certaines caractéristiques propres aux décideurs et aux entrepreneurs en charge de la question. Cette approche est illustrée notamment par la thèse en géographie et aménagement du territoire de M. Arias (1995) qui montre que ce retard résiderait dans le refus de prise en compte du handicap : « La méconnaissance de l'accessibilité ne trouve pas comme beaucoup [de personnes] le croient son origine dans un corps de textes trop touffus mais davantage dans l'indifférence, l'inintérêt, et assez souvent le rejet du handicap sous couvert de raisons variables. »³ Les avancées des aménagements varient selon le contexte local : « Elles sont le résultat d'un processus de négociation, de sensibilisation de conjonction d'événements et de forces... »⁴

En dehors de ces rapports, de cette thèse de géographie et d'études ergonomiques visant à rendre accessible l'environnement, il n'y avait rien dans le champ sociologique. Seul J. Sanchez, directeur de recherche au Centre Technique National d'études et de Recherche sur le handicap et les inadaptations (Ctnerhi) s'était penché sur la question mais avec une approche psycho-sociologique aboutissant à l'idée d'« accessibilisation de la société ». Il avance une explication s'inscrivant dans une perspective « fonctionnalo-rationaliste » où l'État répond « rationnellement aux problèmes de société » (Pollet, 1995, p. 28). Selon J. Sanchez, on s'est d'abord préoccupé du plus urgent après la première guerre mondiale : la rééducation de tous les blessés. Ensuite, dans les années 1960, la société a commencé à se soucier du logement des personnes handicapées

2 Ce sont aussi bien des mémoires de fin d'études (Maîtrise, Dess aménagement du territoire par exemple) que des rapports d'organismes : Inrets, Colitrah, Coliac, ministère des Transports, Iaurif.

3 Arias, 1995, p. 278.

4 Arias, 1995, p. 558.

pour ensuite développer des compensations financières dans les années 1970. Dans les années 1980, les difficultés d'intégration au travail sont prégnantes et depuis les années 1990, les questions de transport et d'accès à la ville sont devenues prioritaires. J. Sanchez explique ces changements par les limites du modèle réadaptatif: l'individu n'arrivant pas toujours à s'adapter aux normes de la société, il faut alors renverser les termes de l'équation et faire que la société s'adapte aux besoins des personnes handicapées (Sanchez, 1989 (c) & 1993).

L'approche de J. Sanchez est séduisante car elle présente l'essor de la politique d'accessibilité comme la résultante nécessaire et inéluctable du développement économique et social.

Cependant, malgré l'intérêt de cette présentation historique, elle ne répond pas à différentes questions: Comment en est-on arrivé là? Qui est à l'origine des changements de thèmes? Pourquoi se préoccuper de l'accessibilité maintenant? Qu'est-ce que l'accessibilité? Cette perspective tend le plus souvent à réduire l'analyse de la genèse et du développement des politiques publiques à une histoire des intentions, des volontés et des actions rationnelles des responsables, liées à des incitations ou à des freins externes et contextuels ou idéologiques. Ainsi, la question de l'accessibilité en tant que catégorie d'action publique n'était-elle pas traitée sociologiquement.

Un travail empirique sur les formes de l'accessibilité

J'ai souhaité développer une autre approche de la question qui interrogerait l'accessibilité comme catégorie d'intervention publique. J'ai ainsi étudié l'accessibilité comme l'enjeu d'un travail collectif d'identification et de reconnaissance, de catégorisation et de stabilisation, c'est-à-dire comme le résultat de la construction d'un problème social, d'un problème devenu public⁵.

5 Sur la question de la construction sociale de la réalité, nous nous sommes appuyée sur les ouvrages de p. Berger & T. Luckman (1996), K. Gergen (1999), I. Hacking (2001) et inspirée de cas pratiques: *L'invention de l'illettrisme* de B. Lahire (1992), *L'invention du confort* d'O. Le Goff (1994), *L'invention de la démographie* de R. Lenoir (1995), *La construction de l'exclusion* de Paugam (1996), *L'invention de la vieillesse* de A.M. Guillemard (1996), *La construction de la fatigue des infirmières* de M. Loriol (1998 et 2003).

Cet angle d'approche permet de dépasser le côté implicite, l'idée que la définition de cette notion va de soi. D. Trom et B. Zimmermann, en citant Mills (1954), expliquent que les problèmes publics se constituent par des mouvements collectifs, sur une situation instable faite de positionnements divergents et novateurs. En se stabilisant, ils deviennent une autre approche du monde, partagée et consolidée qui pourra être utilisée de manière théorique lors de mobilisations ultérieures face à des problématiques nouvelles permettant une efficacité plus grande puisque le « trouble » ressenti pourra être traité comme un « problème » formulé. Ce cadre de pensée, défini collectivement, aidera les personnes à comprendre les situations et leur permettra d'agir. « Ils rendent ainsi possibles des mobilisations ultérieures, déterminant en particulier la manière dont les personnes comprendront, saisiront les situations qu'ils jugeront problématiques et se donneront prise sur elles. »⁶

Pour rendre compte de la genèse de la politique d'accessibilité au lendemain de la loi de 1975, j'ai fait le choix de partir d'un travail empirique en m'intéressant aux pratiques passées et actuelles à partir des politiques mises en œuvre, dans le domaine du transport public de voyageurs en particulier. En effet, la définition officielle énoncée par plusieurs ministères en 2000 n'apporte aucune précision sur la forme qu'elle revêt :

« L'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics et privés, permet leur usage sans dépendance par toute personne, qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) ou temporaire (grossesse, accident...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussette...). » Définition adoptée en décembre 2000 par les principaux ministères concernés par l'accessibilité (Emploi et solidarité, Équipement...).

Le but est l'intégration des personnes handicapées mais la manière d'y arriver n'est pas toujours explicite. J'ai donc posé l'hypothèse selon laquelle les formes revêtues par l'accessibilité peuvent alors éclairer la façon dont on envisage la place de cette population dans la société

6 Trom & Zimmermann, 2001, p. 282.

et donc la conception du vivre ensemble. Il s'agit d'une approche pragmatique, d'un travail sur les formes de l'accessibilité qui permettra, par la suite, de remonter à son sens à partir des représentations et des pratiques des agents en charge de définir et de mettre en œuvre les aménagements. Je ne m'intéresserai pas aux utilisateurs mis à part les militants associatifs en charge du dossier pour leur institution qui ont joué un rôle actif dans le développement de l'accessibilité.

Avec cette démarche, le chercheur a alors la possibilité de construire des catégories d'analyse au regard de ce qui se fait maintenant mais il doit trouver des indicateurs pour la décrire. Or les caractéristiques de l'accessibilité apparue à la fin des années 1990 donnaient une impression de nouveauté puisqu'il n'y en avait pas de trace auparavant : celle des bus est récente, les ascenseurs en libre-service dans les gares de RER aussi, les annonces sonores et visuelles automatiques dans les bus et sur les quais de métro également... Pourtant, rapidement, j'ai repéré des aménagements plus anciens mais qui revêtaient une tout autre forme : équipements spécifiques le long des escaliers, ascenseurs réservés, annonces sonores sur commande... préconisés et/ou mis en œuvre depuis une trentaine d'années.

L'enquête de terrain auprès de deux entreprises de transport en commun et l'étude de rapports produits depuis 1975 révèlent l'existence de solutions anciennes et plus récentes qui sont différentes et ne visent pas toujours le même public. L'analyse de ces données permet de proposer deux types d'accessibilité envisagés comme « idéal-type »⁷ selon la théorie de Weber, correspondant chacun à une période différente. On peut ainsi parler de matrice d'origine et de matrice d'arrivée que j'ai représentée dans le tableau 1 page suivante.

Ces deux types d'accessibilité, que j'appelle accessibilité spécifique et intégrée, composés d'indicateurs repérés sur le terrain, vont me servir de « concepts opératoires isolés »⁸, c'est-à-dire de concepts construits empiriquement à partir d'observations directes ou d'informations rassemblées par d'autres et composées d'indicateurs qui sont des manifestations objectivement repérables et mesurables.

7 Weber, 1965, p. 179.

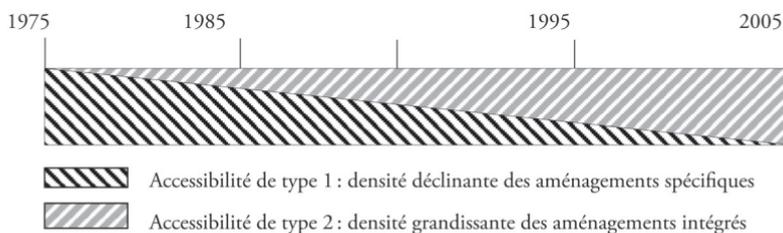
8 Quivy & Campenhoudt, 1995, p. 121-122.

Tableau 1. Les deux grands types d'accessibilité

Accessibilité type 1, dite « spécifique » dès la publication de la loi de 1975 et dont des traces perdurent actuellement	Accessibilité type 2, dite « intégrée » plus tardive, émergeant lentement au cours des années 1980 pour s'imposer vers la fin des années 1990
Transport spécialisé, parallèle au réseau de transport en commun	Aménagements intégrés dans les transports en commun
Aménagements réservés à certaines catégories de la population définies en fonction de déficiences médicales	Aménagements conçus pour tous, pas de réservation ni de restriction d'utilisation
Aménagements nécessitant une intervention humaine extérieure	Aménagements utilisables en autonomie, c'est-à-dire ne nécessitant pas l'intervention d'un agent
Aménagements perçus et conçus comme techniques (ajouts, greffes...)	Accessibilité perçue comme un enjeu d'écologie urbaine
Exemples : du transport spécialisé pour les personnes en fauteuil roulant, des élévateurs réservés, des annonces sonores déclenchées par télécommande...	Exemples : une ligne de bus accessible à tous, quelle que soit la déficience, grâce au plancher bas, à la rampe d'accès et aux annonces sonores et visuelles automatiques, ou encore des ascenseurs pour tous...

L'accessibilité de type 1 est prédominante jusqu'à la fin des années 1980 et diminue progressivement dans les réseaux de transports en commun au cours des années 1990. Quelques traces de cette accessibilité sont encore perceptibles actuellement. L'accessibilité de type 2 apparaît en 1983 avec le métro automatique de Lille, mais reste cantonnée aux réseaux neufs jusqu'à la fin des années 1980 et commence à se développer durant les années 1990 pour devenir prégnante depuis le début des années 2000 dans les transports en commun, le transport spécialisé continuant à exister en parallèle.

Figure 1. Frise chronologique des deux types d'accessibilité



Il est intéressant de chercher à comprendre qui sont les groupes sociaux impliqués dans les choix et les représentations et ce qui conduit les acteurs à développer tel type d'accessibilité ou tel autre et à se préoccuper d'un public plutôt que d'un autre. J. Sanchez explique qu'un aménagement relève d'une pratique sociale :

« Une rampe, c'est beaucoup plus qu'une rampe... pour qu'il y ait une rampe, il faut qu'il y ait une représentation de ce à quoi elle va servir, à qui elle va servir ; il faut des acteurs qui la fassent, d'autres qui la revendiquent... C'est donc une pratique sociale à part entière »⁹.

Jean François Ravaud (1999)¹⁰ développe pour sa part une approche sociale et politique du handicap. Il l'illustre grâce aux différentes interprétations qui peuvent être données de la situation d'une personne en fauteuil roulant face à un escalier :

« Quand on demande classiquement à des personnes naïves pourquoi cette personne ne peut aller au bureau de Poste, on a schématiquement quatre types de réponse :

- cette personne ne peut pas aller au bureau de Poste parce qu'elle est paraplégique, c'est la version la plus médicale de la chose,
- cette personne ne peut pas aller au bureau de Poste parce qu'elle ne peut pas marcher, c'est la vision plus fonctionnelle,
- elle ne peut pas y aller parce qu'il y a des escaliers, c'est la vision environnementaliste,
- elle ne peut pas y aller parce qu'on ne se préoccupe pas de l'accès des bâtiments, c'est la vision politique »¹¹.

On peut noter que jusque dans les années 1990, ce sont plutôt les deux premières visions qui prédominent même si quelques traces des deux autres sont repérables. Les deux dernières visions, qui ont une

9 Jésus Sanchez cité dans le rapport de Vincent Assante, 2000, *Situation de handicap et cadre de vie*, CES, juillet 2000, p. 25.

10 Ravaud Jean François, épidémiologiste, directeur de recherche à l'Inserm (CERMES : INSERM U502, CNRS UMR 8559 EHESS), responsable de l'axe A de recherche en santé publique et directeur de l'IFR 25 – réseau fédératif de recherche sur le handicap.

11 Ravaud, 1999, p. 68-69.

portée sociopolitique, n'ont vraiment émergé qu'au début des années 1990, portées par des réflexions internationales sur les conceptions du handicap à l'occasion de l'élaboration de la Classification internationale du handicap (Cih) devenue Classification internationale du fonctionnement (Cif) portée par l'Organisation Mondiale de la Santé (Oms). Actuellement, ces quatre manières d'envisager le handicap cohabitent ou plutôt coexistent dans des secteurs différents : les deux premières restent prédominantes dans le domaine médical et de la rééducation, la vision environnementale se développe dans le champ de l'urbanisme et des transports tandis que la dernière est utilisée par les militants associatifs.

Une telle analyse réalise la synthèse entre deux éléments plus ou moins reliés suivant les époques : l'accessibilité et les personnes handicapées. L'accessibilité est mise en œuvre pour répondre aux besoins de personnes handicapées, mais cette dernière notion est très floue et change au cours des décennies. Elle ne recouvre pas les mêmes populations : parfois uniquement les personnes en fauteuil roulant, d'autres fois celles souffrant d'une déficience physique ou sensorielle ou, depuis quelques années, toutes les personnes en difficulté lors d'un déplacement sans référence à une déficience médicale selon une approche environnementale.

Dès le départ, j'ai posé comme hypothèse que l'évolution de la notion de handicap est une des variables qui entre en ligne de compte dans la forme de l'accessibilité. De la sorte, je suppose que les solutions mises en œuvre peuvent être rattachées à une conception ou à une autre du handicap. Je propose de synthétiser la liaison probable entre les visions du handicap et les aménagements qui en découlent dans le tableau suivant (voir page ci-contre).

Dans ce cadre, les différentes conceptions sont présentes en toile de fond. Elles apportent certains éléments de compréhension au processus de mise en accessibilité des réseaux de transport mais elles ne sont pas le point d'entrée. L'idée est de partir des aménagements eux-mêmes afin de comprendre comment l'accessibilité s'est constituée. J'ai mobilisé trois approches théoriques qui permettent de rendre compte du processus de constitution d'un problème public et de sa résolution.

Tableau 2. Les liens entre la vision du handicap et les types d'aménagements¹².

	La personne ne peut atteindre le bureau de poste car :			
Explications avancées	elle est paraplégique	elle ne peut pas marcher	il y a des escaliers	on ne se préoccupe pas de l'accès aux bâtiments
Visions correspondantes	Vision médicale	Vision fonctionnelle	Vision environnementale	Vision politique
	Visions individuelles		Visions sociales	
Influence probable	↓		↓	↓
Solutions envisagées	Des équipements de la personne (transports spécialisés, ascenseurs réservés, annonces sonores spécifiques...)		Des aménagements de l'espace disponibles pour tous (rampe, ascenseur libre-service...)	Une autre conception de l'espace (on conçoit pour ne même pas avoir besoin de rampe ou d'ascenseur)

Les principales théories mobilisées

Au cours de l'investigation, j'ai cherché à déterminer quelle est la population prise en compte dans les aménagements et à remonter aux représentations du handicap en vigueur. Il s'agit de s'interroger, à partir d'une hypothèse inspirée de l'analyse des politiques publiques (Jobert et Muller, 1987 ; Muller, 1994), sur le(s) référentiel(s) du handicap et sur leurs rôles en matière d'accessibilité. Le concept de référentiel permet de mettre l'accent sur les phénomènes cognitifs sans les détacher de la finalité de l'action. En restituant l'imbrication entre celui du handicap et les mesures envisagées, j'ai reconstitué le référentiel de chacun des deux types d'accessibilité. J'ai repéré celui du handicap orientant la loi de 1975 et son influence potentielle sur la politique de mobilité mise en œuvre après 1975. Puis, par la suite, j'ai cherché les changements

12 Le tableau est réalisé par nos soins ; la première partie du tableau est une synthèse des articles de Rioux, 1997 et Ravaud, 1999.

intervenues afin d'identifier s'il ne s'agit que d'une simple modification du référentiel du handicap ou s'il y a invention d'un nouveau système de représentation propre à l'accessibilité.

J'ai donc conduit une analyse de politique publique qui met « l'accent sur la genèse et cherche à répondre à la question suivante : à travers quels processus sociaux, politiques ou administratifs sont prises les décisions qui constituent les politiques ? Autrement dit, comment « naissent » et se transforment les politiques publiques »¹³. Les travaux de D. Céfaï (2002), G. Pollet (1995) et P. Muller (1994) donnent des éléments qui permettent d'analyser ce qui précède « la mise sur agenda » de problèmes qui peuvent être traités sous forme de politiques publiques. Des processus de négociation, concertation, *lobbying*... sont utilisés par des experts, des groupes de pression, des élus, des structures administratives afin d'aboutir à la prise en compte d'une situation par les médias, le gouvernement, le parlement. Les études des politiques publiques concernent ces acteurs et ces phénomènes pour expliquer comment et dans quelles « arènes » se prennent des décisions, des orientations qui vont transformer la vie sociale, politique ou économique. Il est intéressant de se pencher sur les stades qui se succèdent et les rapports de force en jeu dans l'élaboration d'une politique.

Il apparaît pertinent de mettre l'accent sur les représentations qui guident l'action ; dans ce cadre, le concept de référentiel est utile. P. Muller le décompose en quatre niveaux de perception du monde : les valeurs ou représentations les plus fondamentales, les normes entendues comme principe d'action, les images comme vecteur de sens immédiat et les algorithmes, ou théorie de l'action qui s'exprime par « si... alors... ». L'étude des référentiels permet de rechercher comment des acteurs bénéficiant d'une légitimité de représentation interprètent le monde, tentent d'infléchir les décideurs et formulent de nouvelles normes. Cette approche met l'accent sur les stratégies qui influent sur le contenu et la mise en œuvre de la politique et évite une vision trop instrumentale, où un programme d'action répond à des besoins, dépendant de la seule autorité publique, alors que d'autres influences peuvent exister.

Il est intéressant de noter que de nos jours, il est normal et obligatoire de rendre l'ensemble des équipements accessibles. Cette « obligation »

13 Muller, 1994, p. 87.

d'aménagement est associée à un aspect « moral » conduisant à la stigmatisation des entreprises de transport qui ne proposent pas l'accessibilité. Les connotations morales sont associées à celles de « devoir » et de « bien » entendues au sens de Durkheim : « la morale ordonne et prohibe ; le bien apparaît comme un idéal aimé »¹⁴. L'accessibilité n'est donc pas simplement une norme technique ou une règle d'aménagement à appliquer mais une norme sociale qui définit une situation et les modes de comportement appropriés à celle-ci (ce qui est « bien ») alors que l'infraction éveille des sentiments et une réprobation (ce qui est « mal »). E. Durkheim montre que la moralité est constituée d'un esprit de discipline et d'un attachement aux groupes sociaux au service de fins supra-individuelles : « Agir moralement, c'est agir en vue d'un intérêt collectif [...] le domaine de la morale commence là où commence le domaine social »¹⁵.

La dimension normative permet de comprendre le consensus autour de l'injonction de mise en accessibilité et l'impossibilité d'y déroger sans risquer la stigmatisation comme déviant, depuis la fin des années 1990. Il est question ici de rendre compte de l'émergence et du développement de la représentation de l'accessibilité perçue comme un droit par les personnes handicapées. La théorie de l'entreprise de morale de H. Becker (1985) peut trouver une illustration dans l'homogénéité des analyses et des rapports produits sur l'accessibilité faisant l'hypothèse qu'elle est un progrès inéluctable mais pointant les retards et les résistances de la France. Ceux qui entravent cette marche historique sont présentés comme déviants par rapport à une ligne de bonne conduite qui serait la mise en accessibilité. Les auteurs admettent donc les valeurs, les normes du groupe qui prononce ce jugement. La qualification de déviant est prise comme une donnée sans laisser percevoir le jeu des acteurs qui construisent la notion même d'accessibilité.

Ainsi donc, l'approche en termes d'entreprise de morale permet une analyse de la déviance qui peut aider à comprendre le processus normatif guidant le choix de solutions d'aménagements. H. Becker utilise le terme « *rule* » dans son ouvrage *Outsiders*. J.-M. Chapoulie (2001) l'a traduit par « norme » et dans les contextes juridiques et administratifs,

14 Durkheim, 1938, p. 106-107.

15 Durkheim, 1938, p. 68.

il utilise les termes de « loi », de « règle » et de « règlement ». H. Becker décompose le processus de « l'entreprise de morale » en trois étapes : il y a au début émergence d'une situation jugée problématique car présentant des différences entre « ce qui est et ce qui pourrait être » mis en évidence par un groupe qui va définir des normes, entendues comme « ce qui devrait être ». Puis, un travail vise à attirer l'attention et à faire partager ce point de vue à plus de monde. Pour finir, il faut une organisation pour faire appliquer les normes et redresser le « problème ». Cette analyse invite à repérer ces phases, les moyens utilisés et les acteurs qui cherchent à imposer leur point de vue.

Si la perspective de H. Becker est utile pour saisir l'aspect normatif du processus, la sociologie des mouvements sociaux et celle des problèmes sociaux permettaient d'exprimer la genèse de la problématique de l'accessibilité. Cette approche consiste à porter attention aux acteurs ayant intérêt à faire prévaloir leur point de vue, aux acteurs initiateurs de changements. Dans cette perspective, je me suis interrogée sur le rôle qu'il convient d'attribuer aux mouvements associatifs des personnes handicapées dans la définition de la politique en analysant leurs actions afin de déterminer les ressources mobilisées, leurs stratégies et les cadres mobilisateurs. H. Blumer (1971) a en effet montré que les problèmes sociaux sont les produits de l'action collective et ne se définissent pas par une nature propre ou une population spécifique. Ce qui est constitué comme « problème social » varie selon les époques et les régions et peut ne plus apparaître comme tel alors même que les situations qu'il désigne subsistent. La perspective constructionniste en sociologie des problèmes sociaux et des mouvements sociaux a proposé plusieurs développements théoriques en étudiant les processus de revendication qui révèlent l'existence de situations problématiques, en définissent les causes, les victimes et les responsables et réclament les actions de réparation ou d'amélioration de la situation grâce à l'engagement des acteurs dans des activités revendicatives et des mouvements collectifs. Ces différentes perspectives aideront à reconstituer l'histoire de l'invention de l'accessibilité comme problème public. D. Céfai (2002) explique que le processus de déclenchement d'une situation problématique est le fait de quelques acteurs qui réagissent de manière affective, morale ou intellectuelle face à quelque chose qui leur semble inacceptable. Cela va devenir l'enjeu d'un travail collectif

d'identification, de reconnaissance, de catégorisation et de stabilisation pour en faire un problème public qui intéresse l'opinion, les médias et les pouvoirs publics.

Pour sa part, l'analyse des cadres développée par D. Snow et ses étudiants de l'université du Texas dans le courant des années 1980 (Snow et al, 1986) représente une tentative pour rendre compte de la constitution des causes publiques, du diagnostic des situations, des raisons de militer et de résister, des motifs de critiquer et de contester (Céfaï et Trom, 2001). Elle permet de saisir le sens de l'action collective et des mouvements sociaux; elle propose des voies complémentaires aux théories de B. Jobert et P. Muller et à celle de la mobilisation des ressources en prenant en compte le sens de l'action. Les fonctions des opérations de cadrage sont de « définir une situation problématique et (d') imaginer les moyens de sa résolution, (de) mobiliser les acteurs dans un collectif et (de) justifier leur opposition à un adversaire »¹⁶. L'intérêt est d'analyser le travail de ces « porteurs de cause » qui « produisent des problèmes sociaux »¹⁷. Dans cette problématique, la vie de groupe et l'action collective peuvent prendre sens car, grâce à une interaction préalable, les acteurs développent ou acquièrent une compréhension semblable de la situation (Lallement, 1993). C'est ainsi que j'ai tenté de prendre en compte les points de vue et les représentations des parties impliquées dans la construction de la notion d'accessibilité, le sens qu'elles donnent aux situations et aux symboles et les relations qu'elles entretiennent entre elles.

Il semble approprié d'articuler ces différentes approches pour étudier les processus ayant cours en matière d'accessibilité, pour comprendre son histoire, de manière à faire émerger les conditions dans lesquelles elle se construit. Elles ont toutes pour objet l'analyse du processus de constitution d'un problème public et de sa résolution. Ce processus se décompose en trois ou quatre étapes successives. La première phase consiste à définir une situation comme problématique, à nommer une situation, imposant une perspective, un cadre à travers l'élaboration de normes, d'un référentiel, d'une grille d'interprétation des situations. La phase suivante consiste à légitimer, à « donner de la force » à

16 Cefai, 2001, p. 53.

17 Benford & Hunt, 2001, p. 164.

cette catégorie aussi bien par un travail de publicité que par un travail de « montée en généralité ». La dernière étape vise à accompagner les autorités dans la prise en charge du problème à travers un travail de légitimation et de consécration étatique.

Le programme de recherche et l'annonce du plan

En considérant l'accessibilité comme l'invention d'un problème social, j'ai analysé le processus à l'aune des trois phases (émergence, cristallisation et naturalisation) proposées par l'analyse des mouvements sociaux et des problèmes sociaux. La démonstration qui suit est une approche historique permettant de faire émerger les grandes étapes depuis la publication de la loi du 30 juin 1975, incarnant le début de la politique de mobilité des personnes handicapées, jusqu'à celle de la loi du 11 février 2005, entendue comme l'aboutissement du travail de construction de l'accessibilité. Les notions de référentiel, d'entreprise de morale ou d'analyse des cadres et des problèmes sociaux servent de méthode d'analyse. Ces notions conduisent à une rupture avec les appréhensions immédiates du processus, donnent les moyens de l'analyse et permettent l'objectivation.

La démarche de recherche reconstitue l'évolution des pratiques entre 1975 et 2005. Durant cette période, la notion d'accessibilité se construit à partir de déterminations différenciées où se mêlent à la fois les politiques publiques, les actions militantes et les innovations technologiques. Les différents chapitres de cet ouvrage décrivent les trois phases de cette construction.

La situation de départ est décrite dans les deux premiers chapitres (I et II). Ils présentent la prédominance de l'approche médicale du handicap à travers le référentiel qui s'y rattache ainsi que ses implications en matière d'accessibilité qui conduisent à développer des politiques de transports « spécifiques » pour les personnes handicapées. Nous verrons que tous les acteurs s'accordent sur la politique à mettre en œuvre et les solutions à développer. Mais au cours des années 1980, des solutions nouvelles viennent briser l'accord autour de la politique déployée à la suite de la loi de 1975. Ce nouveau champ des possibles donne naissance à une situation problématique. Les quatre chapitres

suivants traitent de l'élaboration de la politique d'accessibilité dans son acception actuelle. Les trois premiers (III, IV et V) sont consacrés aux acteurs à l'origine de cette politique; ils proposent une analyse de l'action militante et du rôle du réseau. Le quatrième (VI) aborde le rôle et l'usage de l'innovation technologique qui vont contribuer à faire avancer l'idée d'accessibilité comme problème public. J'utiliserai principalement les apports de H. Becker et ceux des mouvements sociaux pour comprendre les démarches des acteurs individuels et collectifs. Je m'appuierai aussi sur les analyses de N. Alter et B. Latour pour éclairer la (difficile) diffusion des bus à plancher surbaissé. Enfin, les deux derniers chapitres (VII et VIII) permettent de comprendre les conditions de stabilisation de l'invention et son institutionnalisation en utilisant les notions de référentiel et d'entreprise de morale.

Les aspects méthodologiques : l'entrée par les transports en commun

Le contenu de cet ouvrage est tiré d'une thèse réalisée dans le cadre d'une Convention industrielle de formation à la recherche en entreprise (Cifre), effectuée à la Régie des transports parisiens (la RATP), au sein de la mission Accessibilité, de 2002 à fin 2004. Elle a conduit à mener une observation participante particulièrement riche qui a été complétée par de très nombreux entretiens et le dépouillement de la presse spécialisée (transport et handicap) afin de recueillir les informations sur les types d'aménagements réalisés depuis 1975 et l'état d'esprit qui les a guidés afin de remonter au sens de l'accessibilité.

L'entrée par les transports urbains de voyageurs se révèle très intéressante. En effet, ces transports sont proches des habitants et jouent de multiples rôles sociaux en tant que vecteurs d'intégration sociale, professionnelle et économique pour un grand nombre de personnes. Ce secteur remplit une mission de service public; il est un acteur de la cité et un moyen pour les entreprises de renouveler et de diversifier leur personnel en étant accessibles à de larges bassins d'emploi. Il a pour rôle de permettre au plus grand nombre de se déplacer en améliorant l'offre: couverture de territoires, plages horaires, politique tarifaire, barrières environnementales. Les entreprises de transport public sont

tenues de composer avec les spécificités de leur territoire et avec une multitude d'acteurs dans et hors de l'entreprise (autorités organisatrices, collectivités locales, industriels, exploitants...).

La Loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) de 1982 pose les principes du droit au transport pour tous et du libre choix de l'utilisateur entre les différents modes. Elle réaffirme la mission de service public des transports collectifs de voyageurs, ce qui permet la mise en place de politiques pour les clientèles non solvables. La Loti et les lois de décentralisation de 1982 et 1983 modifient la répartition des compétences : les grandes liaisons de chemin de fer restent du domaine de l'État, les liaisons régionales relèvent des compétences des régions, les services d'autobus ruraux et interurbains sont de la responsabilité départementale et les services urbains dépendent des villes ou des intercommunalités.

Aujourd'hui, l'ensemble des modes de transport à l'intérieur des périmètres urbains est coordonné par une autorité organisatrice, généralement un regroupement de communes, qui a les pouvoirs d'une collectivité locale pour tout ce qui concerne les transports urbains. Elle organise le service, en supporte les coûts, détermine les tarifs dans la limite du plafond fixé chaque année par l'État ; elle définit aussi les grandes orientations des politiques de déplacement et de transport et décide des investissements sur des ressources essentiellement locales. Les autorités organisatrices peuvent être propriétaires de l'ensemble des moyens d'exploitation ; généralement ce sont les grandes agglomérations. En revanche, la gestion des réseaux est confiée à 90 % à des entreprises privées en régie directe, souvent dans les petites villes et à Marseille. La région parisienne est placée sous une autorité organisatrice géante, le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Sa compétence embrasse toute la région et les opérateurs de transport public : la RATP, la Sncf-Idf et les 90 opérateurs privés affiliés à l'Organisation des professionnels des transports en Île-de-France (Optile). Les autorités organisatrices ont une structure nationale : le Groupement des autorités responsables des transports (Gart).

J'aborde le traitement de l'accessibilité physique, sensorielle et cognitive. Il s'agit de celle qui permet d'entrer, de sortir et d'utiliser les transports, c'est-à-dire les moyens, les équipements à disposition des voyageurs

pour se déplacer; c'est aussi celle par laquelle on emprunte un moyen de transport collectif (bus, métro...) ou spécialisé (minibus...) sans entrave. La recherche porte sur le territoire national mais des informations sur l'accessibilité à l'étranger (Angleterre, Allemagne, Suède, États-Unis d'Amérique) sont utilisées dans une logique de mise en perspective. Les critères d'accessibilité en cours dans les autres pays permettent de mieux mettre en valeur les différences ou les points communs.

La recherche qui est à la base de cet ouvrage s'ancre dans deux entreprises de transport : la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et la Société des transports poitevins (Stp). Cette dernière est une entreprise représentative des réseaux de province, créée en 1889 (Rochereau, 1988) mais qui possède des caractéristiques intéressantes, en particulier un service de transport spécialisé pour personnes handicapées et personnes âgées, mis en place dès la fin des années 1970 par la Stp et son autorité organisatrice, la Communauté d'agglomération de Poitiers (Cap). À côté, la RATP est une entreprise connue (Margairaz, 1989). Elle est la première entreprise de transport urbain de voyageurs, elle compte plus de 43 000 salariés; en 2004, elle assurait 2 613 000 voyages par an. C'est une entreprise « à part » : moteur, modèle, lieu de recherche d'innovation des politiques nationales à la demande de l'État, membre de son conseil d'administration. Elle est ainsi un terrain d'analyse propice. Par l'intermédiaire de l'Association pour la gestion indépendante des réseaux de transport public (Agir), des ingénieurs de la RATP apportent coopération et assistance aux petites entreprises de transport, dont la Stp.

L'observation participante

La particularité de ma position de chercheur tient au fait du double statut : salariée à la mission Accessibilité de la RATP et doctorante. On parlera donc d'observation participante. Mon implication était très forte car la mission venait d'être créée, l'équipe était petite et motivée et l'attente de l'entreprise grandissait de plus en plus puisque l'accessibilité devenait une des priorités en 2003. Par ailleurs les usagers auxquels sont destinés les aménagements sont très présents dans le travail de la mission comme représentants des associations; les liens humains sont

donc riches. Le premier responsable de la mission peut être identifié comme un membre des « réseaux porteurs » pour les praticiens de la sociologie en entreprise selon l'expression d'O. Piriou (2000). Ces réseaux sont composés de cadres sur des postes à responsabilité opérationnelle qui reformulent en termes sociologiques les commandes des dirigeants et contribuent à coopter la demande sociologique. J'en retire un appui important et une légitimité de fait.

E. Hughes (1960) note la difficulté à jouer simultanément les rôles de « membre » (qui participe) et « d'étranger » (qui observe et rend compte). Il conseille de séparer les deux en périodes distinctes afin d'acquérir la distance nécessaire pour rendre compte de l'observation. J'ai donc commencé par effectuer un temps plein à la RATP puis je me suis consacrée à la thèse. Le deuxième terrain d'étude a permis de renforcer cette prise de distance et a apporté un complément indispensable de matériaux à l'analyse.

Les entretiens et les sources écrites

Pour étayer la recherche, 86 entretiens compréhensifs ont été menés auprès de professionnels ou d'acteurs publics ou privés centrés sur les problématiques du handicap, du transport et de l'accessibilité. La technique utilisée appliquait la définition de J.-Cl. Kaufmann : « l'enquêteur s'engage activement dans les questions pour provoquer l'engagement de l'enquêté »¹⁸. D'autre part, le thème est porteur et ne laisse pas indifférent. Cela a donc permis de repérer les représentations sur l'accessibilité et sur le handicap ainsi que la pénétration ou les résistances aux nouvelles conceptions de l'accessibilité. Lorsque je cite les propos de mes interlocuteurs au cours de cet ouvrage, ils sont identifiés par la date de l'entretien et la fonction permettant d'identifier au nom de « quoi » chacun parle. Parfois, il s'agit de la fonction actuelle, parfois de celle tenue précédemment et dans certains cas, les fonctions actuelles et passées. De plus, quelques rencontres avec des chercheurs m'ont aidé à cerner les contours de l'étude.

À la RATP, j'ai interviewé principalement les cadres supérieurs ou dirigeants en activité ou à la retraite. J'avais eu l'occasion de travailler

18 Kaufmann, 2003, p. 17.

avec certains d'entre eux. Je n'ai pas réalisé d'entretien auprès d'agents d'exploitation ni auprès de collègues de la mission, préférant m'appuyer sur les données recueillies durant les trois années d'observation participante. À la Stp, de taille plus petite, j'ai interviewé les dirigeants, mais aussi l'ensemble des représentants syndicaux, ainsi que certains agents de maîtrise, des conducteurs et des personnes en charge des réservations de transport.

J'ai également interrogé des acteurs (techniciens et élus municipaux) des autorités organisatrices dont ces deux entreprises dépendent afin de recueillir des éléments sur leur environnement : le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) et la Région Île-de-France (Rif) pour la RATP et la Communauté d'agglomération de Poitiers (Cap) pour la Stp. J'ai aussi rencontré les associations de personnes handicapées avec lesquelles ces deux entreprises travaillent localement ainsi que les responsables nationaux « accessibilité » passés et actuels de l'Association des Paralysés de France (Apf) et du Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques (Gihp). Enfin, au niveau national, quatre entretiens ont été menés : l'un auprès de la déléguée ministérielle à l'accessibilité, le deuxième avec l'un de ses collaborateurs au ministère des Transports, un troisième avec la présidente de l'instance de concertation, le Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti (Coliac) et un quatrième auprès d'un ingénieur du Centre d'étude et de recherche sur les transports et l'urbanisme (Certu). J'ai aussi rencontré deux consultants indépendants spécialisés en accessibilité depuis plus de vingt ans. Je n'ai pas réalisé d'enquête spécifique pour recueillir l'avis des personnes handicapées sur l'accessibilité car ce n'était pas le but de la thèse. Par contre, j'ai interviewé certaines d'entre elles lorsqu'elles jouent un rôle en matière d'accessibilité ; généralement il s'agit alors de bénévoles militants ou de salariés au sein d'associations. Les usagers ne nous intéressent ici qu'à travers leurs revendications publiques et leur pouvoir d'action qui s'expriment par les associations.

Le dépouillement de nombreuses sources écrites (textes sociologiques, revues spécialisées sur le transport et le handicap, magazines municipaux, rapports et prises de position) a présenté l'avantage de repérer des opinions datées, reflétant les représentations en cours dans les deux décennies qui ont suivi la loi de 1975 – alors que dans les entretiens effectués entre 2002 et 2004 portant sur les périodes antérieures, les

représentations sont reconstruites *a posteriori*. Ces différents documents écrits contiennent aussi des éléments techniques et leur évolution car l'accessibilité passe aussi par cet aspect matériel. Ces rapports d'étude sont de quatre origines : ceux produits « pour » et parfois « par » la RATP, ceux de la délégation ministérielle à l'accessibilité créée en 2000 (bilan annuel de l'avancée de l'accessibilité en France), les rapports annuels d'activité du Comité de liaison pour le transport des handicapés (Colitrah) et enfin ceux du Centre d'étude et de recherche sur les transports et l'urbanisme (Certu), conçus pour la plupart comme des guides techniques. Ces rapports témoignent de projets ou d'états successifs de la pensée des « techniciens ». L'intérêt pour ces travaux « se justifie par le fait que, dans le domaine très technique de l'aménagement et des transports, l'essentiel des contenus des décisions est élaboré par les techniciens »¹⁹. Ils reflètent les débats qui ont souvent lieu en amont de décisions importantes même s'il n'y a pas toujours de lien direct de causes à effets. Les prises de position sont aussi perceptibles lors des colloques durant lesquels des décideurs (dirigeants d'entreprises, ministres ou délégués ministériels...) prennent la parole en public. L'ensemble de ces documents a permis une compréhension de la logique des projets observés.

19 Larroque, Margairaz & Zembri, 2002, p. 15.