



POLYTECH[®]
TOURS

Département
Aménagement et Environnement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

L'INFLUENCE DU HANDICAP SUR LA REPRÉSENTATION DE LA VILLE :

Le fauteuil roulant, source de spécificités



2014-2015

Directeur de recherche

FEILDEL Benoit

KOLARIK Daphné

MAISONNEUVE Léa

L'influence du handicap sur la représentation de la ville : Le fauteuil roulant, source de spécificités

Directeur de recherche

FEILDEL Benoit

2014-2015

KOLARIK Daphné

MAISONNEUVE Léa

Avertissement

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

Formation par la recherche et projet de fin d'études

EN GENIE DE L'AMENAGEMENT

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.

Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui, de près ou de loin, nous ont aidés dans notre projet de fin d'études.

Nous remercions également sincèrement Benoît FEILDEL, notre tuteur, maître de conférences, docteur en Aménagement de l'espace et urbanisme au département Aménagement de Polytech Tours pour son suivi, ses conseils et sa disponibilité tout au long du projet.

Nous remercions également les professionnelles rencontrées au SAMSAH, CHU, Centre de rééducation... de la ville d'Angers.

Et bien sûr nous tenons à remercier toutes les personnes en situation de handicap qui ont bien voulu jouer au jeu des questions-réponses, ont pris leur plus belle plume afin de nous dessiner leur ville, ont affronté vents et marées pour nos parcours commentés, et sans qui nous n'aurions jamais pu rédiger ce projet de recherche.

Sommaire

Avertissement	4
Formation par la recherche et projet de fin d'études.....	6
Remerciements	7
Sommaire	8
Introduction.....	10
I. Définition des notions clés : de la représentation au handicap	13
A. La notion de représentation : une manière de voir la ville	13
B. La notion de handicap : des acteurs aux points de vue différents.....	15
1. Le handicap du point de vue de la société	15
2. Le handicap des points de vue médical et social	19
C. La compensation du handicap : une nécessité à plusieurs niveaux.....	23
1. La compensation par l'aménagement de l'espace.....	23
2. La compensation quotidienne.....	25
D. Handicap, accessibilité et représentation	26
II. Mise en place d'une démarche méthodologique	31
A. Protocole d'enquête et outils de recueil de l'information.....	31
1. Les entretiens : des réflexions spontanées	31
2. Les parcours commentés : recueil de perceptions.....	32
3. Les cartes mentales : des représentations subjectives	33
4. Une mise en situation : perceptions personnelles et confirmation des hypothèses.....	35
B. Choix et caractéristiques du panel rencontré	35
1. Personnes interrogées : de la théorie à la pratique	35
2. Des lieux d'étude différents mais complémentaires.....	39
C. Méthode d'analyse des informations récoltées.....	40
1. Une analyse horizontale des entretiens et des parcours commentés.....	40
2. Une analyse bidimensionnelle des cartes mentales	41
III. Des résultats bruts clairement orientés.....	44
A. Résultats sur les facteurs environnementaux.....	44
1. L'espace : une catégorie surreprésentée	44
2. Les interactions sociales : un riche apport d'informations	46

B.	Des facteurs personnels influant.....	48
1.	Des handicaps différents.....	48
2.	L'influence du fauteuil dans les perceptions.....	48
3.	Des facteurs identitaires.....	49
C.	Importance des habitudes de vie.....	49
1.	Une pratique de la ville différente.....	49
2.	Une participation sociale parfois restreinte.....	50
D.	Une compensation du handicap peu évoquée.....	50
E.	L'apport des cartes mentales.....	52
IV.	Interprétation des résultats.....	58
A.	Les personnes en fauteuil se représentent la ville à travers l'accessibilité des espaces publics.....	58
1.	Remarquer tous les défauts.....	58
2.	...Mais aussi repérer immédiatement les endroits accessibles.....	59
3.	Ne pas pouvoir se déplacer spontanément.....	59
4.	Penser à l'accessibilité en même temps qu'à la ville.....	59
B.	Le fauteuil comme élément perturbateur.....	60
1.	Le fauteuil créateur d'une ville inaccessible ?.....	60
2.	L'impact du fauteuil sur l'espace de vie.....	61
3.	La position assise, grande influence pour la représentation.....	63
4.	Des interactions modifiées.....	64
V.	Prise de recul sur ce sujet de recherche.....	70
A.	Prendre en compte les spécificités de représentation dans l'aménagement du territoire.....	70
1.	La compensation par le respect des lois.....	70
2.	Un manque de sensibilisation.....	70
3.	L'accessibilité, facilitatrice de la vie quotidienne de tous.....	71
B.	Biais et critiques des méthodes.....	72
C.	Comment approfondir ce sujet de recherche.....	73
	Conclusion.....	75
	Bibliographie.....	77
	Table des annexes.....	81

Introduction

Les mentalités sur le handicap ont beaucoup évolué ces dernières décennies, ainsi que la législation sur ce sujet. La première loi en faveur des personnes handicapées est acceptée en 1975. Elle a pour objectif la mise en accessibilité progressive du cadre bâti et de la voirie de l'intégralité du territoire français sur 30 ans. Elle précise que « les aménagements des espaces publics en milieu urbain doivent être tels que ces espaces soient accessibles aux personnes handicapées ».¹ C'est une première approche de la notion de l'accessibilité par les pouvoirs publics.

A la fin de la période présumée de mise en accessibilité totale, celle-ci n'est clairement pas atteinte. Une nouvelle loi est proposée le 11 février 2005². Elle crée une dynamique nouvelle en faveur de l'accessibilité. Deux aspects sont particulièrement développés. Tout d'abord, l'accessibilité globale : elle développe ainsi le thème de la continuité de l'accessibilité dans les déplacements, depuis la voirie jusqu'au cadre bâti, en prenant en compte les transports. Cette loi met également en avant l'accessibilité pour tous, qui prend en compte tous les types de handicap. Dans ce cadre, des normes ont alors été calculées afin de permettre une meilleure pratique de la ville par la majorité des personnes en situation de handicap. Cependant deux points sont clairement problématiques : premièrement, ce sont les personnes en fauteuil roulant qui ont le plus été prises en compte dans le cadre de cette mise en accessibilité des espaces. Peu de normes sont relatives aux autres types de handicap. Second point, les personnes handicapées elles-mêmes n'ont été que peu consultées. Les objectifs posés sont louables, mais est-ce que l'accessibilité est le point essentiel afin de permettre une meilleure pratique de la ville des personnes en situation de handicap ? Est-ce réellement le point noir de l'intégration sociale ?

Afin de mieux comprendre les besoins des personnes handicapées, il semblait logique de prendre en compte leur propre avis, leurs propres ressentis sur la ville et la façon dont ils se la représentaient. En effet, la représentation a pour but l'organisation des perceptions aidant à construire et structurer l'espace, afin de l'évaluer et de le pratiquer. La notion de représentation semble alors la source d'information la plus importante dans l'évaluation des nécessités de personnes en situation de handicap dans leurs déplacements. Cependant, elle n'a pas été utilisée dans la création des normes, dans l'aménagement du territoire ou encore pour l'écriture des lois. Dans ce mémoire de recherche, nous aurons pour but de mettre en avant cette représentation, et d'en dégager, si elles existent, des spécificités, afin de proposer des pistes pour combler les carences en accessibilité dans la ville.

Ainsi, nous avons décidé de prendre en compte l'avis des personnes en situation de handicap sur l'accessibilité qui se met progressivement en place en ville. De plus nous n'étudierons que la représentation des personnes présentant un handicap moteur, et plus particulièrement celles en fauteuil roulant. En effet, ce sujet amenant à terme à la possible élaboration de proposition d'amélioration de l'accessibilité physique de la ville, les atteintes à la mobilité nous paraissaient celles entraînant le plus des situations handicapantes (en termes d'accessibilité) pour la personne, et donc celles les plus « intéressantes » à étudier. De plus, on peut noter qu'il est très difficile de mettre en place des normes d'accessibilité profitables à tous, et qu'on ne pouvait donc raisonnablement pas prendre en compte tous

¹ Loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées. Article 49.

http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=6C8845115B7E0A2D5905472CC52D4F93.tpdila20v_2?idArticle=LEGIARTI000006696134&cidTexte=LEGITEXT000006068511&dateTexte=20150509

² <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Accessibilite-des-batiments,867-.html>

les handicaps simultanément. En effet, une norme aidant les déplacements en fauteuil ne sera pas forcément favorable aux personnes ayant une déficience visuelle. Par exemple, rabaisser un trottoir au niveau du sol permettrait un passage aisé du fauteuil. Cependant, cela empêcherait une personne mal voyante de faire le distinguo entre trottoir et chaussée, ce qui pourrait entraîner un danger.

Le handicap moteur « recouvre l'ensemble des troubles pouvant entraîner une atteinte partielle ou totale de la motricité, notamment des membres supérieurs et/ou inférieurs (difficultés pour se déplacer, conserver ou changer une position, prendre et manipuler, effectuer certains gestes) »³. Certaines déficiences motrices, quand elles sont d'origine cérébrale, entraînent également parfois des difficultés cognitives, sans altération des capacités intellectuelles. En France plus de 8 millions de personnes sont touchées par une déficience motrice, de la plus légère (rhumatisme, arthrose) à la plus lourde (hémiplésies, paraplégies, tétraplésies, qui représentent 600 000 personnes), mais seules 370 000 personnes utilisent un fauteuil roulant.

Il existe de nombreux événements pouvant affecter la motricité des personnes, et plus particulièrement la motricité dans les déplacements. Par exemple, une lésion au cerveau pourra entraîner des paralysies, complètes ou incomplètes, ainsi que des troubles de l'équilibre. Sur le plan neurologique, les jambes pourront être touchées via une atteinte de la moelle épinière. Il existe également des atteintes directes des membres, via des fractures, des compressions ou rupture de nerfs et entraîner une immobilisation du membre. Les maladies évolutives, comme la sclérose en plaque, peuvent également être à l'origine d'un handicap moteur, ou, pour finir, les maladies articulaires chroniques, telle que la polyarthrite rhumatoïde, qui entraînent des enraidissements. Les causes de l'utilisation du fauteuil sont donc nombreuses et peuvent affecter n'importe qui, à tout moment de la vie.

Après avoir étudié en première partie les notions de handicap, de compensation par l'accessibilité mais aussi de représentation de l'espace, nous mettrons en place un modèle décrivant le processus de production de la représentation chez la personne en situation de handicap, mais également le mécanisme de création de l'accessibilité. Ce modèle nous amènera à nous poser les questions suivantes :

La représentation de la ville peut-elle être influencée par le handicap ? Et plus précisément se pourrait-il que le fauteuil, utilisé comme outil de compensation du handicap, soit la cause de spécificités de la représentation de la ville des personnes en situation de handicap moteur ?

Nous présenterons alors les méthodes d'enquêtes utilisées pour répondre à ces interrogations, soit des entretiens, des parcours commentés et des cartes mentales, ainsi que le panel interrogé et les résultats. Nous remarquerons alors que les espaces sont en fait souvent perçus à travers leur accessibilité. Plus précisément, nous pensons que c'est le fauteuil roulant qui est la source des spécificités engendrées dans la représentation. Connaître ces particularités nous permettra ensuite de proposer des pistes d'amélioration de l'aménagement du territoire en France, tout en émettant des réserves du fait de notre démarche méthodologique.

³ « Qu'est-ce que le handicap? », agefiph

***PARTIE 1 : Définition des notions clés : de la
représentation au handicap***

***A- La notion de représentation : une
manière de voir la ville***

***B- La notion de handicap : des acteurs aux
points de vue différents***

***C- La compensation du handicap : une
nécessité à plusieurs niveaux***

I. Définition des notions clés : de la représentation au handicap

A. La notion de représentation : une manière de voir la ville

La représentation est une notion complexe qui se construit grâce à divers processus. La première étape de ce phénomène est la perception.

La perception est un mode de représentation mentale de l'environnement basée sur la sensation, les informations sont alors transmises par le biais des cinq sens. Jimenez qualifie cet événement cognitif de « connaissance immédiate d'origine sensorielle »⁴. C'est un processus individuel, propre à chacun. Par la suite l'esprit donne à ces informations une interprétation spontanée, qualifiée de représentation.

La perception n'est pas une simple photographie du réel car certains processus peuvent la déformer. Ces processus déformants passent du défaut d'attention (illusions d'optique), à la projection des propres croyances, ou encore par les habitudes (on parle d'attention sélective).

Vient ensuite une phase qui n'a plus spécifiquement à voir avec les sens et s'ancre principalement dans le mental, celle de la représentation. La représentation est une interprétation du réel, une conception de l'esprit, influencée par différents facteurs⁵. Chaque individu constitue sa représentation en fonction de son vécu, de ses connaissances, de son environnement physique, de ses croyances, de sa culture ou encore de son éducation. Le concept de représentation est alors défini comme « le produit et le processus d'une activité d'appropriation de la réalité extérieure à la pensée et d'élaboration psychologique et sociale de cette réalité »⁶. Ainsi, une représentation se construit à travers ce qui est vu et perçu mais aussi par l'interprétation personnelle. La représentation peut donc être définie plus généralement comme un « savoir sur quelque chose »⁷.

Pour lier les deux notions, on peut considérer que la perception est une « séquence de traitements de l'information, allant d'une « entrée » qui est appelée sensorielle à une « sortie » qui est la représentation dite cognitive »⁴.

Donc se représenter quelque chose c'est l'imaginer en mêlant le sensitif, par le biais de la perception, et le cognitif, notamment à travers la mémoire⁸. Ainsi la représentation ne correspond jamais à un double du réel, elle en est toujours une interprétation⁹.

⁴ Jimenez M., *La psychologie de la perception*, 1997.

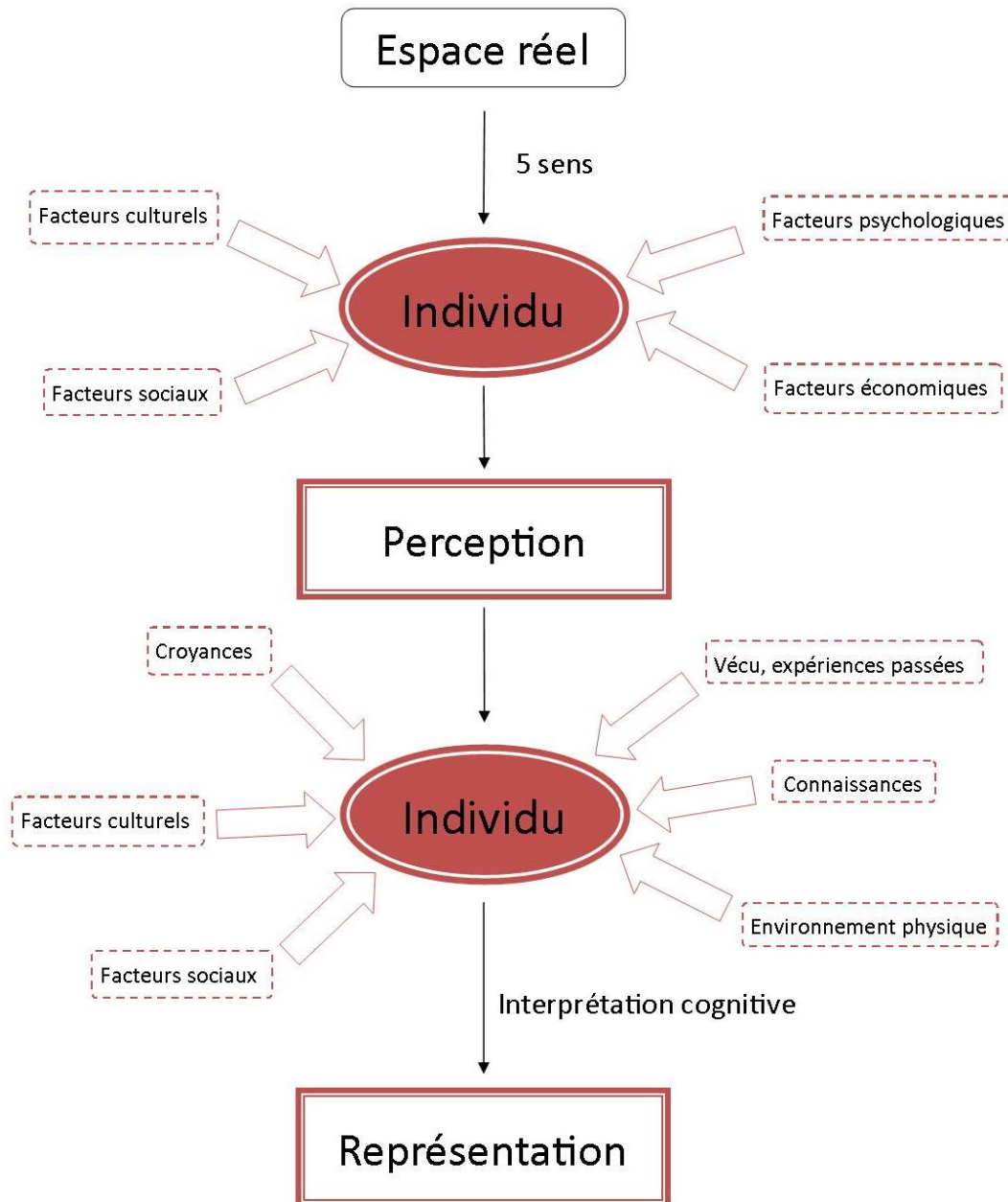
⁵ Lynch K., 1989.

⁶ Jodelet D., 1994.

⁷ Bernoussi M., Florin A., *La notion de représentation : de la psychologie générale à la psychologie sociale et psychologie du développement*, 1995, p. 72.

⁸ Bavoux J.-J., Chapelon L., *Dictionnaire d'analyse spatiale*, 2014, p. 483.

⁹ Lévy J., Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, 2003, p. 866.



Sources : A. Bailly, M. Jimenez, K. Lynch
 Réalisation : Daphné Kolarik et Léa Maisonneuve

FIGURE 1 : PROCESSUS DE PRODUCTION DE LA REPRÉSENTATION

REALISATION : DAPHNE KOLARIK, LEA MAISONNEUVE

SOURCE : A. BAILLY, M. JIMENEZ, K. LYNCH

La notion de représentation est très large car elle peut être utilisée dans de nombreux domaines. Dans le cadre de ce mémoire, nous nous intéresserons aux représentations d'un point de vue spatial mais aussi psychologique, avec les représentations cognitive et sociale (la représentation sociale sera définie dans les paragraphes suivants).

Concernant la représentation spatiale, ou représentation mentale de l'espace, la définition la plus courante est celle de Piaget et Inhelder, elle est alors décrite comme étant la « création sociale ou individuelle de schémas pertinents du réel dans le cadre d'une idéologie ; elle consiste soit à évoquer des objets en leur absence, soit, lorsqu'elle double la perception en leur présence, à compléter la

connaissance perceptive en se référant à d'autres objets non actuellement perçus ». Il s'agit donc de la création d'un schéma mental de l'espace réel, c'est-à-dire de la « construction mentale et/ou objectale figurant un espace géographique »¹⁰. Le but de la représentation mentale est d'organiser les perceptions qui aident à percevoir et à construire l'espace, afin de reconstruire ce dernier à partir de sensations passées, mais également de structurer l'espace afin de l'évaluer et de le pratiquer.

Une représentation mentale, ou représentation cognitive, est l'image qu'un individu se fait d'une situation. Plus précisément, il s'agit d'une « représentation en mémoire à long terme d'un savoir acquis par un individu »¹¹. Elle est donc au croisement des sensations et de la mémoire.

Une représentation sociale est une représentation partagée par un certain nombre d'individus, et plus exactement « le produit et le processus d'une activité mentale par laquelle un individu ou un groupe reconstitue le réel auquel il est confronté et lui attribue une signification spécifique »¹². Selon Jodelet, ce concept désigne également « une forme de connaissance spécifique, le savoir de sens commun, dont les contenus manifestent l'opération de processus génératifs et fonctionnels socialement marqués »¹³.

Pour conclure, la représentation est donc une forme de savoir mêlée de croyances, qui peut être individuelle et sociale, et qui peut se manifester soit en présence de l'objet lié au savoir, soit en le reconstruisant à partir d'un souvenir. La représentation de la ville est donc l'image formée à partir de la perception des cinq sens (le bruit de la circulation, le revêtement du sol pour le toucher, le point de vue sur les bâtiments...), des souvenirs en lien avec la ville, mais également de la qualité des interactions qui peuvent avoir lieu entre les utilisateurs de la ville.

Les représentations et la pratique de l'espace sont en lien étroit : on ne se représente pas de la même manière un espace que l'on n'a jamais fréquenté et inversement la représentation d'un espace peut influencer la pratique de celui-ci. Partant de l'hypothèse que la pratique de la ville en fauteuil roulant n'est pas la même qu'en tant que valide, nous pouvons ainsi nous demander si cela a une influence sur la représentation de l'espace chez les personnes en situation de handicap.

Avant d'étudier les facteurs influençant la représentation des personnes en situation de handicap, nous allons définir ce qu'est le handicap.

B. La notion de handicap : des acteurs aux points de vue différents

1. Le handicap du point de vue de la société

Les personnes en situation de handicap n'ont pas toujours été considérées comme partie intégrante de l'humanité. Au Moyen-Age et début du 19^{ème} siècle, les infirmes et « pauvres d'esprit » étaient confondus avec tous les pauvres de la société et mis à l'écart voire enfermés. En parallèle, les vétérans étaient hébergés dans l'Institution des Invalides, créée par Louis XIV¹⁴.

¹⁰ Lévy J., Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, 2003, p. 867.

¹¹ Bernoussi M., Florin A., *La notion de représentation : de la psychologie générale à la psychologie sociale et psychologie du développement*, 1995, p. 72.

¹² Cf. note précédente

¹³ Jodelet D., *Représentation sociale : phénomènes, concept et théorie*, 1997, p. 365.

¹⁴ <http://www.vie-publique.fr/politiques-publiques/politique-handicap/chronologie>

A partir de 1790, suite à la déclaration des droits de l'homme, se crée le Comité de Mendicité de l'Assemblée constituante. Son président, La Rochefoucauld-Liancourt, implique l'Etat dans la protection des personnes les plus fragiles grâce au principe du devoir d'assistance par la Nation. Il évoque « les droits de l'homme pauvre sur la société et ceux de la société sur lui » et prône le principe suivant : « La société doit à tous ses membres de la subsistance ou du travail »¹⁵. Ainsi ces deux notions font évoluer la vision de l'Etat non seulement sur les personnes pauvres mais également celles ayant un handicap. A cette même époque, un nouvel intérêt pour les maladies d'esprit apparaît.

Après cette période, la première moitié du 20^{ème} siècle met en avant, pour les personnes en situation de handicap, un droit à la réparation. Des assurances sont mises en place afin de créer les pensions d'invalidité, évaluées en fonction de barèmes. De même, des aides à la réinsertion des personnes handicapées sont instaurées, avec l'obligation pour les entreprises de recruter des mutilés de guerre.

Vient alors une période d'intégration des personnes handicapées, notamment avec la loi du 26 avril 1924¹⁶. Visant les mutilés de guerre, son but était de remettre en activité les soldats blessés afin de leur redonner dignité et estime de soi. Se mit alors en place l'obligation nationale d'intégration des personnes handicapées dans les entreprises afin de mobiliser toutes les forces de travail possible pour relever le pays suite à la première guerre mondiale. Les guerres ont donc été des éléments déclencheurs de la prise en compte des personnes en situation de handicap.

En 1933 intervient un élément important pour les personnes en situation de handicap, il s'agit de la création de l'association des paralysés de France (APF). L'APF milite à l'échelle nationale pour l'égalité des droits et l'accès à l'exercice de la citoyenneté pour les personnes en situation de handicap. Elle jouera un rôle important dans le changement des mentalités et l'évolution législative en France.

En 1975 est écrite la première loi sur l'accessibilité, il s'agit de la « loi d'orientation en faveur des personnes handicapées ». Elle impose la mise en accessibilité des bâtiments publics, des habitations et des transports. Il s'agit alors d'adapter progressivement le bâti existant et d'avoir une accessibilité complète pour les nouvelles constructions, avec l'objectif d'obtenir une accessibilité totale pour l'année 2005. Cette loi prévoit aussi la création de la COTOREP (commission technique d'orientation et de reclassement professionnel). La loi participe aussi à l'évolution de l'accompagnement social et de l'insertion des personnes en situation de handicap.

En 1982, l'APF appelle les personnes en situation de handicap à manifester pour une meilleure accessibilité et une meilleure prise en compte des voyageurs handicapés. Suite à cet événement, la gratuité du voyage de l'accompagnant sur les trains SNCF est obtenue.

Vient ensuite une phase de mise en accessibilité totale de la France, qui sera cependant constamment repoussée.

En 2005, la loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap » est approuvée. Les objectifs de la loi de 1975 n'étant pas atteints, elle repousse l'échéance de mise en accessibilité à l'année 2015. Deux documents sont prévus par cette loi : le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics), qui fixe les

¹⁵ <http://www.editionsquartmonde.org/rqm/document.php?id=3201>

¹⁶ http://www.sante-et-travail.fr/en-1924--la-premiere-loi-d-insertion-des-handicapes_fr_art_1319_69573.html

dispositions pour rendre accessible les circulations piétonnes et des aires de stationnement sur une commune, et le SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) pour la mise en accessibilité des transports.

Enfin, en 2015 est rédigé le rapport Champion. Les objectifs d'accessibilité n'étant toujours pas atteints, ce rapport permet de repousser de nouveau l'échéance à l'année 2022.

Les dates principales dans l'évolution des mentalités et de la législation face au handicap sont résumées dans le schéma suivant (figure 2).

Les dates clés du handicap

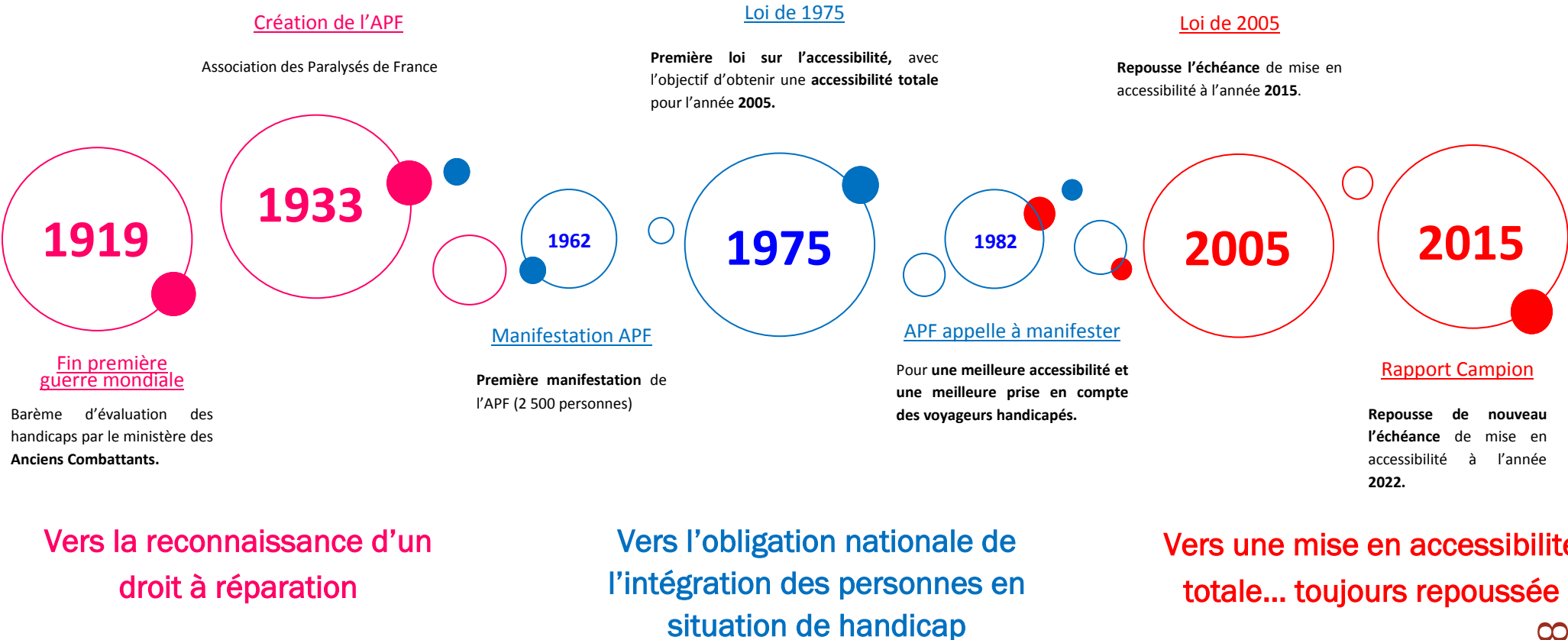


FIGURE 2 : LES DATES CLES DU HANDICAP EN FRANCE
REALISATION : DAPHNE KOLARIK ET LEA MAISONNEUVE

2. Le handicap des points de vue médical et social

D'un point de vue médical, le handicap n'a pas de définition unique. En 1980, le Docteur Wood sous l'égide de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), met en place un groupe de travail pour un projet expérimental de Classification Internationale du Handicap (CIH). C'est la première fois que se concrétise le souhait d'élaborer une base identifiant la personne handicapée¹⁷. Cette classification définit le handicap en 3 points : la déficience psychologique, physiologique ou anatomique (cela correspond à l'aspect lésionnel du handicap), l'incapacité, réduction partielle ou totale d'une capacité (aspect fonctionnel du handicap), et le désavantage vis-à-vis de l'insertion sociale, scolaire ou professionnelle (aspect situationnel du handicap)¹⁸. L'arrivée en France de cette classification expérimentale (traduite en 1988) a accentué les effets de stigmatisation du handicap. De nombreux spécialistes des milieux de la santé l'ont remise en question à cause de son caractère biomédical « étiologie-pathologie-manifestation », ce qui a été un frein à la recherche dans le domaine et sur les avancées sociales en matière de handicap.

Deux courants de pensée se sont distingués suite à la CIH : un courant médical, basé sur les travaux de Wood, et un courant anthropologique créé par le Comité Québécois de la Classification internationale des déficiences, incapacités et handicaps.

a) *Le handicap comme conséquence d'une pathologie*

Le courant « médical », basé sur la classification de Wood, place le handicap comme conséquence d'une pathologie : « C'est la lésion corporelle pathologique qui rend les personnes handicapées »¹⁹. Les différents handicaps sont classifiés, ce qui permet un classement et ainsi une vision générale des différents types de handicap, selon la déficience ou la cause de ce handicap. Il en existe plusieurs, mais celle de l'OMS reste la plus reconnue. Des groupes sont constitués en fonction des pathologies, il existe alors des déficiences motrices, sensorielles, psychiques, intellectuelles et celles liées à des maladies entraînant la dépendance.

b) *La société comme cause de situations handicapantes*

Le second courant qui se met en place suite à la CIH est anthropologique. Dans ce cadre c'est la société et le cadre de vie qui sont considérés comme entraînant une situation de handicap : « Le handicap est la résultante de la confrontation d'un être humain avec ses capacités et de son environnement avec ses exigences »¹⁹. Deux expressions découlent de ce courant, une expression européenne et une québécoise.

(1) Le handicap de situation

Le point de vue européen, représenté par les équipes de Créteil et de Porto, propose une autre présentation du handicap : le Système d'Identification et de Mesure du Handicap (SIMH). Ce sont en grande partie les travaux de Minaire et Hamonet qui ont posé les bases de ce système. Ils ont également proposé le terme de « handicap de situation ». Les deux éléments fondamentaux de son modèle sont : les situations de la vie, qui conditionnent le handicap, et le point de vue de la personne, qui influence sa façon de réagir face à son état corporel, fonctionnel et situationnel. Ce système ne parle plus de « classification » mais « d'identification », termes moins stigmatisant. Il se veut universel, simple, complet et éthique, c'est-à-dire ne dévalorisant pas la personne. La notion de personne est repositionnée face à la société.

¹⁷ <http://www.wheelchair.ch/fra/info/images/docs/mariamakaba/tdimodule1ehistoriquekaba.pdf>

¹⁸ <http://informations.handicap.fr/art-classification-874-6029.php>

¹⁹ La définition du handicap, Cofemer. <http://www.cofemer.fr/UserFiles/File/Ha2DefHandi.pdf>

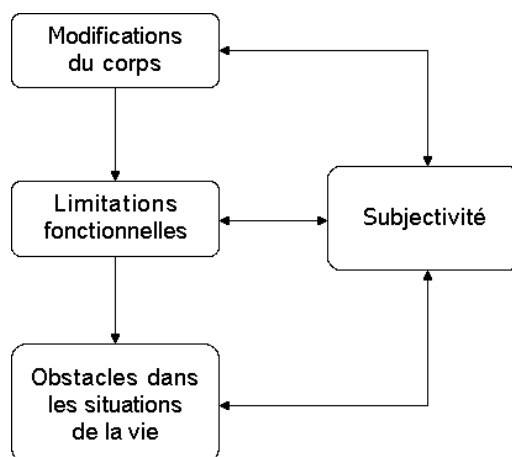


FIGURE 3 : REPRESENTATION DU HANDICAP PAR LE SIMH

Dans ce modèle, les définitions des différents éléments sont les suivantes²⁰ :

- Le corps comporte tous les aspects biologiques du corps humain, avec ses particularités morphologiques, anatomiques, histologiques, physiologiques et génétiques. Certaines modifications du corps d'origine pathologique (maladies, traumatismes) ou physiologiques (effets de l'âge, grossesse...) peuvent entraîner des limitations des capacités.
- Les capacités sont définies par les fonctions physiques et mentales (actuelles ou potentielles) de l'être humain, compte tenu de son âge et de son sexe, indépendamment de l'environnement où il se trouve.
- Les situations de la vie sont déterminées par la confrontation (concrète ou non) entre une personne et la réalité d'un environnement physique, social et culturel. Les situations rencontrées sont les actes de la vie courante, familiale, de loisirs, d'éducation, de travail et toutes les activités de la vie, y compris les activités bénévoles, de solidarité et de culte, dans le cadre de la participation sociale.
- La subjectivité comporte le point de vue de la personne, incluant son histoire personnelle, sur son état de santé et son statut social. Il concerne tous les éléments subjectifs qui viennent compromettre ou supprimer l'équilibre de vie de la personne. Il représente le vécu émotionnel des événements traumatisants (circonstances d'apparition et d'évolution, annonce et prise de conscience de la réalité des faits et acceptation de vivre avec sa nouvelle condition).

L'avantage de ce modèle est l'utilisation d'un langage non médicalisé, accessible à tous et en particulier aux personnes handicapées et à leur famille. Cela lui donne un aspect pragmatique ce qui en facilite l'approche²¹. Un autre point important de cette approche est la mise en avant d'une notion de « Subjectivité ». Le point de vue de la personne ainsi que son vécu sont alors des éléments importants à prendre en compte dans la définition de son handicap. Cette notion semble être un point clé de ce sujet de recherche, car la subjectivité liée au handicap et la subjectivité de la représentation vue précédemment peuvent nous amener à penser que les résultats que nous obtiendrons dépendent de la

²⁰ Définitions du SIMH (Hamonet et al., 2001a, p.101)

²¹ Botokro R., *Evaluer le handicap ? De l'évaluation des handicaps à l'évaluation du fonctionnement du sujet*, 2002.

personne. Notre but sera alors d'expliquer pourquoi chaque personne peut penser différemment afin d'objectiver nos conclusions.

(2) Le processus de production du handicap

Une deuxième expression (québécoise) du courant anthropologique est également adoptée, via le Processus de Production du Handicap (PPH, figure 4). Le PPH est un modèle développé en sociologie par Fougeyrollas²², docteur en anthropologie spécialisé dans l'étude du phénomène de construction sociale du handicap et directeur du Réseau International sur le Processus de Production du Handicap (RIPPH). Le PPH est un concept permettant d'expliquer « comment une personne ayant des limitations fonctionnelles devient une personne handicapée »²³. Ce sont les interactions entre la personne et l'environnement qui vont permettre la réalisation ou non de ses habitudes de vie. Par exemple, un environnement « facilitant », adapté, accessible, permettra à une personne ayant des limitations fonctionnelles d'accomplir ses choix de vie et de participer socialement. Au contraire, un environnement non accessible, avec des obstacles (qu'ils soient matériels ou non), restreindra les possibilités de choix de vie et engendrera la situation de handicap. Ce n'est donc pas la personne qui est le handicap, mais plutôt le résultat d'une interaction entre l'environnement et les facteurs « déficience », « incapacité », facilitateur », « obstacle » et « participation sociale ».

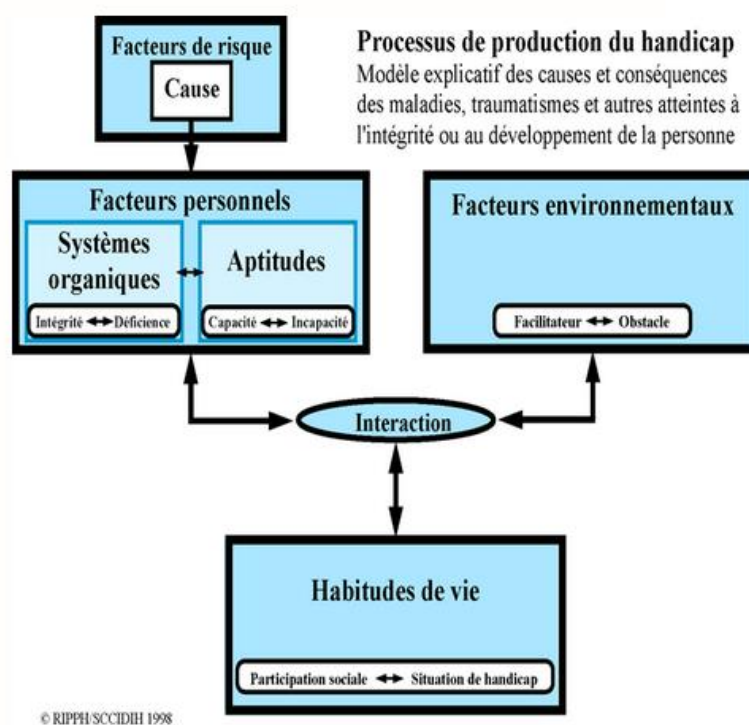


FIGURE 4: LE PROCESSUS DE PRODUCTION DU HANDICAP
SOURCE : [HTTP://WWW.RIPPH.OC.CA/MDH-PPH/MDH-PPH](http://www.ripph.oc.ca/mdh-pph/mdh-pph)

Les facteurs personnels sont caractéristiques de la personne, ils dépendent de son âge, son sexe, son identité socioculturelle, ses systèmes organiques (c'est-à-dire l'ensemble des composantes corporelles visant à une fonction commune, par exemple le système nerveux, le système digestif...) ou encore ses

²² Classification québécoise : processus de production du handicap, 1998

²³ Le processus de production du handicap, <http://www.exaequo.net/Processus-de-production-du>

aptitudes (c'est-à-dire la possibilité d'accomplissement d'une activité, physique ou mentale, comme l'aptitude reliée au langage, à la respiration...).

Les facteurs de risque, spécifiques au PPH, sont des éléments provenant de l'environnement ou intrinsèques à l'individu, qui sont susceptibles d'entraîner une limitation des facteurs personnels. Ce sont eux qui, dans le cas d'une personne en situation de handicap, ont effectivement provoqué un traumatisme ou autre atteinte à l'intégrité de la personne ou à son développement, causant une réelle limitation des facteurs personnels.

Les facteurs environnementaux sont impliqués dans l'organisation de la société. Ils peuvent avoir une dimension sociale (facteurs politico-économiques et socio-culturels) ou physique (nature, aménagement), et être des facilitateurs, c'est-à-dire qu'ils facilitent la réalisation des habitudes de vie, ou au contraire des obstacles à cette réalisation.

Pour finir, les habitudes de vie correspondent à l'activité courante ou au rôle social valorisé par la personne selon ses caractéristiques. Ce sont elles qui permettent la survie et l'épanouissement de cette personne tout au long de sa vie. La réalisation des habitudes de vie (participation sociale) est influencée par les aptitudes et la compensation des incapacités des personnes, mais aussi par la minimisation des obstacles tels que le manque d'accessibilité, les préjugés ou le manque d'aide. Une situation de participation sociale va donc par exemple correspondre à la réalisation d'habitudes de vie comme faire la cuisine ou aller au cinéma, à l'école. Au contraire, la situation de handicap correspondra à l'impossibilité de réaliser ces habitudes de vie ou à leur réalisation partielle.

En conclusion, les trois points principaux du PPH sont les habitudes de vie (participation sociale), les facteurs personnels et les facteurs environnementaux. Le niveau de réalisation de cette participation sociale dépendra des interactions entre les différents facteurs à un moment donné dans le milieu de vie de la personne handicapée et pourra évoluer en fonction des changements dans l'environnement et les facteurs personnels de la personne. Plus généralement, une personne va être plus ou moins handicapée en fonction de l'environnement et de facteurs personnels, et pourra donc évoluer dans le temps. Le niveau de handicap n'est donc pas toujours le même, il existe une certaine temporalité du handicap.

c) Evolution des classifications du handicap

Suite à la remise en question de la Classification Internationale du Handicap par les professionnels médicosociaux et à la rédaction du Processus de Production du Handicap, une révision de cette classification expérimentale a été entreprise en 1997. Elle a donné lieu à CIH-2, ayant pour objectif final de « proposer un langage uniformisé et normalisé ainsi qu'un cadre de travail pour la description des états de santé »²⁴. Enfin une version finale, la Classification du fonctionnement, des handicaps et de la santé (appelée CIF), a été adoptée par l'Assemblée mondiale de l'OMS en 2001. Cette proposition est en réalité un compromis entre les définitions provisoires de Wood et l'introduction des facteurs environnementaux par Fougeyrollas. Cinq niveaux sont définis dans cette classification : les fonctions organiques, les structures anatomiques, les activités, les participations et les facteurs environnementaux qui recourent en partie les « participations »²⁵. L'avantage de la CIF est qu'elle utilise un langage et un cadre normalisés, qui vont permettre la description des incapacités et fonctionnalités comme des éléments importants de la

²⁴ CIH-2 Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé, 2000

<http://dcalin.fr/fichiers/cif.pdf>

²⁵ http://www.cihi.ca/CIHI-ext-portal/internet/fr/document/standards+and+data+submission/standards/classification+and+coding/codingclass_icf

santé de la personne. Ce cadre conceptuel permet d'informer sur les soins de santé personnels, « y compris la prévention, la promotion de la santé et l'amélioration de la participation en éliminant ou en atténuant les obstacles sociétaux et en encourageant la mise en place d'appuis et de facilitateurs sociétaux »²⁶. Cependant cette proposition n'apparaît pas comme idéale, car les champs constituant le handicap ne sont pas précisément définis ce qui entraîne des recoupements. De plus certains items, comme par exemple ceux contenus dans les facteurs environnementaux, sont difficiles à interpréter. La CIF apparaît donc finalement comme un outil imprécis et peu utilisable en pratique quotidienne, que ce soit dans le médical ou le social. Ses « uniques » intérêts semblent avoir été de clore le débat entre les courants médical et anthropologique et d'avoir relié les notions de handicap et de santé tout en évitant la stigmatisation du handicap.

C. La compensation du handicap : une nécessité à plusieurs niveaux

Afin de palier la situation de handicap et permettre la participation sociale, des outils de compensation sont mis en place, facilitant ainsi les déplacements ou autres activités pour les personnes en situation de handicap moteur.

1. La compensation par l'aménagement de l'espace

a) *Espace de vie, ville et accessibilité*

(1) Comment définir l'espace de vie ?

Selon Choay et Merlin, « L'aménagement est une discipline de l'espace, ou des espaces, car on peut disposer avec ordre à l'échelle du territoire, voire de la planète, comme à celle de la plus petite unité physique... »²⁷. L'aménagement a aujourd'hui comme obligation de rendre les espaces cités accessible à tous, y compris les personnes en fauteuil roulant, afin de compenser le handicap et les difficultés de déplacement.

Dans le cadre de notre étude, nous choisissons de travailler à l'échelle de l'espace de vie.

La notion d'espace de vie a été initialement introduite en géographie, puis les démographes ont commencé également à l'utiliser. Dans ce cadre, la personne n'est plus seulement rattachée à son domicile mais également à l'ensemble des endroits avec lesquels elle est en rapport. La délimitation d'espaces de vie individuels en démographie implique deux étapes : la délimitation des contours de l'espace de vie étudié ainsi que la recherche des données en lien avec l'espace ainsi défini.

Plus précisément le démographe Courgeau définit l'espace de vie comme « la portion d'espace où l'individu effectue ses activités. Cette notion englobe non seulement les lieux de passage et de séjour, mais également tous les autres lieux avec lesquels l'individu est en rapport »²⁸.

Cet espace, en plus des lieux de séjour ou de passage, présente évidemment des portions de ville. Celles-ci vont être constituées de bâti mais également de voiries et de mobilier urbain par exemple. Ces portions

²⁶ http://www.cihi.ca/CIHI-ext-portal/internet/fr/document/standards+and+data+submission/standards/classification+and+coding/codingclass_icf

²⁷ Choay F., Merlin P., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 2015.

²⁸ Courgeau D., *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*, 1988.

correspondent à ce que Félonneau appelle « territoire public », dans le sens où ils sont accessibles à tous et occupés de façon temporaire²⁹. Cet aspect a été peu étudié en tant qu'espace de vie, c'est pourquoi nous avons choisi de le mettre en avant car il représente la partie sur laquelle l'aménageur peut jouer directement, afin de l'améliorer et de l'adapter au mieux aux nécessités des habitants.

Ainsi nous effectuerons notre étude et nos entretiens à l'échelle de la ville, et plus particulièrement par rapport aux espaces publics extérieurs, telles que les rues ou les places par exemple. L'utilisation de cette échelle oblige à se poser la question de l'accessibilité de cet espace.

(2) Accessibilité de la ville et de l'espace de vie

L'accessibilité est le fait de pouvoir accéder également à tous les services d'une commune. Il s'agit d'un droit applicable à tous les citoyens. L'accessibilité est généralement définie comme la plus ou moins grande facilité à aller d'un point à un autre.

Cette notion est initialement relative au monde du handicap, notamment concernant le domaine physique, avec la liberté de déplacement dans l'espace, mais aussi le domaine du numérique, avec l'adaptation des systèmes numériques aux différents types de handicap. En d'autres termes, l'accessibilité c'est de pouvoir accéder à un lieu physique ou à des informations. Cependant cette notion s'est aussi étendue à l'ensemble des citoyens (accessibilité à l'éducation, civique (droit de vote), culturel, santé, etc.). Concernant les personnes en situation de handicap, l'accessibilité a pour objectif de créer une autonomie et une participation sociale de la personne, afin de lui permettre une « vie ordinaire », en réduisant ou supprimant « les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part »³⁰.

Plus précisément, l'objectif de l'accessibilité est de permettre l'usage des services sans dépendance par tous. Il est ainsi souhaité l'autonomie des personnes en situation de handicap, c'est-à-dire la capacité à pouvoir agir et décider seul.

L'accessibilité comprend alors l'ensemble des déplacements, de l'ensemble de la population. Cependant, ce n'est pas seulement l'infrastructure en elle-même des transports mais c'est la possibilité effective de l'utiliser concrètement : une voirie encombrée, des trains peu fréquents, des tarifs trop élevés sont des restrictions à l'accessibilité³¹.

Bavoux et Chapelon associent à la notion d'accessibilité la question de la pénibilité des déplacements³². Ils définissent alors quatre composantes de l'accessibilité : la performance des réseaux de transports et des services, la nature et la distribution spatiale de la ressource, les contraintes temporelles imposées par le fonctionnement de la société (ouverture et fermeture des commerces, horaires de travail, etc.) et les caractéristiques des individus (âge, aptitudes physiques, revenu, etc.). A tout cela s'ajoute la capacité de l'offre à répondre aux besoins des déplacements des usagers.

L'accessibilité requiert donc la mise en place d'éléments ou d'outils de compensation, permettant « à toute personne en incapacité permanente ou temporaire de se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités »³³. Ces moyens de

²⁹ Félonneau M.-L., *L'étudiant dans la ville : temporalités étudiantes et symbolique urbaine*, 1997.

³⁰ Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées (DIPH), septembre 2006.

³¹ Lévy J., Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, 2003, p. 49.

³² Bavoux J.-J., Chapelon L., *Dictionnaire d'analyse spatiale*, 2014, p. 18.

³³ Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées (DIPH), septembre 2006.

compensation sont de deux types : une compensation juridique à travers la loi et ses normes d'accessibilité, mais aussi une compensation quotidienne, liée à la personne elle-même ou à sa ville et son fonctionnement.

b) Quelques lois en compensation du handicap

Comme nous l'avons vu précédemment (Partie I. B. 1.), certaines lois ont été mises en place dans l'intérêt des personnes en situation de handicap, afin de leur permettre une meilleure intégration. Ces lois et les applications qui en découlent (PAVE, SDA) sont donc également des moyens de compenser le handicap par l'aménagement du territoire.

2. La compensation quotidienne

Ces outils de compensation quotidienne peuvent être divisés en diverses parties. Ce sont des moyens personnels, allant du type de fauteuil à la préparation des déplacements, mais aussi des éléments relatifs au fonctionnement de la ville.

Il existe ainsi une compensation matérielle en matière de déplacement, comme le fauteuil roulant électrique ou manuel, les déambulateurs, les cannes, les béquilles, etc. Ces outils influencent les déplacements (leur faisabilité, leur facilité, etc.) et la vision de la personne. En effet une personne en fauteuil roulant aura une hauteur de vue globalement inférieure aux personnes valides. Cela influe sur la vision de la ville mais aussi sur les rapports avec les autres usagers. De même, les voitures adaptées au type de handicap peuvent permettre à une personne en situation de handicap de se déplacer, sur de plus longues distances, ou sur un parcours non accessible en fauteuil roulant.

La compensation numérique est composée de nombreux outils. Les personnes en situation de handicap, pour compenser leurs déficiences, ont souvent été les premières utilisatrices de nouvelles technologies. L'utilisation de Smartphones est un outil informatique fortement utilisé dans cette situation. Il existe des outils qui permettent aux personnes circulant en fauteuil roulant de préparer leurs déplacements, qu'ils soient quotidiens ou non. La préparation lors de sorties en milieu urbain est très fréquente chez les personnes en situation de handicap.

Dans ces outils nous pouvons citer deux exemples :

- Jaccede.com : Un guide qui recense les lieux par niveau d'accessibilité et a pour objectif d'aider les personnes à mobilité réduite à mieux gérer leurs déplacements.
- AccesSig : Un GPS qui calcule les itinéraires accessibles en prenant en compte tous les obstacles rencontrés par les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant.

La présence de signalisation peut être une aide importante et peut permettre une facilité de déplacement pour les personnes en fauteuil, dans une ville ou dans un bâtiment.

La compensation peut aussi s'effectuer par le biais d'une aide extérieure. Les professionnels (par exemple les psychomotriciens, les ergothérapeutes, les éducateurs spécialisés, etc.) peuvent jouer un rôle essentiel pour les personnes en situation de handicap moteur. Ces professionnels apportent une aide afin de retrouver l'autonomie nécessaire à leur vie quotidienne, professionnelle et familiale.

Enfin, l'Etat fixe une compensation financière pour les personnes en situation de handicap. Ces compensations sont diverses (allocation adultes handicapés (AAH), la majoration pour la vie autonome, la Prestation de Compensation du Handicap (PCH)).

D. Handicap, accessibilité et représentation

Après avoir étudié les différentes manières dont était défini le handicap et à partir de nos entretiens et de nos réflexions, nous avons mis en place un modèle expliquant les facteurs influant sur la représentation et l'accessibilité (Figure suivante). Afin de le mettre en place, nous nous sommes basées sur les différents facteurs influençant la situation de handicap dans le Processus de Production du Handicap.

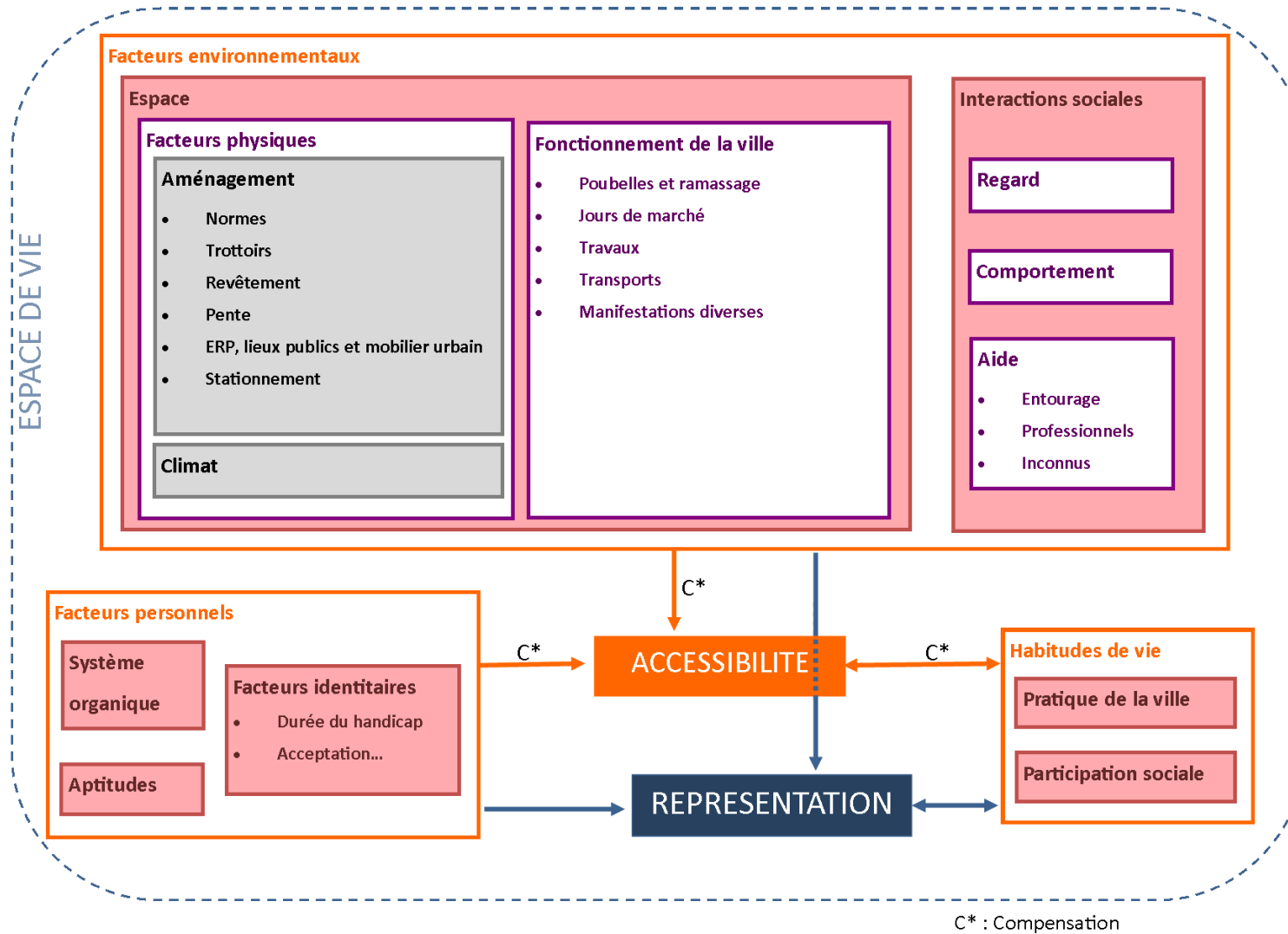


FIGURE 5 : FACTEURS INFLUENÇANT LA REPRESENTATION QUE SE FONT LES PERSONNES HANDICAPEES DE LA VILLE ET L'ACCESSIBILITE DE CELLE-CI

Dans ce schéma, on retrouve des facteurs environnementaux, des facteurs personnels et des habitudes de vie, tous en lien avec la personne, que ça soit directement (facteurs personnels par exemple) ou indirectement (les facteurs environnementaux sont extérieurs à la personne mais celle-ci les côtoie au quotidien).

- Pour la personne en situation de handicap moteur, les facteurs personnels vont être en lien avec le handicap, ses causes et ses conséquences.
 - On retrouve dans cette catégorie le système organique, qui va être pour nous la cause du handicap. Entrent donc dans ce thème les lésions et différentes atteintes pouvant provoquer des difficultés motrices.
 - Les aptitudes et capacités sont les conséquences du handicap. Dans le cas de problèmes moteurs, la personne n'a plus la possibilité d'utiliser, durablement ou à court terme, ses membres, et dans notre cas ses jambes.
 - Enfin les facteurs identitaires sont les facteurs qui font que la personne est unique dans son handicap. On retrouve dans cette catégorie notamment la durée du handicap, qui va jouer sur sa plus ou moins grande acceptation, mais aussi l'âge de la personne, son sexe, son identité socioculturelle, qui peuvent également jouer sur la manière dont la personne vit son handicap.
- De même que dans le PPH, les facteurs environnementaux dans ce modèle sont impliqués dans l'organisation de la société. Ils peuvent avoir une dimension sociale ou physique, et être des facilitateurs, c'est-à-dire qu'ils facilitent la réalisation des habitudes de vie, ou au contraire des obstacles à cette réalisation. Nous avons donc divisé ces facteurs en « espace » et « interactions sociales ».
 - L'espace est composé de facteurs physiques et du fonctionnement de la ville.
 - Les facteurs physiques sont en lien avec l'aménagement et régulés par des normes. Il s'agit des trottoirs, du revêtement des sols, des stationnements...
 - Le fonctionnement de la ville quant à lui regroupe tout ce qui n'est pas fixe ou pérenne, comme les travaux, les transports en commun ou diverses manifestations par exemple.
 - Chalas explique que la « socialité », soit les rapports sociaux, est un élément très important de la ville. « La qualité d'un quartier, c'est aussi la qualité des contacts de ses habitants »³⁴. Ces rapports sociaux sont donc très importants dans la représentation que l'on se fait de l'endroit. Les interactions sociales sont donc un élément essentiel de la représentation et elles regroupent dans notre sujet le regard et le comportement des autres sur les personnes en situation de handicap, l'aide qui peut être apportées à ces derniers, mais également et plus largement les mentalités des populations par rapport au handicap.
- Enfin le dernier point essentiel de notre modèle est constitué des habitudes de vie. Dans le PPH elles correspondaient à l'activité courante ou au rôle social valorisé par la personne selon ses caractéristiques, et permettaient la survie et l'épanouissement de cette personne tout au long de sa vie. Dans le cadre de cette étude, nous avons décidé de centrer les habitudes de vie non seulement sur la participation sociale (aller au cinéma, au restaurant...) mais également sur la pratique de la ville, c'est-à-dire la façon de se déplacer dans la ville.

³⁴ Chalas Y., *L'invention de la Ville*, 2000, p. 42.

On remarque, en mettant en place ces catégories de facteurs, qu'à leur croisement se retrouvent les notions d'accessibilité et de représentation.

En effet, c'est la combinaison du handicap (facteurs personnels) et de l'espace (facteurs environnementaux) qui met en avant la plus ou moins grande facilité d'aller d'un point à un autre, c'est-à-dire la plus ou moins grande accessibilité des lieux. Celle-ci influence donc la manière dont la ville est pratiquée. Cependant, l'accessibilité n'est pas seulement rapportée à l'espace de vie et à la pratique de la ville, mais également aux ERP (Établissements Recevant du Public), qui constituent en grande partie les actes de participation sociale.

De la même manière, ce sont les facteurs personnels et la ville elle-même qui permettent à une personne de se créer une représentation d'un espace, comme nous l'avons vu dans la partie précédente. Cette représentation peut alors avoir un effet sur la manière dont les personnes pratiquent la ville, mais cette pratique ainsi que la participation sociale peuvent également influencer sur leur représentation.

On observe également dans notre schéma que la compensation, abordée dans la Partie I. C., intervient dans le processus de production de l'accessibilité. Cette compensation se retrouve au niveau des aménagements, des facteurs personnels et des habitudes de vie. Concernant les facteurs individuels, on retrouve la compensation puisque dans le cadre de notre sujet, le handicap moteur implique la présence du fauteuil roulant. Il s'agit donc ici d'un outil de compensation permettant à la personne de se déplacer malgré la réduction de ses capacités de marche. Dans la compensation par l'aménagement, nous avons vu qu'il s'agissait notamment des normes découlant des lois de 1975 et 2005 en faveur des personnes en situation de handicap. Ses normes sont en grande partie mises en place afin de faciliter l'accès des ERP et de la voirie aux fauteuils roulants. Enfin le dernier point de compensation se retrouve lié aux habitudes de vie. Il est également lié au fauteuil roulant puisque que c'est lui qui va entraîner l'incapacité de pratiquer les lieux de vie qui ne seront pas accessibles. Ainsi le fauteuil roulant, outil de compensation indispensable à la vie des personnes en situation de handicap moteur, semble être également l'objet entraînant la majorité des difficultés liées aux déplacements.

Nous nous sommes donc rendu compte que les facteurs environnementaux et les facteurs physiques, dont le fauteuil, auxquels faisait initialement allusion Fougeyrollas, influaient non seulement sur les habitudes de vie mais également sur la représentation et l'accessibilité. En effet, c'est l'espace (constitué de ses facteurs physiques et de du fonctionnement de la ville), quand il est mal pensé ou mal conçu, qui est un obstacle à l'accessibilité des personnes en situation de handicap (le handicap est inclus dans les facteurs personnels). On ne se rend compte de la notion d'accessibilité que lorsque les conditions personnelles, comme un handicap, impliquent une pratique difficile de la ville. Cela nous amène donc à nous demander si cette différence dans la pratique de la ville n'aurait pas un impact sur la représentation que se font les personnes en situation de handicap de l'espace urbain.

Ainsi nous pouvons nous poser plus précisément la question suivante :

La représentation de la ville peut-elle être influencée par le handicap ? Et plus précisément, se pourrait-il que le fauteuil, utilisé comme outil de compensation du handicap, soit la cause de spécificités de la représentation de la ville des personnes en situation de handicap moteur ?

Pour répondre à cette question, nous allons dans ce document étudier la pratique et la représentation de la ville chez les personnes en situation de handicap moteur, et plus précisément les personnes en fauteuil roulant. Pour cela, nous avons établi un protocole d'enquête détaillé dans la partie suivante.

***PARTIE 2 : Mise en place d'une démarche
méthodologique***

***A- Protocole d'enquête et outils de recueil
de l'information***

***B- Choix et caractéristiques du panel
rencontré***

***C- Méthode d'analyse des informations
récoltées***

II. Mise en place d'une démarche méthodologique

A. Protocole d'enquête et outils de recueil de l'information

Afin de répondre à nos hypothèses nous avons décidé de mettre en place un protocole d'enquête, avec différentes phases et sous la forme de plusieurs méthodes : des entretiens avec des professionnels du handicap mais aussi avec des personnes en situation de handicap moteur afin de cerner la manière dont ils se représentent la ville, des parcours commentés pour mettre en avant les difficultés qui peuvent être liées au fauteuil et enfin des cartes mentales, car selon Lévy et Lussault, elles permettent l'étude des représentations mentales de l'espace³⁵.

1. Les entretiens : des réflexions spontanées

Dans notre étude, nous utilisons les entretiens comme instrument principal de recherche. Selon Kaufmann³⁶, dans ce cas, l'entretien peut alors être un « support d'exploration », c'est-à-dire une méthode de compréhension d'un phénomène, ou une « technique de recueil d'information ». Dans les deux cas ce qui est reproché aux entretiens est qu'ils sont souvent impersonnels et donc impliquent des réponses impersonnelles. L'analyse ne peut se faire alors qu'en surface. Au contraire, l'auteur explique qu'il existe un autre moyen d'enquêter, il parle alors d' « entretiens compréhensifs ». Dans ce cas, l'enquêteur s'engage dans la conversation, afin d'obtenir des réponses plus personnelles, et peut également les interpréter. Il ne s'agit donc pas de chercher une réalité universelle mais plutôt ce que pense chaque personne. Nous souhaitons nous même obtenir ce discours qui implique plus l'enquêté. Il est appelé « discours d'existence » par Chalas et il s'agit plus précisément d'un propos émaillé « d'exemples tirés de leur propre itinéraire existentiel, de clins d'œil ayant trait à leur vision du monde personnelle, à leur conception à elle de la vie et des rapports humains »³⁷. Ainsi l'entretien permettrait de faire ressortir la manière dont les personnes pensent leur espace. De plus selon Phelep, « l'entretien révèle l'existence de représentations profondément inscrites dans l'esprit des personnes interrogées »³⁸. Il s'agit d'un autre point de vue de ce que peut apporter l'entretien, mais dans tous les cas il semble que cette méthode pourrait nous indiquer la façon dont les personnes handicapées perçoivent et se représentent l'espace.

Nous avons vu qu'il existait des entretiens « compréhensifs » en opposition aux entretiens impersonnels. De plus, on distingue trois façons de mener un entretien :

- L'entretien directif ou fermé est un entretien très structuré qui amène à des réponses courtes et fermées, se rapprochant de la méthode du questionnaire. Cela permet de recueillir des données précises, mais empêche l'interviewé de s'exprimer et d'apporter des éléments.
- L'entretien non-directif ou ouvert s'articule autour d'un thème général ou d'une question ouverte posée par l'enquêteur. Dans ce cas l'enquêté parle librement et l'enquêteur peut relancer la personne afin d'éviter les silences ou l'aider à développer son propos.
- L'entretien semi-directif est un compromis entre les deux types précédents. L'enquêteur sait les informations dont il a besoin sans forcément connaître les réponses, et laisse la liberté à la

³⁵ Lévy J., Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, 2003, p. 868.

³⁶ Kaufmann J.-C., *L'entretien compréhensif*, 2011.

³⁷ Chalas Y., *L'invention de la ville*, 2000.

³⁸ Phelep J.-Y., *Introduction aux sciences sociales : science économique, sociologie et science politique*, 2009, p. 46.

personne interviewée d'approfondir certains points ou de donner d'autres pistes de réponse. Le matériau obtenu est alors détaillé et argumenté.

Selon Lévy et Lussault, « La pratique de l'entretien non-directif est indissociable du champ d'études des représentations »³⁹, c'est pourquoi nous avons ainsi choisi de réaliser ce type d'entretien. Nous avons défini dans nos enquêtes plusieurs thèmes, plusieurs questions ouvertes à poser dans le but d'essayer de répondre aux hypothèses. Les entretiens se déroulent sous forme de discussion, permettant de ne pas influencer la personne dans ses réponses, tout en proposant tout de même plusieurs thématiques à aborder. De plus, cela donne à la fois une grande liberté de parole à la personne interrogée mais aussi la possibilité de comparaison des résultats des différentes discussions par l'enquêteur. Ces entretiens aident à valider ou invalider les hypothèses en apportant des éléments de preuves et permettent parfois de faire évoluer la problématique. Ainsi, l'entretien est un élément de contrôle, vérification et d'approfondissement des idées.

Cet outil requiert une préparation en amont, soit la rédaction d'un guide d'entretien (Cf. Annexe 2). Ce guide est composé de l'ensemble des thèmes que l'on souhaite aborder lors de l'entrevue. Ces différents thèmes sont des éléments qui nous ont paru importants dans une ville : les transports, très touchés par la notion d'accessibilité ; les déplacements, qui sont différents lorsque l'on est en fauteuil ; la ville en elle-même et ses autres utilisateurs ; et enfin le fauteuil roulant. Notre guide d'entretien a évolué avec le temps, en fonction de l'évolution de nos hypothèses ou des précédents entretiens.

Sur nos quinze entretiens, onze ont été enregistrés puis retranscrits in extenso pour permettre une meilleure analyse. Six des personnes rencontrées n'ont pas été enregistrées, pour des raisons personnelles aux enquêtés, cependant nous avons effectué une prise de note détaillée lors de ces rendez-vous.

Toutes les rencontres ont donné lieu à des entretiens qui ont été complétés soit par un parcours commenté soit par une carte mentale. Le choix de réaliser des cartes mentales a été fait après que nous ayons réalisé plusieurs parcours commentés. En effet, nous nous sommes rendu compte que les parcours commentés permettaient de donner la perception que les personnes se faisaient de l'espace. Nous avons ensuite voulu pousser la réflexion grâce à des cartes mentales, qui donnent les représentations spatiales que se font les personnes d'un lieu.

2. Les parcours commentés : recueil de perceptions

La méthode du parcours commenté selon Moser et Weiss a pour objectif principal d'« accéder à l'expérience sensible du passant »⁴⁰, il s'agit d'obtenir dans ce cadre des « comptes rendus de perceptions en mouvement ». Trois activités sont ainsi stimulées simultanément : la marche, la perception et la description. Le parcours agit comme un révélateur, les objets rencontrés durant la marche deviennent soit des obstacles soit des ressources (si ce sont des aides). Lors du parcours, l'enquêteur suit le passant en l'écoutant verbaliser ses faits, gestes et sensations. Il peut également le voir en interactions avec les autres acteurs (autres passants, commerçants...) et objets de la ville (transport, mobilier urbain...). Le protocole d'enquête repose sur trois types de consignes⁴¹ : des consignes relatives à la description (ambiance du lieu et repères spatiaux), des consignes relatives au cheminement (parcours libre dans un

³⁹ Lévy J., Lussault M, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, 2003, p. 341.

⁴⁰ Moser G., Weiss K. *Espaces de vie : aspect de la relation homme – environnement*, 2003, p. 116.

⁴¹ Grosjean M., Thibaud J-P., *L'espace urbain en méthodes*, 2001, p. 84.

terrain déterminé, allure libre) et des consignes relatives aux conditions de l'expérience (temps fixé, enregistrement, enquêteur intervenant le moins possible).

Cette méthode est également appelée « méthode des itinéraires » par Petiteau. Selon lui, « Lors de la journée de l'itinéraire l'autre devient guide. Il institue un parcours sur un territoire et l'énonce en le parcourant. [...] Le parcours n'est pas seulement le déplacement sur le territoire de l'autre, c'est en même temps un déplacement sur son univers de référence »⁴².

Dans le cadre de notre mémoire, nous avons utilisé cette méthode afin de comprendre la perception des personnes handicapées dans la ville. Après un pré-entretien qui consiste à recenser les principaux facteurs identitaires de la personne (âge, type de handicap, etc.), nous avons laissé les personnes choisir leur itinéraire en leur donnant la consigne de décrire les lieux dans lesquels elles se trouvaient, de nous dire ce qu'elles y ressentaient. Les parcours nous ont ainsi permis de suivre les personnes en fauteuil dans leur quartier afin d'« analyser l'acte de traverser l'espace urbain »⁴³. Cela permettait également que les personnes nous fassent découvrir des lieux qu'elles connaissaient et qu'elles avaient déjà pratiqués. Le fauteuil roulant a souvent fait apparaître des obstacles, comme la hauteur de trottoir ou le revêtement du sol, obstacles physiques très présents dans le discours des personnes. De plus, les parcours commentés ont été filmés pour pouvoir les retranscrire et conserver les images des lieux commentés, de ses aménagements et particularités. Dans les vidéos, ce ne sont pas les personnes qui sont au premier plan mais le « paysage ». Cela nous permet de voir ce qu'elles voient elles-mêmes à hauteur de fauteuil et de mieux comprendre à quoi leurs commentaires font référence. Ainsi nous ne pensons pas qu'un biais ait pu être introduit à cause de l'action de filmer, car le matériel (téléphone portable) était discret et peu visible. Le regard des personnes extérieures à l'enquête n'a donc pas été attiré par l'objectif, et est en théorie resté naturel.

Cette expérience sensible nous apporte ainsi des éléments de réponses en ce qui concerne la perception de l'espace dans lequel se déroule le parcours, et influe donc la représentation que se fait la personne en fauteuil roulant⁴⁴.

Cette méthode du parcours commenté ainsi que les cartes mentales complètent nos résultats des entretiens en permettant une certaine hiérarchie des spécificités de représentation de la ville chez les personnes en situation de handicap.

3. Les cartes mentales : des représentations subjectives

Enfin, le troisième et dernier outil que nous avons choisi d'utiliser est la carte mentale. Elle est abordée en tant qu'« image » par Lynch et il s'agit pour lui d'une représentation mentale de la ville par ses habitants. Il explique que l'image est produite par les sensations immédiates, par le souvenir des expériences passées et qu'elle sert à interpréter les informations et à guider l'action⁴⁵.

Selon Merlin et Choay il s'agit de représentations subjectives de l'espace urbain par des habitants à partir de lieux qu'ils ont l'habitude de fréquenter. Plus précisément on peut également dire que la carte mentale est une représentation personnelle de l'environnement familier, peu précise, incomplète, déformée et simplifiée, mais présentant de nombreux renseignements. Elle permet d'organiser l'information « en

⁴² Petiteau J.-Y., Pasquier E., *La méthode des itinéraires : récits et parcours*, 2001.

⁴³ http://www.nord-picardie.cerema.fr/IMG/pdf/Parcours_commentes_cle54e944.pdf, consulté le 23/03/15.

⁴⁴ Thibaud J.-P., *Une approche des ambiances urbaines : Le parcours commenté*, 2002.

⁴⁵ Lynch K., *L'image de la Cité*, 1999.

définissant des hiérarchies, des ordres et des rôles parmi les caractéristiques, fonctions et significations, et tendent à ramener la complexité à des niveaux [...] où la quantité de données est contrôlable »⁴⁶.

Ainsi dans le cadre de notre étude la carte mentale est adaptée puisqu'elle permet d'obtenir une représentation spatiale de la ville, comme les personnes se l'imaginent. Pour les personnes en fauteuil roulant, cette représentation nous permettra peut-être de mettre des différences en avant, liées à la hauteur du fauteuil ou aux difficultés physiques liées aux trottoirs par exemple.

Le protocole que nous avons utilisé pour la mise en place d'une carte mentale était très libre, nous demandions simplement à la personne de nous représenter son territoire, car ce concept désigne à la fois l'espace mais également l'usage que nous faisons des lieux⁴⁷. Nous utilisions comme support une feuille blanche car un fond de carte aurait pu influencer sa réponse à la question posée. De plus, le but n'était pas que la personne interrogée nous dessine un plan, mais plutôt une « image ». Après avoir dessiné, l'interviewé nous commentait sa représentation du territoire. C'est en grande partie ce discours qui servira dans l'analyse, car il est souvent plus important que le dessin en lui-même puisqu'il lui donne une signification concrète. Il permet aussi d'interpréter les cartes mentales de la même manière, même si les personnes n'auraient pas les mêmes compétences de dessin. Le détail de l'analyse sera vu dans la partie suivante.

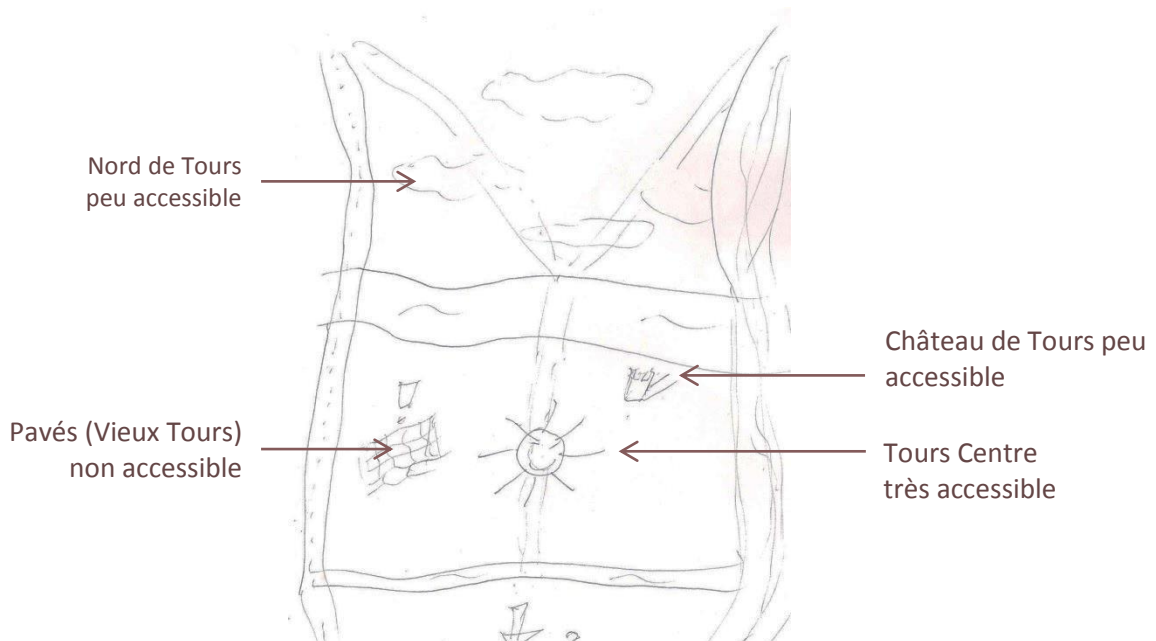


FIGURE 6 : CARTE MENTALE ET DISCOURS ASSOCIE

Ainsi, nous avons mis en place plusieurs outils dans notre protocole d'enquête afin d'obtenir différentes données. Les entretiens semi-directifs ont pour but de recueillir les représentations spontanées et celles plus réfléchies, qui sont également des représentations sociales de l'espace, alors que les parcours commentés et les cartes mentales nous permettent de comprendre la hiérarchisation et l'importance des différentes spécificités de représentation d'un point de vue spatial.

⁴⁶ Moser G., Weiss K., *Espaces de vie : aspects de la relation homme-environnement*, 2003, p. 56.

⁴⁷ Félonneau M-L., *L'étudiant dans la ville : territorialités étudiantes et symbolique urbaine*, 1997, p. 47.

4. Une mise en situation : perceptions personnelles et confirmation des hypothèses

Pour nous rendre compte des problématiques liées aux personnes en fauteuil roulant dans la ville nous nous sommes nous-même mises en situation. Nous avons chacune effectué un parcours en fauteuil roulant manuel dans la ville d'Angers et avons pris note des perceptions que cette situation entraînait. Nous avons ainsi été touchées par le regard beaucoup plus insistant des passants, qui d'ailleurs anticipaient davantage la rencontre en s'écartant rapidement de notre chemin. Mais le point essentiel de cette expérience a été la difficulté à se déplacer (à cause du devers, des pentes difficiles à monter, etc.). Cependant, nous avons bien conscience qu'avec le temps et l'habitude d'utiliser un fauteuil, la gêne dans le déplacement doit s'affaiblir et prend peut-être moins d'importance dans la perception que les personnes en fauteuil ont de la ville. Cela nous a tout de même permis de mieux comprendre différents aspects dont nous avons souvent entendu parlés lors des entretiens.

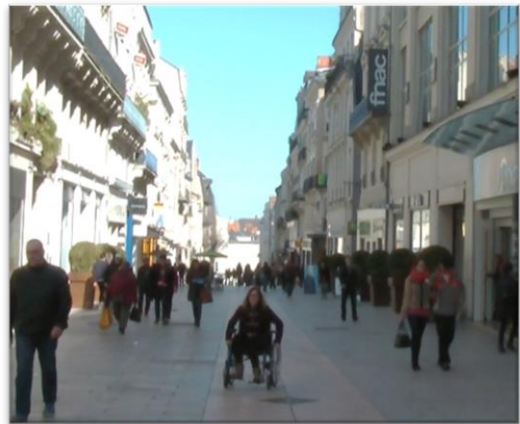


FIGURE 7 : UNE MISE EN SITUATION DIFFICILE

Ayant fait cette expérience dans le but d'observer notamment les comportements des autres, les résultats que nous tirons seront peut-être exagérés dans le sens où nous faisons très attention à tous les regards, en les interprétant directement comme la conséquence du fauteuil.

Se retrouver en fauteuil nous a ainsi permis d'appréhender la ville sous un angle nouveau. En conclusion de cette expérience on pourra dire que les difficultés rencontrées cet après-midi-là nous ont en quelques sortes confortées dans nos hypothèses.

B. Choix et caractéristiques du panel rencontré

1. Personnes interrogées : de la théorie à la pratique

Dans le contexte de nos entretiens nous avons rencontré dix-neuf personnes, dont douze personnes en situation de handicap et sept professionnels du handicap. Nous avons effectué deux entretiens de groupe (trois ergothérapeutes et trois personnes en situation de handicap) et les treize autres sont des entretiens individuels.

a) *Les professionnels interrogés, un point de vue théorique sur le handicap*

Nous avons rencontré sept personnes qui travaillent dans le milieu du handicap et plus particulièrement dans l'aide à la personne à travers son insertion. Ces professionnelles sont toutes des femmes qui travaillent à Angers. Nous n'avons pas choisi cette ville en particulier, nous y avons réalisé les entretiens car c'est par relations interposées que nous avons pu les obtenir. Les professionnels des autres villes dans lesquelles nous avons prospecté, c'est-à-dire Tours et Paris, n'ont pas donné suite.

Ces sept personnes exercent des métiers très différents, ayant chacune une approche particulière du sujet du handicap. Au sein d'une même profession il y a également des différences dues à la structure dans laquelle elles exercent. Nous avons ainsi rencontré quatre ergothérapeutes (trois au centre de rééducation et réadaptation fonctionnelle des Capucins et une au SAMSAH⁴⁸), un médecin en médecine physique et de réadaptation (aux Capucins également), une psychomotricienne (au sein de l'UÉROS⁴⁹ de la ville) et une neuropsychologue (travaillant au SAMSAH et au CHU). Nous avons choisi de rencontrer ces personnes pour obtenir une vision d'ensemble des différents corps de métiers qui travaillent avec les personnes en situation de handicap, et plus particulièrement dans la réinsertion ou le rapport aux différents éléments de la ville.

Leurs actions s'articulent autour de trois points essentiels : la rééducation, la réadaptation et l'insertion. Ce sont les différentes phases visant à la réinsertion dans la société de la personne en situation de handicap. La rééducation a pour objectif de récupérer les capacités perdues lors d'un accident par exemple. Le but de la réadaptation est d'apprendre à vivre avec le handicap, notamment grâce aux moyens de compensation (par exemple un fauteuil roulant pour une personne qui ne peut plus marcher). La réinsertion est la dernière étape, elle consiste à mettre tous les moyens possibles en œuvre pour aider dans la vie quotidienne.

Chaque corps de métier a ensuite ses spécificités et ses propres objectifs.

Le médecin en médecine physique et de réadaptation a un rôle de coordination entre les différents corps de métier. Il s'occupe aussi des complications médicales spécifiques au handicap. L'objectif est de limiter, diminuer et prévenir au maximum toutes les limitations d'activités qui peuvent survenir dans la vie d'une personne en situation de handicap du fait de sa déficience. Le médecin en médecine physique a donc une vision globale du handicap, ce qui nous a permis de mieux le connaître nous-même.

Les ergothérapeutes sont des rééducateurs s'occupant de personnes en situation de handicap moteur ou neuropsychologique. Ils évaluent et traitent les patients dans l'objectif de développer leur autonomie dans l'environnement quotidien et social. L'évaluation faite par les ergothérapeutes se base sur différents items, notamment sur la perception de l'espace par les personnes handicapées et leur plus ou moins grande facilité à se déplacer dans leur ville, notions très importantes dans notre sujet.

La psychomotricité est une approche globale de la personne qui s'intéresse au lien entre le corps et l'esprit. Les psychomotriciens s'intéressent donc à l'expression corporelle de la vie émotionnelle et mettent en avant que la perception qu'une personne a de son corps influe au niveau psychologique. Plus précisément, et dans le cadre de notre étude, ce domaine explique que la perception, la représentation spatiale et la façon dont une personne se perçoit dans l'espace, s'organise et se le représente vont influencer sur ses capacités à se déplacer dans cet espace et sur la façon dont elle interagit avec l'autre.

La neuropsychologie est une discipline scientifique dont l'objectif fondamental est d'évaluer les capacités cognitives endommagées par une lésion cérébrale, d'établir en détail les fonctions qui ont été préservées et, le cas échéant, de mettre en place un programme de rééducation neuropsychologique. Dans le cadre de notre étude, nous avons décidé de n'étudier que le handicap moteur mais avons tout de même rencontré certaines personnes ayant à la fois des lésions cérébrales et un handicap moteur. Le fait de savoir que certaines capacités cognitives influent sur la représentation de l'espace que se font les

⁴⁸ Service d'Accompagnement Médico-Social pour Adultes Handicapés, voir Annexe 1

⁴⁹ Unité d'Évaluation, de Réentraînement et d'Orientation Sociale et/ou professionnelle, voir Annexe 1

personnes, nous permettra de mieux analyser les résultats obtenus suite à nos différents protocoles d'enquête.

Les spécificités de ces quatre professions nous ont permis d'approfondir nos connaissances du handicap, et d'appréhender les notions de perception et représentation en lien avec les personnes handicapées. En apprendre plus sur ces sujets nous a également permis d'orienter et de préciser nos hypothèses.

TABLEAU 1 : CARACTERISTIQUES DES PROFESSIONNELLES INTERROGÉES

Nom	Sexe	Profession	Structure	Lieu de travail
Christel Helbert	F	Ergothérapeute	SAMSAH	Angers (49)
Virginie Saout	F	Médecin en médecine physique et de réadaptation	SAMSAH	Angers (49)
Edith Cousin	F	Psychomotricienne	UEROS	Angers (49)
Marie Le Carrer	F	Ergothérapeute	centre de rééducation et réadaptation fonctionnelle	Angers (49)
Aline Rouillier	F	Ergothérapeute	centre de rééducation et réadaptation fonctionnelle	Angers (49)
Maryse Chalopin	F	Ergothérapeute	centre de rééducation et réadaptation fonctionnelle	Angers (49)
Julie Landais	F	Neuropsychologue	SAMSAH, CHU	Angers (49)

b) Les personnes handicapées interrogées, un point de vue pratique

Nous avons rencontré douze personnes en situation de handicap, qui habitent trois villes différentes : Tours, Angers, Paris. Neuf de ces personnes interrogées sont des hommes et trois des femmes, et ont entre 36 et 67 ans. Quatre ont un handicap inné, contre huit qui l'ont acquis à différents moments de leur vie à cause de divers événements.

Le tableau suivant recense les informations caractéristiques des personnes interrogées. Pour conserver leur anonymat, nous avons choisi de changer leur prénom et de ne pas mentionner leur nom de famille. Les personnes qui ont pu être enregistrées et dont nous avons la retranscription sont soulignées dans ce tableau.

TABLEAU 2 : CARACTERISTIQUES DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP INTERROGÉES

Prénom	Sexe	Age	Handicap	Handicap acquis ou inné ?	Type de fauteuil	Association ?	Lieu de résidence
<u>Patrice</u>	M	51	Tétraplégie incomplète qui entraîne une paraplégie	Acquis (depuis 29 ans)	Manuel	Commission d'accessibilité (Saint Georges sur Loire)	Saint Georges sur Loire (49)
<u>Mathilde</u>	F	42	IMC (Infirmité Motrice Cérébrale)*	Inné	Electrique		Angers (49)
<u>Stéphane</u>	M	42	Syndromes cérébelleux : dysfonctionnement parole, décoordination des membres, troubles de l'équilibre, ostéoporose	Acquis (depuis 24 ans)	Les deux		Saumur (49)
<u>Henri</u>	M	63	Tétraplégie	Acquis (depuis 39 ans)	Manuel	APF (Tours)	Agglomération de Tours (37)
<u>Sylvie</u>	F	54	Fibromyalgie avec vertèbres écrasées	Acquis (depuis 10 ans)	Manuel (temporairement sinon à pied)		Mesnil-en-vallée (49)
<u>Didier</u>	M	37	Traumatisme crânien qui entraîne une hémiparésie gauche *	Acquis (depuis 27 ans)	Anciennement en fauteuil		Agglomération d'Angers (49)
<u>Michel</u>	M	40	IMC *	Inné	Electrique		Sables d'Olonne (85)
<u>Bernard</u>	M	52	AVC (Accident Vasculaire Cérébral) *	Acquis (depuis 10 ans)	Electrique		Beaufort-en-vallée (49)
<u>Jeanne</u>	F	45	IMC	Inné	Electrique	Mobile en ville (Paris)	Courbevoie (92)
<u>Xavier</u>	M	50	Maladie neuromusculaire	Acquis (depuis 22 ans)	Electrique	AFM (Tours)	Tours (37)
<u>André</u>	M	67	Paraplégie	Acquis (depuis 29 ans)	Manuel	APF (Tours)	Saint Avertin (37)
<u>Nicolas</u>	M	36	Malformation congénitale qui entraîne une paraplégie	Inné	Electrique	Mobile en ville (Paris)	Mery-sur-Oise (95)

* Handicap cognitif

Une grande majorité des personnes que nous avons rencontrées font partie d'associations ou de commissions, ce sont donc des personnes qui peuvent avoir un regard biaisé par leur engagement et leurs connaissances du sujet. Nous avons essayé de compenser ce biais en rencontrant des professionnels (comme nous l'avons vu précédemment) qui ont pu nous parler de personnes plus isolées et peu faciles à interroger du fait de la non-acceptation de leur handicap.

De même, nous souhaitions rencontrer des personnes de tout âge, de toute catégorie sociale, ayant des handicaps différents, etc., afin d'obtenir un échantillon représentatif au sens de la diversité des situations. Cependant, nous remarquons que nous n'avons pas pu interroger de personne de moins de 36 ans, que la grande majorité sont des hommes et/ou ont un handicap acquis, et que ce handicap est acquis depuis longtemps (plus de 10 ans). Cela influencera probablement les résultats que nous obtiendrons.

Les entretiens réalisés avec les personnes en situation de handicap permettent de tester les hypothèses afin de les valider ou de les invalider.

2. Des lieux d'étude différents mais complémentaires

Les personnes que nous avons rencontrées habitent Tours, Angers, Paris ou dans leurs alentours (comme explicité plus précisément dans le tableau précédent). Nous avons décidé de travailler sur des villes différentes pour confronter les points de vue, voir s'il n'y a pas une influence en fonction de la ville et de ses caractéristiques.

Nous avons aussi choisi ces villes comme lieux d'études car ce sont des villes dans lesquelles nous vivons ou avons vécu et donc que nous connaissons, ce qui nous permet de visualiser les lieux et de mieux comprendre quand les personnes nous parlent de certaines rues ou quartiers. De plus, Tours (Indre-et-Loire) et Angers (Maine-et-Loire) sont deux villes comparables de par leur taille moyenne (respectivement 135 000 et 149 000 habitants pour la ville même et 279 000 et 268 000 habitants pour l'agglomération⁵⁰), leur culture, leur architecture et les activités qui y sont proposées. Il sera donc possible d'avoir le même niveau d'analyse sur ces deux villes, tandis que Paris offre un contexte particulier et unique en France de par sa forte densité, son étendue et son dynamisme.

Les transports en commun sont bien développés dans ces deux villes moyennes (Tours et Angers) avec chacune une trentaine de lignes urbaines et suburbaines et une ligne de tramway (société Fil Bleu à Tours et IRIGO à Angers). En revanche à l'échelle du département (lignes interurbaines) ils sont moins fréquents et peu souvent accessibles. A Tours, il existe également un service de transport dédié aux personnes à mobilité réduite proposant un accompagnement de porte à porte, il s'agit d'un service de Tour(s) Plus, Fil Blanc. Ce service de transport à la demande est disponible toute l'année, tous les jours de la semaine et du week-end, entre 7h et 1h. Seules quelques communes de l'agglomération de Tour(s)Plus sont desservies par ce service. Ce type de transport collectif est ouvert aux personnes handicapées moteurs et visuels, titulaires d'une carte d'invalidité à 80 % et d'un certificat médical précisant l'impossibilité d'accéder aux transports urbains. Le système de réservation peut s'effectuer par internet ou par téléphone, entre un mois et 24h avant le déplacement, en précisant l'endroit, l'heure et s'il y a des accompagnants ou non. C'est alors un service peu souple, qui ne laisse aucune place à l'improvisation. Cependant il permet à des personnes très handicapées ou isolées de se déplacer. A Angers la société de transport IRIGO propose ce même service.

⁵⁰ INSEE 2011

La commune de Paris, quant à elle, est composée de 2 250 000 d'habitants intramuros⁵¹. Les transports en commun y sont très développés mais pas tous accessibles. La totalité des bus parisiens et un quart des lignes de banlieue ont été mis en accessibilité. De même, les huit lignes de tramway et quelques gares de RER sont accessibles. Cependant, treize des quatorze lignes de métro et les lignes de RER restent très peu accessibles aux personnes à mobilité réduite. Tout comme Tours et Angers, Paris et tous les départements d'Ile-de-France possèdent un service de transport dédié aux personnes à mobilité réduite : le PAM (Pour Aider à la Mobilité), qui fonctionne sur le même principe que Fil Blanc.

Après avoir vu les caractéristiques des personnes rencontrées et de leur ville d'habitation, nous allons maintenant nous intéresser à la méthode d'analyse qui nous servira pour l'exploitation des informations que nous avons récoltées tout au long des entretiens, parcours commentés et celles extraites des cartes mentales.

C. Méthode d'analyse des informations récoltées

1. Une analyse horizontale des entretiens et des parcours commentés

A partir de notre modèle (décrit dans la première partie), nous avons déduit une grille d'analyse (voir tableau suivant). Après avoir retranscrit in extenso les entretiens et les parcours commentés, nous avons rempli la grille pour retenir les principales idées qui ressortent des entretiens en fonction des diverses thématiques constituant notre modèle. Cette méthode nous permet d'analyser en détail les entretiens des personnes en situation de handicap et leur parcours commenté.

⁵¹ INSEE 2011

TABLEAU 3: GRILLE D'ANALYSE DES ENTRETIENS ET PARCOURS COMMENTES

				Entretien X
Facteurs environnementaux	Espace	Facteurs physiques	Aménagement	
			Climat	
		Fonctionnement de la ville		
	Interactions sociales	Regard de l'autre		
		Comportement de l'autre		
		Mentalités		
Facteurs personnels	Système organique			
	Aptitudes			
	Facteurs identitaires			
Habitudes de vie	Pratique de la ville			
	Participation sociale			
Compensation du handicap	Extérieure			
	Matérielle			

La grille est remplie de la façon suivante : après relecture des retranscriptions des entretiens et parcours commentés, nous notons dans la case correspondante les paroles de l'interviewé, dès lors qu'il fait allusion à une thématique présente dans le tableau. Le discours est alors déstructuré pour en extraire des citations en rapport avec notre problématique.

Bien que les entretiens et les parcours commentés soient deux expériences différentes, ils seront analysés de la même manière, puisqu'il s'agit ici d'analyser dans les deux cas un discours. Cependant, cette analyse des parcours commentés sera complétée par la mise en relation des images filmées lors du parcours. En outre, les parcours commentés donnent des résultats dans le champ des perceptions tandis que les entretiens sont des représentations mentales (en lien avec les souvenirs). La combinaison des deux apporte alors une représentation plus complète.

2. Une analyse bidimensionnelle des cartes mentales

Nous avons obtenu cinq cartes mentales suite à nos entretiens. L'analyse de cet outil est beaucoup plus délicate, d'une part en raison de ses conditions de production (c'est un exercice qui effraie et toutes les personnes interrogées n'ont pas voulu réaliser cet exercice), mais aussi de la difficulté d'interprétation (l'échelle de réalisation est très différente d'une carte à l'autre ; tout le monde n'a pas la même capacité

de dessin, d'autant plus chez les personnes en situation de handicap qui souffrent souvent de paralysie complète ou incomplète des membres supérieurs).

De plus, le discours accompagnant le dessin est important. En effet, il permet de mettre en avant les points les plus importants pour la personne et d'explicitier son dessin.

Notre méthode d'analyse sera ici de deux types : tout d'abord une analyse comparative puis une analyse plus détaillée de chaque carte avec l'analyse du discours.

L'analyse comparative met en avant le fait que les personnes qui réalisent les cartes mentales sélectionnent certains éléments et en oublient d'autres. Ainsi, certains éléments sont soulignés et d'autres minimisés. C'est pourquoi la comparaison de ces dessins avec une carte topographique est intéressante. Cela permet de noter les déformations et les points qui paraissent plus importants. Nous cherchons alors à comprendre la vision que les personnes ont du lieu et leurs pratiques de l'endroit.

Nos cinq cartes mentales sont ensuite analysées d'une manière plus détaillée, notamment grâce à la méthode de Lynch, qui met en avant les voies, les limites, les nœuds, les points de repères et les quartiers: nous cherchons donc à faire ressortir les éléments importants de chacune des cartes, en lien avec nos hypothèses.

Nous allons maintenant appliquer tous ces éléments méthodologiques afin d'obtenir une analyse détaillée des entretiens, parcours commentés et cartes mentales, pour ensuite pouvoir interpréter ces résultats.

PARTIE 3 : Des résultats bruts clairement orientés

A- Résultats sur les facteurs environnementaux

B- Des facteurs personnels influant

C- Importance des habitudes de vie

D- Une compensation du handicap peu évoquées

E- Analyse des cartes mentales

III. Des résultats bruts clairement orientés

L'analyse des résultats a pour but, à partir de la figure 5 de la partie 1, de mettre en avant les facteurs influençant majoritairement la représentation que se font les personnes handicapées de la ville et son accessibilité. L'analyse se fera donc à partir de la grille, tirée de la figure 5, qui a permis l'organisation des facteurs par thèmes. Les tableaux sont consultables en annexe (Cf. Annexes 17 à 21).

Un tableau (Cf. Annexe 22) a aussi été réalisé afin de compter les thématiques abordées et de calculer les pourcentages représentant l'importance de chaque catégorie dans l'ensemble des entretiens. Plus précisément, dans chaque discours les idées les plus importantes ont été notées et classées en fonction du tableau d'analyse, comme cela a été vu précédemment. Pour chaque personne, le nombre de points abordés a été comptabilisé et des pourcentages ont été calculés. Ils correspondent à l'importance de chaque catégorie dans le discours de la personne. Le nombre d'occurrences pour chaque catégorie par personne a ensuite été sommé pour calculer une approximation de l'importance globale d'une catégorie par rapport à l'ensemble du discours chez l'ensemble des personnes interrogées.

Les pourcentages obtenus peuvent varier d'une personne à l'autre pour plusieurs raisons. Tout d'abord, les interviewés n'ont pas les mêmes centres d'intérêts, certains vont par exemple être impliqués dans des associations comme l'APF et vont être très militants, ils vont donc parler beaucoup de l'accessibilité pour tous. De plus, ils n'ont pas tous les mêmes capacités intellectuelles, certains vont donc avoir plus de difficultés à faire le lien entre plusieurs notions et vont rester fixés sur un point précis, par exemple les trottoirs ou l'accès aux ERP. Ce problème se retrouve notamment chez les personnes ayant des atteintes cérébrales, comme les IMC, et va entraîner des difficultés à répondre à des questions ouvertes. Ces variations seront prises en compte dans l'interprétation des résultats et nous les considérerons comme des biais dans nos conclusions finales.

Comme nous l'avons vu précédemment, les grilles d'analyse ont été remplies grâce à des citations extraites des entretiens. Cependant, certaines citations peuvent correspondre à plusieurs sous-catégories, même si elles sont souvent dans le même thème. Les pourcentages pourraient alors être influencés par cela, mais ils ne servent qu'à donner une idée globale de l'importance de chaque catégorie.

A. Résultats sur les facteurs environnementaux

Les facteurs environnementaux sont abordés par l'ensemble des personnes interrogées et représentent entre 47 et 76 % de leur discours. Ils se déclinent, comme nous l'avons vu auparavant, en deux catégories, l'espace et les interactions sociales.

1. L'espace : une catégorie surreprésentée

L'ensemble des personnes interrogées dans le cadre de cette étude a parlé dans les entretiens d'éléments « spatiaux ». Ceux-ci représentent entre 17 et 50 % de leur discours et se différencient en facteurs physiques (aménagement et climat) et fonctionnement de la ville.

a) Facteurs physiques

(1) Aménagement

La sous-catégorie « aménagement » est abordée par la totalité des personnes interrogées et représente entre 13 et 50 % du discours des personnes. Dans les entretiens, des réponses similaires sont données et il en ressort globalement des problèmes d'accessibilité, que l'on peut regrouper en trois points :

- Un souci de continuité de l'accessibilité des personnes en situation de handicap moteur dans leurs cheminements est relevé. Il a été abordé par l'ensemble des personnes interrogées. Ce

manque de continuité est dû à des problèmes ponctuels (grille d'égout, poubelles et voitures sur les trottoirs, bateaux mal placés...) et à des problèmes linéaires (le revêtement du sol, notamment les pavés ou les gravillons, les devers, la largeur des trottoirs...).

Dans neuf des entretiens effectués, les personnes nous ont dit qu'elles étaient obligées de rouler sur la route, entraînant un danger, à cause de trottoirs non accessibles. Cette situation se retrouve également lorsque les personnes doivent aller dans une rue dans laquelle elles ne sont jamais passées, car elles ne connaissent pas l'état du trottoir et ne savent donc pas si elles pourront le pratiquer ou en descendre à l'autre bout.

Ces « détails » en lien avec l'accessibilité ne sont souvent pas remarqués avant que les personnes se retrouvent en fauteuil roulant. Par exemple, Sylvie a noté que : « On croit qu'un endroit est accessible mais on se rend compte que le moindre ressaut est un obstacle » (Cf. Annexe 7, L. 18-19).

- Un manque d'accessibilité des établissements recevant du public (ERP) est abordé dans six entretiens. Pour les établissements de la fonction publique, il semble que les lois d'accessibilité aient été respectées, mais moins pour les établissements privés. Un exemple est donné sur Tours par un responsable de l'APF : « Sur Tours quasiment tout est accessible (mairie, CPAM, impôts, etc. tout ça, ça fonctionne). Par contre les points noirs restent l'accès des commerces, là on est dans le domaine privé » (Cf. Annexe 6, L. 234-236).
- L'aménagement des places de parking réservées est aussi relevé par trois personnes. Il semble qu'elles soient en générale peu nombreuses (par exemple autour des hôpitaux), mal placées et souvent pas aux normes, surtout lorsqu'elles sont hors des parkings des supermarchés.

Les places de parking sont également souvent utilisées par des personnes qui ne sont pas handicapées, que ça soit avec un faux macaron ou sans aucun justificatif.

Cette sous-catégorie « aménagement » a été très largement abordée durant l'ensemble des entretiens. Cela peut s'expliquer notamment par le fait qu'elle englobe l'accessibilité, qui impacte les personnes en fauteuil roulant dans leur vie de tous les jours.

(2) Climat

Le climat a été peu évoqué dans les entretiens. Une personne, en fauteuil manuel, a abordé le fait que la pluie associée à certains revêtements de sol était très salissante pour les mains. Les trois personnes rencontrées à Pastel de Loire ont quant à elles évoqué le fait que lorsqu'il pleuvait la Loire débordait, provoquant l'inondation du chemin qu'elles utilisent pour aller à Bouchemaine, les obligeant ainsi à rouler sur la route. Ce dernier cas de figure n'est donc pas totalement un souci climatique mais également la conséquence d'une absence de trottoir le long de la route en question.

b) Fonctionnement de la ville

La sous-catégorie « fonctionnement de la ville » a été abordée dans cinq des dix entretiens et représente 4 à 16 % du discours des personnes l'ayant évoquée. Trois thèmes en ressortent : les transports en commun, la législation et les bars qui empiètent sur les trottoirs.

- Concernant les transports en commun c'est leur accessibilité qui est souvent citée. Il semblerait qu'en fonction des villes ils soient plus ou moins accessibles. Par exemple sur Paris, Nicolas dit : « Le bus maintenant oui c'est quand même relativement accessible [...], le problème c'est les vieilles rampes qui sont régulièrement en panne, et le civisme des parisiens qui se garent sur les

arrêts de bus, donc le bus ne peut plus déployer la rampe » (Cf. Annexe 12, L. 302-303), alors que Didier ne les utilise jamais car ils sont peu accessibles sur Angers. Une fois encore l'élément qui ressort du discours des personnes en fauteuil roulant est lié à l'accessibilité de la ville.

- Le non-respect des lois est abordé dans les entretiens en lien avec la non-accessibilité d'un lieu ou d'une voirie qui a été faite (ou bien refaite) après la loi de février 2005 (que nous avons citée dans la première partie). Par exemple Jeanne explique : « La législation est très bien, mais le problème c'est qu'elle est pas forcément respectée. Y a des trottoirs qui sont mal faits alors qu'ils ont été faits après les lois » (Cf. Annexe 9, L. 32-34).
- Enfin, le dernier point est soulevé notamment par Xavier. Il s'agit des « bars qui empiètent de plus en plus leur terrasse sur le trottoir » (Cf. Annexe 10, L. 185). Cette situation relève à la fois du fonctionnement de la ville en général mais a également un lien avec le comportement de la population, et dans ce cas plus précisément le comportement des gérants du bar. En effet, ce sont eux qui ne respectent pas les normes, ce qui peut être considéré comme un manque de civisme. Cette incivilité sera également relevée dans la partie suivante.

L'espace, en tant que facteurs physiques et fonctionnement de la ville, est donc largement cité par l'ensemble des personnes interrogées. La plupart des points qui ressortent de l'analyse sont en lien avec l'accessibilité de la ville. Comme nous l'avons dit cela est dû au fait que les personnes en fauteuil roulant sont sans cesse confrontées à la notion d'accessibilité, à cause de leur fauteuil, qui ne peut pas passer partout et qui est souvent peu ou difficilement maniable.

2. Les interactions sociales : un riche apport d'informations

Nous avons regroupé dans les interactions sociales plusieurs sous-thèmes : le regard de l'autre sur la personne en fauteuil roulant, le comportement de l'autre et les mentalités en générales. L'ensemble de ce thème a été largement abordé tout au long des entretiens, par l'ensemble des personnes interrogées. Il représente entre 11 et 41 % du discours des interviewés.

a) *Regard de l'autre*

Le regard de l'autre a été évoqué dans huit des dix entretiens et représente 6 à 30 % du discours des personnes l'ayant abordé. Trois cas de figure peuvent être mis en avant concernant le regard.

- La grande majorité des interviewés explique qu'elle n'est pas gênée par le regard que les autres lui portent, ou tout simplement ne le ressent ou ne le voit pas. De plus, Jeanne explique : « Moi j'ai pas ce sentiment-là après j'en sais rien, c'est peut-être parce que je le vois pas. J'ai autre chose à faire qu'observer les gens en train de m'observer » (Cf. Annexe 9, L. 120-122). Pour finir, il est dit dans chaque entretien que le regard de l'autre n'a jamais empêché de sortir.
- Au contraire, Stéphane est gêné par le regard des gens, même si ça ne l'empêche pas de sortir, car il trouve « qu'on le prend pour un con, et qu'on le prend de haut » (Cf. Annexe 5, L. 18). Ce cas de figure où la personne est affectée par le regard n'a été qu'une seule fois cité, ce qui peut être dû au contexte spatial ou personnel (handicap cognitif).
- Un dernier cas de figure ressort des entretiens, il concerne les personnes ayant acquis leur handicap (ce qui est le cas de huit des douze personnes interrogées). Parmi ces personnes, la moitié a évoqué le fait que leur réaction face au regard de l'autre avait évolué avec le temps, avec leur propre acceptation du handicap. Xavier raconte : « Quand je suis tombé en fauteuil, c'est quelque chose qui me gênait le plus [...] mais au fil du temps le regard des autres, pfff » (Cf. Annexe 10, L. 235-236).

Ainsi plusieurs cas de figure ont été relevés en fonction de la nature du handicap (acquis ou inné) et 90 % des personnes rencontrées n'éprouvent pas de gêne liée au regard que les passants peuvent poser sur eux. On pourra noter que la perception du regard de l'autre dépend donc de la personne et de son vécu. Dans un contexte plus général, Xavier a expliqué pendant l'entretien qu'il avait vu le regard des gens changer au fil des années, car le handicap n'était plus quelque chose d'inconnu, que les personnes handicapées ne sortaient plus uniquement entre elles et donc qu'il était plus courant d'en voir dans les espaces publics (Cf. Annexe 10).

b) Comportement de l'autre

Plusieurs parties du discours des personnes interrogées ont un lien avec le comportement de l'autre face au handicap. Cela représente 5,6 à 23,5 % de huit des dix entretiens. Deux comportements se précisent dans les discours : l'aide à la personne en difficulté et l'incivilité.

- La majorité des personnes interrogées ont expliqué qu'elles n'avaient pas de difficulté à demander de l'aide en cas de besoin. André explique par exemple que souvent les endroits ne sont pas accessibles mais que les gens sont aidant (Cf. Annexe 11, L. 58). De plus, Jeanne raconte qu'elle ne peut pas entrer dans la boulangerie de son quartier, qu'elle est donc à la porte, tendant l'argent pour que quelqu'un aille lui chercher son pain, et que « les gens sont super sympa » (Cf. Annexe 9, L. 102-106). L'aide à la personne en cas de difficulté n'est cependant pas le comportement le plus cité par les personnes en fauteuil interrogées, beaucoup d'entre elles parlent d'incivilité et de manque de savoir vivre.
- Les problèmes de civisme sont abordés par cinq des personnes interrogées sur les huit ayant parlé du comportement de l'autre. On retrouve dans les incivilités les places réservées aux personnes handicapées occupées par des personnes valides (avec faux macarons ou sans justificatif), les voitures, poubelles, morceaux de verres sur les trottoirs (qui sont également des problèmes liés à l'accessibilité comme nous l'avons vu précédemment mais qui sont liés à la manière de vivre des personnes), mais également au comportement direct des personnes valides vis-à-vis des personnes en fauteuil. Par exemple, Henri décrit : « Le regard du vendeur ou de la vendeuse qui vous passe au-dessus de la tête, qui va s'adresser à la personne qui vous accompagne, comme si vous n'existiez pas » (Cf. Annexe 6, L. 265-267).

Ainsi deux comportements se sont différenciés dans les entretiens, des comportements « positifs », d'aide à la personne, et des comportements « négatifs », qui peuvent être directs ou indirects, les conséquences des actes produisant des soucis d'accessibilité par exemple.

c) Mentalités

Les mentalités par rapport aux personnes handicapées ont été évoquées dans sept entretiens, et y représentaient 4 à 12 % du discours.

Parmi les personnes que nous avons rencontrées, les plus âgées ont un discours similaire sur le fait que les mentalités sont en train d'évoluer, même s'il semble parfois difficile de les faire changer. Il a par exemple été dit que certains valides avaient un état d'esprit gênant, par exemple dans les concerts, car ils considéraient que les personnes en fauteuil avaient un privilège à être près de la scène, et que c'était un frein à leur propre qualité de vie (Cf. Annexe 11, L. 61-63). Cela a été relevé comme un manque de sensibilisation des personnes face au handicap (Cf. Annexe 3, L. 296).

Plus généralement, il a été rapporté que les gens avaient un bon état d'esprit et voulaient faire attention à bien respecter les règles (ne pas se garer sur les places adaptées ni sur les trottoirs, peut-être aussi à

cause de l'augmentation des contraventions) mais que quand ils étaient pris en faute, ils avaient toujours une excuse (Cf. Annexe 12, L. 224-228).

Ainsi les mentalités face au handicap semblent en constante évolution même si elles ne permettent pas encore aux personnes valides de rassembler personnes valides et personnes handicapées en une seule et même entité.

B. Des facteurs personnels influant

La deuxième phase de notre analyse se porte sur les facteurs personnels. Ceux-ci regroupent le handicap, la perception et les facteurs identitaires. Ils ont été abordés dans la totalité des entretiens et représentent 5,9 à 42,9 % du discours des personnes interrogées.

1. Des handicaps différents

Chacune des personnes interrogées nous a parlé de son handicap, de sa cause et de ses conséquences. Chaque caractéristique du handicap pourrait influencer la vision que la personne se fait de la ville : durée du handicap, s'il est inné ou acquis, s'il s'agit d'un accident ou d'une maladie... Ces caractéristiques sont donc variées et impliquent une multitude de handicaps différents.

2. L'influence du fauteuil dans les perceptions

Huit personnes sur les douze nous ont parlé de leurs perceptions dans la ville. Cette sous-catégorie a une importance non négligeable dans les entretiens, en effet elle atteint jusqu'à près de 30 % dans le discours d'une des personnes interrogées. On constate que ces perceptions sont globalement toutes liées au fauteuil et plus particulièrement à la hauteur de vision qui est différente.

Les résultats obtenus peuvent être divisés en trois catégories : les personnes qui trouvent que le fauteuil n'influence ni la vision qu'ils se font de la ville, ni leurs rapports avec les autres ; celles qui pensent que cela influence seulement une des deux thématiques (ville ou rapports avec les autres) ; et celles qui pensent que cela a une grande influence sur les deux.

- 1^{ère} catégorie : une personne ne pense pas que sa hauteur de vision influence beaucoup sa perception de la ville. Cette personne, âgée d'une cinquantaine d'années, est handicapée depuis 29 ans.
- 2^{ème} catégorie : Trois personnes ne pensent pas que cela influence à la fois la vision de la ville et les interactions avec les autres.

Deux personnes pensent que la hauteur de vision joue beaucoup sur la vision de la ville mais pas dans les rapports avec les autres. L'une des deux est handicapée depuis sa naissance et précise qu'elle voit la ville en fonction de son accessibilité, qu'en très peu de temps elle remarque tous les endroits accessibles ou non dans le lieu où elle se trouve. De plus, elle ne pense pas que ses rapports avec les gens soient différents : « Si vous allez vers les gens, je ne pense pas que ce soit vraiment la hauteur qui compte quoi. Vous interpelez les gens, c'est pas plus compliqué je pense assis ou debout » (Cf. Annexe 12, L. 288 – 290). Cependant, elle est handicapée depuis sa naissance, elle a donc toujours été en fauteuil, peut-être que cette situation pourrait expliquer qu'elle ne constate pas de différence dans les rapports sociaux.

Une autre personne ayant un handicap de naissance pense que la position due au fauteuil n'influence pas sa vision de la ville mais qu'elle change les rapports avec les autres.

- 3^{ème} catégorie : Deux personnes qui se sont retrouvées en fauteuil suite à un accident ou à une maladie pensent que la hauteur du fauteuil est très influente sur la vision de la ville et les interactions avec les gens. Des mots forts comme « infériorité » ou « faiblesse » sont d'ailleurs utilisés pour qualifier cette situation. Henri nous rapporte d'ailleurs : « Quand on était valide

comme moi pendant un certain temps, et qu'on regarde le monde de son mètre 75, et qu'on se retrouve du jour au lendemain à 1m25 les choses ne sont pas du tout les mêmes. » (Cf. Annexe 6, L. 257 – 259), ce qui montre l'influence du fait d'avoir un handicap inné ou acquis sur la perception.

Il est aussi évoqué les sensations qu'entraîne le fauteuil, le fait que toutes les imperfections du sol soient très perceptibles et les difficultés d'accessibilité accentuées.

Les éléments de cette sous-catégorie nous montrent que les perceptions sont propres à chacun et dépendent peut-être du rapport avec le handicap (s'il est inné, acquis, dû à un accident...). On constate aussi que le fauteuil joue parfois un rôle particulier dans les perceptions des personnes en situation de handicap moteur, pouvant ainsi apporter des spécificités dans la représentation que ces personnes se font de la ville.

3. Des facteurs identitaires

Les facteurs identitaires regroupent des informations sur chaque personne concernant son lieu d'habitation, son métier, etc. Sont également relevées dans cette catégorie les informations concernant son combat avec l'accessibilité. En effet, beaucoup font partie d'associations, de commissions en lien avec le handicap et ont donc une vision particulière du problème.

C. Importance des habitudes de vie

La catégorie « habitudes de vie », qui regroupe la « pratique de la ville » et la « participation sociale » a été évoquée dans la totalité des entretiens. Elle représente la deuxième catégorie la plus évoquée, après celle des « facteurs environnementaux ». Nous essayons ici de comprendre les impacts que le handicap peut avoir sur les habitudes de vie et cherchons à savoir s'ils jouent un rôle important dans la pratique de la ville et la participation sociale.

1. Une pratique de la ville différente

La totalité des personnes interrogées a parlé d'éléments de la sous-catégorie « pratique de la ville », qui représente entre 8 et 33 % du discours des interviewés. Deux questions sont ici abordées : les déplacements en transport et ceux en fauteuil.

Différentes manières de se déplacer sont évoquées dans cette partie, cinq personnes se déplacent en transports en commun (dédié ou non, souvent malgré qu'ils aient le permis) et deux personnes préfèrent utiliser leur voiture individuelle, adaptée à leur handicap. Chacune de ces manières de se déplacer entraîne des difficultés différentes sur le parcours (accessibilité des transports, embouteillages, manque de place de parking handicapée, etc.).

Le fauteuil roulant semble modifier certains aspects lors des déplacements. L'exemple des trottoirs a été évoqué plusieurs fois : deux personnes expliquent que lorsque le trottoir n'est pas accessible, elles se voient obligées d'emprunter la route, même si elles sont conscientes du danger que cela implique. L'habitude est aussi mentionnée lors des déplacements : une personne suit son chemin habituel lors de chaque sortie, bien qu'un trottoir parallèle soit plus sécurisé, mais l'habitude semble être pour elle plus sécurisante. De même, une personne nous a avoué ne pas s'engager sur un trottoir si elle ne le connaît pas, car elle ne sait pas s'il sera accessible tout le long, ce que nous avons vu en partie dans l'analyse des facteurs physiques. Les habitudes peuvent aussi changer, une personne nous a dit qu'elle changeait ses habitudes en fonction de l'accessibilité. Enfin, une autre personne déplore le manque de spontanéité dans

ses déplacements, qui sont parfois très préparés, pour éviter au maximum les problèmes dans le parcours.

Une personne rapporte que ses sorties doivent être de courtes durée car la batterie de son fauteuil électrique ne tient pas longtemps.

Mais le fauteuil roulant est-il vraiment un frein aux déplacements ? Nous nous sommes intéressées à cette question et avons alors demandé aux personnes interrogées si elles se déplaceraient plus si elles n'avaient pas de handicap. Une personne pense qu'elle se déplacerait plus en étant valide mais surtout qu'elle se déplacerait autrement. Cela rejoint le discours d'une deuxième personne qui ne sait pas si elle se déplacerait plus mais forcément autrement, en utilisant plus les transports en commun et surtout avec une plus grande improvisation. Une dernière personne nous a même confié qu'elle pensait se déplacer plus actuellement qu'une personne valide, car son fauteuil électrique lui permet d'aller plus loin en se fatigant moins.

Le fauteuil, en lien avec l'accessibilité, semble être un élément essentiel qui modifie la manière de se déplacer, la pratique de la ville, et ainsi la vision du parcours dans lequel s'effectue le déplacement. La question du manque d'improvisation, de spontanéité montre que les déplacements sont contraints et ne sont pas totalement libres.

2. Une participation sociale parfois restreinte

Contrairement à la sous-catégorie précédente, celle de la « participation sociale » n'a été que très peu mentionnée. En effet, seules quatre personnes nous ont donné des éléments de « participation sociale ».

Là encore plusieurs catégories se dessinent :

- Deux personnes ont indiqué sortir souvent, fréquenter de façon régulière des lieux publics comme les salles de spectacles, le cinéma, les restaurants accessibles, etc. Ces personnes-là ne se sentent pas arrêtées par le handicap, elles ne voient pas le handicap comme un frein à leur vie sociale. Henri préfère d'ailleurs ne pas participer à certaines activités consacrées uniquement aux personnes handicapées, et se débrouiller par lui-même : « il existe des cours spéciaux, des séances spécifiques de natation pour les personnes en fauteuil, une section handisport, sport loisirs. Mais non, non, non, j'allais à la piscine municipale, à n'importe quelle heure et puis basta » (Cf. Annexe 6, L. 422 – 425). Une autre évoque ses nombreux voyages durant ses vacances.
- Une des personnes interrogées explique qu'elle ne va pas souvent au théâtre ou au cinéma parce que ces lieux ne sont que très peu accessibles.
- Enfin, une personne ne fréquente pas souvent les lieux publics mais ne semble pas avoir de raison particulière.

La participation sociale semble elle aussi dépendre du caractère de chacun. Cependant, la notion d'accessibilité est une fois de plus évoquée et joue un rôle dans cette sous-catégorie.

D. Une compensation du handicap peu évoquée

La « compensation du handicap » a été évoquée dans huit des entretiens. Cette catégorie ne représente pas une grande importance dans les différents discours. Trois thématiques sont ici mentionnées : celle des transports, celle du fauteuil roulant et celle du numérique.

- Quatre personnes nous ont parlé des transports adaptés, notamment du service de transport dédié aux personnes en situation de handicap (Fil Blanc à Tours, IRIGO à Angers et PAM à Paris). Ces quatre personnes utilisent d'ailleurs fréquemment ce service, mais elles évoquent un manque de souplesse et la problématique du regroupement des personnes en situation de handicap, qui ne sont alors pas intégrées au reste de la société. Nicolas ajoute : « vous gagnez en autonomie parce que ça permet de faire quelque chose quand vous n'avez pas de voiture, mais vous n'êtes pas libre de vos horaires » (Cf. Annexe 12, L. 103 – 105). Deux personnes ont aussi mentionné l'accessibilité des transports en commun.
- Le fauteuil, principal outil de compensation du handicap moteur, prend une importance dans les entretiens, comme nous l'avons déjà vu précédemment (avec la hauteur de vision, etc.). Une personne rajoute qu'elle pense que le fauteuil attire l'œil et qu'ainsi cet outil de compensation indispensable devient alors un aimant à regard ce qui peut être parfois mal interprété. Une autre personne nous explique que le fauteuil est en quelque sorte le prolongement de la personne en situation de handicap et que cela entraîne parfois des rapports conflictuels. « Mais l'homme ou la femme qui est là-dedans, le fauteuil est un petit peu le prolongement d'elle-même. Donc à la limite si on met la main dessus c'est comme si on mettait la main sur vous » (Cf. Annexe 6, L. 327 – 329).
- Une personne rapporte l'importance de l'utilisation du numérique pour les personnes en situation de handicap. En effet, les Smartphones ou encore le web peuvent être une aide en ce qui concerne l'accessibilité.

Nous avons vu dans les parties précédentes que les entretiens étaient une méthode de compréhension d'un phénomène, et donc, appliqué à notre cas, un support d'exploration dans la compréhension de la représentation de la ville pour les personnes en fauteuil roulant, puisque nous les interrogeons sur leur manière de pratiquer, voir, ressentir la ville. Nous avons également mis en avant que les entretiens permettaient selon Phelep de faire ressortir les représentations inscrites dans l'esprit des personnes interrogées⁵². De plus nous avons utilisé les parcours commentés afin de comprendre les perceptions des personnes en fauteuil lorsqu'elles sont en déplacement dans la ville, leur discours pendant la marche étant analysé de la même manière que les entretiens. Ces deux méthodes, la première spontanément et la seconde via la perception, nous permettent de donner des éléments de réponse quant aux spécificités de la représentation de l'espace chez les personnes en situation de handicap moteur.

Après l'analyse de nos entretiens et des parcours commentés, il en ressort qu'un point est largement majoritaire dans la manière dont les personnes en fauteuil se représentent la ville : il s'agit des facteurs environnementaux. Au sein de ceux-ci, les deux thèmes les plus abordés sont l'espace et les interactions sociales. Comme nous avons pu le voir auparavant, le rapport entre espace et handicap peut être expliqué par le fait qu'il englobe l'accessibilité, qui impacte les personnes en fauteuil roulant dans leur vie de tous les jours. Concernant les interactions sociales, elles sont de nombreuses fois évoquées mais souvent dans des cas de relations indirectes. En effet, ce qui est relevé est en grande partie le fait que des objets (voitures, poubelles, tables de bar...) empiètent sur les trottoirs et empêchent le passage. Il ne s'agit donc pas d'actions directes contre les personnes en fauteuil. En revanche, des interactions directes ont été relevées. S'il s'agit globalement d'interactions positives (aide à la personne), il a été noté que les mentalités évoluaient lentement et qu'il existait encore des mouvements de recul ou hostiles envers les personnes en fauteuil. La catégorie la plus représentée après les facteurs environnementaux est celle des

⁵² Phelep J-Y., *Introduction aux sciences sociales : science économique, sociologie et science politique*, 2009, p. 46.

habitudes de vie et plus particulièrement la sous-catégorie de la pratique de la ville. Dans cette partie il a été soulevé que le fauteuil était un élément essentiel qui modifiait la pratique de la ville, notamment à cause d'une impossibilité de se déplacer spontanément en lien avec le manque global d'accessibilité. Nous allons voir plus précisément dans la partie suivante sur l'interprétation comment cet aspect influe sur la représentation de la ville.

E. L'apport des cartes mentales

Comme Lynch le définissait dans « L'image de la cité », l'image du paysage urbain serait perçue à travers cinq éléments : les voies, les limites, les nœuds, les points de repère et les quartiers. Nous nous baserons alors sur cela pour étudier les cinq cartes mentales réalisées par les personnes en situation de handicap que nous avons rencontrées.

Henri

Henri a réalisé sa carte mentale sur la ville de Tours. L'explication de sa carte n'ayant pas été enregistrée, les éléments les plus importants qu'il a cités ont été rajoutés en légende.

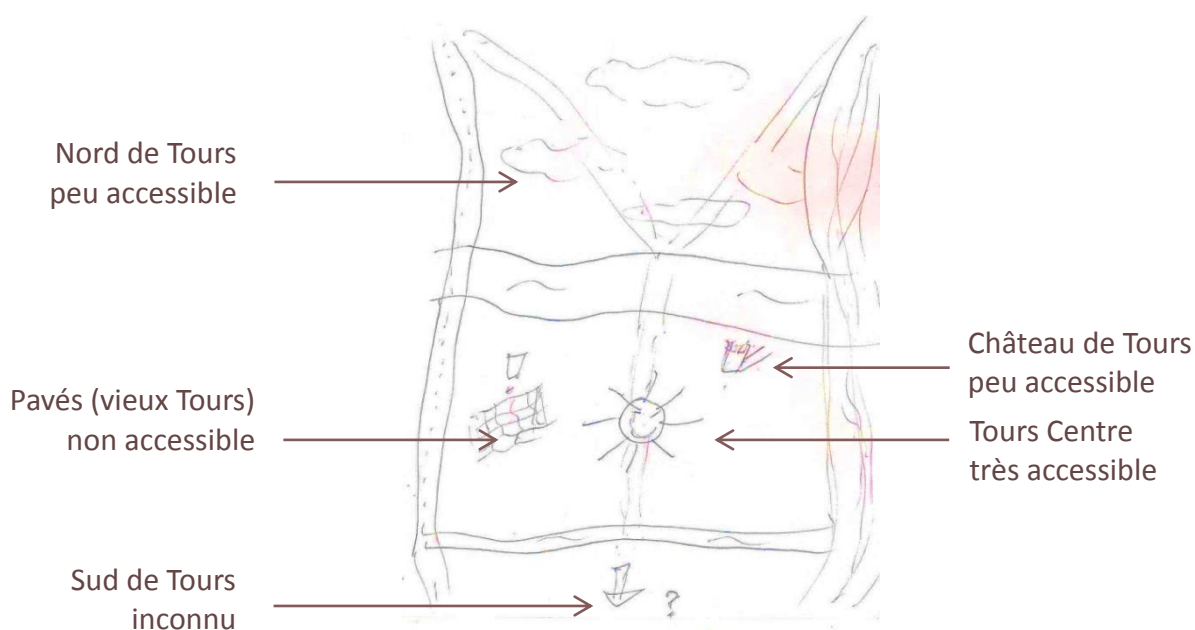


FIGURE 8 : CARTE MENTALE REALISEE PAR HENRI DE LA VILLE DE TOURS

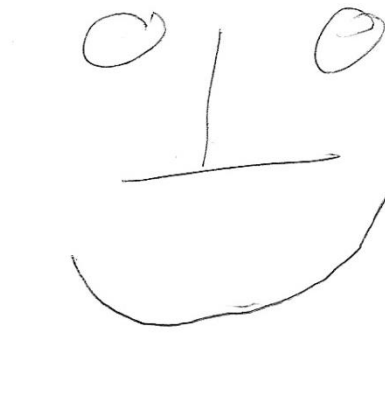
En comparant ce dessin avec une carte de Tours, on constate que la ville est légèrement déformée. La déformation principale concerne les limites de la ville. En effet, Henri a surtout représenté le centre de la ville de Tours, enclavé par ses rivières et axes de communication, sans vraiment faire attention aux quartiers de Tours nord et de Tours sud. Il a cependant représenté des espaces au nord de la commune de Tours, puisque c'est ici qu'il habite.

Henri a représenté des voies, comme les axes de communication (l'autoroute A10 à l'est et la départementale à l'ouest), mais aussi la Loire et le Cher qui créent des limites de la ville, ou du moins de la ville accessible. Deux points de repère sont aussi dessinés : le château de Tours et le quartier du vieux Tours, représenté par ses pavés. Henri agrmente sa carte par des symboles descriptifs : le nord de Tours est ainsi couvert de nuages, figure de style voulant mettre l'accent sur le manque flagrant d'accessibilité ;

le centre de Tours est représenté par un soleil au large sourire, image d'un espace relativement accessible (sans compter les deux points noirs du lieu) où Henri peut aisément se déplacer ; et enfin le sud de Tours dessiné par un point d'interrogation, car Henri ne sait pas si cet espace est accessible ou non. Henri habite dans le nord de Tours, sous les nuages. Cependant il met au centre de son dessin l'espace accessible de la ville, l'espace où il est le plus libre de ses déplacements et non pas son espace d'habitation.

Comme nous le constatons, Henri accorde une attention particulière à l'accessibilité puisqu'il représente la ville de Tours en fonction des lieux qui sont accessibles et ceux qui ne le sont pas. La représentation qu'il se fait de la ville est en lien très étroit avec cette notion d'accessibilité. De plus, il associe cette notion à celle du bonheur et du bien-être (soleil avec le sourire).

Xavier



Tout comme Henri, Xavier a représenté la ville de Tours pour cet exercice de carte mentale.

« Donc voilà comment je me sens dans ma ville. C'est très con... Heureux. (rire) Mais c'est très bête parce que... voilà moi je me sens bien dans cette ville, je l'aime. Pour avoir visité plein de villes autour de moi, voilà je pense que c'est pas la meilleure mais c'est dans celle où je me sens le plus à l'aise, elle est assez accessible, il y a encore beaucoup d'efforts à faire mais les gens y travaillent dessus. Donc voilà c'est vraiment une ville où on est bien, où il fait bon vivre. »

FIGURE 9 : CARTE MENTALE REALISEE PAR XAVIER DE LA VILLE DE TOURS

Il ne s'agit donc pas d'un plan, comme ce qui a été réalisé pour toutes les autres cartes mentales. Xavier nous représente ici ses sentiments, ce qu'il ressent dans sa ville. Bien que nous tirions de son entretien des commentaires négatifs, comme le manque d'accessibilité ou l'incivilité des habitants tourangeaux, et bien qu'il parle de sentiment d'infériorité engendré par le fauteuil roulant, la carte mentale de Xavier nous montre qu'il est heureux dans cette ville.

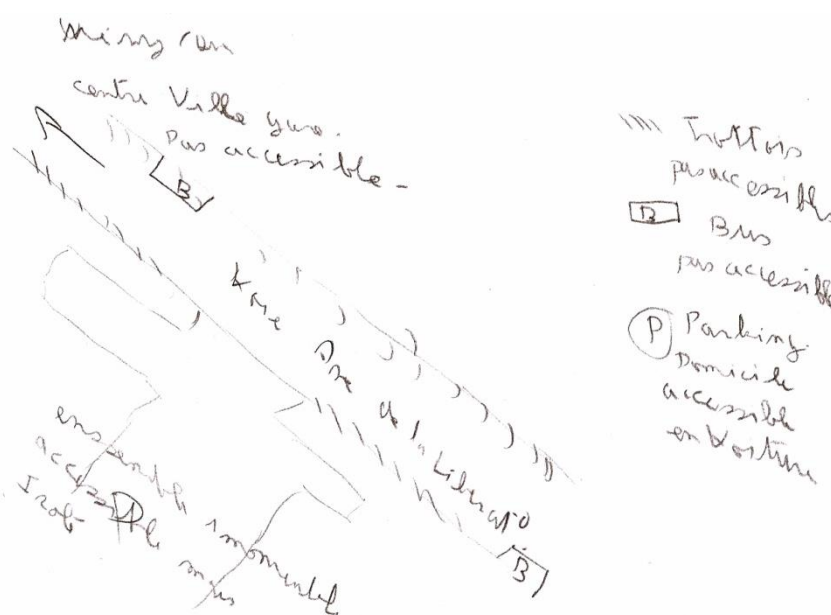
Nicolas

Nicolas, quant à lui, a représenté la commune de Méry-sur-Oise dans le Val d'Oise (95), et plus précisément une portion de cette ville, portion dans laquelle il habite.

« Vous allez me demander pourquoi j'habite là. (rire) [...] Voilà donc là vous avez un parking avec euh enfin c'est même pas un commerce c'est juste un véto, un parking privé, il y a 3 petits immeubles et voilà. Et donc si je veux sortir par-là, les trottoirs ne sont pas accessibles, par là non plus. Il y a deux arrêts de bus qui ne sont pas accessibles. Et à 800m vous avez une gare, mais c'est un peu casse-cou pour y aller.

Donc c'est dommage mais (rire), elle me permettrait d'aller à Paris en direct. Et après vers le centre-ville, il y a des endroits où il y a des beaux trottoirs, mais comme c'est en pente, c'est pas accessible.»

Nicolas a ainsi représenté un axe de communication, qui mène vers le centre-ville et la gare, et des points de repères avec les stations de bus et son lieu d'habitation dans un « ensemble [d'] immeubles accessible mais isolé ».



Nicolas n'a pas dessiné sa ville entièrement, mais seulement son lieu d'habitation. Ce choix d'échelle est peut-être dû au fait que les alentours ne soient pas accessibles (« trottoirs pas accessibles », « bus pas accessible », « centre-ville, gare pas accessible ») et qu'il ne les pratique alors qu'en voiture. Son lieu d'habitation semble ainsi l'espace le plus important dans sa commune.

Bien que cela ne soit pas flagrant à la vision de sa carte mentale, le discours qui lui est associé montre l'importance qu'il accorde à l'accessibilité dans la représentation de sa ville. En effet, il semble vivre dans une bulle inaccessible et isolée et ne semble pas pratiquer souvent (et surtout pas facilement) le reste de sa commune. L'importance qu'il porte à l'accessibilité est renforcée par son attention particulière aux trottoirs, comme nous le voyons sur son dessin, en précisant qu'ils ne sont pas accessibles.

Jeanne

L'entretien avec Jeanne a été réalisé par téléphone. Nous lui avons donc demandé de nous décrire sa ville, de nous expliquer ce qui pour elle était le plus important.

« Y a une grande rue commerçante juste à côté de chez moi. Très longue rue commerçante, avec les trottoirs très étroits, avec les voitures et les bus qui passent et qui manquent d'écraser les piétons, euh... tellement qu'ils arrachent les stores des magasins. Euh... ça c'est le truc le plus marquant du coin. Y a une gare dans cette grande rue commerçante à deux pas de chez moi. Y a une gare SNCF totalement inaccessible. Je peux y acheter des tickets mais je peux pas prendre le train. Qu'est-ce qu'il y a d'autre y a une poste. J'habite entre la poste et la gare grosso modo. Y a cinq supermarchés, cinq opticiens voilà. Après un peu plus loin dans un autre quartier y a une mairie. Y a la Défense pas très loin, à un kilomètre même pas y a le quartier de la Défense. Avec le métro, le RER, les bus tout ça tout ça. Tout au bout de la rue commerçante y a la Seine, le fleuve, de l'autre côté au loin au loin mais très très loin si on continue au moins cinq kilomètres y a à nouveau la Seine parce qu'on est dans un méandre de la Seine. Donc euh... voilà. Qu'est-ce que je peux dire d'autre sur mon quartier... Y a une espèce de square que la mairie

appelle par snobisme Parc, mais c'est des bêtes squares à chiens, quoi que les chiens sont interdits. De squares pour faire jouer les mômes et ils appellent ça Parc. Ils ont jamais vu un parc, quand c'est plus petit qu'un demi terrain de foot on peut pas appeler ça un parc. Euh... donc voilà qu'est-ce que je peux dire d'autre... C'est pas vert, c'est assez béton. C'est assez béton quand même, c'est pas large, on voit pas euh... vous voyez on n'a pas l'impression de grande largeur comme les grandes avenues à Cergy ou... c'est pas large chez moi. C'est assez étroit, c'est des rues assez étroites ».

Pour comparer son discours avec la ville « réelle », nous avons réalisé le schéma suivant, qui met en avant les éléments cités dans son discours par rapport à une vue satellitaire.

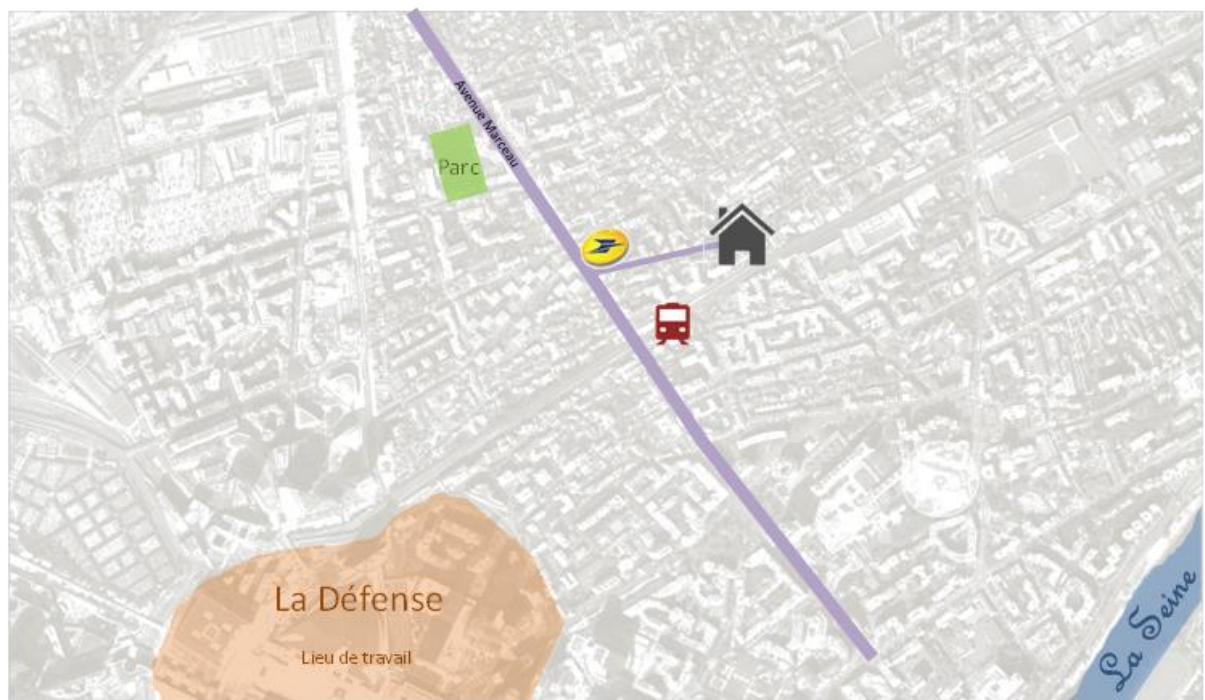


FIGURE 11 : SCHEMATISATION DU DISCOURS DE JEANNE PAR RAPPORT A UN PLAN DE SA VILLE.
 REALISATION : DAPHNE KOLARIK ET LEA MAISONNEUVE.
 SOURCE : GEOPORTAIL

Jeanne a donc utilisé dans sa description une voie de communication importante, un quartier (la Défense), des points de repère (sa maison, la gare, la poste, un parc et la Seine) et quelques adjectifs décrivant globalement son espace de vie (« c'est pas vert, c'est assez béton. [...] C'est pas large chez moi »). Elle a également associé à sa description quelques éléments en lien avec l'accessibilité. Par exemple elle décrit l'étroitesse des trottoirs (dont elle a déjà parlé pendant l'entretien, en précisant qu'elle était obligée de rouler sur la route car ils n'étaient pas accessibles) et la gare qui n'est pas accessible si elle veut prendre le train.

Ainsi, en décrivant son espace de vie, Jeanne ne parle que peu de la notion d'accessibilité, contrairement au reste de son discours. Cela peut peut-être s'expliquer par le fait que l'endroit où elle vit est assez accessible, notamment grâce aux transports en commun (sans compter la gare) et aux améliorations récentes apportées aux trottoirs près de chez elle. Cela peut également être dû au mode de recueil de données qui ne met pas en avant les mêmes perceptions.

André

André a également effectué sa carte mentale sur la ville de Tours, cependant, contrairement à Henri, il a placé le nord en bas de la feuille et le sud en haut de page.

La ville est limitée à l'est et à l'ouest par deux axes de communication, dont l'A10 (à l'est). On retrouve entre les deux une droite représentant la rue Nationale avec la ligne de tramway, et perpendiculairement le Boulevard Béranger. La Loire et le Cher limitent le centre-ville. On retrouve au sud du Cher Joué-Lès-Tours, et au nord de la Loire St Cyr-sur-Loire. En plus des voies et des limites, André a dessiné sur sa carte plusieurs rectangles. Il nous a expliqué qu'ils correspondaient à des points de repère, comme par exemple la gare, les bâtiments administratifs, l'hôpital, la cité Mame, les Halles (le point d'interrogation sur la carte) ou à des quartiers (quartiers d'habitation en général, les Rives du Cher, les Sanitas.

Chaque rectangle marqué d'une croix correspond aux lieux dans lesquels il peut aller (les lieux accessibles) et ceux qui ne sont pas marqués sont donc les endroits non accessibles. Il a également commenté certains endroits. Par exemple, il trouve que les Halles correspondent au quartier « le plus beau mais le plus chiant pour nous », en parlant des personnes en fauteuil, et que les Sanitas sont « pas trop mal réussies sur le plan architectural et l'accessibilité, mais [qu'il y] manque des commerces ».

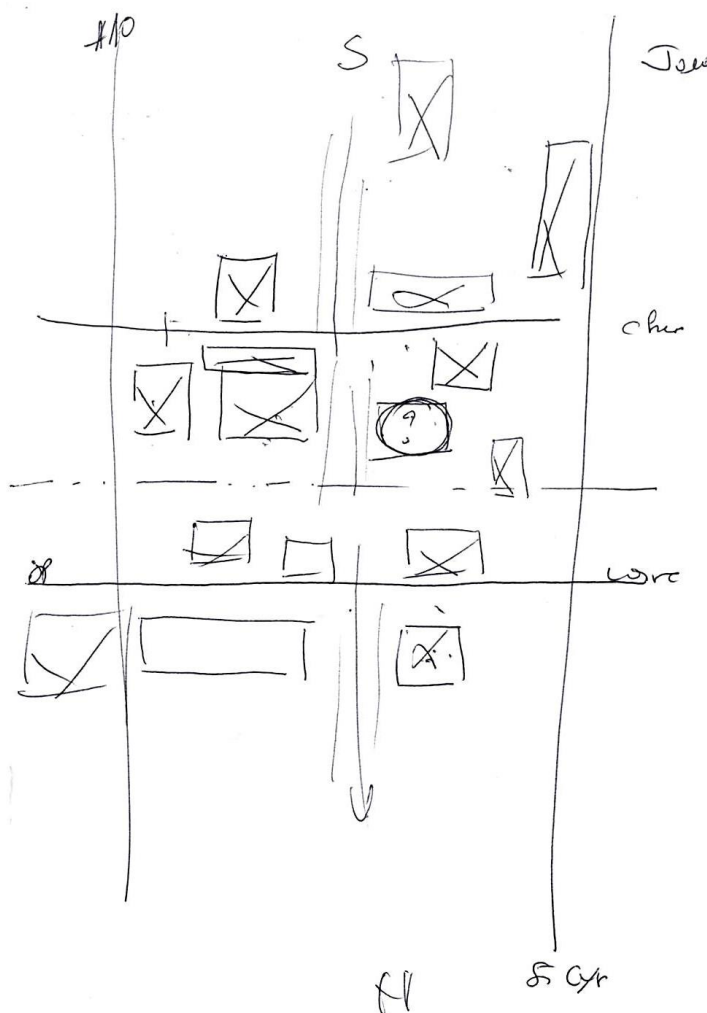


FIGURE 12 : CARTE MENTALE REALISEE PAR ANDRE SUR LA VILLE DE TOURS

Bien que cela ne soit pas visible directement à la vision de sa carte mentale, du fait de l'absence de légende, on remarque grâce au discours associé que l'accessibilité est très importante dans la façon dont il se représente sa ville, puisque tous les lieux ou quartiers dessinés sont accompagnés de la notion d'accessibilité.

Ainsi quatre des cinq interviewés mettent en avant l'accessibilité de leur commune, que ça soit dans le dessin même ou bien dans le discours qui y est associé. Jeanne quant à elle n'en fait pas l'objet principal dans sa carte mentale, mais l'aborde tout de même un peu en parlant des rues et trottoirs étroits et de l'inaccessibilité de la gare.

Suite à ces analyses, nous allons maintenant tenter de répondre à nos hypothèses, tout en développant cette conclusion sur l'importance de l'accessibilité.

PARTIE 4 : Interprétation des résultats

***A- Les personnes en fauteuil se représentent
la ville à travers l'accessibilité des espaces
publics***

B- Le fauteuil comme élément perturbateur

IV. Interprétation des résultats

Nous nous sommes demandé, à la suite de nos recherches sur les notions de représentation, de handicap et de compensation, si la représentation de la ville pouvait être influencée par le handicap et si le fauteuil roulant, chez les personnes en situation de handicap moteur, pouvait entraîner des spécificités dans cette représentation. Suite à nos enquêtes, nous pouvons donner deux éléments de réponses : tout d'abord, il semblerait que les personnes en fauteuil roulant se représentent la ville à travers son accessibilité. Ensuite, il paraîtrait que le fauteuil soit la cause des difficultés rencontrées dans la ville, et donc la première cause de spécificités dans la représentation de la ville.

A. Les personnes en fauteuil se représentent la ville à travers l'accessibilité des espaces publics

Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, les travaux de Lynch ont montré que les personnes percevaient la ville à travers cinq éléments : les voies, les limites, les nœuds, les points de repère et les quartiers. Dans les cartes mentales réalisées par des personnes en fauteuil roulant, nous avons pu mettre en avant ces éléments. Nous avons également remarqué que tous les interviewés ajoutaient, sur leur carte ou dans le discours l'accompagnant, la notion d'accessibilité. De plus, lors des entretiens, l'accessibilité a été un des premiers sujets abordés, souvent avant même que nous commencions à poser des questions précises. Elle semble donc prendre une place très importante pour eux et encore plus quand on parle de la ville. En effet, nous avons vu dans l'analyse que la partie « espace », dans laquelle était largement abordée l'accessibilité, était l'une des catégories les plus abordées (elle représente jusqu'à 50 % du discours d'une personne).

Il semblerait donc que les personnes se représentent la ville et leur espace de vie en fonction de leur accessibilité. Cela peut se « définir » en quatre points.

1. Remarquer tous les défauts...

Tout d'abord, se représenter un lieu en fonction de son accessibilité, c'est remarquer tous les défauts d'accessibilité qui peuvent faire obstacle au cheminement, au passage du fauteuil. Les plus couramment repérés sont ceux en lien avec les trottoirs : leur faible largeur, leur trop important dévers, ou encore les bateaux mal placés ou simplement absents. D'autres obstacles, comme nous l'avons vu dans la partie précédente, peuvent être en lien avec les comportements des autres usagers de la ville, qui garent leur voiture sur un trottoir ou y laisse leur poubelle, ce qui ne laisse pas une largeur suffisante au passage d'un fauteuil roulant. Claude explique d'ailleurs qu'il est souvent obligé de descendre du trottoir et de rouler sur la route dans ces cas-là : « ça posait souvent problème, [...] c'était le long du trottoir, parce que souvent les personnes qui étaient à la pêche ou des choses comme ça, c'étaient des voitures qui étaient garées sur le trottoir, donc bah à chaque fois ça bloquait, je passais sur la route et y a pas de bateau nul par pour descendre pratiquement ». Ce n'est ici qu'un exemple mais toutes les personnes interrogées nous ont fait remarqué qu'elles devaient rouler sur la route régulièrement à cause d'un trottoir non accessible ou d'un manque de civisme.

Cependant, nous pouvons noter que si les personnes nous ont souvent parlé de la « non-accessibilité » des lieux, elles n'ont que peu abordé, en comparaison, les lieux qui étaient accessibles. Nous pensons donc que lorsqu'un lieu est praticable, son accessibilité n'est pas abordée car la personne peut alors se concentrer sur d'autres choses, comme l'architecture, le paysage... Au contraire il semblerait que face à un lieu non, ou difficilement, praticable en fauteuil roulant, sa non-accessibilité devienne sa

caractéristique principale. La vision qui se construit de cet espace est alors influencée par la non-accessibilité et sa représentation se définit en fonction de cela.

2. ...Mais aussi repérer immédiatement les endroits accessibles

Nous venons de mettre en avant le fait que la ville était représentée par les personnes en fauteuil roulant à travers ses lieux non-accessibles. Cependant, un autre point a été relevé par Nicolas, qui explique : « Bah ça c'est sûr que la ville on la voit différemment. Quand j'arrive dans une rue je peux vous dire quasiment instantanément où sont les bateaux, où je peux traverser, si le trottoir il est assez large ou pas ». Ainsi dans la pratique quotidienne, le « non-accessible » est utilisé et analysé pour mettre en avant les cheminements qui vont être praticables en fauteuil.

Les personnes en fauteuil roulant vont donc remarquer très précisément les endroits où ils peuvent se rendre sans difficulté, mais également les lieux qui vont être totalement inaccessibles. Ces deux points se complètent pour former une image de la ville qui va se former en fonction de son accessibilité. Lors de la pratique de la ville, des itinéraires accessibles sont par conséquent plus ou moins préparés, déterminés. Est alors mis en avant le problème de continuité de l'accessibilité, notamment relevé par Jeanne : « Le problème dans les déplacements c'est la continuité des déplacements pour aller d'un point A à un point B. [...] Si on trouve pas il y a deux solutions : soit on joue les casse-cou en passant sur la route à pied, ou alors on fait demi-tour. Voilà. C'est vraiment ce problème de continuité qui pose problème ».

« Se représenter la ville par son accessibilité » implique donc la connaissance de la ville afin de savoir quels cheminements sont praticables en continu.

3. Ne pas pouvoir se déplacer spontanément

Le manque de continuité dans l'accessibilité nécessite donc une bonne connaissance de la ville afin de pouvoir la pratiquer plus ou moins facilement. Dans des villes très peu accessibles, tant au niveau de la voirie que des transports en commun, cette pratique devient compliquée à cause du fauteuil roulant. Pour aider les personnes en fauteuil dans leur déplacement, des outils de compensation existent. Il s'agit d'applications numériques dans lesquelles les cheminements ou ERP accessibles sont renseignés, comme Jaccede dont nous avons parlé précédemment, et qui vont permettre de préparer des parcours accessibles dans la ville. Nonobstant, il est souvent nécessaire aux personnes en situation de handicap de prévoir leurs déplacements d'un point à un autre par les transports dédiés. Ces types de transports nécessitent une réservation 24 voire 48 heures à l'avance, ce qui implique l'impossibilité d'une pratique de la ville qui soit spontanée.

Henri explique : « La spontanéité [est ce qui le gêne le plus dans ses déplacements de tous les jours]. [...] Parce que si j'habite en ville même, comme vous je vais me rapprocher du réseau urbain, ce qu'on appelle l'hyper-centre, la zone plane de la ville. Donc là je pourrais être en effet relativement mobile. Mais dès que je vais vouloir monter au Nord, ou au sud, là je vais commencer à avoir quelques difficultés ».

Voir la ville à travers son accessibilité, c'est aussi par conséquent être obligé de préparer ses trajets à l'avance, pour ne pas être pris au dépourvu et se retrouver dans une zone non accessible ou difficile d'accès. En influençant la pratique de la ville, le fauteuil oblige donc la personne en fauteuil à réfléchir à ses déplacements en fonction de l'accessibilité des cheminements, et perd alors la spontanéité de ces actes.

4. Penser à l'accessibilité en même temps qu'à la ville

Ainsi les personnes en situation de handicap se représentent la ville en fonction de son accessibilité, c'est-à-dire qu'elles vont remarquer pendant leurs cheminements tous les défauts qui s'y présentent et le

rendent non praticable, mais vont également être en capacité de repérer d'un coup d'œil les endroits qui sont accessibles. L'accessibilité, en plus d'être présente lors de leur pratique de la ville, se retrouve également dans la façon dont ils se la représentent.

Cette notion, qui impacte les personnes en fauteuil roulant et leurs habitudes de vie au quotidien, fait apparaître l'idée qu'il existe deux types d'espace dans leur représentation : les espaces accessibles et ceux qui ne le sont pas, spécificité que les personnes valides n'ont pas dans leur image de la ville. Il semblerait donc que les personnes en situation de handicap moteur pensent à l'accessibilité en même temps qu'à la ville. Chalas parlait de « ville au choix », ou de « ville mobile » (comme nous le verrons dans la partie suivante), il semblerait que la représentation soit influencée par le handicap et fasse émerger une idée de « ville accessible ».

B. Le fauteuil comme élément perturbateur

Chalas définit la ville actuelle par six figures complémentaires, l'une d'elles étant la « ville-mobile ». Cette figure reprend le besoin de mobilité des habitants, que ce soit pour aller au travail ou se divertir par exemple. Cette nécessité de mobilité n'a pas toujours été présente, ce sont les avancées technologiques et la société moderne qui apportent cette nouveauté : « il est établi aujourd'hui de manière incontestable que l'on se déplace beaucoup plus qu'autrefois, que l'on se déplace beaucoup plus loin et que l'on se déplace mieux »⁵³. La ville c'est donc (en partie) cela : se déplacer. Ce besoin de déplacement ne serait-il pas à l'origine de différences de représentation chez les personnes en situation de handicap, si des différences s'avèrent exister ? En effet, le handicap moteur est créateur d'un frein au déplacement, qui semble de nos jours très important dans la société et notamment dans la ville. Cependant, cette déficience est compensée par l'outil qu'est le fauteuil roulant, qu'il soit manuel ou électrique. Ce fauteuil est d'ailleurs la seule différence visible entre une personne en situation de handicap moteur et une personne dite valide. Dans nos entretiens, le fauteuil roulant a été mentionné, que ce soit de manière directe ou indirecte, à de très nombreuses reprises. Ce sont pour toutes ces raisons que nous pensons que le fauteuil est un élément perturbateur et que nous allons nous intéresser dans cette partie aux changements que cet outil entraîne dans la représentation de la ville.

1. Le fauteuil créateur d'une ville inaccessible ?

Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, les personnes en situation de handicap se représentent la ville en fonction de l'accessibilité. Le fauteuil roulant est un frein à l'accessibilité. Cette partie prend ainsi le problème d'un autre point de vue : et si l'origine du problème ne provenait pas de l'aménagement mais du fauteuil roulant en lui-même ?

Comme nous l'avons dit, le problème d'accessibilité vient du besoin de se déplacer qui est freiné par les difficultés entraînées par le fauteuil roulant. Ainsi, les trottoirs trop hauts, les devers, les commerces non adaptés, etc., tout cela ne serait pas un obstacle si le fauteuil roulant pouvait s'adapter à ces situations.

De plus, comme nous l'a fait remarquer Sylvie, le fauteuil roulant marque toutes les imperfections du sol, en plus de marquer tous les problèmes d'accessibilité. C'est l'un des éléments principaux que nous avons constaté lors de notre mise en situation dans la ville d'Angers. Cette caractéristique est gênante pour le déplacement, notamment parce qu'elle est fatigante, ce qui est aussi un frein au déplacement.

⁵³ Chalas Y., *L'invention de la Ville*, 2000, p. 96.

L'accessibilité est alors une fois de plus restreinte du fait de cette fatigue. Mais à quel point cela influence-t-il les habitudes de vie et notamment l'espace de vie de chacun ?

2. L'impact du fauteuil sur l'espace de vie

Comme nous l'avons vu dans la première partie, l'espace de vie c'est « la portion d'espace où l'individu effectue ses activités. Cette notion englobe non seulement les lieux de passage et de séjour, mais également tous les autres lieux avec lesquels l'individu est en rapport »⁵⁴. Elle prend alors en compte tous les déplacements de l'individu. Du fait que le fauteuil représente un frein aux déplacements, comme nous venons de le voir, nous pouvons alors nous poser la question suivante : l'espace de vie est-il plus restreint chez les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant ?

En effet, nous venons de voir que cet outil était créateur de problèmes d'accessibilité et restreignait ainsi les déplacements, dans le sens où il n'est pas possible d'aller partout avec un fauteuil roulant. De plus, la mobilité s'avère être différente avec cet outil de compensation. Enfin, se déplacer en fauteuil roulant manuel est très fatigant, comme nous avons pu nous-même le constater lors de notre mise en situation, les muscles des bras exigent des efforts soutenus. Ce sont pour toutes ces raisons que nous nous sommes posé cette question de l'échelle de l'espace de vie chez les personnes en situation de handicap moteur.

D'un point de vue théorique, la psychomotricienne que nous avons rencontrée semble sceptique sur le sujet : « J'aurais tendance à dire naturellement non [que leur espace de vie n'est pas restreint]... Mais je suis pas sûre d'être dans le vrai. C'est-à-dire que c'est ma place de professionnel qui me fait dire à la fois que y a pas de raison que ça soit différent, et en même temps je pense que c'est pas vrai ». Elle ajoute à cela qu'il y a « trop de limitations », ce qui logiquement entraînerait une restriction des espaces fréquentés. Et au fil de la discussion cette professionnelle du handicap semble finalement penser que, bien que cela dépende de la situation et de la « niaque » de la personne, l'espace de vie a des risques d'être moins développé : « mais je pense que c'est pas tout à fait aussi vrai que comme les autres ils peuvent aller où ils veulent. Donc je pense que leur espace de vie se restreint sans doute progressivement, parce que c'est trop compliqué. Donc y en a qui vont avoir la niaque, et puis qui vont réussir à se battre tout le temps pour réussir quand même, et puis y en a d'autres quand même qui vont un petit peu baisser les bras et qui vont se rapprocher des parents, ou de la famille parce que justement... et du coup ça va réduire leur espace de vie... [...] Mais normalement ça devrait pas ».

Chalas introduit une autre notion, celle de la « ville au choix »⁵⁵ : il s'agit dans ce contexte de pouvoir aller où l'on veut par choix, donc par exemple aller dans tel magasin plutôt que tel autre parce qu'il est moins cher ou qu'il y a plus de choix, bien qu'il soit plus loin. Cette notion nous paraît très intéressante pour les personnes en situation de handicap moteur, qui eux choisissent notamment leurs destinations (magasin, médecin...) en fonction de l'accessibilité du lieu.

D'un côté plus pratique, on ressort de nos entretiens que les personnes en situation de handicap interrogées n'ont pas le sentiment de moins se déplacer que si elles n'étaient pas en fauteuil roulant. En effet, beaucoup fréquentent régulièrement des commerces, restaurants, cinémas et autres lieux publics, la plupart voyage fréquemment durant les vacances en France ou dans d'autres pays. Ces personnes parlent surtout de la différence des déplacements, notamment dans leur manque de spontanéité. Ils doivent alors être très préparés ou imposent de respecter des horaires stricts pour certains transports en commun. Les personnes interrogées mentionnent aussi dans cette différence concernant les

⁵⁴ Courgeau D., *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*, 1988.

⁵⁵ Chalas Y., *L'invention de la Ville*, 2000, p. 121.

déplacements le fait de ne pas pouvoir aller partout, à cause de leur fauteuil roulant et de l'accessibilité. Cela semble alors restreindre ou du moins influencer leurs décisions dans cette « ville au choix », contrairement aux personnes valides.

« [Je ne sais pas si je me déplacerais plus sans le handicap], en tout cas je me déplacerais différemment. Je prendrais plus les transports en commun et je ferais probablement plus d'improvisation ».

Nicolas

L'analyse de l'échelle des cartes mentales ne nous apporte pas d'élément concret pour répondre à cette question. En effet, les deux personnes ayant réalisé une carte de Tours (Henri et André) l'ont élaboré à peu près à la même échelle. Nicolas a centré son dessin sur sa maison, Jeanne également avec cependant une vue plus large incluant la connexion de son lieu d'habitation avec la gare et des rues importantes de sa commune.

Nicolas soulève un autre point : pour lui la ville c'est « l'espace de vie le plus important ». En effet, la ville lui semble être plus susceptible d'être accessible (que des espaces ruraux) et donc praticable pour les personnes en fauteuil. Il donne ainsi une nouvelle dimension, une nouvelle échelle à son espace de vie, à celui des personnes en situation de handicap. La ville prend donc une place importante dans cet espace de vie.

Enfin, Jeanne, bien qu'elle soit la seule à nous avoir mentionné cette idée, nous donne une réponse qui bouleverse la question initiale : « j'ai l'impression que je me déplace plus que si j'étais valide. Parce que je suis en fauteuil électrique donc je suis assez infatigable. [...] Je connais beaucoup de personnes valides qui se déplacent pas autant ». Jeanne pense ainsi, à l'opposé de notre hypothèse, que sa situation et son fauteuil lui permettent d'avoir un espace de vie plus étendu que si elle était valide puisqu'elle peut aller plus loin, plus vite qu'une personne valide et en se fatigant moins. Cependant, cela ne peut s'appliquer qu'aux personnes qui possèdent un fauteuil électrique, puisque le fauteuil manuel ne permet pas un déplacement identique : il crée beaucoup plus de fatigue et ne permet pas de se déplacer aussi rapidement.

En conclusion, l'espace de vie des personnes en situation de handicap que nous avons rencontrées ne semble pas plus restreint que pour des personnes valides, c'est du moins ce que les personnes elles-mêmes ressentent. Il est vrai qu'avec un fauteuil roulant il n'est pas possible d'accéder à tous les commerces, de pratiquer tous les trottoirs, de fréquenter tous les lieux publics, cependant, il est envisageable de changer de chemin ou de se diriger vers un commerce qui sera accessible, en bref il est toujours concevable de s'adapter. La ville des personnes en fauteuil roulant n'est peut-être pas une « ville au choix », ou en tout cas pas complètement puisqu'elles se voient obligées de « choisir » en fonction de l'accessibilité, mais elle semble tout de même proposer un large espace de vie, aussi important que celui d'une personne valide, et même parfois plus étendu. Dans ce cas le fauteuil implique donc que lorsqu'une personne handicapée se représente la ville, elle visualise un espace aussi important qu'une personne valide. Cela peut se vérifier à travers les cartes mentales avec l'exemple de la ville de Tours, en effet, nous avons fait réaliser des cartes mentales à des personnes n'étant pas handicapées, pour pouvoir comparer, et l'échelle qu'ont choisie ces personnes est la même que pour les cartes mentales des personnes en situation de handicap.

3. La position assise, grande influence pour la représentation

Le fauteuil est donc créateur de problèmes d'accessibilité et ne joue probablement pas sur l'espace de vie de ses utilisateurs. Mais l'élément qui semble le plus important concernant cet outil, en tout cas chez certaines personnes, c'est la hauteur de vision qu'il entraîne. Cette position assise entraîne une différence de hauteur entre les personnes en fauteuil et les autres utilisateurs de la ville. Cela entraîne alors deux conséquences : le regard de la personne en fauteuil est bien plus bas que celui des autres utilisateurs de la ville, elle voit ainsi la ville qui est faite pour des personnes dites valides avec plusieurs dizaines de centimètres en moins ; et les interactions sont modifiées du fait de la différence de hauteur entre les autres utilisateurs de la ville et la personne en fauteuil.

La première conséquence peut jouer fortement sur la représentation, car elle entraîne de grands changements : la ville étant faite à la taille d'un humain debout, beaucoup de choses peuvent paraître trop hautes pour une personne qui se déplace assise (les panneaux de signalisation, les distributeurs de billets, les guichets, les articles dans les commerces alimentaires, etc.). Cela crée alors des situations parfois complexes pour les personnes en fauteuil roulant.

La psychomotricienne explique les changements qu'entraîne cette hauteur de vision différente : « en termes de profondeur c'est plus compliqué. C'est difficile de voir loin quand on est en bas. Donc forcément ça va limiter la notion d'éloignement ». Cela va donc modifier de nombreux éléments lors des déplacements : « ce qui est gênant c'est que le fait d'être en bas, d'être à un mètre du sol, ça va limiter la profondeur du champ. Donc ils vont pas pouvoir estimer loin. Donc l'espace va être plus agressif, enfin l'organisation va être plus agressive parce qu'elle va arriver plus vite. [...] Donc je pense que l'environnement peut être beaucoup plus agressif que pour nous, parce que le temps y a des choses qui vont arriver assez rapidement qu'ils auront pas eu le temps de voir venir ». Dans nos entretiens, Sylvie a confirmé ce point de vue en disant qu'elle trouvait que le fauteuil lui donnait l'impression que les gens et les voitures « fonçaient sur elle ».

La deuxième conséquence est en lien avec les interactions entre les utilisateurs de la ville et les personnes assises dans leur fauteuil roulant. En effet, une personne valide/debout n'est pas à la même hauteur qu'une personne handicapée/assise, les rapports sont alors modifiés, créant ainsi une situation de dominé – dominant. Certaines des personnes que nous avons rencontrées ont d'ailleurs utilisé des mots forts pour qualifier cette situation : « c'est sûr que vous êtes en infériorité, lorsqu'ils sont tous debout » (Xavier).

A cela vient se rajouter les aprioris que la personne debout peut avoir du fauteuil roulant, en effet dans la mentalité actuelle cet outil de compensation renvoie une idée d'incapacité et semble faire penser que les personnes en fauteuil n'ont pas les mêmes capacités intellectuelles et ne peuvent s'exprimer par elles-mêmes. Henri nous donne d'ailleurs un exemple de réaction de commerçants à la vue de son fauteuil : « le regard du vendeur ou de la vendeuse qui vous passe au-dessus de la tête, qui va s'adresser à la personne qui vous accompagne, comme si vous n'existiez pas. Du genre *qu'est-ce qu'il veut le monsieur, qu'est-ce qu'elle veut la dame ?* Coucou je suis là moi ! ».

Dans une intervention sur le handicap, Dutier explique que l'être humain, c'est l'animal qui se tient droit. On retrouve cette idée chez Bayertz. Pour lui, « la station verticale est une caractéristique corporelle qui, depuis l'Antiquité, a servi de tremplin à des interprétations audacieuses de l'homme par lui-même. Elle était considérée comme une spécificité par laquelle l'homme s'élevait au-dessus des autres animaux, au sens littéral comme au sens figuré de l'expression. On la regardait de surcroît comme une caractéristique

non seulement typique mais aussi essentielle ; elle était donc censée être en relation étroite avec l'« essence » de l'homme »⁵⁶. L'Homme s'est ainsi mis debout pour survivre, et se courber, ou être en fauteuil, c'est en quelques sortes se rabaisser, ou être rabaisé, revenir à l'animal. Henri développe ce même point de vue : « Le monde dans lequel on est, et puis même dans le vocabulaire, la reconstruction de l'homme debout, la verticalité. Tout est là-dedans. Après un long combat, il s'est remis debout. Blessé en Afghanistan ou ailleurs. Alors que restant assis dans sa chaise on reste l'estropié quelque part ».

Etre assis dans un fauteuil face à des personnes valides entraîne donc un sentiment d'infériorité, les personnes sont « rabaisées » en société.

Pour compenser cela, il existe aujourd'hui une option très répandue sur les fauteuils roulant qui permet d'élever le fauteuil afin que la personne se retrouve au même niveau que des personnes debout. Il s'agit ainsi ici de compenser les impacts entraînés par cet outil de compensation. Cependant cette option n'est pas utilisable lors des déplacements, elle ne compense la différence de hauteur que lors de cocktails ou réunions par exemple, et permet donc d'atténuer l'impression de dominé - dominant vis-à-vis des interactions sociales, mais ne peut pas éviter les problèmes de profondeur dans la vision de la ville.

La position assise qu'entraîne le fauteuil roulant semble alors être très influente dans la représentation de la ville. Cependant nous allons voir que les personnes que nous avons interrogées ne la vivent pas de la même manière. Par exemple une différence se fait ressentir entre les personnes ayant un handicap acquis et celles ayant un handicap inné. En effet, la position assise semble globalement très influente et perturbante pour les personnes ayant un handicap acquis, mais elle est beaucoup moins « remarquée » par les personnes ayant un handicap inné. Cela peut très probablement s'expliquer par le fait que ces dernières ont toujours vécu avec leur handicap (et donc avec leur fauteuil), elles se sont alors forgées leur représentation depuis leur naissance à travers cet outil qu'est le fauteuil et n'ont jamais pratiqué la ville en étant debout, à hauteur de valide. De leur côté, les personnes ayant un handicap acquis se sont forgé une première représentation, des premiers repères en étant « debout », puis ont du s'en fabriquer d'autres après parfois de longues années, avec le fauteuil, et notent aujourd'hui une différence.

Henri, ayant acquis son handicap de façon brutale, semble être très touché par cette différence de la position assise : « Quand on était valide comme moi pendant un certain temps, et qu'on regarde le monde de son mètre 75, et qu'on se retrouve du jour au lendemain à 1m25 les choses ne sont pas du tout les mêmes. » Il pense que cette hauteur de vision a un réel impact sur sa vision de la ville, par exemple, quand on lui demande l'importance de ce paramètre sur la représentation qu'il se fait de la ville, il donne un indice de 9/10. Au contraire Nicolas, handicapé depuis la naissance, nous dit à propos de la hauteur de vision : « Si vous allez vers les gens, je ne pense pas que ce soit vraiment la hauteur qui compte quoi. Vous interpelez les gens, c'est pas plus compliqué je pense assis ou debout ».

Ainsi la hauteur de vision impacte les interactions des personnes ayant un handicap acquis, car elles « savent » ce que c'est que d'être debout. Au contraire, les personnes n'ayant pas testé cette position, n'ont pas d'élément de comparaison, la position assise étant pour elles la normalité. Les interactions ne semblent alors pas gênantes pour elles.

4. Des interactions modifiées

La représentation de la ville évoque la question des interactions sociales, comme nous l'avons vu dans la mise en place de notre modèle. Cette notion a déjà évoquée avec les conséquences entraînés par la

⁵⁶ Bayertz K., *Marcher debout dans le monde moderne*, 2009, p. 111.

position assise du fauteuil, nous allons maintenant nous intéresser à toutes les interactions et s'interroger sur leurs différences pour les personnes en fauteuil roulant.

Comme nous l'avons vu précédemment, Chalas explique que la « socialité » est un élément essentiel de la ville. « La qualité d'un quartier, c'est aussi la qualité des contacts de ses habitants »⁵⁷. Ces rapports sociaux sont donc très importants dans la représentation que l'on se fait de l'endroit.

Les mentalités ont beaucoup évolué ces dernières années, cela nous a très souvent été répété lors de nos entretiens, que ce soit par les personnes en situation de handicap ou par les professionnels. Les rapports sociaux, les regards et les comportements ont donc fortement évolué vis-à-vis des personnes en situation de handicap. Cependant, cela n'est évidemment pas encore parfait. On peut noter que les mentalités vont dépendre en partie de la culture du pays. Par exemple, la France n'est pas la plus avancée sur le sujet, il reste encore beaucoup de non-dits sur le handicap et leur prise en compte dans les projets, via la mise aux normes de l'accessibilité, est très faible. Au contraire, les pays scandinaves semblent beaucoup plus en avance en termes de réflexion sur le handicap, ce qui leur permet une meilleure adaptation du bâti, et plus largement de la vie de tous les jours, aux personnes handicapées.

Différents types d'interactions semblent importants pour les personnes en situation de handicap : il s'agit en majeure partie du regard de l'autre, de l'aide apportée en cas de difficulté par les autres utilisateurs de la ville et des interactions indirectes dues aux comportements des autres (exemple : voiture mal garée ou poubelles sur le trottoir qui peuvent gêner au déplacement des personnes en fauteuil roulant). Nous allons alors voir que ces interactions sont modifiées, voire amplifiées à cause du fauteuil. En effet, celui-ci est souvent créateur de contacts qui souvent peuvent s'avérer être négatifs.

a) Des interactions plus fréquentes

Globalement, nous pouvons affirmer que les personnes en situation de handicap ont plus d'interactions dans la rue avec les autres. En effet, le regard est plus présent, du fait notamment que le fauteuil attire l'œil et les interrogations, même s'il semblerait que ce regard ne soit pas dérangeant, tout du moins pour les personnes que nous avons interrogées. Stéphane nous a d'ailleurs dit clairement que les personnes l'observaient beaucoup, mais presque la totalité des personnes interrogées nous ont avoué que le regard ne les dérangeait pas, ou qu'elles ne les remarquaient pas, et que cela ne les empêchait pas de sortir.

De plus, il semblerait les personnes en fauteuil roulant sont plus sujettes à demander de l'aide, que ce soit pour passer une porte, un trottoir trop haut ou pour traverser une route par exemple. Être apte à demander un appui dans la rue semble dépendre du fait d'avoir accepté son handicap, en effet, les personnes ne l'ayant pas accepté semblent beaucoup plus réticentes à demander de l'aide. Cela semble correspondre pour elles à montrer leur faiblesse et mettre l'accent sur leur handicap, alors qu'elles ont pour objectif de s'intégrer. Les personnes que nous avons interrogées ne rencontrent pas, ou plus, de problème quand il s'agit de demander de l'aide, car elles expliquent qu'elles ont depuis longtemps dépassé cet obstacle et l'ont accepté.

Enfin, le dernier type d'interactions, est lié au comportement des autres. Il s'agit des interactions qui semblent les plus présentes, et gênantes, dans la vie des personnes en fauteuil roulant. En effet, celles-ci sont plus touchées (car plus gênées) par exemple par les voitures garées sur les trottoirs, qui les empêchent de circuler puisqu'il n'est pas facile pour eux de descendre et de remonter sur un trottoir à n'importe quel endroit, ou juste de se faufiler entre une voiture et un mur. Les personnes en fauteuil

⁵⁷ Chalas Y., *L'invention de la Ville*, 2000, p. 42.

roulant abordent beaucoup ce sujet, et semblent très affectée par ces interactions qui relèvent aussi finalement de l'accessibilité et des mentalités, qu'elles concernent directement le handicap ou simplement la façon de se comporter en ville.

Nous avons constaté suite à nos entretiens que les enfants jouaient également un rôle particulier dans l'importance des interactions. En effet, n'étant pas toujours conscients des effets de ce qu'ils disent, ne connaissant pas forcément ce qu'est le handicap, les enfants osent plus que les adultes poser des questions. D'ailleurs Nicolas nous dit : « Le seul moment où je le vois [le regard des autres] c'est quand vous avez un bout d'chou qui se retourne et qui tend le doigt vous savez *qu'est-ce que c'est ?* Et puis là vous voyez la mère dire *chuuuuut faut pas montrer le monsieur* ». Nicolas n'est pas le seul à avoir été dans cette situation, Henri, Jeanne et Xavier nous ont aussi fait part d'exemples avec des enfants. Une des ergothérapeutes que nous avons rencontrées nous a d'ailleurs rapporté ce qu'une personne lui avait dit : « il me dit *ah mais j'adore le regard des enfants parce que eux au moins ils n'ont pas d'aprioris, ils posent des questions mais c'est pour savoir, c'est pas pour être indiscret etc.* Et c'est vrai que si on pose une question en temps qu'adulte c'est déplacé, si c'est en temps qu'enfant c'est pour la connaissance etc. ».

Pour résumer, le fauteuil semble créateur d'interactions sociales. C'est d'ailleurs ce qu'il ressort de trois des dix entretiens réalisés avec les personnes en situation de handicap. Mais ceci n'est pas le seul élément que l'on retient, puisqu'il est aussi ressorti de certains des entretiens que les interactions sont plutôt ressenties soit d'une manière positive, soit négative.

b) Des rapports sociaux positifs

En effet, quelques interactions positives, en lien avec le handicap, ont été racontées par quelques interviewés. Un exemple donné par Henri nous montre une certaine « adaptation » à la situation de handicap lors des interactions : « je voulais attraper un paquet de café et première personne qui passe, une vieille dame, pas très grande, elle m'attrape le paquet de café et elle me dit *tiens vous pourriez me dire le prix* et en bas il y avait des produits avec des étiquettes et elle ne pouvait pas se baisser. Et donc voilà échange ».

Jeanne, quant à elle, qualifie les passants de la manière suivante : « Ils sont super sympa [...] pleins de bonne volonté ». Elle est la seule à n'avoir donné que des exemples d'interactions sociales positifs et la seule à renvoyer une image très positive des rapports qu'elle peut avoir avec les autres.

Chacune des personnes rencontrées nous a fait part d'exemples de rapports sociaux qu'elles ont vécus, parfois positifs et souvent négatifs. Cependant, pour chaque personne nous avons essayé de ressortir un avis global de son discours. Si seule Jeanne émet des avis très positifs, les autres, malgré quelques interactions positives, émettent un avis globalement négatif, notamment dû au comportement des autres et à l'incivilité.

c) Des avis globalement négatifs

Nous retenons que globalement les personnes interrogées nous ont rapporté des exemples de contacts sociaux négatifs. En effet, cinq entretiens nous donnent un discours avec l'idée globale d'interactions négatives.

Le regard est l'un des aspects qui revient assez souvent. Par exemple, Stéphane trouve qu'on le « prend pour un con », et qu'on le « prend de haut ». Il a ainsi le sentiment d'être mis à l'écart, tout comme Mathilde : « des fois t'as des gens, excuse-moi du terme mais je vais être un peu... Y a des gens qui réagissent mal, ils ont le regard, envers nous... c'est... assez... ils sont bizarres, ils arrivent pas à nous... à

nous parler, ils ont peur ». La façon dont est interprété le regard est très influente dans la représentation, elle donne en effet ici le sentiment d'être accepté ou non, d'être différent ou non, etc.

Nicolas, quant à lui, ne remarque pas le regard, comme la plupart des interviewés. Cependant, il a conscience que cela n'est pas le cas de tout le monde. Il suppose, de plus, que le regard doit être moins bien ressenti pour « ceux qui sont accidentés ou qui ont vécu comme des valides », lui-même ayant un handicap inné. Nous n'avons pas constaté une différence de ce type dans nos entretiens, à part durant les premières années de handicap, lorsqu'il est acquis, au début les personnes vivent parfois mal le regard. Elles expliquent au final que cette perception évolue et disparaît. Ainsi, malgré que les personnes nous aient fait part de nombreux exemples négatifs, le regard ne semble globalement pas un problème, à quelques exceptions près, que la personne possède un handicap inné ou acquis.

Le type d'interactions relatif au comportement des gens est très souvent perçu de manière négative. En effet, beaucoup de personnes nous ont parlé d'un manque de civisme, par le biais des voitures garées sur le trottoir ou sur une place de parking réservée aux personnes handicapées de manière illégale, des poubelles qui ne sont pas rangées et gênent le passage sur le trottoir, des déchets de verre ou autre qui peuvent s'avérer être très dérangeants lorsque l'on se déplace en fauteuil roulant, etc. Bien que ces quelques exemples paraissent être des détails qui n'ont que peu d'importance, une des ergothérapeutes rencontrées nous explique que cela peut avoir de grandes conséquences pour les personnes en situation de handicap : « il y a des gens qui se sentent en situation de handicap quand ils voient qu'il n'y a rien de respecté, ils se sentent agressés. C'est un peu comme une agression d'être... enfin que les voitures soient garées sur le trottoir et qu'ils soient toujours en train de batailler, de faire des détours, tout ça ».

« Et puis un travail important à faire sur le civisme. Parce que c'est bien de faire des places accessibles, mais ou elles sont utilisées par les gens qui n'ont pas à y être, et encore je ne parle pas des faux macarons qui circulent ».

Nicolas

Cette question du civisme est en lien étroit avec celle de la mentalité. Bien qu'elle ait fortement évolué ces dernières années, la mentalité relative au handicap entraîne parfois des situations peu agréables pour les personnes handicapées. En effet, ce sujet est peu connu de la population et comme nous l'avons déjà vu le fauteuil renvoie une image négative et déformée de la personne qui s'y trouve. Une des ergothérapeutes que nous avons interrogées nous raconte une expérience qu'elle a vécu : « Cet hiver au marché de Noël, il y avait un amputé cuisse haut, qui avait posé son moignon sur sa béquille, et la dame à côté de moi qui me dit *non mais tu as vu, il a pas de jambe, je comprends pas pourquoi on ne met pas de prothèse à ces gens-là* ». L'ergothérapeute a ajouté qu'il n'était pas toujours facile d'appareiller un moignon et que cela dépendait aussi du choix de chacun. Cette méconnaissance du sujet entraîne la critique sur des sujets qui sont très personnels. Autre exemple, Mathilde a l'impression d'être laissée de côté : « j'ai l'impression que les valides... ils s'en foutent. Ils s'en foutent des personnes handicapées ». Henri a vécu une expérience qui semble aussi donner cette impression : « je demande à quelqu'un [de m'aider] et la personne elle a fait comme si elle ne me voyait pas, ne m'entendait pas, la tête droite ». Mais ces expériences ne sont peut-être pas causées par le handicap, certaines personnes ne sont pas prêtes, ou ne veulent tout simplement pas, aider leur prochain, quel qu'il soit.

Enfin, un dernier exemple concernant la mentalité, qui n'a pas été abordé lors de nos entretiens mais dans un documentaire⁵⁸ : des questions déplacées, très personnelles sont quelques fois posées aux personnes en situation de handicap dans la rue. Là encore, c'est le manque de connaissance (et peut-être aussi de respect) qui semble ressurgir, mais donne aussi l'impression que les personnes handicapées ne sont pas traitées de la même manière, car elles ne sont peut-être pas considérées comme des personnes « normales ». Dans ce même documentaire, il est montré que la plupart des personnes valides pensent que les personnes handicapées n'ont pas de travail ou d'obligation horaire. Elles ne pensent pas qu'il s'agit de personnes « normales » ayant un train de vie semblable.

Tous ces exemples négatifs ne sont que des exemples, ils ne représentent pas la vie quotidienne des personnes que nous avons rencontrées. Mais cela montre tout de même qu'elles sont touchées par ces rapports qui ne sont pas toujours positifs ou neutres avec les autres utilisateurs de la ville. Chaque individu, qu'il possède un handicap ou non, est un jour victime d'interaction sociale peu agréable. C'est le cas des personnes que nous avons rencontrées, qui ne semblent pas oublier ces rencontres malheureuses.

Ainsi les mentalités et les interactions sociales sont différentes envers les personnes en situation de handicap, et notamment les personnes en fauteuil puisque c'est l'outil qui attire le regard et fait comprendre aux autres utilisateurs de la ville que la personne en face « n'est pas comme tout le monde ». Le fauteuil, influant sur les interactions, influe donc également sur la représentation de l'espace, puisqu'il s'agit d'une composante majeure de la ville. Cela est également confirmé par le fait que quand les personnes pensent à la ville, elles pensent à ses interactions puisqu'elles nous les racontent.

Chalas disait : « Aucun cadre bâti, fut-il luxueux, ne remplace une communauté familiale solide même dans un habitat déprécié »⁵⁹. Il suppose alors que les rapports sociaux sont plus importants que le bâti. Mais nous pouvons nous demander si cela est aussi vrai pour les personnes en fauteuil roulant, car pour elles, c'est la qualité du cadre bâti qui leur permet de pouvoir se déplacer plus ou moins facilement. Malgré des interactions positives, il ne leur est pas toujours possible de pratiquer la ville si elle n'est pas accessible. Certes les interactions sociales sont essentielles pour chacun, quel que soit ses aptitudes, mais il semblerait que pour les personnes en fauteuil, elles ne priment pas sur la qualité de l'espace physique.

⁵⁸ Documentaire *Dans la peau d'un handicapé*, France 4, diffusé le 11 mars 2014.

⁵⁹ Chalas Y., *L'invention de la Ville*, 2000, p. 42.

***PARTIE 5 : Prise de recul sur ce sujet de
recherche***

***A- Prendre en compte les spécificités de
représentation dans l'aménagement du
territoire***

B- Biais et critiques des méthodes

***C- Comment approfondir ce sujet de
recherche***

V. Prise de recul sur ce sujet de recherche

A. Prendre en compte les spécificités de représentation dans l'aménagement du territoire

L'importance de ce sujet reposait sur la mise en avant de spécificités dans la représentation que les personnes en situation de handicap moteur se faisaient de la ville, afin de pouvoir les prendre en compte dans l'aménagement du territoire. Nous avons pu souligner le fait que les personnes en fauteuil roulant que nous avons interrogées se représentaient la ville à travers les espaces qui étaient plus ou moins accessibles, et que cela était dû en grande partie aux difficultés entraînées par les gênes dans le déplacement induites par l'« outil » fauteuil.

Cependant à notre échelle et avec notre formation, nous ne pouvons pas proposer des améliorations sur les fauteuils en eux-mêmes. Il nous faut donc réfléchir à des leviers d'actions directement liés à l'aménagement du territoire, afin d'utiliser cette discipline comme compensation du handicap et dépasser l'outil de compensation qu'est le fauteuil.

1. La compensation par le respect des lois

Un des points phares du discours des personnes interrogées et en lien avec l'aménagement était le respect, ou non-respect, des lois sur l'accessibilité, et leur application. Tous expliquent qu'aux endroits où les normes sont respectées, il n'y a pas de soucis de déplacements et d'accès aux établissements.

Jeanne explique : « Ce qui m'agace le plus c'est le non-respect des lois j'ai envie de dire. La législation est très bien, mais le problème c'est qu'elle est pas forcément respectée. Y a des trottoirs qui sont mal faits alors qu'ils ont été fait après les lois, ceux qui les ont fait ils ont juste pas réfléchi deux minutes ».

Il est souvent difficile de rendre les endroits déjà construits accessibles, car cela représente un coup important. Cependant, comme elle le dit très bien, les lieux réalisés après les lois se devraient d'être accessibles, d'autant plus que la mise en accessibilité est obligatoire et qu'il est couteux d'effectuer des travaux post-projet.

Le problème des coûts élevés est largement répandu en aménagement du territoire, et comme le dit Cristel Helbert, ergothérapeute, « [Il] y a un problème politique de financement. C'est-à-dire que tu peux faire des lois, si tu donnes pas les moyens pour les mettre en place c'est irréalisable. L'accessibilité ça a un coût voilà ».

L'application des lois avant l'exécution du projet, avec la consultation de professionnels du handicap ou de personnes directement concernées lors de la phase de conception, semble une préconisation simple à poser, mais qui pourtant n'est pas encore spontanée dans la mise en place de projets.

2. Un manque de sensibilisation

Comme cela a souvent été mis en avant dans les entretiens, les mentalités sur le handicap se sont beaucoup améliorées dans les dernières décennies, et les regards ont beaucoup changé, comme le remarque Henri : « le regard a évolué. Vous-même vous n'avez pas du tout le même regard sur les personnes avec une déficience que les gens de votre âge avaient à mon époque ».

Cependant, il reste du chemin à parcourir, et l'incivilité est un point marquant relevé dans nos entretiens. Il semblerait que malgré les progrès, les personnes valides ne se rendent pas compte des gênes qu'elles peuvent occasionner avec des mauvaises habitudes du quotidien, comme se garer sur un trottoir ou oublier de rentrer sa poubelle. Henri ajoute : « C'est toujours très long de faire changer les mentalités. Et

je pense que... oui les gens sont de bonne foi ils ne pensaient pas que ça allait pouvoir gêner quelqu'un... mais je pense que c'est aussi une question de bon sens ». Il repense alors aux solutions radicales qui ont été mises en place il y a quelques années concernant les places de parking réservées : « des PV comme à une époque pour les places de parking handicapé par exemple, elles étaient pas respectées, elles l'ont été quand l'amende est passée à 135 € ».

Il s'agit dans ce cas d'une sensibilisation « active », « punitive », mais l'APF milite aujourd'hui afin de pouvoir sensibiliser de manière douce la population aux problèmes liés au handicap, comme en parle Patrice : « Je pense qu'une chose qui est intéressante c'est qu'il y a l'APF qui fait des journées de mobilisation, en mettant des fauteuils à disposition pour se rendre compte des obstacles ou même en situation avec des lunettes pour les malvoyants. Ça permet de voir l'accessibilité un petit peu autrement aussi ». Ces situations, si elles touchent peu de personnes par rapport à la population globale, permettent l'éducation de valides qui ainsi peuvent se sentir plus affectés par le handicap et l'accessibilité.

Ce type de mise en situation est également réalisé par Mobile en ville, l'association dont font partie Nicolas et Jeanne. Elle permet la sensibilisation dans les entreprises, les écoles, les mairies... et provoque ces publics à se rendre compte de ce qu'entraîne le fauteuil. Pour les entreprises et les mairies, c'est également un moyen de les mettre face à l'accessibilité et à l'intégrer dans les projets.

Pour conclure, les mentalités ont déjà beaucoup évolué mais la population, même si elle comprend les difficultés liées au handicap, ne va pas toujours penser aux problèmes liés à des mauvais comportements, comme stationner sur un trottoir. Les mises en situation proposées notamment par Mobile en Ville et l'APF sont des bons moyens de sensibiliser la population et les professionnels au handicap et à l'accessibilité, et de compenser le handicap. Cependant la sensibilisation en général ne pourra pas être considérée comme assez développée et efficace tant que le manque de civisme de la population sera un frein à la pratique de la ville des personnes en situation de handicap.

3. L'accessibilité, facilitatrice de la vie quotidienne de tous

Dans la sous-partie précédente, Henri a évoqué le fait que le civisme, en lien avec l'accessibilité des trottoirs notamment, ne devait pas uniquement être pensé pour les personnes handicapées : « on pense aux personnes handicapées mais on pourrait penser que la mère de famille avec sa poussette qui va se mettre en danger en traversant la route au mauvais endroit parce qu'une voiture se sera garée sur le passage clouté ».

Cette citation reflète l'idée que l'accessibilité n'est pas uniquement une notion liée aux personnes handicapées, mais qu'elle peut être facilitatrice également pour les valides. La problématique est posée pour les personnes handicapées mais peut servir aux valides. Ce point est également abordé par Nicolas, qui rappelle le cas des bus parisiens : « on s'est battu et mobile en ville en particulier pour la mise en accessibilité des bus parisiens, donc les bus il y avait des marches, mais maintenant tous les bus ont un plancher plat [...] Essayez maintenant de remettre des bus d'il y a 15 ans, de remettre des marches, les parisiens ça serait une colère monstrueuse, ça manifesterait dans tous les sens ».

Il a aussi rapporté que dans les statistiques de la RATP se remarquait une baisse des accidents des voyageurs après l'abaissement du plancher des bus, grâce à la diminution du risque lié aux marches, notamment par temps de pluie. Il conclut en disant : « finalement on a servi d'excuse, on a servi de tête de turc, c'est pour eux qu'on va faire ça, qu'on va dépenser des sous, mais finalement tout le monde maintenant en profite ».

Ainsi, penser la ville en fonction des personnes en situation de handicap serait peut-être une solution intéressante pour la rendre agréable et facile à vivre pour tous, mais également y augmenter la sécurité et la qualité de vie. Voir l'accessibilité comme bénéfique à la Ville et non aux personnes en situation de handicap pourrait peut-être également apporter aux décideurs un « intérêt personnel », et ainsi faciliter les décisions et la mise en place de financement.

B. Biais et critiques des méthodes

Quelques biais liés à nos méthodes d'enquête

Nous avons pu proposer des réponses à nos hypothèses, cependant nous sommes conscientes qu'il ne s'agit pas ici d'éléments certains car plusieurs biais doivent être pris en compte, à la fois dus à nos méthodes et à leur application, mais également du fait du panel de personnes interrogées.

Concernant nos méthodes, nous avons effectué treize entretiens avec des personnes en situation de handicap moteur. Cela ne représente qu'un panel réduit, il semble donc difficile de généraliser nos réponses à l'ensemble des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Cependant, nous avons interrogé des personnes ayant des handicaps différents, couvrant une grande partie des handicaps moteurs existants, ce qui nous permet tout de même de proposer des éléments de réponse tangibles.

Nous nous sommes également rendu compte au moment de l'interprétation que nous n'avons pas demandé aux personnes si elles étaient en couple, en famille ou non, alors que ces situations pourraient être des éléments influant dans les habitudes de vie et la participation sociale.

De plus, lors de l'analyse de nos cartes mentales, nous avons comptabilisé les citations présentes dans chaque thème. Cependant nous n'avons pas pris en compte l'importance quantitative de chaque citation, certaines étaient très longues, et semblaient très importantes pour l'interviewé, tandis que d'autres étaient abordées plus brièvement. L'importance relative de chaque thème pourrait donc être biaisée et nous n'aurions peut-être pas les mêmes pourcentages pour chaque catégorie de notre modèle.

Enfin, concernant les cartes mentales, nous n'avons pu appliquer cette méthode que pour cinq personnes, et n'avons donc obtenu que cinq cartes sur les treize personnes interrogées. Cela semble peu pour pouvoir en tirer des conclusions générales sur la représentation. Ce biais est tout de même « contré » par le fait que l'ensemble de nos méthodes permettent de donner des représentations de la ville, et que toutes semblent mettre en avant des résultats similaires.

Des biais liés aux caractéristiques personnelles des personnes interrogées

En plus des biais liés à notre protocole d'enquête, nous pouvons faire quelques remarques vis-à-vis des personnes que nous avons interrogées.

Tout d'abord, quatre des personnes interviewées sont atteintes de troubles cognitifs. Ces troubles affectaient leur capacité de réflexion, et les empêchaient souvent de donner des réponses à des questions ouvertes, ou de répondre à des interrogations trop complexes. Il est également arrivé qu'une personne (Mathilde, Cf. Annexe 4) bloque sur un point et s'y réfère tout au long de l'entretien et du parcours commenté.

Ensuite, nous pouvons mettre en avant le fait que les personnes rencontrées habitent des communes très différentes en termes de taille et de moyens techniques et financiers. La façon dont les personnes se représentent les transports par exemple va être très différente entre Paris, où la grande majorité des bus

est accessible, et Tours, où certains bus le sont mais difficilement, ou encore Saint Georges sur Loire, où il n'existe pas de bus urbain ou suburbain. La pratique de la ville qui en découle va donc être très différente et les représentations de la ville seront donc sans doute spécifiques aux tailles des communes des interviewées.

Un troisième biais peut être reconnu dans le fait que certaines des personnes interrogées connaissaient le thème de notre recherche, et ont donc peut-être ciblé leurs réponses sur la notion d'accessibilité. Cependant cela n'est le cas que pour deux des personnes interrogées.

Nous avons également remarqué que beaucoup des personnes interrogées étaient dans une position de critique de l'accessibilité. Ils restaient donc sur l'idée que beaucoup de choses étaient mal faites en termes d'accessibilité. Cela a du influencer notre analyse.

Enfin, le dernier biais que nous avons relevé concerne les activités des personnes rencontrées. En effet, six des treize interviewés ont ou ont eu un rôle dans une association militant en faveur des personnes en situation de handicap (APF, AFM ou Mobile en Ville) ou ont participé à des commissions d'accessibilité. Ils sont donc très impliqués vis-à-vis des problèmes d'accessibilité rencontrés en ville, et plus particulièrement dans leur ville, ce qui peut influencer leur représentation. On remarque cependant que Xavier, membre de l'AFM, même s'il parle beaucoup d'accessibilité dans son discours, ne l'a pas mise en avant sur sa carte mentale. Cela nous permet donc d'atténuer légèrement ce biais.

C. Comment approfondir ce sujet de recherche

Pour approfondir la recherche sur le sujet de la représentation de l'espace chez les personnes en situation de handicap, différentes démarches pourraient être adoptées.

En effet, notre mémoire ne s'est intéressé qu'au handicap moteur et plus précisément à la représentation chez les personnes en fauteuil roulant. Notre protocole d'enquête pourrait alors être appliqué pour récolter les informations chez les personnes en situation de handicap moteur sans fauteuil roulant, aux personnes déficientes visuelles, aux personnes ayant un handicap cognitif, etc. Le sujet pourrait donc être élargi à tous les handicaps, d'une part en récoltant les informations en fonction du type de handicap (comme nous l'avons réalisé pour le handicap moteur qui nécessite un fauteuil roulant), mais d'autre part en mélangeant tous les handicaps afin d'obtenir une conclusion générale sur la question du handicap et de la ville.

Concernant notre sujet, l'enquête pourrait être plus poussée en réalisant des entretiens avec des personnes plus « isolées », c'est-à-dire des personnes ne faisant pas partie d'association ou de commission d'accessibilité, des personnes qui représentent alors plus la « norme » chez les personnes en situation de handicap moteur et qui n'ont pas un regard biaisé par leur métier ou leur combat.

Enfin, nous nous sommes rendu compte que la situation des personnes en situation de handicap était très différente dans d'autres pays, que cette question n'était pas traitée de la même manière et que dans certains cas les pays semblaient être plus en avance que la France. Par exemple les pays scandinaves obtiennent de très bons résultats en ce qui concerne l'intégration des personnes en situation de handicap. D'ailleurs, Stockholm a été déclarée la ville la plus accessible du monde en 2010. Un autre exemple intéressant est celui de la Grande Bretagne où la mentalité est très différente de celle de l'hexagone. En effet, cette différence de mentalité serait due au fait que la maladie est perçue par la loi comme un handicap. Ce terme englobant alors la totalité des anglais (car chacun tombe un jour malade), il permet que chacun se sente concerné par la discrimination. Nous pensons alors qu'une comparaison de

cas ou une étude des contextes étrangers pourrait apporter des réponses très pertinentes et permettre à l'aménagement du territoire français d'en tirer des leçons dans l'objectif d'améliorer la qualité de vie de tous et de créer un aménagement plus durable. Cette ouverture à l'étranger permettrait de confronter les représentations de l'espace chez les personnes en situation de handicap en fonction du pays.

Conclusion

Au début de ce mémoire, nous nous sommes demandé si les normes d'accessibilité étaient suffisantes pour rendre la ville praticable pour tous. C'est pourquoi nous avons étudié la représentation, afin de comprendre la vision de la ville des personnes en situation de handicap. Nous nous sommes alors posé la question suivante : La représentation de la ville peut-elle être influencée par le handicap ? Et plus précisément, se pourrait-il que le fauteuil roulant, utilisé comme outil de compensation du handicap, soit la cause de spécificités de la représentation de la ville chez les personnes en situation de handicap moteur ?

Des spécificités dans la représentation de la ville chez les personnes en fauteuil

Les recherches effectuées dans le cadre de ce Projet de Fin d'Etudes nous permettent d'affirmer qu'il existe des spécificités dans la représentation de la ville chez les personnes en situation de handicap moteur ayant un fauteuil roulant. La présence de ces spécificités dépend du caractère et du vécu de chacun mais néanmoins ces personnes ont une plus grande probabilité d'avoir ces spécificités que des personnes valides.

Les personnes en fauteuil vivent ainsi dans une ville qu'ils se représentent comme étant composée globalement de plus d'interactions sociales (notamment à travers le regard) et qui laisse donc plus de place aux « mauvais » rapports sociaux. Concernant les personnes ayant un handicap acquis, qui ont donc connu auparavant une pratique de la ville en tant que valide, la différence dans les rapports sociaux va être notamment due à la hauteur de vision entraînée par le fauteuil.

La ville que se représentent les personnes en situation de handicap moteur est aussi une ville où les choix sont avant tout régis par l'accessibilité ; accessibilité qui prend d'ailleurs une place très importante dans la manière de voir la ville. Celle-ci est alors composée de deux types de lieux : ceux qui sont accessibles et ceux qui ne le sont pas ; mais également d'éléments qui vont être perçus comme plus agressifs à cause de la position assise.

Nous avons constaté qu'il existe une différence entre les représentations des personnes ayant un handicap acquis et celles ayant un handicap inné. La principale différence est relative aux rapports sociaux, qui, selon les personnes ayant acquis leur handicap, s'en trouvent modifiés, comme nous l'avons vu précédemment.

Ces spécificités ne proviennent pas directement du handicap ou de l'aménagement du territoire mais plutôt de l'outil de compensation : le fauteuil roulant. Il est en effet le créateur de nombreuses modifications dans la représentation de la ville, notamment par la position assise qu'il entraîne.

Cette étude de la représentation de la ville chez les personnes en situation de handicap aurait été un réel atout pour la mise en place des normes dans les projets d'aménagement, car nous nous sommes rendu compte que leur application n'était pas toujours adaptée et que des éléments très influents dans la représentation et la pratique de la ville des personnes en fauteuil ne sont pas pris en compte (comme l'incivilité des autres). Ce point-là met de même en avant une sensibilisation encore trop faible, qui doit être améliorée.

De nombreux exemples d'application des normes peu adaptée nous ont été racontés : des places dans des salles de spectacle qui donnent l'impression d'être mis de côté et « parkés », des pistes spécialement élaborées pour l'utilisation en fauteuil ou encore des pentes qui respectent les normes mais qui sont trop

difficile à monter en fauteuil. Ces adaptations mises en place afin de permettre un accès à tous, sont souvent synonymes d'aménagements trop visibles, qui pose le problème de la stigmatisation du handicap.

L'accessible invisible

Dans la politique de mise en accessibilité actuelles des établissements, la mise en place d'équipements adaptés pour les personnes en situation de handicap est souvent synonyme d' « univers médicalisant et stigmatisant », et la location de chambre PMR correspond souvent à vivre une expérience de séjour en établissement médicalisé. Au salon Equip'Hôtel, une chambre a été réalisée afin d'intégrer au luxe et au design l'accessibilité⁶⁰. Les contraintes liées aux normes y sont intégrées et invisibles.

Si la notion d'accessibilité a été très bien appliquée dans ces aménagements et rendue invisible, ce n'est pas le cas concernant l'accessibilité des cheminements en ville. En effet, de plus en plus de villes adoptent l'idée du marquage au sol pour indiquer les cheminements accessibles, comme à Pau par exemple (figure ci-contre).

Il est évident que ce genre d'indication a pour but d'aider la personne en fauteuil à se déplacer en ville, en lui indiquant quels chemins elle pourra facilement emprunter. Nonobstant, un marquage de ce type pourrait entraîner une stigmatisation du handicap et une sorte de ségrégation, alors que les personnes handicapées ont souvent pour objectif leur intégration sociale.

Ainsi il est important de ne pas rendre l'accessibilité visible, car c'est alors le handicap qui est mis en avant et par conséquent la personne est mise de côté. Il faut intégrer l'accessibilité à son environnement.

L'accessibilité invisible pourrait donc être un objectif de l'aménagement du territoire, en prenant exemple sur les projets menés au salon Equip'Hotel.

Si nous avons mis en avant le fait que l'accessibilité était un point important dans la pratique de la ville et la participation sociale des personnes en situation de handicap, nous sommes cependant conscientes que l'accessibilité totale n'est pas possible, car très compliquée à appliquer. Nonobstant, le mieux sera toujours de s'en rapprocher le plus possible, en la mettant en place dès l'initiation des projets, pour ne pas avoir à apporter d'amélioration onéreuses post-construction. D'autant plus que, comme nous l'avons vu, penser l'aménagement à travers l'accessibilité permet d'apporter des améliorations pour tous les habitants, qu'ils soient valides ou qu'ils aient un handicap. Penser l'aménagement de cette façon, tout en intégrant l'accessibilité à l'environnement urbain, serait pour nous la meilleure solution afin de créer un urbanisme durable pour tous.

La notion d'accessibilité pour tous aura été la notion clé de ce projet de fin d'études. Nous l'avons abordée alors que nous n'avions que peu de connaissances sur le sujet, et la lier à l'aménagement du territoire nous a appris qu'elle était en réalité un point très important. La réalisation de ce mémoire aura donc été un réel atout dans notre future carrière professionnelle.



FIGURE 13: PAU-CIRCULATION.FR

⁶⁰ <http://luniversaldesign.fr/lart-de-rendre-laccessibilite-invisible-209>

Bibliographie

Ouvrages, articles

AGEFIPH Département Communication, *Qu'est-ce que le handicap ?*, mai 2007, 8 p.

BAVOUX Jean-Jacques, CHAPELON Laurent, *Dictionnaire d'analyse spatiale*, Paris, Armand Colin, 2014, 608 p.

BERNOUSSI Mohamed, FLORIN Agnès, *La notion de représentation : de la psychologie générale à la psychologie sociale et la psychologie du développement*, In *Enfance*. Tome 48 n°1, 1995. pp. 71-87.

BREMOND Roland, résumé de *La psychologie de la perception* de JIMENEZ Manuel, 1997, [<http://perso.lcpc.fr/bremond.roland/documents/psychoPerception.pdf>], consulté en octobre 2014.

BOTOKRO Rozenn, *Evaluer le handicap ? De l'évaluation des handicaps à l'évaluation du fonctionnement du sujet*, Mémoire, Université de Provence Aix Marseille 1, 2002, 55 p.

BOURION Christian, *Le concept de représentation mentale*, *Revue internationale de psychologie* 25/2005 (Vol. XI), pp. 21-38, [<http://www.cairn.info/revue-internationale-de-psychosociologie-2005-25-page-21.htm>], consulté le 08/04/15.

CHALAS Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 2000, 200 p.

CHANEY Damien, *L'apport des cartes cognitives à l'analyse des représentations mentales*, *Recherche et Applications en marketing*, vol. 25, n°2/2010.

CHOAY Françoise, MERLIN Pierre, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses Universitaires de France, 2015, 1024 p.

Collège national des enseignants de gériatrie, Chapitre 8 – *Autonomie et dépendance* in : *Corpus de Gériatrie*, 2m2 Edition et Communication, 28/04/2000, pp. 91-100. [http://www.chups.jussieu.fr/polys/geriatrie/tome1/08_dependance.pdf], consulté le 18/02/15.

Comité Économique et Social de Saint-Brieuc, Synthèse du dossier 2002/2003 sur le thème : *le handicap dans la ville*, 16 p., [http://www.saint-brieuc.fr/uploads/media/c15_rapport_handicap.pdf], consulté le 30/09/14.

COURGEAU Daniel, *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale*, Paris, 1988, 301 p.

DUFOUR Pierre, *Au-delà du handicap : de l'expression par les mots à l'expression par l'espace*, *SociologieS – Théorie et recherches*, 24/04/2014.

DURY Brice, *Ville et handicap, en finir avec « l'accessibilité »*, sous la direction de la Prospective et du Dialogue public du Grand Lyon, juillet 2011, 32 p., [http://www.millenaire3.com/uploads/tx_ressm3/Accessibilite_dans_la_ville_Brice_Dury_01.pdf], consulté en octobre 2014.

FÉLONNEAU Marie-Line, *L'étudiant dans la ville : temporalités étudiantes et symbolique urbaine*, Paris, L'Harmattan, 1997, 309 p.

GROSJEAN Michèle, THIBAUD Jean-Paul, *L'espace urbain en méthodes*, 2001, 217 p.

Handicap international, *Handicap et développement : Comprendre le handicap*, [http://www.hiproweb.org/fileadmin/cdroms/Handicap_Developpement/www/page32.html], consulté le 23/02/15.

JODELET Denise, *Les représentations sociales*, Paris, PUF, 1994, pp. 36-57.

JODELET Denise, *Représentation sociale : phénomènes, concept et théorie*, in *Psychologie sociale*, sous la direction de S. Moscovici, Paris, PUF, Le psychologue, 1997.

KAUFMANN Jean-Claude, *L'enquête et ses méthodes : L'entretien compréhensif*, Arnaud Colin, Paris, 2011, 128 p.

BAYERTZ Kurt, *Marcher debout dans le monde moderne*, *Revue germanique internationale*, 2009, pp. 111-123, [<http://rgi.revues.org/325>], consulté le 06/05/15.

LEVY Jacques, LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, 1033 p.

LYNCH Kevin, *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1960, 222 p.

Ministère de la Santé et des Solidarités, *Définition de l'accessibilité : Une démarche interministérielle*, Septembre 2006, 66 p., [http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/pdf/GuideAccessibilite_DIPH.pdf], consulté le 25/11/15.

MOSER Gabriel, WEISS Karine, *Espaces de vie : Aspect de la relation homme-environnement*, Paris, Armand Colin, 2003, 396 p.

MUS Mathilde, *Populations déficientes, territoires en mutation : de nouvelles dynamiques spatiales ?*, Thèse de géographie, Université du Havre, 01/10/10, 490 p.

MUS Mathilde, *Quelle place pour les personnes handicapées dans la société ?*, *Le journal des psychologues*, 2013/1 n° 304, pp. 33- 37.

Organisation mondiale de la santé, équipe Classification, évaluation, enquêtes et terminologie, *Classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé*, 2000, 226 p., [<http://dcalin.fr/fichiers/cif.pdf>], consulté le 10/12/14.

PAUL Maela, *L'accompagnement, entre autonomisation et territorialisation*, RésO Ville, Journée de travail du Vendredi 18 février 2011, [http://www.resovilles.com/media/downloads/ateliers/cr_vvv18022011.pdf], consulté en octobre 2014.

PASQUIER Elisabeth, PETITEAU Jean-Yves, *La méthode des itinéraires : récits et parcours*, in *L'espace urbain en méthodes*, sous la direction de Michel Grosjean et Jean-Paul Thibaud, Marseille, Edition parenthèses, 2001.

PIAGET Jean, INHELDER Barbel, *La représentation de l'espace chez l'enfant*, Presses universitaires de France, 1985, 574 p.

PHELEP Jean-Yves, *Introduction aux sciences sociales : science économique, sociologie et science politique*, 2009.

Reflexe Handicap – APF, *Rapport Champion : un report déguisé de l'échéance d'accessibilité !*, Communiqué de presse, 1^{er} mars 2013, [<http://www.reflexe-handicap.org/media/02/01/3303530028.pdf>], consulté le 24/02/15.

THIBAUD Jean-Paul, *Une approche des ambiances urbaines : Le parcours commenté*, In Espaces publics et cultures urbaines, Sous la direction de Michèle Jolé, Paris, Certu, 2002, pp. 257-270.

TOUSSAIN Jean-Yves, VAREILLES Sophie, Handicap et reconquête de l'autonomie. Réflexions autour du rapport entre convivialité des objets et autonomie des individus. Le cas des dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain, 2010.

Webographie

Site Internet de Jaccede [<http://www.jaccede.com/fr>], consulté le 05/10/14.

Site Internet Cofemer, [<http://www.cofemer.fr/UserFiles/File/Ha2DefHandi.pdf>], consulté le 20/10/14.

Site Internet de Handicap.fr, [<http://informations.handicap.fr/art-classification-874-6029.php>], consulté le 20/10/14.

Site Internet de l'institut canadien d'information sur la santé, [http://www.cihi.ca/CIHI-ext-portal/internet/fr/document/standards+and+data+submission/standards/classification+and+coding/codingclass_icf], consulté le 21/10/14.

Site Internet Wheelchair, [<http://www.wheelchair.ch/fra/info/images/docs/mariamakaba/tdimodule1ehistoriquekaba.pdf>], consulté le 01/12/14.

Site Internet de la Maison Départementale des Personnes Handicapées de la Haute Savoie, [<http://www.mdph74.fr/definition.html>], consulté le 17/02/15.

Site Internet Réglementation Accessibilité, [<http://www.accessibilite-batiment.fr>], consulté le 17/02/15.

Site Internet de l'Union Nationale des Associations de Parents de Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis, [<http://www.unapei.org/Qu-est-ce-que-l-accessibilite.html>], consulté le 17/02/15.

Site Internet de Accès pour tous, [<http://www.accespourtous.org>], consulté le 17/02/15.

Site Internet du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, [<http://www.developpement-durable.gouv.fr>], consulté le 17/02/15.

Site Internet de la revue Quart Monde, [<http://www.editionsquartmonde.org/rqm/document.php?id=3201>], consulté le 20/02/15.

Site Internet de l'organisme montréalais Ex aequo, [<http://www.exaequo.net/Processus-de-production-du>], consulté le 23/02/15.

Site Internet Vie publique, [<http://www.vie-publique.fr/politiques-publiques/politique-handicap/chronologie>], consulté le 23/02/15.

Site Internet du magazine Santé et travail, [http://www.sante-et-travail.fr/en-1924--la-premiere-loi-d-insertion-des-handicapes_fr_art_1319_69573.html], consulté le 01/03/15.

Site Internet du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), [http://www.nord-picardie.cerema.fr/IMG/pdf/Parcours_commentes_cle54e944.pdf], consulté le 23/03/15

Portail dédié aux Maisons Départementales des Personnes Handicapées, [http://www.mdpf.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=53:quest-ce-quun-samsah-&catid=38:faq&Itemid=58], consulté le 24/03/15.

Site Internet de Handipole, [<http://www.handipole.org/spip.php?article2717>], consulté le 24/03/15.

Site Internet de l'INSEE, [<http://www.insee.fr>], consulté le 26/03/15.

Site Internet de l'Universal Design Organisation, [<http://luniversaldesign.fr/lart-de-rendre-laccessibilite-invisible-209>], consulté le 28/04/15.

Site Internet de Légifrance, *Loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées*, Article 49, [http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=6C8845115B7E0A2D5905472CC52D4F93.tpdila20v_2?idArticle=LEGIARTI000006696134&cidTexte=LEGITEXT000006068511&dateTexte=20150509], consulté le 09/05/15.

Site Internet du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, [<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Accessibilite-des-batiments,867-.html>], consulté le 09/05/15.

Documentaire vidéo

Documentaire *Dans la peau d'un handicapé*, France 4, diffusé le 11 mars 2014, [https://www.youtube.com/results?search_query=dans+la+peau+d%27un+handicap%C3%A9], consulté le 20/02/15.

Table des annexes

ANNEXE 1 : Les différentes structures liées à la prise en charge de personnes handicapées	82
ANNEXE 2 : Guide d'entretien	84
ANNEXES 3 – 12 : Entretiens personnes en situation de handicap	85
ANNEXE 3 : Entretien Patrice	86
ANNEXE 4 : Entretien Mathilde	95
ANNEXE 5 : Entretien Stéphane	104
ANNEXE 6 : Entretien Henri	105
ANNEXE 7 : Entretien Sylvie	116
ANNEXE 8 : Entretien Didier, Michel, Bernard (Pastel de Loire)	117
ANNEXE 9 : Entretien téléphonique Jeanne	123
ANNEXE 10 : Entretien Xavier	128
ANNEXE 11 : Entretien André	137
ANNEXE 12 : Entretien Nicolas	139
ANNEXES 13 à 16 : Entretiens professionnels.....	149
ANNEXE 13 : Entretien Cristel Helbert, ergothérapeute	150
ANNEXE 14 : Entretien Virginie Saout, médecin en médecine physique et de réadaptation.....	158
ANNEXE 15 : Entretien Edith Cousin, psychomotricienne.....	165
ANNEXE 16 : Entretien Maryse Chapolin (E1), Marie Le Carrer (E2), Aline Rouillier (E3), ergothérapeutes.....	173
ANNEXES 17 à 21 : Grilles d'analyses des entretiens des personnes en situation de handicap	194
ANNEXE 17 : Grille analyse André – Stéphane	195
ANNEXE 18 : Grille analyse Nicolas – Mathilde	197
ANNEXE 19 : Grille analyse Xavier – Henri	203
ANNEXE 20 : Grille analyse Jeanne – Patrice.....	208
ANNEXE 21 : Grille analyse Sylvie – Michel, Bernard, Didier	213
ANNEXE 22 : Tableau résultats statistiques	215

ANNEXE 1 : Les différentes structures liées à la prise en charge de personnes handicapées

Les causes de handicap moteur étant très variées, nous avons souhaité rencontrer différents professionnels du handicap qui travaillent dans différentes structures.

Trois des sept personnes rencontrées travaillent au sein d'un SAMSAH (Service d'Accompagnement Médico-Social pour Adultes Handicapés). Cette structure a pour objectif l'autonomie des personnes en situation de handicap. Pour cela elle contribue à la réalisation de projets de vie pour favoriser le maintien des liens sociaux et l'accès aux services de la collectivité. Le but premier est donc l'insertion sociale de la personne. Ce service permet aussi le suivi médical et paramédical des personnes en situation de handicap. Ainsi pour répondre à ces objectifs, les SAMSAH sont composés de différents corps de métiers, comme des éducateurs spécialisés, des assistantes sociales, des psychologues, des médecins et infirmiers ou encore des ergothérapeutes.

Une des personnes interrogées travaille au sein d'une UEROS (Unité d'Evaluation, de Réentraînement et d'Orientation Sociale et/ou professionnelle), structure qui accueille des personnes ayant une lésion cérébrale acquise (traumatisme crânien, accident vasculaire cérébral...). Cette structure, après une phase de réentraînement, les patients suivent une phase d'élaboration d'un projet professionnel adapté à leurs compétences et leurs centres d'intérêt. L'UEROS n'est pas une structure de rééducation, les personnes l'intégrant ayant déjà bénéficié d'une prise en charge rééducative, mais plutôt d'insertion.

Enfin, les trois dernières personnes rencontrées travaillent au sein d'un centre de rééducation et réadaptation fonctionnelle. Cette structure a pour objectif de faire retrouver l'usage des capacités fonctionnelles (physiques et intellectuelles) aux patients.

L'ensemble des structures pouvant accueillir les personnes en situation de handicap est représenté sur la figure suivante.

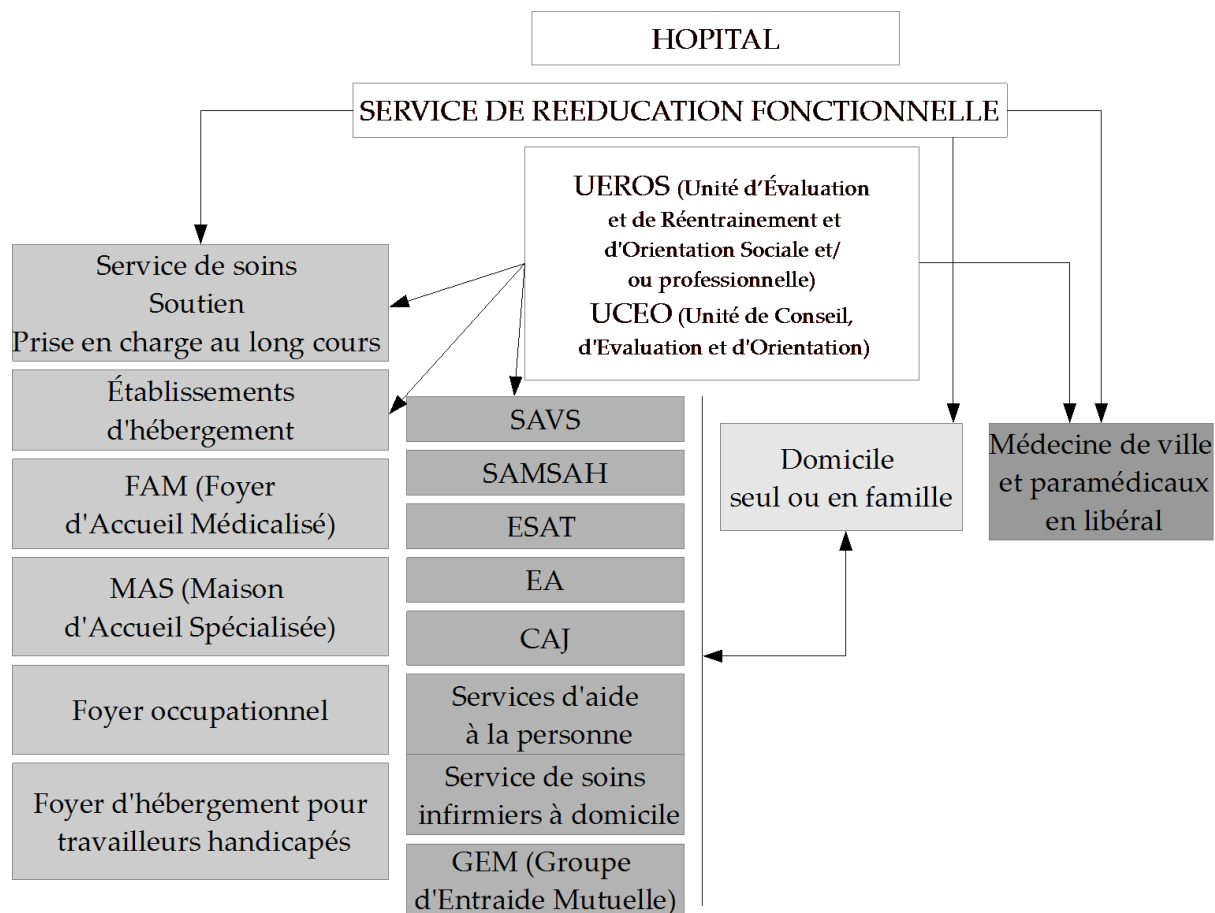


FIGURE 14 : PARCOURS DES ADULTES CEREBRAUX LESES EN FRANCE

Source : Chantal Moisy, éducatrice spécialisée. Intervention « Les personnes cérébraux lésées ».

ANNEXE 2 : Guide d'entretien

Questions personnelles

- Territoire d'origine – Lieu de vie actuel – Depuis combien de temps ?
- Quel type de handicap ? Depuis combien de temps ?

Les transports

- Quels transports utilisez-vous le plus ?
- Utilisez-vous les transports en commun ?
- Que pensez-vous de leur accessibilité ? Sont-ils pratiques ?

Les déplacements

- Qu'est-ce qui vous gêne le plus dans vos déplacements de tous les jours ? Pourquoi ?
- Sortez-vous souvent hors de votre ville ? Voyagez-vous souvent ?
- Est-ce que vous vous déplaceriez plus en étant valide ou est-ce que vos déplacements actuellement vous suffisent ?

La ville

- Est-ce qu'il y a eu des changements dans votre ville ? Ce changement a-t-il amélioré la ville ou l'a-t-il rendue moins pratique ? Pourquoi ? Cela a-t-il entraîné des changements dans vos parcours ?
- Pour vous, qu'est-ce qui rendrait la ville plus accessible ?

Les utilisateurs de la ville

- Qu'est-ce que vous ressentez vis-à-vis des autres utilisateurs ?
- Comment définiriez-vous les interactions avec les autres ?

Le regard

- Est-ce que le regard des autres vous gêne ?
- Est-ce qu'il vous a déjà empêché de pratiquer un lieu ou de sortir ?
- Comment l'avez-vous surmonté ?

Le fauteuil

- La hauteur de vision/ la position assise entraînée par le fauteuil est-elle importante dans la vision que vous avez de la ville ?
- Comment le fauteuil influe-t-il sur vos rapports avec les autres ou sur votre vision de la ville ?

Pour conclure

- Comment voyez-vous la ville, comment vous vous la représentez / décrivez / imaginez ?

ANNEXES 3 – 12 :

Entretiens personnes en situation de handicap

1 **ANNEXE 3 : Entretien Patrice**

2 *Où est-ce que vous êtes né, est-ce que vous avez vécu ailleurs qu'à St Georges ?*

3 Oui, je suis né à Beaupréau.

4 *Combien de temps à peu près ?*

5 Je suis né à Beaupréau et j'y ai vécu à peu près jusqu'à fin... 20 ans. 21 ans, jusqu'à ce que j'ai mon
6 accident à peu près.

7 *Et donc c'est parce que vous avez eu votre accident que vous avez changé de lieu ?*

8 Non, en fait à peine. J'ai habité à Beaupréau jusqu'à 21 ans, après j'ai fait le service militaire, et j'ai
9 eu mon accident à... à peine 22 ans.

10 *Et donc vous êtes sur St Georges depuis combien de temps maintenant ?*

11 St Georges je suis arrivé en 2001. Donc ça fait 13 ans, bientôt 14 ans.

12 *Et vous êtes moniteur d'atelier c'est ça ? Et ça fait...*

13 J'ai une formation plus de mécanicien, à la base je suis mécanicien en maintenance industrielle, et
14 pendant 10 ans j'ai travaillé dans la maintenance de matériel médical. C'est pour ça que je suis venu
15 travailler à St Georges, parce que je travaillais dans la maintenance à La Forêt⁶¹.

16 *Alors... Je vais continuer sur des questions très générales pour l'instant. Quel mode de transport vous
17 utilisez le plus ?*

18 La voiture.

19 *Et donc c'est une voiture qui est adaptée ?*

20 Oui, une voiture qui est aménagée. Aménagement de la conduite manuelle, tout avec les mains.

21 *Est-ce que vous utilisez les transports en commun parfois quand vous allez sur Angers par exemple ?*

22 Non, non pas du tout.

23 *Donc vous sortez souvent de St Georges... La voiture permet aussi ça...*

24 Oui c'est vrai que c'est quand même indispensable que ça soit pour le quotidien, pour travailler...
25 Surtout ici. Et même en ville parce que enfin... J'ai des expériences de transports en commun
26 malheureuses et qui sont très anciennes donc j'utilise jamais les transports en commun.

27 *Et donc du coup comme vous utilisez la voiture vous utilisez les places adaptées ? Est-ce que vous
28 pouvez me dire ce que vous en pensez ?*

⁶¹ AFM, actuellement Yolaine de Kepper

29 Quand elles sont faites bien aux normes oui elles sont adaptées, quand elles sont aussi
30 judicieusement placées. Dans les grandes surfaces y a pas de soucis. Parfois elles sont en pente, mais
31 du coup c'est hors norme. Parce qu'il y a une tolérance d'après la législation je crois que c'est 2%.

32 *Donc quand c'est dans les normes ça va. Sinon forcément c'est plus compliqué.*

33 Et souvent quand c'est hors supermarché, c'est elles qui sont mal placées. Elles auraient pu être
34 mises ailleurs. C'est pas forcément les plus judicieuses.

35 *D'accord. Maintenant est-ce que je peux vous demander quel type, quel handicap vous avez ?*

36 Oui, oui bien sûr. Alors médicalement c'est une tétraplégie incomplète. Mais je me considère plus
37 comme paraplégique. Parce que l'usage de mes membres supérieurs ne me pose pas de problème.

38 *Et donc pourquoi médicalement on vous considère comme tétraplégique ?*

39 Tout simplement parce que c'est une atteinte au niveau des cervicales⁶². Et que j'ai quelques
40 séquelles au niveau des membres sup mais qui ne me gênent pas. Au niveau des interosseux, des
41 doigts... Donc je me considère pas vraiment tétraplégique.

42 *Et ça depuis 22 ans... Et donc ça fait combien de temps ?*

43 29 ans. A peine.

44 *Donc dans vos déplacements vous utilisez seul la voiture, mais est-ce que vous avez parfois besoin
45 d'une aide, quand vous êtes face à une pente...*

46 Oui je vais avoir besoin d'une aide quand je vais me retrouver face à des marches, à une pente trop
47 importante, qu'est-ce qu'il y a d'autre comme situation... Quand je vais dans certaines maisons il
48 peut y avoir des escaliers, des choses comme ça, tout ce qui peut être un obstacle à la circulation
49 d'un fauteuil.

50 *Et donc du coup est-ce que vous êtes souvent accompagné dans vos déplacements ou... ?*

51 Mmm... accompagné non pas vraiment, j'arrive à me déplacer un peu partout seul. J'arrive à avoir
52 une bonne autonomie de déplacement.

53 *Et est-ce que quand il y a un obstacle vous osez demander de l'aide au gens ?*

54 Oui, oui ça m'est déjà arrivé, et dans ces cas-là j'arrive à demander y a pas de problème. C'est une
55 chose que j'ai dépassé depuis longtemps. Au début j'avoue que c'est pas évident du tout. Mais non
56 c'est quelque chose que j'ai dépassé depuis longtemps. Heureusement.

57

58 ***Parcours commenté***

⁶² On parle de tétraplégie selon le niveau de la lésion. A partir du moment où c'est les cervicales c'est une tétraplégie. Après au niveau du tableau c'est plus une paraplégie. Dans ce cas-là il s'agit d'une section incomplète de la moelle. Donc plus de capacité que la théorie.

59 On peut peut-être partir dans cette rue-là.

60 *(Passage d'une voiture. Traversée d'une route.)*

61 *(Claude circule sur la route car il n'a pas encore pu monter sur le trottoir. La route est très peu*
62 *fréquentée)*

63 (... ?) bon on utilise les bateaux, enfin moi j'utilise les bateaux qui sont fait en général pour les
64 entrées de maison, qui sont pas forcément prévu pour la circulation fauteuil mais bon...

65 *En plus dans certaines rues c'est les seuls qui existent*

66 C'est souvent les seuls qui existent. *(Claude monte sur le trottoir grâce à un bateau d'une entrée*
67 *d'une maison)* Et ça va là parce que je passe assez facilement, mais c'est vrai que les marches sont
68 assez bien aux normes tout le temps pratiquement.

69 *Du coup c'est un trajet que vous utilisez plus ou moins régulièrement ?*

70 Ça c'est des trajets qu'on fait assez régulièrement parce que c'est des balades qu'on se fait pour
71 prendre l'air ou des choses comme ça, avec ma compagne. Donc ça c'est un trajet que je fais. Et ce
72 qui est fatigant, oui voilà, c'est les devers et ça c'est souvent le cas, parce que ça m'oblige à pousser
73 d'un côté et freiner de l'autre. Et je fatigue deux fois plus. Même quand c'est à plat c'est même
74 presque plus fatigant qu'une coupe ?

75 *(Chien qui aboie)*

76 *Oui donc on a parlé des bateaux, la pente des trottoirs (les devers)*

77 Ce qui pose souvent comme souci, bah y a les véhicules sur les trottoirs.

78 *Et encore là les trottoirs sont larges*

79 Oui là c'est large.

80 *C'est vrai que c'est pas le cas de tous les trottoirs de Saint George*

81 Non. Non pas du tout. Donc euh... assez souvent, je roule sur la route, parce que c'est plus pratique.
82 Souvent il y a moins de devers, et puis c'est mieux dégagé, je veux pas être bloqué *(Une camionnette*
83 *garée sur le trottoir oblige Claude a rouler très près de la bordure du trottoir).*

84 *Est-ce que ça vous arrive de choisir votre parcours en fonction des endroits où vous savez qu'il n'y*
85 *aura pas de souci ?*

86 Ah bah systématiquement quand on va se balader. Où y a pas trop de coupe. *(Claude descend du*
87 *trottoir à un endroit sans bateau car une camionnette est garée sur le trottoir et l'empêche de passer*
88 *et roule à nouveau sur la route)* et puis vous voyez là les gravillons ça roule moins bien aussi. Donc le
89 plus souvent bah je reste sur la route.

90 *Ah oui parce qu'au final c'est plus simple. Et les travaux de Saint George ils ont été jusqu'ici pour le*
91 *gaz ? Parce que dans le centre il y a eu beaucoup de travaux.*

92 Oui. Bah c'est vrai que du coup dans Saint George euh... non ça m'a pas gêné particulièrement.

93 *Ce n'est pas venu jusque dans les pavillons ?*

94 Si y a eu un petit peu par endroit, mais non ça ne m'a pas gêné particulièrement. Bah parce que c'est
95 pas sur des parcours que j'utilise, que je pratique régulièrement.

96 *Une des normes d'accessibilité je me souviens c'est sur la largeur des grilles d'égout. Est-ce que vous
97 pensez que les grilles d'égout peuvent être un souci quand vous roulez ?*

98 Faut être très prudent dessus. Ça m'est arrivé dessus déjà de tomber. Ça m'est arrivé une ou deux
99 fois, parce que j'ai les roues qui euh... sur ce fauteuil là ça va encore, elles sont assez larges, mais y a
100 des roues qui sont plus étroites et elles peuvent s'enfoncer dans les grilles. Et si on arrive dessus, car
101 les grilles c'est en descendant d'un trottoir, si on cale dessus ça nous arrête net et ça peut nous
102 éjecter du fauteuil. Ça m'est arrivé une ou deux fois.

103 *Le chemin marion, au niveau du collège, vous voyez ou pas ?*

104 Oui je vois dans le nouveau lotissement.

105 *Oui, c'est un chemin qui au départ était un chemin. Il a été élargi, ils ont mis des voies vélo, des voies
106 piéton, plus la rue donc ça a quadruplé de largeur et dans l'étude d'accessibilité de saint george, les
107 rues étaient classé par couleur, en fonction du niveau d'accessibilité et ils ont classé cette rue rouge
108 justement à cause des largeurs des plaques d'égout. Alors qu'au final elles étaient à côté des trottoirs.
109 Je ne comprenais pas pourquoi ils ont classé cette rue rouge alors qu'elle paraissait très accessible.*

110 Oui parce qu'il y a ce petit souci là. Oui c'est vrai que ce sont souvent de petits détails comme ça. Et
111 ce que je trouve dommage sur Saint George, c'est quand il y a les études d'accessibilité ou des choses
112 comme ça, il y a tous les professionnels qui sont spécialisés dans le domaine qui sont pas forcément
113 interrogés. Moi je pense, par exemple il y a un établissement La forêt, où y a des ergothérapeutes, et
114 où il y a pas mal d'usagers, qui sont... y a quand même un centre qui... Et que jamais elles aient été
115 sollicitées ne serait-ce que pour ça.

116 *Souvent ils prennent un bureau d'étude qui a déjà fait ça*

117 Et c'est d'après les architectes sur des normes, qui sont pas toujours adaptées. Parce que souvent y a
118 des normes et des préconisations. Et ce que je reproche souvent justement aux normes... bah tiens là
119 je viens de voir y a des travaux avec des dalles podotactiles, j'avais pas vu les travaux terminés. Ça n'a
120 pas l'air d'être mal finalement. C'est que souvent y a des normes ça doit être 2 cm au niveau des
121 bateaux de tolérance il me semble. Pourquoi ils essaient de faire les 2 cm, pourquoi pas ce mettre...
122 euh c'est la tolérance maximum. Souvent y a un ou deux cm de plus et c'est dommage. Les 2 cm ça
123 doit être limite. Tiens par exemple là de ce côté-là c'est bon (*Claude montre le bout d'un passage
124 piéton sur la gauche. Il roule toujours sur la route*), et là je pense que les 2 cm sont très largement
125 (*montre le côté droit*). Là je pense qu'on est plus près de 3 que de 2. Alors que pourquoi ne pas
126 essayer de faire 0 et avoir la tolérance... Pourquoi essayer de s'approcher de 2 alors que le mieux
127 c'est de s'approcher de 0 ?

128 *En plus on pourrait penser, pour les personnes qui sont malvoyantes, s'il n'y a pas du tout de*
 129 *différence elles vont peut-être pas se rendre compte qu'elles passent de la rue au trottoir. Mais au*
 130 *final maintenant il y a les bandes podotactiles.*

131 Oui y a les bandes. Mais moi par exemple il y a un endroit où travaillait ma compagne à saint sylvain
 132 où justement y a des personnes qui travaillent dans l'établissement qui dans le conseil municipal et
 133 ils ont fait un parcours où y a pas de trottoir. C'est juste une limitation de couleur, ce sont des
 134 bordures mais y a pas de dénivèlement. ET y a des endroits où comme ça ça a été bien pensé je
 135 trouve. Donc c'est là un petit peu que je voulais voir justement. Ça faisait un petit moment que je
 136 n'étais pas passé par là, je n'avais pas vu terminé. Mais je trouve ça un petit peu dommage de pas
 137 avoir... Moi personnellement ça ne me gêne pas parce que c'est pas une marche importante. Mais
 138 sans la roue (*Claude possède une « petite » roue devant son fauteuil*) pour ceux qui arrivent pas à
 139 lever le fauteuil ou des choses comme ça, ça peut poser des difficultés. (*Claude est monté sur le*
 140 *trottoir, qui est beaucoup moins large. Largeur du fauteuil seulement*) Là faut pas qu'il y ait une
 141 voiture garée.

142 *En plus le trottoir est assez haut ici*

143 *Ce que j'aime bien dans ce carrefour c'est qu'il n'y a absolument pas de passage piéton.*

144 Oui c'est ce que je regardais. Il n'y a absolument aucun passage piéton. Et là il y a possibilité d'en
 145 faire pourtant. Et il n'y a pas grand-chose à faire, parce qu'avec le ralentisseur le trottoir est presque
 146 au même niveau que la route. Et souvent les aménagements comme ça ce ne sont pas forcément des
 147 aménagements coûteux. C'est souvent du bon sens. Et puis il y a quelques années, moi ce que j'ai
 148 trouvé dommage, y a 3 ans j'ai fait une formation sur l'accessibilité pour les ERP. C'est sur deux jours,
 149 où il y a une journée et demie on apprend toutes les réglementations, le pourquoi ou des choses
 150 comme ça. Et ce qui m'a un petit peu déplu c'est que la dernière demie journée c'était consacré
 151 uniquement sur les dérogations. Comment ne pas les faire quoi. Et ça j'ai trouvé ça très dommage
 152 quoi. Et en même temps c'est très français.

153 *Oui on fait une règle mais on trouve comment faire pour pas la respecter.*

154 ...

155 *En plus c'est des normes qui sont utiles, donc mettre des dérogations là-dessus...*

156 Oui c'est des normes qui sont utiles. Et on arrête pas de reculer parce que la première loi sur
 157 l'accessibilité elle date de 1975. C'était la loi Simone Veil. Et on a fait la loi 2005 pour essayer de la
 158 reculer parce qu'on s'est aperçu qu'il n'y avait rien de fait. (*Une voiture est garée sur le trottoir*
 159 *obligeant une nouvelle fois Claude à descendre du trottoir*) 2005 ça devait être l'échéance. Ça a été
 160 repoussé jusqu'en 2015 et en 2015 bah y a l'amendement Champion qui est venu pour justement la
 161 prolonger et ça va repousser jusqu'en 2022. Et ça veut dire que tout ceux qui n'ont rien fait jusqu'en
 162 2015 y a aucune sanction qui va être mise en application. A chaque fois y a un recul. En 2022 je
 163 suppose que ça sera encore repoussé. Des fois ça me met un petit peu en colère.

164 *Les gens qui n'ont pas besoin de cette loi ou de ces normes s'en fichent, c'est vrai que les autres...*

165 Y a l'APF qui a fait un très bon compte rendu là-dessus justement sur l'amendement Champion il y a
 166 quelques temps. C'est vrai qu'il y a des lobi qui ont fait que ça repousse. Et souvent ce sont les
 167 architectes qui trouvent ça trop contraignant pour les aménagements les choses comme ça. Donc
 168 l'amendement Champion a assoupli quelques réglementations là-dessus pour l'accessibilité du
 169 logement. Je trouve ça un petit peu dommage. C'est pour ça par contre que je trouve ça super
 170 intéressant de s'y intéresser dès les études. Et souvent je pense que ça coûte pas plus cher quand
 171 c'est prévu à la base. *(on se trouve maintenant sur le trottoir d'une rue beaucoup plus passante. Il y a*
 172 *d'ailleurs beaucoup de bruit à cause des voitures et le trottoir ne paraît pas très large)*

173 Moi je faisais partie de la commission accessibilité à Saint George ils nous ont fait visiter entre autres
 174 la salle Beausite une fois que c'était terminé et ce que je trouve dommage c'est que, bah y a des
 175 choses intéressantes qui ont été faites comme ??? (15min13) pour les malentendants, des choses
 176 comme ça, ça c'est super. Mais par exemple elle est pas mal fréquentée par la résidence Yolande de
 177 Kepper, et au niveau des toilettes ou des choses comme ça, les toilettes ont pas été faites dans les
 178 normes. Je trouve ça dommage. Et ce que je trouve dommage c'est qu'on ait été invité à
 179 l'inauguration une fois que c'était terminé, au niveau de la commission accessibilité, mais pas à
 180 l'époque du projet. Parce que ça aurait pu être relevé à cette époque-là. Et c'est des choses qui
 181 auraient pu être évitées je pense.

182 *Et là ça va leur coûter plus cher de changer que d'avoir fait directement.*

183 Bah je pense que ça va pas être changé mais c'est pas complètement aux normes quoi, c'est
 184 dommage.

185 *Là avec les toutes petites roues vous passez sur les gravillons ?*

186 Je passe mais c'est beaucoup moins confortable, et comme je suis sujet à avoir des contractures
 187 assez facilement par les vibrations ou des choses comme ça, donc c'est vrai que c'est beaucoup
 188 moins confortable. Au niveau du bateau aussi, quand on monte sur les trottoirs, ça accentue le
 189 dévers, et je trouve souvent plus pratique quand c'est pas fait sur la largeur du trottoir le dévers mais
 190 quand le bateau est fait avec deux pentes parallèles perpendiculaires au trottoir. Parce qu'il y a
 191 beaucoup moins à forcer et ça dévie pas le fauteuil. C'est moins risqué. Bon ce qui arrive aussi
 192 souvent c'est les poteaux au milieu du trottoir, que ce soit des poteaux d'éclairage ou téléphone ou
 193 quoi que ce soit.

194 *(on arrive sur un carrefour)*

195 Autrement c'est ce carrefour, enfin ce rond-point-là, y a pas de bateau à aucun endroit
 196 pratiquement. Y a des passages piéton mais y a pas de bateau. Nous ce qu'on fait souvent aussi c'est
 197 le tour de l'étang.

198 *C'est vrai qu'autour de l'étang, niveau accessibilité... il me semble qu'il y a plein de gravillon*

199 Y a plein de gravillon bah pour moi ça va, mais la roue elle est très pratique pour ça. Ça m'est arrivé
 200 une ou deux fois d'oublier de la prendre la roue, je le regrette à chaque fois. Pourtant avant je le
 201 faisais sans la roue. Mais là c'est pareil, pour prendre, vous voyez ? le passage piéton est juste à côté
 202 du bateau.



203

204 Et quelle que soit la rue que l'on prend là autour du rond-point, il n'y en a aucun où euh... où c'est
205 bien il me semble.

206 Là y en a d'un côté mais pas de l'autre, enfin c'est à cheval. Donc là souvent on prend ici (*Claude*
207 *traverse la rue avec le défaut des bateaux qui ne sont pas en face l'un de l'autre*) Donc moi je prends
208 de travers souvent.

209 Alors là c'est pareil, pour descendre du trottoir, il y a une petite pente. Bon j'ai l'habitude de la
210 prendre maintenant, mais bon il n'y a rien de vraiment accessible.

211 *Puis la pente elle n'a même pas été fait exprès je pense.*

212 Non, non, non, non. Elle est là par hasard. (*Claude passe par une petite pente du trottoir très étroite*
213 *et encombrée de feuilles*)



214

215 Puis bah là tu vois, si on veut reprendre en face c'est pareil. Je vais pas reprendre là, c'est juste pour
216 voir. Et là où ça posait souvent problème, j'avais téléphoné plusieurs fois à la mairie, c'était le long du
217 trottoir, parce que souvent les personnes qui étaient à la pêche ou des choses comme ça, c'étaient
218 des voitures qui étaient garées sur le trottoir, donc bah à chaque fois ça bloquait, je passais sur la
219 route et y a pas de bateau nul par pour descendre pratiquement.

220 *Alors qu'il y a un parking juste à côté.*

221 Oui il y a des parkings un petit peu tout autour. Donc plusieurs fois je devais téléphoner à la mairie,
222 j'avais fini par mettre des petites pancartes sur le bord, euh... sur les barrières. Mais souvent les
223 pancartes elles sont arrachées de temps en temps.

224 *Ça plaît pas ?*

225 Ouais peut-être, ouais je pense. Et puis on va voir combien il en reste, lisibles aussi, parce que c'est
226 juste une feuille A4 que j'ai mise sur une planche. Donc avec l'humidité et tout ça. C'est ce que je leur
227 ai suggéré de mettre un stationnement interdit sur la longueur, ça me semblait assez logique pour le
228 trottoir. Mais ils m'ont dit qu'il n'avait déjà pas le droit de se garer sur le trottoir, ça fait partie du
229 code de la route.

230 *Y a pas de marquage en plus*

231 Non y a pas de marquage. Mais ça a quand même bien amélioré les choses, parce que avant c'était
232 quasiment impossible de faire le tour de l'étang en passant sur le trottoir. Donc les pancartes ont
233 quand même été efficaces. Et ce que je trouvais dommage c'est qu'autour de l'étang y a guère
234 possibilité de faire le tour dans un sens alors qu'il y a un petit chemin qui serait facile à faire pour
235 rejoindre le pont. Même le pont, il est trop penché, il aurait pu être plus plat parce que tout seul, moi
236 je me fais pousser, moi j'y arrive tout seul mais euh... Déjà y a le petit sas pour entrer en fauteuil c'est
237 pas évident de chaque côté. En fauteuil électrique je pense que ça doit être très compliqué.

238 *Oui ils sont plus larges ?*

239 Oui puis même à manœuvrer c'est pas forcément évident. Ils peuvent être un peu plus larges, un peu
240 plus hauts. Donc je pense que le sas d'un côté il doit être problématique, je pense qu'il faut prendre
241 l'autre trottoir extérieur à ce moment-là. Et puis moi avec ma compagne on fait toujours le tour dans
242 l'autre sens en fait.



243

244 (...) Essayer qu'ils fassent quelque chose justement pour empêcher les voitures de stationner. Et puis
245 là ce qu'il me semblait c'est que c'est assez simple de continuer un petit chemin tout le long, parce
246 que là on peut le faire dans un sens mais pas dans l'autre. Parce que là je descends tout seul (*Claude
247 montre une pente qui va vers l'étang*) mais faut avoir une bonne maîtrise pour pas se retrouver dans
248 l'étang aussi. Parce que ça descend quand même pas mal mine de rien.

249 *Oui puis on s'en rend pas compte*

250 Je pense qu'une chose qui est intéressante c'est qu'il y a l'APF qui fait des journées de mobilisation,
 251 en mettant des fauteuils à disposition pour se rendre compte des obstacles ou même en situation
 252 avec des lunettes pour les malvoyants. Ça permet de voir l'accessibilité un petit peu autrement aussi.

253 **Entretien post-parcours**

254 Remarque : état de la route → mains salies. L'accessibilité ne doit pas être seulement pour les
 255 personnes handicapées. Le choix de la route se fait souvent en fonction de l'accessibilité des services
 256 (ex WC → autoroute, sûr d'avoir des aires avec WC adaptés)

257 **Trottoirs** : Voitures. Devers et bateaux pas forcément au bon endroit.

258 **Poubelles** : Ramassage automatisé, que d'un seul côté de la rue. Un seul passage → économies. Mais
 259 traverser la route avec un fauteuil roulant, ou même en étant âgé, pas simple (deux trottoirs à
 260 passer). Cela signifie sortir les poubelles plus souvent, pour que ça soit moins lourd, mais ça revient
 261 plus cher.

262 **Changements dans la ville** : Affiches anti-stationnement (parce qu'il a demandé !) et arrivée du tram
 263 (changement vis-à-vis de l'intérieur par rapport au bus).

264 **Places handicapées** : non accessibles les jours de marché ou de ramassage de poubelles.

265 Il n'est pas forcément plus facile de vivre en **ville**, ça dépend des habitudes de vie. Stationnement
 266 payant. Commerces non accessibles. Par rapport à la loi Accessibilité : tout le monde attend la
 267 deadline pour s'y mettre (2015, alors que loi depuis 1975), et les commerçants attendent que la ville
 268 fasse quelque chose, ce qui n'est pas le cas.

269 Peu de sensibilisation. Application « bête et méchante » des normes, sans se mettre à la place de la
 270 personne. Aménagements dans les normes mais pas forcément de bon sens (souvent ils prennent la
 271 limite max, exemple des 2 cm pour les bateaux, alors qu'ils auraient pu faire au niveau de la route !!).

272 **Accessibilité** : Aménager des cheminements un peu partout. Intégrer les professionnels aux projets
 273 (ergo et utilisateurs) dès l'avant-projet, pas quand c'est déjà fait ! Il faudrait des architectes
 274 sensibilisés. Anticipation dès la formation dans les écoles, sans s'occuper des dérogations.
 275 Avenir = formation. Dommage qu'il n'y ait de comité accessibilité que pour certains projets, à
 276 certains moments. Ça devrait être permanent et dans chaque commune, pour tout type de travaux

1 ANNEXE 4 : Entretien Mathilde

2 *(Mathilde est accompagnée d'un AMP (Aide Médico-Psychologique), « G »)*

3 **Entretien**

4 M : Y a des endroits pas du tout accessibles pour les gens qui sont en fauteuil, par exemple quand tu
5 vas sur la route Patton, quand tu veux traverser en allant à la caisse d'épargne, on va y passer tout à
6 l'heure, c'est pas du tout adapté. T'as les rebords des trottoirs qui sont totalement défoncés, abimés
7 quoi. T'as les magasins qui sont pas du tout adaptés, qui ont toujours des marches et il faudrait qu'ils
8 soient vraiment adaptés. Je vois aussi dans le quotidien, quand tu vas en ville, quand t'as envie d'aller
9 aux toilettes par exemple, les trucs payants là, faudrait pas que ça soit payant pour nous.

10 G : Vous pouvez y accéder ?

11 M : Oui je peux y accéder, faudrait pas que ça soit payant pour nous, pour les gens qui sont... c'est
12 embêtant. Surtout pour moi, je suis une personne qu'on sonde, il faut respecter des horaires, et
13 quand les toilettes sont pas toujours ouvertes, je suis obligée de retourner chez moi à chaque fois. Y
14 a ça y a les bus aussi, les bus de ville, parce que je le prends de temps en temps. Y a pas longtemps je
15 l'ai pris parce qu'il y a une rampe derrière. Il la descend mais après il pouvait pas la remonter. Ils
16 peuvent plus la remonter et ils peuvent plus la descendre quand on veut descendre. Et à chaque fois
17 ça bloque les gens qui veulent sortir ou qui veulent rentrer dans le transport quoi. Autrement, qu'est-
18 ce qu'il y a... Y a autrement les voitures, qui se mettent sur les trottoirs sans avoir les marques des
19 parkings dessus. Comme ce matin, je suis partie à Super U, faire mes courses, tranquillement, et pis
20 là y avait une voiture qui était garée, et à coté y avait des escaliers. Moi je peux pas passer entre les
21 escaliers et la voiture. Alors il fallait que je descende du trottoir, aller sur le trottoir d'en face, et
22 redescendre, pour reprendre le trottoir d'en face, retraverser, pour rouler plus facilement.

23 *Donc je vais vous poser des questions, et si vous avez d'autres idées au fur et à mesure vous pourrez*
24 *me dire. D'abord des questions assez générales.*

25 *Où est-ce que vous êtes née ?*

26 Moi je suis née à Bellac, dans la Haute-Vienne.

27 *Et ça fait combien de temps que vous êtes sur Angers ?*

28 Si je me trompe pas ça fait... 18 ans.

29 *Vous m'avez parlé tout à l'heure des transports en commun... Quel est le transport que vous utilisez le*
30 *plus ? Fauteuil, bus, transports adaptés ?*

31 Pour aller au travail j'utilise le transport adapté, c'est le Keolis⁶³ le transport, ALH. C'est un bus qui est
32 adapté pour les gens qui sont en fauteuil ou qui ont du mal à marcher. Pour aller au travail.

33 *Et donc ces bus-là sont plus facilement accessibles que les bus de ville. Quelle est la différence entre*
34 *les deux ? Qu'est-ce qui fait que c'est plus accessible ?*

⁶³ Société de bus à Angers, équivalent Fil Bleu (Fil Blanc pour les personnes en situation de handicap)

35 Déjà ils ont une rampe manuelle derrière, donc ça se bloque pas, ils ont des ceintures pour attacher
36 les fauteuils. Ça tient mieux sur le sol. En plus ils ont des sangles qui se bloquent au niveau du sol
37 donc ça peut pas bouger. En plus y a une ceinture de sécurité. Moi j'ai la mienne qui est sur moi et
38 j'ai toujours une ceinture en plus.

39 *C'est quoi le trajet que vous faites le plus souvent ?*

40 C'est au travail. A St Sylvain d'Anjou.

41 *Donc grâce aux transports adaptés le trajet est plus facile.*

42 Oui

43 *Et sinon est-ce que vous avez besoin d'une aide dans vos déplacements ?*

44 Non. Le chauffeur au cas où il se met derrière. Parce que c'est une rampe qui est assez
45 « penchante ». Il se met derrière pour être sûr que ça bascule pas. Mais sur mon fauteuil électrique y
46 a des roues anti-basculer.

47 *Plus généralement est-ce que vous êtes accompagnée dans vos déplacements ?*

48 Euh... Moi euh... C'est ceux qui ont pas de mémoire qui sont accompagnés. Et que moi comme j'ai de
49 la mémoire je m'en souviens très bien des endroits où il faut aller.

50 *Et sinon une question plus personnelle, qu'est-ce que vous avez comme handicap, précisément ?*

51 Alors moi je suis IMC, Infirmes Moteur Cérébral. En fait c'est... J'ai été touchée au cerveau, mais c'est
52 au niveau de mes jambes que ça a été atteint.

53 *Et ça fait combien de temps du coup ?*

54 Depuis ma naissance.

55 *Donc vous avez appris à grandir avec...*

56 Oui j'ai appris à grandir avec, c'est moins... C'est moins embêtant que mon compagnon, lui c'est un
57 traumatisme crânien, il a plus de mal à... penser à sa mémoire, à faire travailler sa mémoire. Il note
58 sans arrêt sur un agenda tout ce qu'il fait.

59 *Comment vous vivez le regard des gens sur votre handicap dans la rue ?*

60 Euh bah... des fois t'as des gens, excuse-moi du terme mais je vais être un peu... Y a des gens qui
61 réagissent mal, ils ont le regard, envers nous... c'est... assez... ils sont bizarres, ils arrivent pas à nous...
62 à nous parler, ils ont peur. On est comme tous les autres.

63 *Et est-ce que le regard des gens peut vous empêcher d'aller dans certains lieux dans lesquels il va y
64 avoir de la foule ?*

65 Ah non.

- 66 *Vous n'allez pas choisir un chemin en fonction du nombre de personnes que vous pouvez rencontrer.*
67 *Ça vous gêne pas du tout, dans ce sens-là. D'accord.*
- 68 *Par rapport à ce qui vous gêne le plus dans vos déplacements vous m'avez dit... les voitures. Est-ce*
69 *que vous avez d'autres...*
- 70 Il y a les voitures, les trottoirs qui sont mal faits. Très mal fait.
- 71 *Mal fait dans quel sens ? Qu'est-ce qui...*
- 72 Bah ils sont pas refaits. Ils sont défoncés. T'as des bosses partout, tu te fais mal au dos... Je trouve
73 ça... et c'est pas pour critiquer les valides, mais je vais dire une chose, j'ai l'impression que les
74 valides... ils s'en foutent. Ils s'en foutent des personnes handicapées.
- 75 *Peut-être qu'ils se rendent pas compte tant qu'ils y ont pas été confronté...*
- 76 Faut qu'ils voient, pourtant c'est lisible. C'est... faites attention, y a une personne qu'est... C'est
77 comme l'autre fois j'étais aux toilettes à carrefour, y a des valides qui vont dans les toilettes
78 handicapées, quand y a des personnes handicapées qui ont envie la porte est toujours fermée à clé.
79 Ça c'est... et pourtant y a plein d'autres toilettes. L'autre fois j'étais dans les toilettes pour homme
80 pour y aller.
- 81 *Et est-ce que vous avez vu dans le quartier, ou dans la ville, des changements, des choses qui se sont*
82 *améliorées ou au contraire qui se sont détériorées ?*
- 83 J'ai vu euh... quand tu vas au Ralliement [place] y a des endroits qui sont accessibles et qui l'étaient
84 pas avant. Mais faut que ça s'améliore encore.
- 85 *Et donc qu'est-ce qui a changé au niveau de l'accessibilité... ?*
- 86 Bah... T'as les trottoirs qui sont refaits. Tu sais où y a le... le laboratoire. Avant c'était pas du tout
87 adaptés. Maintenant y a des trottoirs qui ont des bateaux supers. Ça c'est bien parce que les
88 fauteuils peuvent y aller tranquillement. Ça c'est bien.
- 89 *Et selon vous qu'est-ce qu'il faudrait faire pour que le quartier ou la ville soit plus accessible ?*
- 90 Il faut que... les trottoirs soient adaptés. Faut éviter que les voitures se placent sur les trottoirs où y a
91 des marches. Parce que nous quand on veut continuer notre chemin nous on est obligé de retourner
92 et de traverser sur le passage piéton pour aller au trottoir d'en face. Il faudrait que ça, ça soit bien
93 adapté.
- 94 *Après c'est un problème de... c'est plus le problème des gens qui mettent leur voiture sur le trottoir...*
- 95 Oui bah ça faudrait les interdire. Parce que... Nous... moi ça va parce que je sais me débrouiller, mais
96 quelqu'un qui a plus de mal pour descendre du trottoir, comment il fait pour continuer son chemin ?
- 97 *Et une dernière question, avant de partir se « balader », comment vous voyez la ville, comment vous*
98 *l'imaginez, comment vous vous la représentez ?*

99 La ville d'Angers ? Ça c'est une colle ! Bah en fait... Comme là sauf que les trucs qui empêchent de
 100 rouler faut que ça soit refait. Autrement il faudrait aussi des trottoirs plus larges. Tu te retrouves sur
 101 un trottoir mais il est pas large. Faut pas te casser la figure. Moi aussitôt quand je vois un trottoir pas
 102 large je vais sur la route et je roule sur la route. C'est comme ça les gens... les voitures qui sont
 103 garées, qui ont pas de macarons, et ils se mettent toujours sur la place handicapée. Tout de suite ça
 104 doit être interdit. Une amende. Parce qu'ils ont pas le droit normalement. Si la personne est
 105 handicapée, qu'elle soit handicapée ok, mais qu'elle mette son macaron. Mais les valides... J'en ai vu,
 106 des valides qui disent qu'ils sont handicapés mais qu'ils sont pas handicapés. C'est des menteurs. Je
 107 trouve ça dommage, parce que déjà c'est une amende quand tu te mets sur une place d'handicapé si
 108 t'es pas handicapé. Je sais pas de combien... Mais faudrait... Y en a beaucoup

109 ***Parcours commenté***

110 *(Mathilde est accompagnée par G. Elle se déplace en fauteuil électrique)*

111 *(Traverse une route avec bateau)*

112 *Du coup n'hésitez pas à dire pourquoi vous prenez ce chemin*

113 Parce que c'est plus pratique, des fois c'est moins loin. Par exemple quand je vais chez mon médecin
 114 je prenais un raccourci, les voitures vont à l'autre bout de la rue.

115 *(L'homme lui demande pourquoi elle ne passe pas par l'autre trottoir plus accessible)*

116 Parce que j'ai pas envie. Parce que j'ai l'habitude d'aller sur ce trottoir. (...) Le tram (...) parce que je
 117 l'ai prise toute seule le tram.

118 *Et ça allait ou pas l'intérieur ?*

119 Ah oui. C'est accessible, c'est assez large. C'est plus large que le bus.

120 G : Pas d'appréhension de prendre le tram, le bus par contre un peu. (...) Ça vous empêche de le
 121 prendre de temps en temps le bus ?

122 Oui ça m'empêche de le prendre parce que quand la rampe ne fonctionne pas tu peux pas monter ni
 123 descendre.

124 G: Oui mais si vous avez envie d'aller en ville, vous vous dites non je vais pas le prendre parce qu'il va
 125 se coincer ?

126 Ah non, non, non. En plus quand tu vas de la résidence, tu restes toujours sur le même trottoir. C'est
 127 moins gênant. (...) C'est le même chemin que je prends tous les matins. Je crois que ça fait 7 ans que
 128 je suis à la résidence. Je suis arrivée le euh... 3... décembre... à Angers je suis arrivée le 3 décembre
 129 1996. Et sur la résidence je suis arrivée le 8 janvier, en 2007.

130 *Bientôt 8 ans alors.*

131 En 2007 je crois.

132 *(Mathilde va traverser une route)*

133 Faut bien vérifier avant. (*regarde d'un côté*) Là ça va. (*et de l'autre*) Là ça va. Là le plus dur c'est la
 134 pente. Mais comme je suis en fauteuil électrique c'est moins dur parce que c'est pas moi qui roule.
 135 Mais s'il y a une personne qui est en fauteuil manuel, il faudrait que le trottoir soit droit.

136 *Même là il n'y a même plus de trottoir*

137 G : Pourquoi vous ne passez pas par-là ? C'est plus sécurisant, parce que là vous êtes sur la route.

138 Ah j'ai l'habitude. (...) Ouais là c'est adapté (*En montrant le chemin que l'homme lui conseillait*). Mais
 139 j'ai l'habitude de rouler comme ça.

140 *Ouais parce que après vous pouvez pas descendre.*

141 Tu vois parce ce que sur le trottoir là y a pas de... tu peux pas descendre. (...)

142 *Donc sur la route. Y a l'intention mais ils ont pas...*

143 Tu vois des fois quand je vais à la caisse d'épargne, eh bah soit je reste sur le trottoir, mais y a un truc
 144 qui me chagrine aussi parce que derrière moi y a des voitures qui passent, si je veux traverser où il y
 145 a le stop, comme une voiture quoi, eh bah il faut faire hyper attention. Parce qu'en face du trottoir,
 146 un tout petit peu plus loin, y a un bout de trottoir qui n'a plus de bord et on peut passer plus
 147 facilement. Et c'est le trottoir d'en face qui est mal gaulé, y a plein de bosses, y a plein de... l'est
 148 défoncé. Par exemple regarde.

149 G : Je découvre aussi, je suis assez surpris que vous passiez par là au niveau de la route. C'est
 150 relativement dangereux, si y a des voitures qui sont garées pour sortir elles sont en marche arrière.
 151 Alors que devant les voitures il y a tout un trottoir qui est nickel, et ça descend tout doucement
 152 jusque-là. Alors que là ça descend dur.

153 *Et pourquoi vous ne descendez pas, au lieu de tourner au niveau du Lidl, Pourquoi vous ne continuez
 154 pas tout droit, et du coup vous arriveriez sur le passage piéton ?*

155 Bah parce que j'ai l'habitude de passer comme ça. J'ai l'habitude de passer comme ça. Et tu vois le
 156 trottoir d'en face il y a pas de rebord. Alors des fois je traverse là, je regarde à droite, à gauche et
 157 après quand il n'y a pas de voiture bah je traverse, parce que le trottoir y a pas de rebord, je peux
 158 monter plus facilement. Alors que le passage où il y a le stop, où y a le passage piéton bah je peux
 159 pas monter facilement. (...) Là aussi des fois il y a le trottoir qui est complètement défoncé.

160 *Ici ça fait des années que c'est n'importe quoi.*

161 Ah ici... Là y a le passage piéton, mais y a plein de voitures qui se mettent devant...

162 *Ah et il y a l'arbre aussi.*

163 Oui il y a l'arbre aussi. Eh bien moi je fais ça. Je te montre. (*elle se décale un peu du passage piéton et
 164 traverse*)

165 Tu vois je peux pas monter là (*arrivée en face, un trottoir pas adapté*). (*Nous sommes maintenant
 166 devant une banque*) Quand il n'y a personne qui marche, qui se balade dehors sur le trottoir, bah

167 pour appeler c'est chiant, parce qu'il y a des voitures qui s'arrêtent et qui les coincent. Là bah où il y
168 a le bar tabac y a un passage piéton quand je descends bah mes roues arrières se coincent sur le
169 rebord du trottoir et je peux plus démarrer.

170 *Et dans ces cas-là vous demandez de l'aide ?*

171 Oui je demande de l'aide.

172 *C'est pas trop dur de demander de l'aide ? Ça se fait facilement ?*

173 Ça se fait facilement mais c'est embêtant quoi. Parce que j'ai envie d'être carrément autonome. Je
174 suis autonome mais... Je vais te montrer où c'est. C'est là bah qu'il y a des bosses.

175 (...)

176 L'état des trottoirs, ils sont défoncés, c'est pas évident parce que... C'est pas le pire. Le pire c'est là-
177 bas. Il faudrait que tout soit accessible en fauteuil. Les boutiques, les restaurants. Des fois il y a des
178 restaurants qui sont pas adaptés. On est obligé, par exemple quand je vais au bar tabac à côté du
179 château, y a des marches, nous on est en fauteuil, les valises peuvent rentrer à l'intérieur mais les
180 gens qui sont en fauteuil ils peuvent pas.

181 (...)

182 Y a pas mal de choses qui sont pas adaptés. Au ralliement il y a des trucs qui sont pas adaptés, on
183 peut pas rentrer dans le magasin, t'es obligé de rester sur le... (...)

184 Je fais comme si j'allais... Quand je vais à Leclerc, je passe par le parc Saint Nicolas, et c'est adapté.

185 *Ils l'ont refait il y a pas longtemps il me semble.*

186 Le parc Saint Nicolas est adapté. Y en a qui sont pas adaptés. Y a pas longtemps, mardi dernier, il y
187 avait un gros camion qui dépassait du trottoir, alors il s'est avancé pour se garer mieux, pour pas
188 gêner les véhicules. C'est risqué.

189 *Il dépasse pas d'un côté mais il dépasse de l'autre et ça empêche de passer.*

190 Oui.

191 *Et du coup on va jusqu'où ?*

192 On va aller jusqu'au passage piéton. Il faudrait qu'il soit un peu plus bas le rebord du trottoir pour
193 éviter, quand on traverse, pour pas qu'il bloque le véhicule. Faudrait qu'il soit un tout petit peu plus
194 bas.

195 *Ou même à plat tant qu'à faire.*

196 Même à plat, tant qu'à faire. Tu vois le magasin ? (*Nathalie montre un magasin de l'autre côté du*
197 *trottoir*) Christophe il peut monter mais moi non.

198 *Oui avec les marches.*

- 199 Et là je peux y aller facilement. (*Mathilde montre un autre commerce sur le trottoir où elle se trouve*)
- 200 (*Arrivée au passage piéton, elle veut traverser*)
- 201 Les gens ne s'arrêtent pas toujours (*plusieurs voitures passent sans s'arrêter*). (*elle traverse*) Là c'est
- 202 bon. Tu vois le passage piéton est là...
- 203 *Et le bateau est là. (le passage piéton n'est pas en face des bateaux).*
- 204 Le trottoir plus bas est là et le passage piéton est là. Il est mal fait. Il n'est pas à sa place.
- 205 Ça serait bien que ça bouge un petit peu. Pourtant je l'ai dit aux personnes qui faisaient partie du bus
- 206 l'autre fois quand j'étais coincée pour descendre. Y a une responsable du bus qui est venue avec moi,
- 207 elle avait amené une rampe individuelle, parce que la rampe était coincée. Je lui ai dit j'aimerais bien
- 208 que la rampe fonctionne. Je sais pas si elle en a parlé.
- 209 *Ça fait pas ça à chaque fois*
- 210 Bah heureusement parce que... Des fois quand il fait froid t'es bien dans le bus. Parce que moi je fais
- 211 toutes mes sorties en fauteuil : mes courses, tout en fauteuil.
- 212 *Et du coup, là les poubelles ça va ? Vous êtes pas gênée ?*
- 213 Oui. Quelques fois quand y a des trottoirs qui sont assez étroits et qu'il y a des poubelles dessus là
- 214 c'est gênant.
- 215 G : Sinon c'est moi qui déplace les poubelles.
- 216 Là c'est bien pour les personnes handicapées (*Mathilde montre un commerce qui est accessible*). On
- 217 peut y aller aussi. Mais y en a pas beaucoup.
- 218 (*racines d'arbres qui déforment le trottoir*)
- 219 Y a des trous que vous voyez en face. Bah ils sont pas rebouchés. Ils devraient le reboucher.
- 220 *Ils ont essayé de le reboucher avec des cailloux, ils devraient pas.*
- 221 La personne qui est juste attachée sur son fauteuil, elle tombe en avant puis voilà. (...) Là j'avais pas
- 222 vu qu'il y a des marches. J'étais sur mon fauteuil électrique, j'étais attachée, la ceinture elle s'est
- 223 cassée, je me suis protégée le visage parce que je suis tombée en avant et j'avais pas vu la marche.
- 224 *Elles sont pas bien signalées ou vous avez pas fait attention ?*
- 225 Non j'ai pas fait attention. Après il y avait plein de gens qui étaient autour de moi, mon compagnon
- 226 qui rigolait. Et j'avais le bras pour pas que ma tête... (...)
- 227 Tu vois les bosses qu'il y a là ? Y en a plein. C'est là le pire.
- 228 *Où on est passé tout à l'heure !*
- 229 C'est pour ça que je passe par là pour traverser.

- 230 G : C'est les racines des arbres
- 231 On va remonter là où je te dis que c'est bien fait pour les fauteuils. On va te montrer la différence. Eh
232 mais y a de la musique là.
- 233 *Ça donne envie de passer par là.*
- 234 Ahaha.
- 235 *Du coup vous remontez pas par là ?*
- 236 Non je passe par le Lidl, c'est pour vous montrer qu'il y a des endroits bien où on peut accéder.
237 Même sur le trottoir d'en face il y a plein de bosses.
- 238 Tu vois quand on veut traverser les passages piéton de ce trottoir là-bas, il y a deux boules. Tu les
239 vois ?
- 240 *Oui, et puis même de ce côté-là il y a un bateau mais de l'autre il n'y en a pas.*
- 241 *C'est tout neuf par ici.*
- 242 Oui, c'est adapté aux fauteuils. Mais y a peu d'endroit où c'est bien lisse.
- 243 *Et vous ne préféreriez pas passer par là en général ?*
- 244 En général je passe où j'ai l'habitude de passer. Mais je peux très bien passer par là aussi. Des fois ça
245 m'arrive de passer par là.
- 246 *Parce que là vous avez un trottoir, il n'y a pas de voiture.*
- 247 Et ça serait mieux pour les autres personnes qui sont même valides et handicapés qui ont du mal à
248 marcher, je sais pas, que ça soit plus sécurisé.
- 249 *Ou même les personnes valides avec des fauteuils... Euh avec des poussettes, par exemple.*
- 250 Oui aussi. Y a pas que nous, y a d'autres personnes. Ici c'est le vieux Angers ici.
- 251 *Ah il est bien le trottoir*
- 252 Ouais mais celui-là d'en face il est moins bien, parce qu'il y a des bouts de verre. Des fois quand on
253 passe ça fait pfff. Les pneus...
- 254 *Ah plus de pneus.*
- 255 Déjà les pneus, il n'y a plus de pneus. Je regarde bien s'il n'y a pas de bout de verre. Ça va mais il y en
256 a un petit peu quand même.
- 257 *Et du coup là c'est bien aménagé par exemple, est-ce que vous pensez que c'est plus pratique quand
258 ils sont à la bonne hauteur comme ça ?*
- 259 Ah oui.

260 *C'est des améliorations qui ont été faites y a pas si longtemps ça.*

261 G : oui 2 ans.

262 *(un bus passe sur la route)* Ils disent que toutes les lignes elles sont adaptées, mais y a le 5 qui est
263 adapté, le 2, le 1. Les autres sont pas adaptés. Les transports. Par exemple le 10 pour aller à Saint
264 Sylvain d'Anjou, pour aller travailler, je sais pas s'il est adapté. J'en ai aucune idée.

265 *Du coup vous faites bien attention avant pour savoir lequel est adapté ?*

266 Ah bah regarde tu vois le sigle ? Sur les... Des fois c'est dur de dire on est obligé de changer de
267 transport. On regarde sur internet s'il est adapté d'abord. S'il est pas adapté on est coincé.

268 *Y a des arrêts aussi plus adaptés que d'autres ? Enfin est-ce qu'il y a des arrêts à plat alors que cela ils
269 sont élevés ? je sais pas s'ils ont tous été changés.*

270 G : Ils ont presque tous été changés

271

1 **ANNEXE 5 : Entretien Stéphane**

2 *(Il ne veut pas être enregistré, problèmes de réflexion liés aux conséquences cognitives)*

3 **Pré-entretien**

4 Né dans le Berry, beaucoup de villes avant Saumur. A Saumur depuis 3 ans. Peu d'expérience de la
5 ville. Fauteuil manuel en intérieur, mais électrique en extérieur parce que c'est plus rapide, et plus de
6 liberté car « tout terrain ». Beaucoup de sorties mais pas très longues (batterie fauteuil). Transport
7 adapté pour les courses.

8 Beaucoup d'ERP inaccessibles sur Saumur. Cinéma et théâtre non adaptés. Dans les rues et la ville en
9 général, il y aurait beaucoup de choses à faire pour que ça soit accessible. Mais le quartier dans
10 lequel il vit est accessible.

11 Handicap : Angiome entre le cerveau et le cervelet. Opération il y a 24 ans, handicap depuis. Fauteuil
12 roulant post opératoire, dû à des troubles de l'équilibre (mais peut se mettre debout et faire
13 quelques pas) + dysfonctionnement de la parole, tête « embuée », décoordination des membres
14 supérieurs (et manque de précision), ostéoporose. => Syndromes cérébelleux.

15 Pas besoin d'aide et pas d'accompagnement. (Ergothérapeute : « problèmes d'attention vis-à-vis du
16 passage des voitures, de la circulation, pas prudent d'aller seul trop loin »).

17 **Parcours (en fauteuil électrique)**

18 Regard des gens gênant. Trouve qu'on le prend pour un con, et qu'on le prend de haut. Voit
19 exactement la même chose depuis son fauteuil que quand il est debout. A part les panneaux et les
20 feux, pour lesquels il doit lever la tête.

21 Parfois obligé de rouler sur les pistes cyclables ou la route. Remarques/insultes de la part des
22 cyclistes.

23 Quartier plus accessible que le reste de la ville (*Volonté de la ville ?*)

24 **Post-parcours**

25 Ce qui le gêne le plus c'est l'accessibilité aux ERP (cinéma...). Les voitures sont gênantes quand il doit
26 se mettre sur la route, ou quand elles sont sur les trottoirs. Parfois on peut passer mais pas toujours.
27 Problème des bateaux.

28 Changements dans la ville : Nouveaux bâtiments et travaux, mais cela n'a pas rendu plus accessible.
29 Au contraire, les travaux, avec les barrières associées, rendent non accessibles la ville. En plus les bus
30 passent moins, les horaires sont décalés... et avec les voitures, « c'est le bordel ».

31 *Comment vous représentez-vous la ville ?* La ville c'est là où y a tout. Des gens normaux, des gens
32 handicapés. Un endroit où il y a tout.

33 Remarque : « les gens observent vachement ». Parfois demander de l'aide c'est gênant mais
34 demande de l'aide quand c'est obligé.

35 **ANNEXE 6 : Entretien Henri**

36 *Sur Tours, quel transport vous utilisez le plus ?*

37 Alors aujourd'hui j'utilise surtout le transport qui s'appelle fil blanc. C'est un transport porte à porte,
38 un mode spécifique dédié. Ce transport là je l'ai vu naître, enfin il existait déjà quand j'ai commencé
39 à me battre dans ce domaine-là. Il a été créé en 1976, par l'ancien maire de Tours, Jean Royer, et il
40 ne fonctionnait à l'époque que sur Tours intramuros. Et ce n'était qu'un seul minibus, un seul
41 véhicule.

42 *Pour tout le monde ?*

43 Oui. Et qui fonctionnait 6 jours sur 7 et qui s'arrêtait à 19h. A cette époque-là il y avait environ 25
44 personnes inscrites au fichier. Il fallait avoir au moins, la règle de base est toujours la même pour les
45 transports de ce type, avoir au moins 80% d'invalidité et de ne pas pouvoir utiliser les autres
46 transports en commun. Donc la réglementation de 1975 obligeait les villes de plus de 100 000
47 habitants d'avoir un transport dédié si elles ne peuvent pas aménager l'ensemble de leur parc. Donc
48 le maire à l'époque a répondu... enfin a mis une petite croix dans la case pour mettre en place le
49 minimum. Alors après, l'APF entre autres, s'est battue pour que ce transport qui existait prenne de
50 l'ampleur. Donc j'ai un petit peu grillé des étapes mais l'APF a mis en place un service de transport
51 complémentaire dans les années 1980, qui lui fonctionnait sur les communes périphériques, c'est ce
52 qu'on appelle la petite couronne, les communes hors Tours. C'était quand même aberrant de pas
53 pouvoir sortir de Tours. Donc c'était comme ça pendant un certain temps puis il y a eu différentes
54 étapes. Ce transport-là a grandi, s'est développé, mais toujours les associations continuant à se
55 battre pour qu'il puisse être un transport à part entière. Et aujourd'hui, en 2015, ce transport là il
56 dessert le même périmètre que le transport fil bleu, qui est le transport de l'agglomération, donc
57 mêmes communes concernées, mêmes horaires, même tarif, ça c'est quand même important pour
58 nous. La seule différence entre vous et moi c'est que vous vous pouvez sauter dans n'importe quel
59 bus fil bleu quand il se pointe à l'arrêt, alors que moi je suis obligé de prendre rendez-vous pour le
60 transport fil blanc. C'est pas un circuit, c'est un transport porte à porte. Et vu la demande, je vous ai
61 déjà dit tout à l'heure qu'il y avait 25 personnes inscrites au fichier en 1979, aujourd'hui il y a plus de
62 2 000. Donc ça veut dire qu'il faut s'y prendre au moins 48h à l'avance pour réserver.

63 *Et du coup vous ne pouvez pas du tout utiliser les transports en commun ?*

64 Alors, avant c'était impossible, mais bon là encore la réglementation a évolué, il y a eu des textes et
65 autres textes complémentaires. Donc aujourd'hui, une autorité organisatrice de transport ne peut
66 plus mettre en place des moyens s'ils ne sont pas ouverts à tous. Mais bon on va faire simple : fil bleu
67 aujourd'hui avec ses bus collectifs n'a que 2/3 de son parc de véhicules adaptés. Un jour ils le seront
68 tous, mais sachant qu'un bus a une durée de vie de 15 à 20 ans.... Donc ils peuvent pas tous les
69 remplacer comme ça, ça a un coût pour la collectivité. Et les bus convenablement adaptés, ont été
70 mis en priorité sur les lignes les plus importantes. Vous avez une ligne qui s'appelle TEMPO, la plus
71 importante, et aujourd'hui logiquement, tous les bus qui circulent sur cette ligne-là sont des bus
72 accessibles. Qu'est-ce que c'est qu'un bus accessible ? Vous savez c'est un bus à plancher bas, une
73 palette rétractable, qui vient faire le lien entre le quai et le véhicule. Les quais doivent être à une
74 certaines normes, et aujourd'hui sur cette ligne tempo il y a 6 arrêts qui ne remplissent pas les règles

75 édictées, parce qu'il y a des impossibilités techniques avérées. Donc ça c'est une possibilité de
 76 dérogation qui a été proposée par le législateur. Donc elle n'est pas totalement accessible. Parce que
 77 ça dépend aussi de la configuration de la ville, ça monte au sud, ça monte au nord, donc on ne peut
 78 pas rendre tout accessible. C'est pas toujours évident de pouvoir avoir une adéquation entre le quai
 79 et le véhicule parfaite. Après tout dépend des utilisateurs, enfin on est bien obligé d'avoir un cas au
 80 départ. Parce qu'entre une personne qui circule en fauteuil roulant électrique, donc c'est un engin
 81 qui fait 200kg, donc lui il pourra passer en force, sur une pente un petit peu raide avec un léger
 82 dévers, avec un côté une personne jeune paraplégique, sportive, en fauteuil roulant manuel, qui d'un
 83 coup de rein arrive à franchir la marche et puis d'un côté vous avez une personne relativement âgée
 84 qui se déplace difficilement et qui est peut-être poussée par son conjoint ou un membre de sa
 85 famille qui est aussi à mobilité réduite on va dire. Donc on peut pas se permettre de prendre des
 86 risques... Mais on se rend bien compte que fil blanc aujourd'hui c'est un peu la solution de facilité,
 87 parce que les personnes vieillissantes utilisent beaucoup plus ce service-là qui est plus sécurisant, on
 88 va dire. Alors que les hommes politiques en place, espéraient qu'au fur et à mesure que les
 89 transports s'adaptent, que les transports spécifiques allaient diminuer, alors qu'au contraire la
 90 demande est encore plus forte. Mais maintenant ils font les maisons de retraite tout ça. Et la
 91 population vieillit, beaucoup plus qu'auparavant, mais en restant beaucoup plus mobile. Donc les
 92 gens vont continuer à participer aux activités qu'ils avaient auparavant, donc même s'ils n'habitent
 93 plus dans leur domicile mais en maison de retraite, ils vont quitter leur maison de retraite pour aller
 94 quelque part, au restaurant avec un proche ou je sais pas, ce qui est très bien. Au moins ce service
 95 rend service, à ces personnes-là quoi. Mais bon moi je parle beaucoup de handicap moteur, de
 96 déficience motrice, mais les utilisateurs de ce transport-là ne sont pas que des personnes en fauteuil
 97 roulant. Les personnes mal marchantes, c'est sûr, avec canne ou sans canne. Mais il y a aussi des
 98 personnes mal voyantes ou aveugles. Et puis aussi quelques autres pathologies, je pense aussi aux
 99 personnes qui ont des problèmes cardiaques ou respiratoires qui ne peuvent pas faire plus de 200m.
 100 Parce que dans la loi, si y a un arrêt de bus qui est à moins de 200m du domicile, la personne peut y
 101 aller seule. Mais après il faut qu'elle puisse trouver l'équivalent... que sa destination soit dans le
 102 même cas de figure.

103 *Du coup, fil blanc c'est votre mode de transport principal ?*

104 Oui voilà.

105 Et je viens de penser à un autre point, parce que j'ai fait le parallèle entre le transport fil bleu et fil
 106 blanc, qui couvrent l'agglomération, mais bon il y a un transport que j'ai oublié c'est le tram. Le tram
 107 il n'est pas venu d'un coup de baguette magique. Le tram j'en entends parler depuis 1989. Des
 108 réunions de travail j'en ai eu pas mal, mais en tout cas pour ce qui est du tram actuel que vous
 109 connaissez, on a fait partie d'un groupe de travail pendant 3 ans, où on a travaillé avec les différents
 110 responsables. Il nous a été présenté au fur et à mesure le circuit en lui-même, les arrêts point par
 111 point, le matériel, etc. Avec mes collègues non-voyants on a bossé là-dessus. Donc vous dire qu'il est
 112 parfait... Moi je ne connais pas la perfection. Mais en tout cas aujourd'hui il est utilisable par tous.

113 *On peut le prendre avec les fauteuils électriques ? Parce qu'il y a les espèces de barres au milieu.*

114 Alors l'emplacement par voiture, l'emplacement dédié, il est contre les 3 strapontins. Donc là c'est là
 115 qu'on doit se mettre normalement. Si des personnes sont assises sur les strapontins, on doit

116 gentiment leur faire comprendre... Mais c'est pas évident, c'est une question de civisme. Alors après
117 il y a d'autres emplacements au niveau des portes, on peut rentrer avec un landau, un landau double
118 (et triple pourquoi pas mais enfin bon). Et puis on peut très bien se retrouver à un moment donné
119 avec un landau double, un fauteuil roulant électrique, voire un vélo. Mais alors là c'est pareil, quand
120 vous avez un cadencement de 6 min entre chaque tram, vous êtes sur l'arrêt vous voyez que c'est un
121 peu blindé, vous attendez le suivant. Après c'est ce que font les utilisateurs réguliers, c'est pas la
122 peine de vouloir forcer. Alors après il y avait le questionnement sur des gens qui sont entre eux, donc
123 par exemple 2 ou 3 personnes qui sont en fauteuil roulant. Dans une rame il peut y avoir
124 éventuellement 2 personnes qui se mettent en même temps, par contre le 3^{ème} il ira peut-être dans
125 la voiture d'à côté ou il va attendre le tram suivant. Alors y a des erreurs qui ont été commises qui ne
126 devraient pas se retrouver dans la seconde ligne. Sauf qu'entre temps, crise oblige... En tout cas c'est
127 pas ce mode de transport-là qui va alléger le transport dédié, ce n'est qu'un axe. C'est un axe Nord
128 sud, sud nord. Et sur cet axe-là, il y a encore 3 arrêts, les 3 arrêts de la tranchée, qui sont considérés
129 comme non accessibles, parce que c'est pareil on est en pente. Mais on ne peut pas vous interdire de
130 l'utiliser parce que l'arrêt il est comme ça (en pente), ici vous êtes en plein pied, par contre de ce
131 côté vous avez des marches, si vous arrivez par là en fauteuil, vous contournez l'arrêt. C'est comme
132 ça que je rentre dans le tram, c'est pas très contraignant, mais bon voilà il faut le savoir. Et puis
133 après, au-delà de ça, sur le reste du département, sur le secteur rural c'est fil vert. Autrement il y a le
134 déplacement. Alors là c'est pareil, l'autorité organisatrice devait répondre au cahier des charges et
135 donc a mis en place des cars avec un système de montée dans le car, sauf qu'un bus d'agglomération
136 il est bas, plat et avec une rampe rétractable, alors qu'un car lui comme il a des soutes en dessous,
137 c'est un élévateur électrique et il y a 25 cars qui sont équipés comme ça. Les autres sont aménagés,
138 câblés, prévus pour mais n'ont pas reçu le matériel. Donc c'était un petit peu expérimental, puis on
139 s'aperçoit que c'est un fiasco complet. Parce que vous prenez deux points éloignés, ça va bien si vous
140 ne descendez pas en cours de route. C'est-à-dire que le conducteur va vous accompagner pour
141 mettre en service l'élévatrice pour monter dans le bus, là on est dans le secteur hors aggro, donc ça
142 veut dire qu'on doit être attaché. Donc là 4 points d'ancrage dans le car, donc faut mettre les
143 sangles, le conducteur doit le faire et il est tout seul. Après les autres passagers vont monter. Et en
144 cours de route il y a bien des passagers qui vont monter et qui vont descendre. Mais si vous vous
145 voulez descendre à un arrêt en cours de route, ça veut dire que le conducteur doit venir vers vous,
146 descendre les sangles, l'élévateur, etc. Et PAF, 10minutes. Les utilisateurs qui prennent ce car là, ils
147 vont peut-être pas tellement... Enfin si on leur dit avant, ou sur la fiche horaire on a prévu ça, une
148 certaine souplesse, ce qui n'est pas réellement le cas, parce que si la personne a une correspondance
149 à l'autre bout, ça va pas le faire. Et aussi autre point, les arrêts intermédiaires ne sont pas tous
150 aménagés, et ne sont pas tous aménageables. Vous avez des arrêts en pleine campagne... Même si
151 on fait un quai, si vous avez pas la voirie qui suit pour vous amener au centre du bourg, bah vous êtes
152 largués quoi. C'est à vos risques et périls.

153 Le chemin départemental évolue, et aujourd'hui en 2015, on va certainement s'orienter vers un
154 mode dédié encore. Alors ça aurait été encore une fois de l'argent un petit peu jeté par les fenêtres
155 parce que l'aménagement des cars avec leur élévateur, je peux vous dire que ça a coûté. D'un autre
156 côté j'ai vu quelque chose de similaire avec fil bleu à l'époque, j'ai vu des anciens cars qui avaient été
157 aménagés avec la palette rétractable, mais elle avait été mise en dessous le plancher, et puis a
158 certains endroits quand la palette elle sortait, elle venait cogner contre l'arrêt, donc on pouvait pas
159 passer au-dessus, c'était trop bas. Et ça de mémoire, je crois que ça devait être 35 ou 38 palettes

160 comme ça qui ont été démontées et stockées. Ça c'est les accotés dont on parle pas. Si il y avait le
 161 canard enchaîné ou un journal comme ça à Tours, ça ferait un petit scandale. Et puis après les autres
 162 modes bah c'est le train, donc sur une région c'est le TER, donc là c'est pas con ça fonctionne bien.
 163 Avec la région il y a eu un gros travail, le Schéma Directeur des Transports a été fait dans les temps,
 164 ce qui n'est pas le cas des autres services de transports, et aujourd'hui ce TER il fonctionne bien. Mais
 165 il y avait une anticipation de la part des politiques parce que c'était la même couleur politique au
 166 niveau de la région depuis un bout de temps. Donc avant la loi de 2005 ils avaient commencé à
 167 mettre en place ce qu'on appelle le réseau maillé. Moi j'ai bossé dedans à l'époque et on avait
 168 déterminé une priorité sur 33 gares sur la région, déterminées par les pôles d'attractivité. Ça peut
 169 être des établissements spécifiques pour un type de déficience, ou alors des établissements où les
 170 personnes concernées vont travailler. Et puis bien sûr, les gares importantes. Et toujours en gardant
 171 à l'esprit ce maillage avec les autres moyens de transports, les interconnexions, fil vert, fil bleu, TER,
 172 et puis bon après le réseau international, mais bon on a deux gares Tours et saint pierre des corps.
 173 Mais ça s'est pas fait du jour au lendemain, moi j'ai un tel recul par rapport à tout ça, là je vous parle
 174 du moyen âge. J'ai vraiment vu l'évolution et puis chaque fois j'étais impliqué.

175 *Justement, à propos des déplacements qu'est-ce qui vous gêne le plus dans vos déplacements, de tous*
 176 *les jours ?*

177 Bon bah tout de suite je vous réponds la spontanité. Je vous réponds spontanément. Parce que si
 178 j'habite en ville même, comme vous je vais me rapprocher du réseau urbain, ce qu'on appelle
 179 l'hyper-centre, la zone plane de la ville. Donc là je pourrais être en effet relativement mobile. Mais
 180 dès que je vais vouloir monter au Nord, ou au sud, là je vais commencer à avoir quelques difficultés.
 181 Donc pour trouver les moyens identiques. Et puis après bah au-delà, à la campagne... Bon y a des
 182 choses intéressantes qui ont vu le jour, je reviens un petit peu au TER, le TER Tours Chinon, par
 183 exemple, cette ligne ferroviaire-là était à une époque considérée comme déficitaire, donc elle a été
 184 supprimée pendant un certain temps. Et donc là sous la pression des usagers, des chinonais, elle a
 185 été réactivée et quand elle a été réactivée elle a été rendue accessible. Et je pense que ça a dû jouer
 186 à cette époque-là, il y a un gros établissement qui s'est créé près de la gare de Chinon, qui s'appelle
 187 le Mai, comme le mois de mai. Le Mai des handicapés, et c'est une structure d'aide à l'insertion, ce
 188 sont surtout des jeunes, une soixantaine je crois, de 18 à 25 ans qui viennent dans cet établissement
 189 sur 2 ou 3 ans pour acquérir la plus grande autonomie possible. Donc on va leur apprendre tout
 190 simplement à prendre sa vie en main, à gérer leur quotidien administratif. Et donc ces gens-là, pour
 191 mettre en pratique ce qu'on leur inculque, bah ils utilisent entre autres ce TER, et régulièrement ils
 192 font la navette Chinon-Tours grâce à ce mode de déplacement. Là l'intégration, l'inclusion se fait
 193 vraiment bien, parce que le cadencement est le même pour tout le monde, les arrêts sont à niveau,
 194 donc on peut rentrer dedans sans aide particulière.

195 Donc voilà la spontanité, et puis quand on utilise un transport dédié, spécifique, comme fil blanc, on
 196 va dire qu'on est entre nous, entre personnes concernées par le handicap, alors que bon, quand on
 197 est engagé comme moi on cherche avant tout à s'inclure dans la société.

198 *Donc vous ne pensez pas que c'est une bonne chose d'avoir un réseau dédié ?*

199 Dans l'esprit non. Mais je ne suis pas naïf non plus, parce qu'il y a des personnes très lourdement
200 handicapées, qui même des fois ne pourraient même pas aller à l'arrêt de leur quartier. Donc il y a un
201 mode porte à porte. Mais ce n'est pas LA solution, c'est UNE solution.

202 *Et est-ce que justement vous pensez qu'à cause du fait que tous les arrêts ou les bus ne soient pas*
203 *accessibles... Est-ce que vous pensez que si c'était le contraire vous vous déplacerez plus ? Est-ce*
204 *qu'aujourd'hui d'avoir fil blanc ça vous suffit ?*

205 Si je comprends bien la question, vous allez me dire, le fait qu'il y ait ce service fil blanc qui soit
206 performant m'incite à me déplacer plus ?

207 *Non, c'était pas dans ce sens-là. Est-ce que vous pensez que vous vous déplacerez plus si c'était plus*
208 *accessible ou est-ce qu'aujourd'hui ça vous suffit ?*

209 Oh bah oui. Je me déplacerai plus ça c'est sûr, mais autrement. Je vais essayer de préciser : moi
210 j'habite hors agglomération, donc là fil blanc vient me chercher à domicile et m'amène au centre. Mais après
211 pour circuler au centre-ville à la limite je n'ai plus besoin de fil blanc, je devrais me contenter des
212 moyens dont je parlais tout à l'heure : le tram sur un axe et puis fil bleu sur d'autres axes. Et
213 aujourd'hui, mise à part la ligne tempo dont je parlais tout à l'heure je n'ai pas la certitude de
214 pouvoir être à 15h à tel endroit avec fil bleu, parce qu'il y aura peut-être deux bus qui vont passer qui
215 ne seront pas équipés de la fameuse palette. Y a un manque de fiabilité. Mais si la totalité du service
216 était performant, oui il y aurait une complémentarité dans mes déplacements.

217 *Et est-ce que vous avez vu un quartier de Tours ou votre ville changer, et est-ce que vous avez*
218 *remarqué des améliorations ou finalement que c'était moins pratique pour l'accessibilité ?*

219 Alors oui et non, les deux réponses... pour y avoir participé. Alors l'hyper-centre c'est sûr, je vais
220 encore replacer mes dates : c'était un des axes majeurs de la politique de l'équipe municipale qui
221 était mise en place en 1983. Ça remonte à un certain temps. Donc c'était de prendre deux points, la
222 gare d'un côté, les halles de Tours de l'autre, et de relier ces deux points par une voirie adaptée.
223 Donc là les moyens ont été dégagés pour pouvoir circuler facilement. Voirie adaptée c'est-à-dire :
224 abaissement de trottoir, vous savez à l'endroit des passages protégés, ça veut dire une certaine
225 largeur de passage sur les trottoirs, une déclivité qui soit corrigée, une pente de moins de 3%, et
226 aussi un dégagement de tout ce qui entrave la circulation, ça va être de la signalétique, des poteaux,
227 ça va être du mobilier urbain, des bancs et des poubelles, et ça va être aussi les terrasses des
228 commerçants. Je me rappelle d'un arrêt municipal par exemple qui est sorti à l'époque pour
229 délimiter l'emprise sur le domaine public des terrasses, pour pouvoir aménager au moins 1m40 de
230 circulation. Donc ça c'était l'axe principal, puis au fil des années, comme une toile d'araignée, ça s'est
231 développé sur tout ce qui était le périphérique à cet axe-là, dont le vieux Tours. Parce qu'entre temps
232 il y a des zones qu'on a vues rendre piétonnes. La rue de Bordeaux par exemple que vous connaissez
233 maintenant, avant c'était une rue qui était ouverte aux voitures. Le vieux Tours c'était pareil, on
234 pouvait se garer place Plumereau à l'époque. J'ai des photos où j'étais garé place Plumereau. Et il n'y
235 avait pas le décaissement au milieu à l'époque. La place était plane. Alors, bon, oui une circulation
236 facilitée sur l'hyper-centre, mais après le problème lié au patrimoine historique. Parce que à Tours
237 comme ailleurs, le pavé c'est quand même pas top pour circuler quand on est en fauteuil roulant ou
238 mal marchant. Au fil des années il y a des améliorations qui ont été apportées pour transformer

239 une rue ou un trottoir moyenâgeux pour faciliter le déplacement des PMR en 2015, ça veut dire
 240 retravailler sur la totalité des pavés, les pavés sont en général ce qu'on appelle tête de chat, c'est-à-
 241 dire bombés avec un joint qui est creux, donc il faut essayer de faire passer le message et que ce soit
 242 accepté par les garants de la chose historique, les architectes des bâtiments de France entre autres,
 243 de pouvoir remplacer au moins sur des bandes de cheminement les pavés bombés par des pavés
 244 plans, non glissants, et en travaillant sur les joints, pour avoir quelque chose de bien roulant. Mais je
 245 cite toujours cet exemple-là parce que ça paraît complètement aberrant, vous avez une belle rue à
 246 Chinon qui s'appelle la rue des caves peintes, vous allez comprendre pourquoi après, elle est en
 247 pavés bombés partout, sauf en partie centrale où là vous avez deux bandes de roulement bien
 248 planes, et quand j'ai vu ça j'ai dit « oh bah c'est bien ils ont bien prévu, pile poil pour la largeur des
 249 fauteuils roulants ». Non, non, non. Parce que les caves peintes ça mène aux caves des vins de
 250 Chinon, et c'est pour rouler les barriques. Donc la partie non aménagée au milieu la personne avec
 251 ses pieds marche dessus, par contre le tonneau roule sur les autres parties. Ou alors les barriques sur
 252 un charriot.

253 *Mais ça aurait pu être une bonne idée.*

254 Ah oui. Mais Chinon, si je reste là-dessus, a vu son hyper-centre aménagé sous la poussée aussi des
 255 personnes dont je parlais tout à l'heure qui sont dans l'institut du MAI, qui sont des jeunes qui
 256 circulent régulièrement toute l'année pour faire leurs courses, pour se rendre à un bar, une pizzeria,
 257 etc. Donc la municipalité a compris l'importance du problème, et puis les commerçants concernés
 258 sur ce périmètre-là, au fil du temps ont aménagés leur commerce. Par contre il y a des villes comme
 259 Amboise ou Loches qui sont aussi des villes qu'on considère un petit peu historiques, elles, elles sont
 260 vraiment à la traîne, parce qu'il n'y a pas eu la même volonté politique, pas la même pression.

261 *Donc vous pensez que pour améliorer l'accessibilité ça serait surtout par rapport aux pavés, ou...*

262 Là, le gros point il est là. Mais on parle peu des bâtiments, je vais essayer de placer deux, trois trucs,
 263 sur les commerces, etc. C'est un point qui vous concerne ça ou pas ?

264 *L'intérieur des bâtiments non.*

265 Ou l'accès à ces bâtiments ? et après aux différents types de bâtiments administratifs, commerciaux,
 266 etc.

267 *Nous c'est tout ce qui est dans la ville, donc bâtiments publics aussi oui.*

268 Donc on va dire qu'aujourd'hui un effort a été fait sur les bâtiments administratifs. A ma
 269 connaissance sur Tours quasiment tout est accessible (mairie, CPAM, impôts, etc. tout ça ça
 270 fonctionne). Par contre les points noirs restent l'accès des commerces, là on est dans le domaine
 271 privé, même s'il y a des obligations, parce que tout devait être fait au 31 décembre 2014, et on en est
 272 loin du compte. Mais cela peut se comprendre, parce que quelqu'un qui a un kebab rue du
 273 commerce ou une petite boutique qui est sur une cave voûtée, y a trois marches pour y pénétrer,
 274 avec un commerce qui est en couloir, un truc en longueur, qu'est-ce que vous voulez qu'il fasse
 275 réellement pour rendre son commerce adapté ? Il n'a pas le droit de se développer sur le domaine
 276 public, il faut que ce soit chez lui, il faudrait qu'il casse les trois marches mais il aura pas le droit parce
 277 qu'on est dans un secteur protégé. Et puis aménager un rez-de-chaussée qui est sur une cave voûtée,

278 il faudra me montrer comment faire, il va pas combler la cave. Donc ça ne pourra pas être possible. Il
 279 y a plein de commerces comme ça. Et puis alors les petits commerces privés de la rue Nationale, de
 280 la rue de Bordeaux ou autres, c'est pareil sans être réticents, bah ça leur coûte un petit peu de sous
 281 et puis ils n'ont pas toujours les reins solides pour pouvoir engager de tels travaux. Alors après
 282 malheureusement je dirais, il reste les grandes enseignes, comme les magasins de fringues comme
 283 H&M, la Halle aux chaussures ou je ne sais quoi, bah là ça fait partie de la politique, ils y vont.
 284 Comme les macdo en périphérie ou autre. On ne peut pas les prendre en faute ces gens-là, ils font ce
 285 qu'il faut pour se couvrir.

286 *Du coup, on était beaucoup sur l'espace, accessibilité, tout ça, et on s'intéresse aussi aux interactions*
 287 *avec les autres usagers. Donc on se demandait qu'est-ce que vous ressentez par rapport aux passants,*
 288 *par rapport aux autres, comment vous définiriez les interactions que vous pouvez avoir dans une ville*
 289 *avec les autres ?*

290 Le regard en fait partie ?

291 *Oui par exemple, c'est la question d'après.*

292 Bon après ça c'est complètement personnel. Quand on était valide comme moi pendant un certain
 293 temps, et qu'on regarde le monde de son mètre 75, et qu'on se retrouve du jour au lendemain à
 294 1m25 les choses ne sont pas du tout les mêmes. Alors après c'est dans la personnalité des gens, c'est
 295 à vous d'être suffisamment convaincant sans être agressif. Le monde dans lequel vous vivez
 296 aujourd'hui n'est pas le même que j'ai vécu quand moi j'avais votre âge. Donc le regard a évolué.
 297 Vous-même vous n'avez pas du tout le même regard sur les personnes avec une déficience que les
 298 gens de votre âge avaient à mon époque. Donc quand je suis revenu ici sur Tours, j'ai vécu comme
 299 bon nombre de gens le regard, par exemple je parlais de commerces donc je vais prendre cet
 300 exemple-là, le regard du vendeur ou de la vendeuse qui vous passe au-dessus de la tête, qui va
 301 s'adresser à la personne qui vous accompagne, comme si vous n'existiez pas. Du genre « qu'est-ce
 302 qu'il veut le monsieur, qu'est-ce qu'elle veut la dame ? ». Coucou je suis là moi ! Donc là bon ça
 303 c'est... j'ai jamais fait réellement dans la provocation, mais c'est vrai que la pédagogie elle se fait au
 304 quotidien. Encore un autre exemple, tiens c'est un truc qui va vous plaire, dans une grande surface,
 305 un jour j'avais croisé une maman avec son gamin et le môme il dit « qu'est-ce qu'il a le monsieur ? »,
 306 elle lui dit « allez, viens, viens », elle le tire. Et moi je lui dit « Madame, vous me permettez de parler
 307 5 min avec votre enfant ? » et je lui ai demandé au petit « qu'est-ce que tu veux dire ? » je lui ai dit
 308 « bah tu vois c'est mes jambes, tu peux appuyer, ça me fait pas mal », je lui explique que j'ai eu un
 309 accident de voiture, j'ai été touché aux vertèbres, donc maintenant je suis paralysé, « mais tu sais
 310 moi je n'avais pas de ceinture de sécurité ». Donc je lui ai fait un truc un peu sur la sécurité, mais bon
 311 j'ai parlé avec lui, et puis il s'est rendu compte que j'étais un individu comme les autres, et puis la
 312 maman a fait un sourire et puis c'est reparti. Donc j'ai vraiment enfoncé un coup à ce moment-là,
 313 donc ce môme là il verra peut-être les gens en fauteuil d'une autre manière. Autre exemple, un jour,
 314 toujours dans une grande surface, j'y passe pas ma vie non plus, mais je voulais attraper un paquet
 315 de café et première personne qui passe, une vieille dame, pas très grande, elle m'attrape le paquet
 316 de café et elle me dit « tiens vous pourriez me dire le prix » et en bas il y avait des produits avec des
 317 étiquettes et elle ne pouvait pas se baisser. Et donc voilà échange. Parfait. Mais ça si vous l'illustrez
 318 par une photo ou un clip, c'est un truc porteur. Après bon, une fois, c'était à l'angle de la rue des
 319 minimes, pour traverser une route avec un cycle de feu assez court, moi des fois je suis un petit peu

320 sur la réserve, je préfère demander l'aide de quelqu'un qui m'aide à franchir rapidement. Il n'y a
 321 jamais eu de refus, comme pour me tenir la porte à l'entrée des magasins. Alors ça se fait bien,
 322 jusqu'au jour rue des minimes où je demande à quelqu'un et la personne elle a fait comme si elle ne
 323 me voyait pas, ne m'entendait pas, la tête droite. Et puis je l'ai traité de connard, c'est certainement
 324 pas ce que j'ai fait de mieux, parce qu'après je me suis dit c'est peut-être moi le connard, ça se
 325 trouve il est étranger, il a rien compris de ce que j'ai demandé, ou peut-être que ça lui rappelait
 326 quelque chose, etc. Donc j'ai pensé à autre chose, mais j'ai pas voulu rester sur cette position là, il y
 327 en a qui le sont encore. Comme la personne qui est devant vous, qui va vous tenir la porte, même si
 328 j'ai pas besoin en général je dis oui et merci. Mais bon c'est vrai qu'il y a des personnes qui se sont
 329 tellement battues pour retrouver leur place dans la société, à la limite c'est insupportable.

330 *C'est vrai que en face, on ne sait pas forcément comment réagir parce qu'on ne connaît pas le vécu.*

331 Ça fait partie de la sensibilisation d'une association comme la nôtre (APF), quand on dit qu'on
 332 organise des évènements, on fait un flash mob tous les ans. Bon à l'âge que j'ai, je trouvais ça
 333 complètement crétin. Mais pourquoi pas. Et ça fait la 4^{ème} année qu'on le fait, et ça marche de mieux
 334 en mieux. Et c'est vrai que la délégation, toute l'année recherche des partenaires pour organiser ça,
 335 et maintenant c'est quasiment un flash mob régional, ça se fait à Orléans, Blois, Tours en même
 336 temps. C'est je ne sais combien de milliers de personnes qui font ça place de la gare à un instant T.
 337 Bah c'est bien parce qu'il y a aussi bien les personnes valides que les personnes handicapées, on file
 338 un t-shirt orange et puis c'est parti sur Pharell William ou je ne sais qui. Donc pourquoi pas ? ça fait
 339 partie du truc. Mais alors que moi j'étais resté plutôt à un combat, une pédagogie plus basique,
 340 intervenir comme je l'ai souvent fait dans des établissements scolaires, soit ça peut être une faculté,
 341 soit une école primaire ou une entreprise pour mettre des gens en situation, c'est ce qu'on va faire
 342 bientôt à Tours Plus au mois de mars pour des techniciens de la voirie, donc on les met dans un
 343 fauteuil roulant pour les faire ressentir ce qu'on ressent et les faire se confronter aux difficultés
 344 rencontrées.

345 *On le fait la semaine prochaine nous.*

346 Jouez le jeu hein ! Faut pas mettre le pied. Une équipe de basket locale s'appelle BHV Basket Handi-
 347 Valide. Et les personnes valides se mettent en fauteuil mais on leur attache les jambes. Parce que
 348 dans la folie du truc, face au panier... Vous avez peut-être vu à la télé, ça se fait régulièrement.

349 *Oui et il y a un évènement qui est organisé avec l'école et plusieurs écoles, à Paris, c'est le Challenge*
 350 *Mondial des Grandes écoles et il y a un partenariat avec une association et justement il y a des stands*
 351 *sur le handicap pour expliquer et il y a la possibilité de faire du basket fauteuil.*

352 Le basket c'est un sport intéressant parce que justement il peut être partagé. Les autres, bon après
 353 tout existe en handisport maintenant. Mais historiquement il y avait le tir à l'arc qui était intéressant.
 354 Bon il n'y a pas trop de différence, on tire assis ou debout, le but c'est de mettre la flèche dans le
 355 machin. Le basket ou le rugby mais ça ne se joue pas sur de l'herbe mais dans un gymnase, c'est
 356 beaucoup plus viril, il y a beaucoup plus de contacts, mais ça peut aussi être fait en binôme, en
 357 handi-valide. Tout ça, ça ce sont des activités qui permettent de changer le regard. Ce que je disais
 358 par rapport au type qui va refuser un peu trop énergiquement la porte qu'on lui ouvre, moi il y a
 359 quelque chose qui m'a surpris voire choqué, c'est que maintenant dans le matériel proposé,

360 j'explique les fauteuils roulants, par exemple la poignée qui est ici (*nous montre le dos de son*
361 *fauteuil, les poignées pour qu'un valide pousse le fauteuil*), elle est en option, le tube est droit. Donc
362 vous ne pouvez pas aider la personne. Mais l'homme ou la femme qui est là-dedans, le fauteuil est
363 un petit peu le prolongement d'elle-même. Donc à la limite si on met la main dessus c'est comme si
364 on mettait la main sur vous. Alors que bon moi je l'ai jamais senti comme ça, honnêtement. Je me
365 rappelle m'avoir pris un peu la tête avec un médecin qui était en fauteuil et qui lui, avant que ça
366 existe, avait déjà sectionné les poignées, et j'ai vu sa pauvre nana qui l'aidait des fois et qui se pétaît
367 le dos à essayer... parce quand on va dans un bar ou un truc comme ça et qu'il y a une marche il faut
368 quand même basculer le fauteuil ou demander à 2 ou 3 clients d'aider pour rentrer. Bah la moindre
369 des choses c'est de penser un petit peu à ces personnes qui vous aident. Donc des points d'ancrage
370 existants et solides, ça fait quand même partie du truc quoi. Alors, peut-être que vous allez me dire
371 que ça fait partie de l'évolution des choses, mais seulement le jour où notre société sera idyllique, où
372 tout sera parfait...

373 *Mais justement vous avez parlé d'une chose qui nous intéresse, c'est par rapport à la hauteur de*
374 *vision, vous pensez que cela a un réel impact sur comment vous voyez la ville ?*

375 Alors un indice de 1 à 10 là : 8,5 ou 9.

376 *D'accord. Par rapport au fait d'atteindre les choses ou...*

377 Tout. Le monde dans lequel on est, et puis même dans le vocabulaire, la reconstruction de l'homme
378 debout, la verticalité. Tout est là-dedans. « Après un long combat, il s'est remis debout ». Blessé en
379 Afghanistan ou ailleurs. Alors que restant assis dans sa chaise on reste l'estropié quelque part. Le
380 vivant au quotidien, là je peux vous faire un peu rigoler, mais le fait d'avoir les yeux à 1m25 ça va
381 peut-être bien dans un commerce pour faire ses courses à la condition comme je disais tout à l'heure
382 que les produits ne soient pas trop hauts, donc là on est tributaire des autres, il faut qu'une personne
383 vous amène les produits qui sont en hauteur, et on ne peut pas demander à la société de s'adapter
384 intégralement aux normes d'une personne en fauteuil. Ça c'est une chose, après le passage en caisse
385 on est à peu près au même niveau. C'est comme là, notre différence est estompée, vous êtes assises
386 toutes les deux, on a les yeux au même niveau, à la limite je serais à votre place et il y aurait quelque
387 chose qui fermerait le bureau, vous ne vous rendriez pas compte que je suis en fauteuil roulant. Mais
388 alors après, je vais prendre l'exemple du spectacle, parce que moi je suis très branché musique, des
389 musiques un peu énergiques, donc ce ne sont pas des musiques qui s'écoutent dans des sièges, donc
390 les gens debout qui bougent un petit peu, bon bah si je veux, j'y suis allé plusieurs fois, j'ai payé ma
391 place 20 ou 35€ mais je vois beaucoup de postérieurs. Vous allez dire c'est agréable, mais je ne suis
392 pas venu pour ça. Et donc ce qui se passe là-bas sur la scène je ne le vois pas. Donc là c'est aussi un
393 de mes combats, que dans les grands festivals maintenant ont été mis en place des podiums
394 surélevés, de 60cm, 1m25 les yeux + 60 = 1m 85, donc on est à peu près au niveau des autres pour
395 voir le spectacle. Mais il faut toujours mettre une béquille quelque part pour compléter. Et puis
396 imaginez, je vous croise dans un hall de gare ou autre, vous êtes plus grandes que moi et moi ça me
397 pousse à monter la tête comme ça et puis à porter la voix pour m'adresser à la personne, c'est pas
398 évident pour parler. Et puis le contact, il n'est quand même pas le même que quand on est en face de
399 la personne. Alors ça va inciter, c'est ce que je fais souvent, si on a besoin de s'adresser un peu plus
400 longuement, il faut aller chercher un siège pour que la personne puisse s'asseoir à côté et à niveau. Ça
401 vous pouvez le retenir. C'est quand même plus agréable pour engager une conversation avec

402 quelqu'un qui est en fauteuil roulant de se mettre au niveau de la personne. Il peut y avoir ce
403 sentiment d'infériorité. Mais après ça fait...euh... 35 ans que je suis en fauteuil roulant, il y a eu
404 différentes étapes, ce n'est pas quelque chose qui me pose problème aujourd'hui dans ma
405 communication avec les gens.

406 *Donc ça a évolué ?*

407 La société a évolué et puis moi j'évolue aussi, mais quelqu'un de votre âge qui aujourd'hui a un
408 accident, qui va dans un centre de rééducation et qui un an après revient dans sa ville, il a la même
409 réaction que j'ai eu moi à l'époque. Y a toujours une période où on en veut à la terre entière, c'est
410 normal. (...) Après bon voilà, moi je suis pas rentré dans les détails tout à l'heure ça va peut-être vous
411 éclairer, moi l'accident de voiture que j'ai eu je ne conduisais pas et c'était en stop, je suis vraiment
412 une victime de la société, c'était les années 70, je suis quand même quelqu'un qui a beaucoup
413 voyagé, voilà c'était l'époque où on allait en Inde, en Afrique ou ailleurs en autostop assez
414 facilement. J'ai fait des milliers de bornes en autostop mais là ce jour-là, pourquoi j'ai fait du stop ?
415 c'est parce que la voiture qu'un copain m'avait prêté était tombée en panne, donc j'étais contraint
416 avec ma copine, enfin on n'avait pas les moyens nécessaires de se payer le billet de train donc on a
417 fait du stop, et puis ça a bien marché plein de fois, jusqu'au moment où... Mais là c'était un couple
418 qui rentrait d'Italie avec une bagnole de location, ça c'est après que je l'ai interprété. Et donc euh
419 cette personne-là ne connaissait pas bien la voiture, la voiture de location, et puis elle louait une
420 voiture et je pense qu'ils n'avaient pas de voiture au quotidien, il n'avait pas les réflexes nécessaires,
421 parce que les conditions étaient bonnes, c'était au mois d'août un dimanche le midi, il faisait beau,
422 on roulait vite sur l'autoroute, on roulait un peu vite peut-être à 140 ou un truc comme ça, à
423 l'époque c'était encore autorisé, et voilà la personne a voulu se pencher pour chercher une cassette
424 dans la boîte à gants, maintenant le téléphone portable c'est exactement la même chose, et puis son
425 bras a légèrement emmené le volant, la voiture a roulé sur le terre-plein central, quand la personne
426 elle s'est rendu compte de ça, elle a dû donner un coup de volant en freinant trop fort, donc la
427 voiture est partie. Donc la voiture a fait plusieurs tonneaux, sur 350m dans le genre. Et moi dans
428 l'affaire, j'étais à l'arrière sans ceinture, et il y en avait une ceinture mais c'était pas du tout la
429 tendance : obligatoire devant mais pas derrière. Et donc dans l'histoire moi la portière s'est arrachée
430 et j'ai été éjecté. Donc je me suis retrouvé à 25m de là, conscient, sentant mon corps mais ne
431 pouvant plus bouger. Mais euh... pensant que j'étais quand même bien fracturé, je me suis dit bouge
432 pas ils vont venir te chercher. Je ne savais pas ce qu'il m'arrivait. Ça vous gêne pas que je parle de
433 ça ?

434 *Ah non, non. Enfin si ça ne vous gêne pas*

435 Non, non, non. Et le problème de connaissance médicale, mais bon je me suis rendu compte que ça
436 existait encore, le problème c'est que j'avais juste des traits de fracture sur les vertèbres et non pas
437 d'écrasement de la moelle épinière ou section de la moelle épinière comme on dit souvent dans les
438 rapports médicaux et il y a eu un saignement et c'est ce saignement, enfin ce caillot de sang, qui a
439 comprimé la moelle épinière. Il aurait fallu intervenir aussitôt, ponctionner le caillot, libérer la
440 moelle, bon j'aurais sûrement eu des séquelles, je serais debout, peut-être boitant un petit peu avec
441 une canne, mais je ne serais pas tétraplégique. Bon ça tient à peu de chose hein.

442 *Un ensemble de circonstances qui ont fait que...*

443 Oui voilà. Donc après si vous voulez on peut toujours s'appesantir là-dessus et on refait toujours son
444 film, dans ces cas-là à la limite à quoi ça sert de vivre ? Moi j'ai fait le constat, bon bah voilà après je
445 suis passé à autre chose. Vous dire que c'est en permanence la joie et la bonne humeur, non. Enfin
446 j'ai fait une bonne partie de mon chemin donc...

447 *Oui bah déjà le fait que vous en soyez là.*

448 Oui c'est ça. Et puis je continue à transmettre comme je fais.

449 *Et c'est très bien ! (...) Bon du coup on a parlé du regard, vous nous en avez parlé un peu, mais est-ce*
450 *que cela vous a déjà empêché d'aller dans un certain lieu, vous a empêché de sortir ?*

451 Non, non. Non parce que je ne vois pas ce qui pourrait m'empêcher de. Moi je ne suis pas quelqu'un
452 qui a une gêne particulière... bon ça peut vous apporter un éclairage par rapport à votre question. Le
453 corps différent, bon moi j'ai pas de cicatrice mais bon, le corps déformé, le corps avec ses traces
454 d'accident ou autre, ça peut être en effet lourd à porter, pour aller à la piscine, pour aller sur la plage,
455 etc. Bon, tout ça je l'ai vécu, mais je m'en tape complètement, bon je dis bien je suis une génération
456 des années 70, donc niveau libération je ne vais pas rentrer dans les détails mais bon Donc euh voilà,
457 je suis souvent retourné... Ah mais d'ailleurs c'était un choix de ma part, je n'allais pas euh... il existe
458 des cours spéciaux, des séances spécifiques de natation pour les personnes en fauteuil, une section
459 handisport, sport loisirs. Mais non, non, non, j'allais à la piscine municipale, à n'importe quelle heure
460 et puis basta. A cette époque-là, je me rappelle il y avait... avec ma femme on était jeune et puis plein
461 de fougue, et donc rien ne nous arrêta, et même s'il n'y avait pas les moyens physiques pour nous
462 accueillir, assez facilement j'arrivais à convaincre la personne à l'accueil, puis après les maitres-
463 nageurs qui étaient là. Je demandais à occuper la partie infirmerie pour me déshabiller, et après on
464 me donnait un coup de main pour me mettre à l'eau et puis basta. Et puis maintenant, bon je parlais
465 de la plage, je sais pas si vous avez vu le nombre de plages qui sont aménagées maintenant. Il y a soit
466 un chemin en dur, en béton ou autre pour aller jusqu'à la mer, et puis il y a des fauteuils roulants
467 amphibies pour aller jusqu'à l'eau, et quand il n'y a pas ce genre de cheminement il existe des sortes
468 de tapis que l'on déroule sur la plage pour pouvoir rouler dessus. Et il y a toujours quelqu'un qui est
469 responsable et puis voilà c'est une labellisation tourisme et handicap maintenant, donc vous savez
470 que euh la plage des flots bleus en Bretagne est accessible. Donc bon voilà. Mais d'autres personnes
471 vous diront peut-être quelque chose de différent. Moi je connais depuis longtemps une dame plus
472 âgée que moi qui a ce qu'on appelle l'ostéogénèse imparfaite, dit maladie des os de verre, ce
473 qu'avait Petrucciani le pianiste, vous ne l'avez pas connu mais le nom vous dit peut-être quelque
474 chose. Bon petite taille, ce sont des gens qui sont très, très fragiles, ils risquent même de se fracturer
475 en se tapant comme ça, bon cette femme-là je sais plus quel âge elle a mais peut-être pas loin de 70
476 ans, elle est encore en vie, heureusement pour elle, mais c'est vrai qu'elle avait souvent tendance à
477 être un petit peu gênée. Moi je l'ai connue à la sortie de la fac, elle était en fac de lettre à l'époque,
478 c'était quelqu'un qui était assez battant, toujours prête à faire des manifs, mais la perception de son
479 corps était un petit peu lourd à porter pour elle, donc en fin de compte elle était dans un milieu
480 universitaire qui était relativement ouvert par rapport à d'autres milieux.

481 *Oui ça dépend de chaque personne, des personnalités.*

482 *Bon pour les questions du coup on a fait le tour.*

1 **ANNEXE 7 : Entretien Sylvie**

2 Sylvie habite dans une petite commune près d'Angers. Elle n'utilise pas trop les transports en
3 commun mais se déplace plutôt avec sa voiture.

4 Sylvie a une fibromyalgie avec des vertèbres écrasées. Elle a toujours eu des problèmes de dos mais
5 elle s'est rendu compte il y a 10 ans environ que c'était une fibromyalgie. Elle utilise un fauteuil
6 roulant manuel pour se déplacer mais seulement par tranches de quelques jours. Le reste du temps
7 elle se déplace sans, à pied et parfois avec une béquille.

8 Elle trouve que le fauteuil a une influence sur sa vision de la ville, notamment parce que sa hauteur
9 de vision est différente, et cela lui donne l'impression que les gens, mais aussi les voitures, foncent
10 sur elle.

11 Les gens dans la rue ont tendance à s'écarter de son chemin mais pas toujours en avance, ils
12 n'anticipent pas vraiment. Elle doit alors elle-même anticiper ces réactions et ce n'est pas toujours
13 facile.

14 Concernant le regard des autres elle se sent observée. « Tu sens que les gens te regardent ». Mais
15 cela ne l'a jamais empêché de sortir, de pratiquer un lieu. Donc elle sait que les gens la regardent
16 mais cela ne lui pose pas de problème et ne l'influence pas dans ses sorties, dans sa pratique de la
17 ville et ses habitudes.

18 Sylvie trouve qu'avec un fauteuil roulant on se rend compte de toutes les imperfections du sol. « On
19 croit qu'un endroit est accessible mais on se rend compte que le moindre ressaut est un obstacle. »

1 ANNEXE 8 : Entretien Didier, Michel, Bernard (Pastel de Loire)

2

3 [L'entretien commence en présence de Michel et Bernard]

4 *Donc pour commencer des questions un peu personnelles. Du coup, où est-ce que vous êtes nés ?*

5 B: Beaufort-en-Vallée

6 M : Les Sables d'Olonne

7 *Et du coup vous y êtes resté combien de temps ?*8 M : Juste le temps de la naissance, j'ai mes parents qui habitent là-bas. J'ai fait toute mon enfance
9 aux Sables d'Olonne.10 B : Euh... J'habite à Beaufort. C'est loin. Maintenant j'habite à Pastel⁶⁴. Depuis 4 ans.

11 M : J'habite à Pastel depuis l'ouverture. Donc 5 ans.

12 *Et vous vous déplacez beaucoup en dehors de Pastel ?*

13 M : Bah ouais. Enfin moi oui.

14 B: Euh oui. Moi souvent.

15 *Et du coup quand vous y allez-vous utilisez quels modes de transport ?*

16 B, M: Fauteuil.

17 *Vous utilisez les transports en commun ?*

18 B : Non jamais.

19 *Non jamais? Pourquoi?*

20 M : C'est pas accessible. Et les arrêts de bus...

21 *Et le trajet le plus fréquent que vous faites du coup c'est Bouchemaine ?*

22 B : Oui Bouchemaine. Une fois par semaine. Achat tabac.

23 M : Moi ça dépend. Une fois en moyenne.

24 *Et du coup vous passez par où quand le chemin c'est inondé ?*

25 B : Pas de trottoir donc c'est la route.

26 M : Sinon quand je rentre aux sables d'Olonne je prends le taxi jusqu'à la gare et après je prends le
27 train.

⁶⁴ Pastel de Loire, Foyer de vie pour personnes en situation de handicap, situé à Bouchemaine (49)

28 *Ça se passe bien pour prendre le train ?*

29 M: Oui c'est bien accessible. Mais je suis à la première place. Je reste à l'entrée où il y a les bagages
30 (quand je suis avec le manuel). Avec le fauteuil électrique y a quelqu'un qui m'installe et après s'en
31 va.

32 *Et du coup est-ce que je peux vous demander quel handicap vous avez et depuis combien de temps ?*

33 M: Depuis ma naissance. IMC.

34 B: Depuis 5 ans. AVC.

35 *Et est-ce que vous pourriez nous représenter la ville, les endroits où vous allez?*

36 M: Par les mots.

37 B: Par les mots aussi. Mais j'écris mal.

38 *On va écrire si vous voulez.*

39 *Du coup qu'est-ce que vous pouvez me dire sur la ville comment vous la voyez ?*

40 B: Bah Bouchemaine je connais. Mes parents habitent à Trélazé.

41 *Comment vous pourriez décrire la ville ?*

42 B: C'est petit. C'est mignon.

43 *Et pour se déplacer ? C'est facile ?*

44 B : Oui c'est facile.

45 *Vous avez des lieux qui sont des points de repère pour vous ?*

46 B : Non.

47 *Quel sentiment ça vous inspire quand vous êtes là-bas, à quoi vous pensez.*

48 B : C'est pas très loin de la ville, c'est bien. D'Angers.

49 *Vous allez souvent à Angers ou pas?*

50 B : Chez ma sœur de temps en temps. A Noël.

51 *Et sur Angers qu'est-ce que vous pouvez nous dire, est-ce que c'est facile de se déplacer ?*

52 B: Fauteuil Manuel.

53 *Et vous préférez aller à Angers ou Bouchemaine?*

54 B: Peu importe.

55 *Et vous préférez Bouchemaine ou Pastel ?*

56 B: Bah ici. [donc Pastel] J'apprécie mes weekends. Y a pas grand monde. Assez solitaire.

57 *Et... du coup Michel? Quelle ville vous préférez?*

58 M : Les Sables parce que... parce qu'il y a la forêt. La mer. Quand je me promène j'aime bien aller
59 dans la forêt. Y a la maison.

60 *Et... A par ce côté-là, qu'est-ce qui vous plaît, qu'est-ce qui vous déplaît... ... Peut-être rien ? C'est pas
61 plus facile de vous promener...?*

62 M : Non rien. C'est pas plus facile. Il y a toujours la route. Y a pas de trottoir là-bas, c'est comme là.

63 *Et est-ce qu'il y a des points de repères, à par la forêt et la mer...*

64

65 [Arrivée de Didier]

66

67 M : Les sables je connais par cœur.

68 *Du coup y a pas vraiment de point de repère quand vous y pensez-vous voyez toute la ville?*

69 M : Ouais.

70 *Comme on disait tout à l'heure on travaille dans l'aménagement du territoire, l'organisation de la
71 ville. Du coup on avait des questions à vous poser, on va vous poser les mêmes qu'aux autres. Où est-
72 ce que vous êtes né ?*

73 D : A Angers.

74 *Du coup vous avez passé toute votre vie à Angers ?*

75 D : Non. J'ai été à... Au Mans. Deux ans. Après je suis revenu un an sur Angers. Et après je suis parti
76 sept ans à Limoges. Et j'ai moins aimé. Et après je suis revenu. Et j'ai été un peu partout.

77 *D'accord... Et du coup ça fait combien de temps que vous êtes à Pastel ?*

78 D : Depuis l'ouverture. Donc 5 ans.

79 *Et donc... Quel mode de transport vous utilisez le plus ?*

80 D : Là j'ai commencé à me déplacer en bus pour aller chez le kiné. Et des fois pour aller faire des
81 courses j'y vais en bus.

82 *Et du coup on venait de finir, et on parlait de la vision que vous vous faites de la ville, d'Angers, le
83 Bouchemaine... de Pastel aussi. et on voulait savoir si vous pouviez nous représenter les endroits où
84 vous allez, une carte, un dessin, des mots...*

85 D : C'est bien Bouchemaine, La Pointe. Mais moi j'y vais pas seulement, mais je pense aux fauteuils
86 quand en bas, au passage à niveau, faudrait faire des bateaux et aussi à La Pointe, dans la rue,
87 faudrait mettre des panneaux de ralentissement ou des dos d'ânes pour ralentir, c'est pareil dans la
88 route pour aller de Bouchemaine à là [Pastel], quand on marche et quand il y a les voitures qui
89 passent, on est déséquilibré moi. C'est pour ça.

- 90 *Du coup vous utilisez la route quand vous allez à Bouchemaine aussi?*
- 91 D : Non mais le chemin des halages quand il y a de l'eau on peut pas. Il faut prendre la route. C'est
92 pas praticable, ou faut avoir son brevet de natation.
- 93 *C'est possible le maillot de bain en hiver.*
- 94 D : Oui bien sûr en hiver. Ouais...
- 95 *Et quand vous pensez à Bouchemaine, à par le côté accessibilité, qu'est-ce que vous pensez de*
96 *Bouchemaine.*
- 97 D : C'est bien. C'est bien situé. Y a à peu près tout : les magasins, bureau de tabac, c'est assez bien
98 situé, y a la coiffeuse.
- 99 *Et du coup Angers, par rapport à Bouchemaine...?*
- 100 D : Angers...? Faudrait faire des aménagements aussi. C'est bien, je dis pas le contraire.
- 101 *Qu'est-ce qui est bien du coup ? Pareil les magasins, les places...?*
- 102 D : Les magasins, tout ça. C'est bien.
- 103 M : C'est bien sauf qu'il y a des marches, donc pour les fauteuils...
- 104 D : C'est ça. Ou faudrait faire des...
- 105 *Des rampes?*
- 106 D: Des planches pour les fauteuils. Pour moi ça me gêne pas trop, c'est quand je suis avec des
107 copains et qu'ils sont obligés de rester dehors, et moi je rentre. Ils m'attendent. C'est pas possible
108 tout ça.
- 109 *Du coup des questions un peu plus générales pour vous trois... Qu'est-ce qui vous gêne le plus dans*
110 *vos déplacements, on a parlé de la route, du chemin inondé, des marches... est-ce qu'il y a autre chose*
111 *qui vous gêne quand vous allez en ville, que vous vous déplacez?*
- 112 M : Quand on va en ville on est avec des éducateurs.
- 113 *Il y a quand même des choses qui vous gêne ?*
- 114 M : Euh... J'aimerais bien aller en ville mais tout seul.
- 115 D : Oui c'est les bus aussi. Ils ont fait des gros progrès mais pas assez. Faudrait que la marche
116 descende pour que les fauteuils puissent monter, ça serait bien ça. Parce que là, vous voyez ils [les
117 gens avec des fauteuils] sont bloqués qu'à Bouchemaine, c'est tout. Moi je me déplace seul, mais
118 c'est pour Bernard, Michel et les autres.
- 119 *Et vous avez pris le tramway à Angers ?*
- 120 B : Non jamais.

- 121 M : Si une fois moi.
- 122 D: Moi aussi.
- 123 M : C'est pas facile avec le fauteuil, c'est étroit.
- 124 D: Et dedans aussi on peut pas circuler. Les fauteuils. Moi ça va.
- 125 *Et du coup pourquoi est-ce que vous l'avez pas pris, parce que c'était pas pratique ou...?*
- 126 B : Moi j'ai pas eu l'occasion.
- 127 *Et sinon est-ce que vous avez vu la ville changer depuis quelques années, des améliorations ou au*
128 *contraires des dégradations ?*
- 129 D: Ici ? Un peu. Pas beaucoup. Même pas du tout.
- 130 B : Je connais très peu Angers. Ah y a eu le tramway. Mais rien sur Bouchemaine.
- 131 D: Aussi faudrait goudronner les trottoirs parce que quand y a l'eau c'est boueux les trottoirs. Ils...
132 non, il est pas assez large et pas goudronné du tout. J'ai glissé. Je pataugeais. Tu vois, la route qui
133 monte de La Pointe à Bouchemaine ? Devant le Auchan. C'est pas goudronné.
- 134 M : Oui c'est...
- 135 D : C'est étroit. Il faudrait nous faire, non, non, un trottoir plus grand. Et des bateaux.
- 136 *Après tous ces problèmes là ils sont peut-être liés à la localisation de Pastel qui est en campagne,*
137 *enfin excentré.*
- 138 D : Oui c'est beaucoup...
- 139 *C'est vrai que je pensais aux transports qui ne viennent pas beaucoup par là. La Résidence [Arceau]*
140 *c'est en plein centre-ville par rapport à Pastel.*
- 141 D : Il faudrait un œil nouveau.
- 142 *Et un nouveau Pastel de Loire aussi?*
- 143 D : Non, quand même pas. Le chemin des halages faudrait aussi le remonter pour l'eau. Tu sais, mais
144 c'est à longue haleine.
- 145 *Oui et ça coûte de l'argent. Et sinon on voulait savoir aussi, ce n'est plus de l'aménagement, le regard,*
146 *est-ce qu'il vous gêne, est-ce qu'il influence les endroits où vous allez...*
- 147 D : Pas du tout pour moi. Moi si ils me disent, si ils me regardent, tu veux mon handicap ? Prends le.
- 148 M : Non ça va...
- 149 B: Les gens ont souvent demandé mon handicap. Ça me gêne pas. Ça me dérange pas.
- 150 D : Oui moi aussi.

151 *Et est-ce que vous avez déjà eu des questions gênantes ou déplacées ?*

152 B : Non jamais.

153 D : Moi j'ai vu ça quand je me baladais à La Pointe, on m'interpelle des fois, vous avez eu quoi, j'ai eu
154 un accident, et puis ça se passe bien.

155 *Et ça ne vous dérange pas... Et qu'est-ce que vous avez comme handicap ?*

156 D : J'ai eu un double traumatisme crânien, hémiplégie du côté gauche, et c'est tout. C'est bien déjà.
157 Un accident de voiture. J'avais 10 ans. Donc ça fait 27 ans.

158 *D'accord... Du coup ça va peut-être une question pour vous, la hauteur, le fait que vous soyez assis
159 dans votre fauteuil, est-ce que vous avez parfois un sentiment d'infériorité?*

160 M : Non.

161 D : J'ai fait une semaine en fauteuil manuel. Les portes, tout ça, à rouler, les magasins, on peut pas
162 monter dedans. La galère.

163 *Bon du coup on a fait le tour des questions qu'on pouvait avoir. Merci de nous avoir répondu.*

1 **ANNEXE 9 : Entretien téléphonique Jeanne**

2 *Donc on est étudiantes en aménagement du territoire et on s'occupe de réaliser un mémoire sur la*
 3 *représentation de la ville que se font les personnes en situation de handicap moteur et plus*
 4 *particulièrement en fauteuil roulant. Et donc on aurait quelques questions à vous poser.*

5 Pas de problème.

6 *Donc première question, on voulait savoir d'où êtes-vous originaire ? Vous êtes originaire de Paris, ou*
 7 *d'ailleurs... ?*

8 Non j'ai vécu dans le Val d'Oise euh... au début je vivais à Franconville, après jusqu'à l'âge de 11 ans à
 9 peu près, et après j'ai vécu à Sannois jusqu'à l'âge de 23 ans, et après j'ai vécu à Cergy jusqu'à l'âge
 10 de 27 à peu près, ouais je crois, et depuis j'habite à Courbevoie, dans le 92.

11 *et du coup ça fait à peu près combien de temps que vous habitez à Courbevoie ?*

12 Depuis les années 2000 jusqu'à... aujourd'hui.

13 *Et concernant vos déplacements quels sont les modes de transport que vous utilisez le plus ?*

14 euh aujourd'hui ce que j'utilise le plus c'est le fauteuil roulant électrique, tout le temps tout le temps
 15 tout le temps, j'utilise le bus RATP, environ une fois par jour, j'utilise le RER sur les zones RATP,
 16 environ 1-2 fois par mois, et j'utilise très rarement le métro, ligne 14 je dirais deux fois par mois et les
 17 trains de banlieue, les RER dans les zones SNCF j'utilise ça pareil, deux fois par an peut-être.

18 *D'accord.*

19 Et la voiture aussi de temps en temps. Euh la voiture ça serait de l'ordre de... deux trois fois par mois.

20 *D'accord.*

21 Pour la vie normale hein je parle pas des vacances.

22 *Oui, oui bien sûr. Et donc vous parlez des vacances, est-ce que vous voyagez beaucoup ?*

23 Euh je voyage euh je pars en vacances trois fois par an un truc comme ça.

24 *Nous : Et hum est-ce qu'on peut vous demander quel type de handicap vous avez, et depuis combien*
 25 *de temps ?*

26 alors depuis ma naissance, et ça fait partie de la famille des IMC, donc Infirmité Motrice Cérébrale, et
 27 donc euh j'ai un handicap des quatre membres, j'ai du mal à déplacer des objets, j'ai du mal à... je
 28 peux évidemment pas du tout marcher, je dois utiliser un fauteuil électrique. J'étais en fauteuil
 29 manuel jusqu'à l'âge de 15-16 ans, mais c'était les gens qui me poussaient en fait, c'était pas moi qui
 30 me poussais, et après j'ai eu un fauteuil électrique, de l'âge de 16 ans jusqu'à maintenant.

31 *D'accord ! Et hum dans vos déplacements quotidiens qu'est-ce qui vous gêne le plus ?*

32 Au quotidien euh... Pas grand-chose. Pas grand-chose... Ce qui m'agace le plus c'est le non-respect
 33 des lois j'ai envie de dire. La législation est très bien, mais le problème c'est qu'elle est pas forcément

34 respectée. Y a des trottoirs qui sont mal faits alors qu'ils ont été fait après les lois, ceux qui les ont
 35 fait ils ont juste pas réfléchi deux minutes. Y a des voitures aussi qui se garent n'importe où, sur les
 36 trottoirs, sur les arrêts de bus, sur les passages piétons, ils se rendent pas compte à quel point ça
 37 peut être gênant. Et effectivement quand on doit faire demi-tour sur tout un trottoir parce que
 38 quelqu'un a mis sa poubelle et que je peux pas la pousser, ou que quelqu'un a mis sa voiture ou son
 39 scooter, et moi je peux plus passer... Moi je peux pas descendre du trottoir et remonter deux mètres
 40 plus loin. Faut que je retourne au bateau le plus proche pour faire tout le chemin sur la route et
 41 remonter au bateau suivant. Ça veut dire que je vais faire 100m sur la route parce qu'un crétin a
 42 laissé une poubelle ou a laissé son scooter. Et ouais là ça m'agace parce qu'ils me mettent en danger
 43 sans s'en rendre compte, et en plus moi je circule pas mal le soir, la nuit, fin voilà ils me mettent en
 44 danger sans s'en rendre compte et là ça m'énerve.

45 *D'accord, oui c'est sûr. Et sinon du coup dans votre ville est-ce qu'il y a eu des changements positifs*
 46 *ou négatifs, récemment, vis-à-vis de l'accessibilité par exemple, ou d'un nouveau type de transport*
 47 *ou...*

48 Dans mon quartier y a pas eu de grand changement, ils refont les trottoirs par-ci par-là... Si y a eu une
 49 rue qui a été refaite, avant je l'utilisais pas du tout parce les trottoirs étaient en devers, maintenant
 50 qu'elle a été refaite je l'utilise, euh... Y a eu des trucs comme ça, deux trois bricoles, mais c'est des
 51 petits morceaux c'est pas... c'est pas une révolution. C'est des petits tronçons de 50m par-ci 100m
 52 par-là, c'est pas un quartier complet quoi, donc ça ça a pas été très révolutionnaire. Non ce qui a été
 53 beaucoup plus révolutionnaire pour moi dans les années qui ont précédé, c'est l'accessibilisation des
 54 autobus, parce que là maintenant je sais que je peux aller n'importe où. J'ai le permis de conduire et
 55 j'ai une voiture aménagée mais j'aime pas du tout conduire. Donc je le fais quand c'est en dernier,
 56 dernier, dernier, dernier recours, et à chaque fois que je peux je prends le bus, et c'est vrai que
 57 maintenant la plupart des bus sont aménagés, même les lignes qui sont pas déclarées aménagées en
 58 vrai elles le sont plus ou moins, et ça c'est vraiment super parce que ça permet d'aller partout. C'est
 59 un peu long mais je me plains pas parce que ça me permet vraiment d'aller partout.

60 *D'accord. Et sur Paris même est-ce que vous avez des exemples de projets ou d'aménagements qui*
 61 *ont été fait pareil, soit qui ont apporté une amélioration, soit qui ont apporté des difficultés...*

62 Bah les bus en fait.

63 *Oui surtout les bus... ?*

64 Les bus ont été tous aménagés. Maintenant c'est bien, on n'a plus besoin de se poser de question ils
 65 sont tous aménagés. C'est pas la peine de chercher lequel l'est, lequel l'est pas, ils sont tous
 66 aménagés. Et ça c'est super confortable.

67 *Oui, d'accord.*

68 Oui donc ça les bus ça a été une grande amélioration. Le reste euh... non j'ai pas de souvenir
 69 particulier d'aménagements qui ont été révolutionnaires récemment à part les bus.

70 *Et toujours par rapport aux transports...*

71 Le RER peut-être. Le RER A. L'aménagement qu'a fait la RATP sur... Fin les aménagements qu'a fait la
 72 RATP sur le RER A et leur partie du RER B. Fin leur partie du RER A et leur partie du RER B. Parce qu'il
 73 y a des parties SNCF et des parties RATP. C'est un peu compliqué c'est pas facile à comprendre quand
 74 on n'est pas de Paris.

75 *Non mais je viens de Paris donc je connais un petit peu oui.*

76 C'est un peu difficile à comprendre quand le conducteur du train se barre et que le conducteur
 77 suivant est pas là, bah tant pis il va pas plus loin quoi, et le mec il part c'est juste un truc de fous.
 78 Mais... Mais bon sur la partie RATP du RER A et du RER B, ils ont vraiment fait des très gros efforts
 79 pour l'accueil des personnes en fauteuil, et ça c'est super confortable. Ça ça a vraiment été
 80 révolutionnaire. Quand j'habitais à Cergy – Bon déjà Cergy c'est un secteur SNCF – mais ça existait
 81 pas et c'est pour ça aussi que j'utilisais beaucoup la voiture et... mais là maintenant c'est super
 82 confortable.

83 *D'accord...*

84 Mais vraiment sur la partie RATP. La SNCF j'en dirai pas autant.

85 *OK ! Et toujours par rapport à vos déplacements, est-ce que vous pensez qu'en étant valide vous vous*
 86 *déplaceriez plus, ou est-ce qu'au final vous arrivez à vous déplacer autant que vous le souhaitez ?*

87 Bah j'ai le sentiment que... euh, alors : je vous parle vraiment de déplacement urbain hein, je vous
 88 parle pas du reste de mes problèmes, j'ai l'impression que je me déplace plus que si j'étais valide.
 89 Parce que je suis en fauteuil électrique donc je suis assez infatigable, et euh... Je me déplace plus que
 90 si j'étais valide. Je connais beaucoup de personnes valides qui se déplacent pas autant... qui se
 91 déplacent pas autant c'est clair. Par contre moi ce qui va me freiner c'est pas le déplacement en fait.
 92 C'est rigolo parce que quand on parle de personne à mobilité réduite on imagine toujours la difficulté
 93 d'aller d'un point A à un point B, et c'est pas du tout ça ma difficulté. Ma difficulté c'est vivre quand
 94 je suis au point A et vivre quand je suis au point B. Quand je suis en période de déplacement j'ai pas
 95 de difficultés. Ma difficulté ça va être ouvrir la porte, fermer la porte, mettre un manteau, euh... aller
 96 aux toilettes, enfin des choses comme ça. Ma difficulté ça va pas être de me déplacer d'un point A à
 97 un point B donc j'ai pas du tout le sentiment d'une exclusion. Fin oui s'il y a des marches, mais là on
 98 parle d'urbanisme donc on parle de dans la rue, dans la rue j'ai pas de problème. Mais oui si je dois
 99 aller dans un endroit où il y a des marches je peux pas y aller.

100 *D'accord. Et euh on avait des questions aussi par rapport aux interactions avec les gens, dans la rue,*
 101 *dans des commerces. On voudrait savoir comment vous pouvez définir ces interactions avec les gens.*

102 Oh ils sont super sympa. Non ils sont super sympa. Il y a eu quelques quiproquos mais c'est très, très
 103 rare, fin vous voyez j'ai 40 ans, y a eu une fois ou deux des trucs, des quiproquos rigolos, mais c'est
 104 super rare. C'est super rare. Quand je parle de quiproquos c'est par exemple que je peux pas rentrer
 105 dans la boulangerie. Et donc je suis à la porte de la boulangerie en train de tendre de l'argent à
 106 quelqu'un pour qu'il aille me chercher mon pain, ou la boulangère... une fois quelqu'un en sortant a
 107 cru que je faisais la manche et a voulu me donner de l'argent, c'était assez drôle. Mais ça, ça m'est
 108 arrivé une fois quoi. Le reste du temps non les gens sont super gentils, ils me disent est-ce que vous
 109 voulez que je vous aide à rentrer, ils réalisent pas qu'une marche de 20 cm même s'ils s'y mettent à

110 quatre ils réussiraient pas à me la faire passer. Euh... mais ils sont plein de bonne volonté. Si jamais je
111 m'arrête pour écrire un texto ou je sais pas quoi, j'ai toujours trois personnes qui vont me sauter
112 dessus pour me demander Ca va votre fauteuil il est en panne qu'est-ce qui se passe vous avez
113 besoin d'aide ? Bah c'est... assez flagrant quand même, les gens sont assez sympa. Ils me tiennent la
114 porte, il me pose les courses sur le tapis, ils me les rangent... euh... franchement j'ai pas de problème
115 du tout quoi.

116 *D'accord. Et par rapport au regard est-ce que le regard des gens est insistant, est-ce que vous le*
117 *ressentez ou pas du tout...*

118 Bah je le ressens pas. De temps en temps ça m'amuse quand ils racontent n'importe quoi à leurs
119 enfants, donc quand ils disent vraiment n'importe quoi j'interviens. J'interviens en fait pour corriger
120 un peu le tir. Mais sinon non ça va y a pas de... Moi j'ai pas ce sentiment-là après j'en sais rien, c'est
121 peut-être parce que je le vois pas. J'ai autre chose à faire qu'observer les gens en train de m'observer
122 quoi. Donc euh je fais pas du tout attention à ce genre de choses. Et puis je suis bavarde j'suis
123 rigolote j'vais vers les gens. Je travaille dans un quartier où les gens sont constamment perdus
124 puisque je travaille à la défense, et systématiquement quand je vois quelqu'un hagard devant le plan
125 je vais le voir, je lui dis je suis du quartier, je lui montre le chemin. Donc ça va dans les deux sens,
126 quand vous allez vers les autres les autres sont sympas avec vous quoi. Donc euh... Quand vous avez
127 l'air tout craintif et que vous pensez que le monde entier vous en veut, bah je pense que oui le
128 monde entier va vous en vouloir.

129 *Et on se posait la question aussi, c'est une de nos hypothèses dans notre mémoire, c'est par rapport*
130 *au fauteuil en lui-même, à la position assise et aussi à la différence de hauteur de vision, est-ce que*
131 *vous pensez que ça a une influence sur comment vous voyez la ville, ou comment... sur les interactions*
132 *avec les gens...*

133 Sur la ville j'ai pas ce sentiment. Parce que la ville c'est grand alors on est peut-être pas à 30 cm près.
134 Donc euh... sur la ville j'ai pas trop ce sentiment-là. Après oui quand on est hyper serrés dans le RER
135 ou dans le tramway, on a des petites différences c'est sûr. Mais moi j'ai de la chance mon fauteuil est
136 très solide, donc j'ai toujours 1m² pour moi, parce que les gens ont beau se comprimer contre moi,
137 bah le fauteuil résiste. Contrairement à quelqu'un en béquilles qui serait complètement broyé, moi
138 ça va à peu près. Par contre oui je vais plus avoir ce sentiment-là dans les cocktails, les trucs un peu
139 vous voyez... où les gens se parlent debout. Et là j'ai une petite astuce parce que mon fauteuil a une
140 fonction lift, donc je peux remonter le fauteuil de 30cm et être à peu près à la hauteur d'un adulte
141 normal en fait. Et euh... du coup j'ai pas ce sentiment-là.

142 *D'accord... Et euh si vous aviez à faire une carte de votre ville, comment vous la représenteriez ?*

143 Euh... je comprends pas la question.

144 *Oui c'est pas facile... Si vous aviez à le dessiner, qu'est-ce qui vous marque, qu'est-ce que vous*
145 *mettriez sur un plan ou un dessin ?*

146 Y a une grande rue commerçante juste à côté de chez moi. Très longue rue commerçante, avec les
147 trottoirs très étroits, avec les voitures et les bus qui passent et qui manquent d'écraser les piétons,
148 euh... tellement qu'ils arrachent les stores des magasins. Euh... ça c'est le truc le plus marquant du

149 coin. Y a une gare dans cette grande rue commerçante à deux pas de chez moi. Y a une gare SNCF
150 totalement inaccessible. Je peux y acheter des tickets mais je peux pas prendre le train. Qu'est-ce
151 qu'il y a d'autre y a une poste. J'habite entre la poste et la gare grosso modo. Y a 5 supermarchés, 5
152 opticiens voilà. Après un peu plus loin dans un autre quartier y a une mairie. Y a la Défense pas très
153 loin, à un kilomètre même pas y a le quartier de la Défense. Avec le métro, le RER, les bus tout ça
154 tout ça. Tout au bout de la rue commerçante y a la Seine, le fleuve, de l'autre côté au loin au loin
155 mais très, très loin si on continue au moins 5km y a à nouveau la Seine parce qu'on est dans un
156 méandre de la Seine. Donc euh... voilà. Qu'est-ce que je peux dire d'autre sur mon quartier... Y a un
157 espèce de square que la mairie appelle par snobisme Parc, mais c'est des bêtes squares à chiens,
158 quoi que les chiens sont interdits. De squares pour faire jouer les mômes et ils appellent ça Parc. Ils
159 ont jamais vu un parc, quand c'est plus petit qu'un demi terrain de foot on peut pas appeler ça un
160 parc. Euh... donc voilà qu'est-ce que je peux dire d'autre... c'est pas vert, c'est assez béton. C'est
161 assez béton quand même, c'est pas large, on voit pas euh... vous voyez on n'a pas l'impression de
162 grande largeur comme les grandes avenues à Cergy ou... c'est pas large chez moi. C'est assez étroit,
163 c'est des rues assez étroites.

164 *D'accord.*

165 Fin sauf quelques-unes qui sont plus larges mais voilà.

166 *Et du coup la grande rue commerçante dont vous parliez comment elle s'appelle qu'on essaye de la*
167 *repérer sur un plan...*

168 En fait elle change de nom tous les carrefours c'est assez stupide, par chez moi elle s'appelle Avenue
169 Marceau. Et... Mais je suis à la limite entre Avenue Marceau et Rue de Bezon. Mais c'est la même en
170 fait, c'est juste que quand on passe le pont de la gare elle change de nom. Et moi j'habite, si vous
171 voulez voir sur le plan, j'habite dans une toute petite rue qui est perpendiculaire et qui s'appelle rue
172 Barbés. Qui est perpendiculaire au niveau de la poste.

173 *Bon bah je pense qu'on a fait le tour des questions. Merci beaucoup de nous avoir accordé ce temps-*
174 *là et d'avoir répondu à toutes nos questions.*

1 ANNEXE 10 : Entretien Xavier

2 *Une question sur l'AFM tout d'abord. Est-ce que vous pouvez nous parler de votre rôle ici et de*
3 *l'association en général ?*

4 Alors l'AFM téléthon c'est l'association qui organise le téléthon pour la recherche sur les maladies
5 neuromusculaires. Alors après elle se décline en régions, il y a des services régionaux. La dame que
6 vous avez vu qui sortait de mon bureau c'est la secrétaire du service régional. Alors leur rôle à eux,
7 c'est un service de professionnels qui est composé d'un directeur, d'une secrétaire et de référents de
8 parcours de santé, ces personnes vont dans les familles et les aident dans tout ce qui est tâches
9 administratives, choix de fauteuil roulant, orientations, euh intégration scolaire, elles font vraiment
10 du... on va dire du... elles sont en direct avec les malades. D'ailleurs elles ne se déplacent que sur
11 demande des personnes atteintes d'une maladie neuromusculaire. Après il y a la coordination du
12 téléthon, qui est... donc la branche qui s'occupe du téléthon sur le département, exclusivement sur le
13 département, ils aident les organisateurs de manifestations. Et ensuite il y a la délégation
14 départementale, moi j'en suis le secrétaire. Nous n'avons plus de délégué depuis quelques temps
15 mais on a une équipe qui fonctionne bien, et nous notre rôle il est plus politique, c'est porter du
16 discours politique... de... de l'association... auprès des politiques justement, auprès des
17 administrations. On est représentatif de l'association, c'est-à-dire qu'on a les pouvoirs de la
18 présidente pour aller voir toutes les administrations, c'est-à-dire qu'on siège dans différentes
19 commissions, on a la commission d'accessibilité, départementale, on a un membre de notre équipe,
20 il y a les commissions des droits de l'autonomie de la maison départementale de personnes
21 handicapées, on a deux membres qui y siègent et on a un membre qui siège à la commission
22 exécutive de la maison départementale des personnes handicapées, c'est le côté fonctionnement de
23 la MDPH en fait. Et puis voilà notre rôle aussi c'est d'aller vers les politiques, exposer des problèmes,
24 ce qu'on a fait hier d'ailleurs, on a rencontré un des directeurs de la... du conseil général pour lui faire
25 remonter nos difficultés sur les aides à la personne. Ensuite on a un autre rôle qui est de rompre
26 l'isolement. Donc c'est organiser des voyages, des sorties, des rencontres, des... rencontres de pair à
27 pair, c'est-à-dire qu'on réunit des personnes qui sont atteints de la même pathologie, et les gens
28 peuvent discuter entre eux, de leur expérience. Voilà. (...) C'est un peu condensé hein, mais c'est
29 l'essentiel.

30 *Et du coup des questions maintenant plus par rapport à vous. Et à l'accessibilité. Est-ce que ce serait*
31 *possible par exemple de savoir d'où vous venez, enfin géographiquement parlant ?*

32 Alors moi j'habite la ville de Tours.

33 *Oui. Depuis... ?*

34 Oh depuis que je suis... Depuis toujours. Je suis né à Tours, donc je connais bien Tours. Je connais par
35 cœur.

36 *Et du coup quel mode de transport vous utilisez le plus ?*

37 Alors maintenant... longtemps j'ai utilisé... alors j'ai mon propre véhicule, mais je l'utilise très peu en
38 fait, parce qu'on a un service de transport fil blanc, je sais pas si vous en avez entendu parler.

39 *Oui.*

40 Donc qui fonctionne plutôt bien. D'ailleurs la délégation de l'AFM d'Indre-et-Loire, ça a été une de
41 nos premières missions, c'est de travailler avec l'association des paralysés de France sur ce type de
42 transport.

43 *D'accord. On a été les rencontré, ils nous en ont parlé un peu.*

44 Donc je ne vais pas vous faire l'historique de fil blanc. Donc voilà, on a travaillé là-dessus avec eux, on
45 y est arrivé à mettre en place un bon service de transport. Alors ce transport c'est de la communauté
46 d'agglo, ils ne sont pas que sur la ville de Tours. Donc sinon j'utilise de temps en temps fil bleu. Et
47 puis bien sûr le tram.

48 *Oui le tram est bien accessible.*

49 C'est un des fleurons en matière de transport.

50 *D'accord. Et par rapport à Tours est-ce que... enfin... vous vous baladez plutôt dans Tours et est-ce
51 que vous voyagez beaucoup à l'extérieur de Tours ?*

52 A l'extérieur de Tours pas tellement en fait, parce qu'on a la chance d'avoir une ville où il y a tout.
53 Alors qu'est-ce que vous appelez en dehors de Tours ? C'est ça le problème.

54 *N'importe où. Est-ce que vous voyagez souvent ou...*

55 Comme tout le monde je pars en vacances. Donc l'année dernière on était dans le nord de la France,
56 faire un petit tour en Angleterre, un peu tour en Belgique. Oui, oui, je voyage, bien sûr. Je fais ça
57 régulièrement. Mais c'est pas le plus gros de mes déplacements.

58 *Oui c'est vraiment essentiellement des déplacements sur Tours. (...) On a décidé de travailler, pour
59 répondre à nos problématiques de mémoire, sur... d'utiliser la carte mentale. Donc le but c'est de
60 représenter la ville dans laquelle vous vivez, donc là la ville de Tours, donc si vous voulez bien...*

61 Représenter la carte de la ville de Tours ?

62 *Pas forcément une carte*

63 Comment j'imagine ma ville ?

64 *Comment vous voyez Tours ?*

65 C'est la plus belle ville de France.

66 (rires)

67 *Est-ce qu'on peut vous faire... vous faire travailler un peu ?*

68 Alors je ne suis pas un artiste hein.

69 *Non mais c'est pas grave, ce n'est pas ce qu'on cherche. On ne cherche pas des trucs jolis, on cherche
70 des trucs vrais.*

71 Mais je ne comprends pas trop ce que vous voulez, vous voulez un plan de masse...

72 *Non, non. Comment vous vous l'apercevez. Comment vous pouvez nous montrer pour représenter la*
73 *ville.*

74 Bon bah je vais faire un truc c'est complètement délirant mais tant mieux pour vous.

75 *Allez-y.*

76 Donc voilà comment je me sens dans ma ville. C'est très con... Heureux. (rire) Mais c'est très bête
77 parce que... voilà moi je me sens bien dans cette ville, je l'aime. Pour avoir visiter plein de villes
78 autour de moi, voilà je pense que c'est pas la meilleure mais c'est dans celle où je me sens le plus à
79 l'aise, elle est assez accessible, il y a encore beaucoup d'efforts à faire mais les gens y travaillent
80 dessus. Donc voilà c'est vraiment une ville où on est bien, où il fait bon vivre.

81 *D'accord. Très bien.*

82 C'est très con, j'ai un peu honte.

83 *Ah non, non, justement. Et du coup, vous avez dit que vous aimiez beaucoup cette ville, que c'était*
84 *une belle ville, mais comment vous vous représentez la ville, est-ce que vous pouvez nous en dire un*
85 *peu plus ?*

86 Alors une chance extraordinaire c'est que j'ai été élu pendant 6 ans à la ville de Tours, ce qui me l'a
87 fait découvrir sur un autre jour, mais je l'aimez déjà beaucoup avant, ce qui m'a un petit peu
88 consolidé dans ce que j'en pensais et surtout euh.. une ville c'est quelque chose qui doit être vivant
89 en permanence, c'est-à-dire qui doit changer en permanence d'aspect. Et le problème c'est qu'il y a
90 300 ans, 400 ans, on ne se préoccupait pas de l'accessibilité et on s'en préoccupe réellement depuis,
91 on va dire 20 ou 30 ans de l'accessibilité vraiment. Donc c'est une ville qui sera encore amenée à
92 changer énormément pour nous, en nous intégrant. C'est un combat, c'est ça qui est motivant parce
93 qu'il faut se battre et je pense que quand on a un peu la niaque on a envie que les choses changent
94 et on a vraiment envie d'entrer dans ce combat, c'est pas simple, parce qu'il y a tellement de
95 difficultés, que ce soit autant financière que faire évoluer les mentalités, mais ça bouge, ça bouge
96 vraiment. Et c'est euh... Non c'est une ville extraordinaire Tours, qui mérite d'être connue et... Parce
97 que vous passez du moderne, avec un patrimoine énorme, vous pouvez découvrir des endroits
98 magiques... Là encore, j'ai bientôt 50 ans, il y a encore des choses que je découvre en me baladant
99 encore aujourd'hui, vous levez un peu la tête vous voyez des bâtiments splendides. Alors forcément
100 c'est des vieux bâtiments qui sont pas forcément accessibles mais au moins on voit des choses. Et
101 puis je vous dis, moi je l'ai vue évoluer. Les deux lions par exemple moi j'ai connu ça en friche. Peut-
102 être vous aussi ? Non vous êtes trop jeunes.

103 *Non.*

104 *On connaît Tours que depuis trois ans.*

105 Ah oui d'accord. Oui voilà c'était un endroit qui était totalement en friche avant les deux lions, donc il
106 n'y avait rien dessus. Une petite maison au milieu (rire)

107 *Ça a bien changé !*

108 Ça a bien changé vous voyez. Alors après on aime ou on aime pas. Mais voilà, moi j'ai connu Tours,
 109 j'ai vu des quartiers se monter, j'ai vu cette ville évoluer, pas toujours de la bonne manière, des
 110 choses ont été faites qui sont pas très belles, si on prend les halles de Tours c'est pas très beau, les
 111 anciennes halles étaient magnifiques, mais bon celles-là sont bien elles sont accessibles. Lorsqu'on
 112 est handicapé, lorsqu'on est en fauteuil c'est vrai que l'esthétique c'est important mais l'accessibilité
 113 ça l'est beaucoup plus. Moi personnellement je ne suis pas trop regardant sur l'esthétique. Du
 114 moment que je peux rentrer et me balader je pense que c'est l'essentiel.

115 *Vous avez parlé de changements et du coup dans les changements récents, qu'est-ce que... enfin est-
 116 ce qu'il y a des changements qui vous ont marqué, positif ou négatif ?*

117 Ah positivement c'est le tram. On a bossé dessus avec les associations, moi en tant qu'élu j'ai
 118 travaillé dessus et c'était vraiment un projet collectif, ça n'a pas été le projet d'une ville simplement,
 119 c'était le projet déjà on peut dire vraiment de deux villes mais avec le soutien d'une agglo entière et
 120 avec aussi le travail des associations. C'est ça qui était intéressant aussi. Pour une fois on nous a
 121 demandé notre avis sur ce que devait être le tram, sur l'accès de ce tram et puis bon je dis pas que
 122 tout est parfait parce que forcément c'est des projets tellement énormes que c'est des choses à
 123 améliorer encore, mais c'est quand même pas mal. Il est beau, il est esthétique.

124 *Oui on sent qu'il y a eu un grand travail.*

125 Donc je dirais que le tram a été un... L'avantage du tram aussi c'est que ça a obligé les villes qu'il
 126 traverse, c'est-à-dire Tours et Joué-lès-Tours, à mettre des bâtiments en accessibilité à côté et leur
 127 voirie. Parce que c'est bien beau de faire un tram mais si on ne peut pas accéder au quai, si on ne
 128 peut pas accéder là où on veut aller, aux mairies, aux écoles, etc. ça a forcé euh... Je sais pas si les
 129 gens se rendent vraiment compte pour le moment, ils s'en rendront compte d'ici quelques années,
 130 mais ça a permis et ça a boosté la mairie, notamment la mairie de Tours pour mettre des bâtiments
 131 en accessibilité à côté. Parce qu'il faut comprendre une chose, un commerçant aujourd'hui qui a le
 132 tram qui est devant sa porte ça lui amène du monde, donc si il est un peu intelligent il va le rendre
 133 accessible.

134 *Oui c'est vrai quand on y réfléchit, Tours il y a plein de choses accessibles...*

135 Y en a plein qui ne le sont pas hein. Moi j'ai bataillé pendant six ans. Mais de toute façon la
 136 municipalité actuelle fera sûrement beaucoup de choses mais quand ils ne seront plus là il en restera,
 137 il y en a au moins pour 50 ans de travaux encore. Et en sachant qu'il y a des bâtiments, euh... parce
 138 qu'on est quand même tributaires des architectes des bâtiments de France, si vous avez rencontré
 139 l'APF ils ont dû vous en parler, c'est très compliqué. Moi je dis souvent que si il y avait eu des
 140 architectes des bâtiments de France sous Louis XIV, on n'aurait jamais construit Versailles, c'est clair.
 141 Voilà, Versailles c'était un petit château de chasse qu'on a transformé en somptueuse... somptueux
 142 château on va dire.

143 *Oui parfois c'est compliqué.*

144 Oui voilà et aujourd'hui ne serait-ce que choisir le pavé que vous allez mettre au sol, ça devient...
 145 C'est complètement aberrant. On demande aux municipalités par exemple, que les pavés que l'on
 146 met dans certaines cours, soient posés de la même manière qu'il y a 300 ou 400 ans. Donc pour les...

147 ceux qui font le travail c'est très enrichissant parce que ça permet de découvrir d'anciennes
148 méthodes, mais ça coûte un prix fou et en attendant nous on peine.

149 *Surtout les pavés.*

150 Ah oui les pavés. C'est terrible les pavés.

151 *Oui on en a déjà entendu parler dans le vieux Tours.*

152 Eh bien par contre ce qu'ils ont fait dans la cour du musée des Beaux-Arts, c'est très bien. C'était une
153 toute dernière réalisation je dirais, qui a enfin abouti, mais ça a mis 4 ans pour aboutir.

154 *Qu'est-ce qu'ils y ont fait ?*

155 Alors vous savez là où il y a l'arbre, le grand cèdre, où il y a l'éléphant d'un côté et où il y a le musée.
156 Au sol, ils ont fait... ils ont refait le sol, avant c'était des pavés tout gondolé, tout moche, si vous
157 rouliez là-dessus vous vous faisiez sauter 3 vertèbres à chaque fois. Et là ils ont fait vraiment un
158 excellent travail, c'est aplani, il y a des petits joints entre. En fait c'est les mêmes pavés qu'ils ont
159 coupés en deux en fait. Cela permet d'avoir un côté bien plan, bien lisse. Mais il fallait un pavé bien
160 particulier, on ne pouvait pas mettre n'importe quel pavé, il fallait qu'il soit posé d'une certaine
161 façon, selon les méthodes d'y a 200, 300 ans, vous voyez donc c'était...

162 *Oui c'est compliqué.*

163 Oui c'est compliqué.

164 *Du coup on a parlé des pavés, mais qu'est-ce qui vous gêne le plus dans vos déplacements de tous les
165 jours ?*

166 Alors ce qu'il gêne, il y a plusieurs choses. Déjà les descentes de trottoirs qui ne sont pas devant les
167 passages cloutés. Ça c'est terrible parce que ça nous met en danger. Alors ça c'est difficile de faire
168 bouger les choses. Parce que souvent malheureusement, je ne sais pas si vous avez remarqué, où il y
169 a le passage clouté il y a le... où on voudrait qu'il y ait le passage clouté il y a forcément un caniveau.
170 Donc on ne peut pas mettre une descente de bateau où il y a un caniveau, faudrait tout déplacer. Et
171 souvent à côté de ça vous avez tout ce qui est EDF, GDF, des compteurs qui passent donc déplacer
172 coûterait... donc on ne met pas forcément le passage clouté au bon endroit. Ça c'est la première
173 chose. La deuxième chose c'est l'incivilité. C'est-à-dire les gens qui ont leur voiture, qui se garent là
174 deux minutes, mais ils ont de bonne foi généralement les gens, deux minutes j'en ai pas pour
175 longtemps, deux minutes, vous arrivez, il flotte, il faut descendre le trottoir et boum vous pouvez pas
176 parce qu'il y a une personne qui est partie deux minutes, en général c'est jamais deux minutes, c'est
177 5 – 10 minutes à chaque fois. Bon ça c'est pénible. Sur les trottoirs c'est les poubelles qui ne sont pas
178 ramassées, ça c'est pareil c'est... ça c'est aussi embêtant parce que logiquement les gens doivent
179 rentrer leur poubelle avant un certain horaire. Donc la ville devrait passer avec un véhicule et mettre
180 des amendes et récupérer... ou déranger les poubelles. Et puis après ce qui me gêne beaucoup c'est
181 les déjections canines, les casseaux de verre, les choses comme ça, ça c'est... c'est terrible, quand
182 vous êtes en fauteuil et que vous roulez sur des casseaux de verre, ça vous déchire le pneu... enfin
183 voilà quoi. Vous êtes au milieu du trottoir et vous bougez plus quoi. Voilà. C'est... et en plus depuis
184 quelques temps, il faudrait qu'on le signale à la mairie ça pourrait être vite résolu, c'est les... j'ai

185 remarqué c'est les bars qui empiètent de plus en plus leur terrasse sur le trottoir. Alors c'est vrai que
 186 c'est sympa, moi j'aime bien, les gens prennent un pot, bon bah quand ils empiètent de trop les gens
 187 sont toujours sympa, ils se poussent, ils s'excusent, mais logiquement le bar ou le restaurant doit
 188 laisser un passage suffisant pour les personnes. Chose qu'ils font de moins en moins. Ça s'est...

189 *Faut rajouter des tables et...*

190 Oui. Bah un client ou deux clients de plus... Voilà mais on peut comprendre, moi je peux comprendre
 191 que l'artisan il tient un bar ou un restaurant, il a besoin de vivre mais faut aussi qu'on puisse passer
 192 quoi.

193 *Oui bien sûr. Donc vous pensez, parce que vous parlez d'incivilité, qu'il y a un manque de*
 194 *sensibilisation de la population vis-à-vis des personnes en situation de handicap ?*

195 Bah ça a toujours été. Je pense qu'il faut changer les mentalités, c'est toujours très long de faire
 196 changer les mentalités. Et je pense que... oui les gens sont de bonne foi ils ne pensaient pas que ça
 197 allait pouvoir gêner quelqu'un... mais je pense que c'est aussi une question de bon sens, euh on
 198 pense aux personnes handicapées mais on pourrait penser que la mère de famille avec sa poussette
 199 qui va se mettre en danger en traversant la route au mauvais endroit parce qu'une voiture se sera
 200 garée sur le passage clouté. C'est sûr que si une voiture fauche un enfant dans une poussette, voilà
 201 quoi. (...) Mais alors je pense que le seul moyen aujourd'hui de parer à cette incivilité c'est de... qu'il y
 202 ait des PV comme à une époque pour les places de parking handicapé par exemple, elles étaient pas
 203 respectées, elles l'ont été quand l'amende est passée à 135€.

204 *Oui c'est motivant...*

205 C'est motivant là d'aller se garer un peu plus loin du coup. Et puis surtout que en plus avant les gens
 206 disaient oh bah de toute façon je ne la paye pas à la fin de l'année il y aura la... la... comment ça
 207 s'appelle... la remise gracieuse du président. Bah oui mais comme ça fonctionne plus ça, les gens
 208 maintenant... je trouve que les places sont mieux respectées. Ils pourraient faire la même chose avec
 209 ce genre de chose, ils pourraient... qu'il y ait des fourrières aussi, moi j'ai rencontré des personnes
 210 qui pouvaient même plus rentrer chez eux. Aux deux lions notamment, qui pouvaient plus rentrer
 211 chez eux parce qu'une voiture était garée carrément sur la seule et unique descente de trottoir qu'il y
 212 avait, et puis le trottoir était tellement haut, qu'elle ne pouvait pas avec le fauteuil rentrer chez elle.
 213 J'ai du moi intervenir en tant qu'élus pour faire passer la police municipale à plusieurs reprises à cet
 214 endroit-là.

215 *Du coup c'est un type d'interaction avec les autres, est-ce que c'est... enfin comment vous définiriez*
 216 *ces interactions les autres utilisateurs de la ville ?*

217 Je pense tout simplement déjà qu'il y a des règles à respecter en société. Je veux dire que si ça on
 218 n'est pas capable de le comprendre, c'est pour ça que ça posera toujours un problème. Alors est-ce
 219 que c'est un manque d'éducation, est-ce que ça doit commencer à l'école, chez les parents ? Je sais
 220 pas. Moi je dirais c'est surtout du savoir vivre, ne pas penser qu'à soi et aussi penser aux autres. Je
 221 veux dire : ne pas me garer sur un trottoir, moi ça me semble normal. Ne pas se mettre sur un
 222 passage clouté, ça me semble logique. De la même manière que l'on ne grille pas un feu rouge, que
 223 voilà on s'arrête à un stop, je pense que c'est des règles de sécurité avant tout. Après pour ce qui est

224 de l'hygiène avec leur chien, les gens devraient se fournir de sacs, ça existe en plus. Moi je dis
 225 souvent aux gens est-ce que si votre chien fait chez vous, vous faites quoi, vous mettez sous le tapis,
 226 je sais pas. Non vous nettoyez quoi. Vous savez souvent ce n'est que du bon sens. Alors il y a ceux
 227 qui n'en ont rien à cirer, mais de toute façon vous pouvez leur dire ce que vous voulez ils s'en
 228 foutent. Et puis il y en a qui disent bah oui vous avez raison, excusez-moi. Et puis peut-être aussi
 229 parfois il faut peut-être se retrouver en fauteuil pour comprendre. Ce que je ne souhaite à
 230 personne... honnêtement. Même à ceux qui se garent sur les places handicapées. Je ne souhaite pas
 231 ça parce que c'est quelque chose de difficile à vivre, et pas que pour la personne mais pour
 232 l'entourage aussi.

233 *Et sinon par rapport au regard des gens, comment vous pouvez définir le regard des gens, est-ce que*
 234 *c'est quelque chose qui vous touche, est-ce que vous le remarquez beaucoup ou... ?*

235 Quand je suis tombé en fauteuil c'est quelque chose qui me gênait le plus. Alors j'avais 28 ans, ça me
 236 gênait plus. Mais en fait au fil du temps, le regard des autres pff. Vous savez c'est pareil, lorsqu'on vit
 237 depuis longtemps avec son fauteuil, les gens vous regardent mais comme je dis souvent en rigolant,
 238 de la même manière que je regarde une jolie fille dans la rue, par exemple voilà, forcément quelque
 239 chose attire l'œil, donc là c'est le fauteuil qui attire l'œil, bon... Non le regarde des gens... puis
 240 lorsque l'on est sympa avec les gens, les gens sont sympa avec vous donc... On parle d'égal à égal en
 241 général. Il m'est arrivé quelques anecdotes il y a quelques années, il y avait un SDF qui était bien
 242 sympathique, mais dès qu'il me croisait il faisait son signe de croix. (...) Je ne sais pas comment je dois
 243 le prendre. Voilà je veux dire le gars le handicap devait lui faire tellement peur. Mais souvent ce qui
 244 est amusant c'est que les enfants sont beaucoup plus ouverts que les parents. Et donc les gamins qui
 245 disent oh qu'est-ce qu'il a le monsieur et la maman ou le papa chut vas-tu te taire, vas-tu te taire.
 246 Bah non faut pas... C'est arrivé que des gamins me demandent, bah je leur dis, qu'est-ce que vous
 247 voulez. Mais le regard des gens en général pff. C'était vrai il y a plusieurs décennies je pense ouais.
 248 Où le handicap faisait peur à tout le monde, on avait tendance à cacher les choses. Aujourd'hui... on
 249 a pris un peu le pouvoir aussi, on est descendu dans la rue donc euh... Et puis il y a des émissions de
 250 télé au quotidien, l'action de l'APF qui est là depuis plus de 50 ans, l'AFM avec le téléthon. Vous
 251 voyez c'est des choses qui ont fait évoluer. La société... le regard aujourd'hui moi je... je me sens pas
 252 gêné lorsque l'on me regarde. De toute façon, au bout d'un moment, quand on commence à vieillir,
 253 le regard des autres franchement...

254 *Et est-ce que au début, enfin quand vous étiez touché par le regard, est-ce que ça vous a empêché par*
 255 *exemple de pratiquer certains lieux où vous saviez qu'on allait vous regarder ou...*

256 Honnêtement non.

257 *Ça n'a jamais eu une grande influence ?*

258 Non c'était agaçant, parce que vous aviez vraiment ce sentiment de... Les gens étaient pas habitués
 259 de voir des personnes en fauteuil je pense aussi. Vous voyez aujourd'hui on en croise régulièrement
 260 des gens en fauteuil roulant à Tours. Moi je... il y a même 15 ans, 20 ans en arrière on n'en voyait pas
 261 tant que ça des gens en fauteuil. On restait entre nous je dirais, dans le milieu associatif, les... il y
 262 avait très peu de cinémas accessibles à part à l'époque le seul qu'il y avait c'était les studios. Je sais
 263 pas si vous connaissez un petit peu mais c'est un microcosme le studio, on est entre nous quand

264 même. Il n'y avait pas les CGR. Quand les CGR se sont montés, les deux, Tours centre et celui des
 265 deux lions, les choses ont quand même pas mal évoluées, ça a permis aux gens d'aller un peu plus au
 266 cinéma. Il n'y avait pas de transport adapté comme aujourd'hui, donc les gens sortaient moins, parce
 267 que de toute façon pour avoir un transport c'était la croix et la bannière. Donc vous voyez, je pense
 268 qu'on s'habitue au regard des autres, parce que comme on est nombreux à sortir aujourd'hui les
 269 gens à la limite ne nous regardent plus. Et nous aussi on fait l'effort de pas être là à regarder si les
 270 gens nous regardent parce que vous savez on devient un peu parano à force de croire que tout le
 271 monde nous regarde, voilà je dirais presque ouais c'est un peu malsain d'avoir l'impression d'être le
 272 nombril du monde et que tout le monde va me regarder si je sors. Ah non, après on dépasse ça. Mais
 273 de lieux où je me serais interdit d'aller, quand je n'y allais pas c'est que ce n'était pas accessible.
 274 Voilà.

275 *On a une hypothèse pour notre mémoire, on voulait savoir votre avis, c'est par rapport au fauteuil, le*
 276 *fait d'être assis, avoir le regard peut-être un peu plus bas, est-ce que vous pensez que cela a une*
 277 *influence sur l'interaction avec les gens, sur comment vous voyez la ville ?*

278 Bah euh déjà lorsque vous êtes en position assise et lorsque vous vous trouvez avec des gens valides,
 279 c'est sûr que vous êtes en infériorité, lorsqu'ils sont tous debout... pour avoir un échange vaut mieux
 280 que les gens soient assis. Si vous vous mettiez debout là, je ne serais pas forcément... c'est pas que je
 281 serais mal à l'aise, mais ce ne serait pas agréable pour moi. Après bon les fauteuils ont évolués, moi
 282 le mien j'ai un lift donc je me monte dans ces cas-là, voilà je me mets en hauteur et puis voilà. Mais
 283 c'est vrai que la position, le fait d'être assis me rend... je dirais dans une situation de... pas de
 284 faiblesse mais... mais c'est sûr que ça ne remplacera jamais la position debout quoi. Maintenant est-
 285 ce que ça empêche pour autant de vivre, est-ce que ça empêche de se déplacer ? Non.

286 *Est-ce que vous pensez que cela influe sur comment vous voyez la ville ?*

287 Oui forcément parce que je suis obligé de passer là où c'est accessible. Donc ça veut dire que quand
 288 je fais un déplacement, si je ne connais pas le lieu ou la rue, je ne m'engage pas sur le trottoir comme
 289 ça. Partout où je vais sur le trottoir c'est que je connais bien, je connais la situation du trottoir d'un
 290 bout à l'autre. Parce qu'il m'est arrivé moi des bricoles comme ça, vous faites... vous prenez un
 291 trottoir sur 300m par exemple, puis vous arrivez à l'autre bout et justement soit il y a un véhicule qui
 292 s'est garé juste devant et puis impossible de faire demi-tour sur le trottoir parce qu'il n'est pas assez
 293 large, vous voyez donc vous réfléchissez à deux fois, vous vous faites avoir une fois, quand vous
 294 devez faire 300m pratiquement en marche arrière avec un fauteuil roulant, c'est pas évident parce
 295 que si vous ratez votre coup vous tombez dans le caniveau. En tout cas moi c'est comme ça que je
 296 procède, si je ne connais pas le trottoir, je prends la route, ça c'est sûr.

297 *Du coup vous préparez souvent vos déplacements ?*

298 Non, non. Parce que quand on va se balader, bon bah on flâne donc on peut prendre forcément les
 299 trottoirs ou les routes, quand on connaît pas les trottoirs on prend les routes. Mais quand je vais à un
 300 endroit bien précis souvent c'est le centre-ville, je passe toujours ou quasiment par les mêmes
 301 endroits donc je les connais. Je n'ai plus besoin de préparer aujourd'hui mes... Ouais.

302 *Parce que vous connaissez bien la ville ouais. Parce qu'on a vu qu'il y avait des outils, comme jaccède,*
 303 *qui...*

304 Ah oui. Qui ont travaillé notamment sur l'accès aux commerces. Oui. Ça c'est un bon outil ça. Oui, oui
305 c'est un bon outil. Mais là encore, ce qui serait intéressant pour jaccede c'est d'avoir un regard d'une
306 personne qui vient de l'extérieur de la ville. Moi c'est vrai que je connais les restaurants, je connais
307 les bars, donc je sais ceux qui sont accessibles ou pas. Donc quand un mec dit on va prendre un pot là
308 bah je lui dis bah non on ira plutôt là. Ou si je veux aller au resto je dirais que j'ai mes tables quoi
309 pratiquement. Voilà. Bon de temps en temps je regarde s'il n'y en a pas un qui aurait eu la bonne
310 idée de se mettre en accessibilité, ce qui arrive quand même parce que les commerçants de plus en
311 plus... et la loi, parce qu'on va les obliger, très prochainement, même s'il y a eu un petit recul là-
312 dessus, mais bon.

313 *Oui, il y en a eu plusieurs, on a vu.*

314 Oui vous avez vu. Oui c'est désastreux.

315 *75 la première loi non ?*

316 Oui, ils ont pas eu le temps de se mettre en accessibilité.

317 *En 40 ans c'était pas assez long.*

318 Il faudra 150 ans je pense. Non mais le souci vous voyez, on en discutait ce matin parce qu'il y avait la
319 commission d'accessibilité qui était là ce matin, et je discutais avec un des responsables qui me disait
320 son souci à lui c'est que aujourd'hui... par exemple un dentiste qui est à son compte à un endroit
321 depuis 30 ans on va dire, on lui demande de se mettre en accessibilité, mais ça va lui coûter une
322 blinde, parce que quand il est à l'étage... bah donc il va demander des dérogations, il va l'obtenir.
323 Mais ça veut dire que quand il va partir à la retraite, le jeune qui viendra derrière, il ne sera toujours
324 pas accessible. Et on l'autorisera à s'installer, ce qui fait qu'on n'ira jamais à cet endroit-là. Si vous
325 avez un dentiste à la porte de chez vous, mais que vous êtes obligé de courir à l'autre bout de la ville,
326 vous voyez c'est...

327 *Oui c'est compliqué à appliquer cette loi.*

328 C'est compliqué. Et puis d'un autre côté, si on se met à interdire aux praticiens de s'installer dans les
329 quartiers, bah c'est la mort des quartiers. Si vous interdisez une boulangerie d'ouvrir ses portes à un
330 endroit bah il n'y a plus de boulangerie de quartier, il n'y a plus rien. Allez expliquer aux gens bah oui
331 il a dû fermer parce qu'il ne pouvait pas se mettre en accessibilité donc il s'est mis 500m plus loin ou
332 1km plus loin, les gens ne comprendront pas.

1 **ANNEXE 11 : Entretien André**

2 (André n'a pas souhaité être enregistré)

3 **Accessibilité générale**

4 Vision actuelle triste et affligeante. En termes d'accessibilité les endroits sont très pensés et réfléchis,
5 c'est une réussite en terme de mobilier urbain, de traversée de rue, la signalétique est bien faite.
6 Mais la ville d'aujourd'hui est globalement non accessible. 600km de trottoirs à refaire. Il faut mettre
7 en place des endroits à refaire en priorité (tout ce qui est autour des ERP très fréquentés avec
8 moyens de transport convergents, comme la gare avec ses commerces, ses transports, ses
9 administrations...) → politique de la ville en général.

10 Patrimoine historique : volonté ou « oubli » de rendre accessible.

11 Le tourisme est important aussi, notamment en Indre-et-Loire. Accessibilité du Château de Chinon
12 par exemple. Accessibilité touristique importante parce que les étrangers sont plus sensibles à
13 l'accessibilité. Label tourisme et handicap.

14 Il n'y a pas de modèle type de réussite.

15 St Avertin : Tout a été pensé, rénové en intégrant l'accessibilité sur le plateau, contrairement au
16 coteau où tout est « mal fait ». Exemple des trottoirs. Alors qu'en y réfléchissant la circulation
17 pourrait être bien géré. Ce sont des choix purement politiques.

18 La politique impacte obligatoirement la politique d'accessibilité : en fonction de la clientèle, du
19 politique qui est en place, de sa personnalité et sensibilité.

20 Il existe des aides pour traiter l'accessibilité individuellement (logement personnel – MDPH, conseil
21 général).

22 Chasse aux choix municipaux (exemple des emplacements pour les places handicapées) avant les
23 élections. Gérer le quartier en pensant à la globalité.

24 Être au plus près du volume de population impactée, avec des priorités. Trouver des solutions vis-à-
25 vis de la taille des parkings par exemple.

26 Penser à la distance entre le lieu où on arrive et le lieu où on va. Capacité de mobilité d'environ 100
27 mètres. Prise en compte des obstacles ponctuels, exemple : banc. Penser au nombre de personnes
28 impactées, utilisateurs et personnes en fauteuil qui vont passer à côté ou s'arrêter pour discuter avec
29 la personne assise.

30 Dans certaines professions (dentistes, médecins...), beaucoup demandent des dérogations pour ne
31 pas financer l'accessibilité.

32 **Données personnelles**

33 Habite St Avertin depuis 1992. Avant Cergy Pontoise.

34 1970 : accident de voiture à 19 ans, traumatisme, coma. Montage pour tenir les vertèbres.
35 1986 : accident de travail (chaise qui casse), montage qui casse. Hôpital. Problème durant
36 l'opération, section de la moelle épinière (→ paraplégique)

37 Représentant départemental suppléant de l'APF. Rôle de relai. La délégation a un rôle d'information.
38 Gestion de la qualité de vie + représentation auprès de toutes les institutions (côté institutionnel).

39 Habitudes de vie : Salles de spectacles, cinémas (CGR, studios), restaurants accessibles (pas de limite
40 à part le coût du repas, la bonne volonté et l'accessibilité). Sort beaucoup, pas de limite. Beaucoup
41 de concerts.

42 L'utilisation du smartphone pour la mobilité est très importante. C'est un moyen de compensation.
43 Développement d'applications simples et pratique. Le WEB d'une manière générale est très utile
44 grâce à l'intégration de l'accessibilité. Solution concrète.

45 N'a pas une opinion de « on me doit tout ». Seulement rigoureux vis-à-vis des architectes qui ne sont
46 pas capables de présenter des plans accessibles (détail mais important).

47 ***Que pensez-vous des termes handicap et personne handicapée ?***

48 « Un handicapé » ça a un côté méprisant et vulgaire. C'est pas le plus chouette.

49 « Une personne en situation de handicap » ça a un côté facile et noble, et couvre même les
50 personnes âgées.

51 « Une personne handicapée » ça a un côté plus transitoire. Réaliste.

52 Pathologie → personne handicapée, à cause de l'état, incapacité de faire quelque chose. Côté
53 « invalide ».

54 Situation → c'est le lieu qui empêche de franchir l'obstacle. Situation handicapante impossible à
55 franchir quelle que soit la personne. Contexte handicapant.

56 Les endroits ne sont pas accessibles mais les gens aidant.

57 Il n'est pas arrêté par le handicap.

58 Concert : Zoné, parké, mais bien fait. Ou bien devant la scène. Obstacle naturel du handicap face à
59 la non-discipline des gens. C'est l'état d'esprit des gens qui est gênant. Ils considèrent que les
60 personnes handicapées ont des privilèges, que c'est du non-respect et même un frein à leur propre
61 qualité de vie.

1 **ANNEXE 12 : Entretien Nicolas**

2 *Est-ce que vous pouvez me présenter ce que fait votre association ?*

3 Donc mobile en ville est une association qui a une quinzaine d'années, qui a été créée à la base par
 4 un chercheur du généthon, Daniel Stockholm, le généthon regroupe à la fois le personnel médical, les
 5 chercheurs et les patients, et il était jeune à l'époque, il voulait faire du roller, il s'est aperçu que
 6 roller / fauteuil avaient les mêmes problèmes, c'est-à-dire que les petites roulettes ça ne passe pas
 7 très bien en ville. Du coup ça a commencé par au départ des simples reconnaissances de parcours de
 8 promenade et donc ils se sont mis en roller à pousser les fauteuils pour faire des promenades, vous
 9 voyez un petit peu le truc. Ensuite ça a dérivé sur une cartographie des villes. Donc il cartographiait
 10 les villes, l'accessibilité avec un système de couleur comme les pistes de ski : bleu, vert, rouge, noir.
 11 Evidemment noir ce n'est pas praticable, bleu c'est praticable. Plus un système de couleur idem pour
 12 les hauteurs de bateaux, avec bleu très bas, noir casse-cou pour les prendre. Voilà. Et puis au fur-et-
 13 à-mesure après ça s'est orienté vers la sensibilisation au handicap avec un parcours qui représente
 14 les difficultés urbaines, donc pavés, sable, bateaux, dévers. Voilà. Où on met les valides dans un
 15 fauteuil et les valides font le parcours, pour se rendre compte eux-mêmes en grandeur nature. Et
 16 puis de là on a aussi fait de l'expertise donc dans différentes commissions : STIF, RATP, mais aussi
 17 communauté de communes à Cergy par exemple ou Courbevoie, on a une représentante à l'office du
 18 tourisme d'Eure-et-Loir si je me trompe pas. Voilà. Après on a voulu faire autre chose. Donc
 19 actuellement mobile en ville s'appuie sur 3 axes : la sensibilisation, donc dans les entreprises, les
 20 écoles, les mairies, etc., différents publics, l'expertise, en particulier dans les commissions et le vivre
 21 ensemble, qui regroupe à la fois les randonnées mixtes donc roller/fauteuil, le vivre ensemble un peu
 22 plus euh... avec des apéros, tous les mois on fait un apéro qui regroupe nos adhérents et les amis de
 23 l'association, plus des défis sportifs, nous avons fait deux défis majeurs : Paris – Londres et Paris –
 24 Bruxelles fauteuil / roller, et nous avons réussi à ouvrir l'ensemble des compétitions roller aux
 25 handicapés, aux fauteuils, donc les 6h roller ou les 24h roller sont maintenant ouverts, donc il y a des
 26 catégories homme / femme, et challenge handicap.

27 *D'accord. Donc maintenant quelques questions plus personnelles. Quel est votre territoire d'origine,*
 28 *est-ce que vous êtes de Paris à la base ?*

29 Non je suis du Val d'Oise. Je suis beaucoup autour de Cergy Pontoise, j'ai été étudiant à Cergy, je
 30 travaille à Cergy et je suis représentant de mobile en ville à la commission d'agglomération dit APH,
 31 des personnes handicapées.

32 *Donc actuellement vous êtes toujours sur Cergy ?*

33 Toujours sur Cergy.

34 *Et quel est le mode de transport que vous utilisez le plus ?*

35 Alors maintenant c'est la voiture, mais euh...

36 *Une voiture adaptée ?*

37 Oui une voiture adaptée, avec manette au volant. Pour le fauteuil je le mets sur le siège passager. Et
 38 avant, quand j'étais étudiant c'était plutôt les transports en commun. J'ai habité Cergy et je travaillais

39 à Paris, donc je prenais le RER A, ça a duré quelques mois (rire). Mais euh maintenant que je travaille
40 sur Cergy effectivement la voiture c'est quand même plus pratique. De toute façon il n'y a pas de
41 transport accessible de chez moi à mon boulot donc euh...

42 *Et du coup les transports en commun vous ne les utilisez presque jamais ou quand même de temps en*
43 *temps ?*

44 Quand j'ai pas le choix, à peu près (rire). Non je les utilise presque plus depuis 3 / 4 ans. Je suis
45 devenu fainéant, je ne prends que la voiture.

46 (rire)

47 *D'accord. Est-ce que je peux vous demander quel handicap vous avez et depuis quand ?*

48 Alors moi je suis handicapé de naissance, donc j'ai une malformation congénitale, donc c'est pas une
49 maladie c'est un défaut de fabrication, ce qui me donne une paraplégie.

50 *D'accord. Est-ce que je peux vous demander de faire quelque chose ? (sort une feuille de papier)*

51 Alors en dessin je suis mauvais.

52 *C'est pas grave ! (rires) C'est que vous me représentiez votre ville, comme vous la voyez, comme vous*
53 *le voulez, il n'y a pas de...*

54 Ah ouais. (rire)

55 *On a demandé cela à tout le monde, ça ne leur paraît pas facile, mais il n'y a pas de mauvaise*
56 *réponse ou quoi.*

57 Ouais. Vous voulez sous forme de plan ou... ?

58 *Comme vous voulez. Comment vous pouvez me le représenter pour que je me rende compte...*
59 *Comment vous voyez votre ville ? C'est pas facile hein ?*

60 Non c'est pas facile du tout. (rire) (...) J'ai le droit de réfléchir un peu ?

61 *Oui bien sûr.*

62 (...) En termes d'accessibilité, représenter l'accessibilité ? Un peu compliqué, mais bon. Je vais
63 représenter chez moi. (Il dessine)

64 (...)

65 J'écris pas très bien non plus. (rire)

66 *Non mais c'est pas grave.*

67 (Continue de dessiner)

68 (...)

69 Vous allez me demander pourquoi j'habite là. (rire) Voilà !

70 *D'accord. Donc c'est Cergy c'est ça ?*

71 Non Méry-sur-Oise. (Il écrit) Pour être précis on va mettre... (continue d'écrire pour définir les
72 différents points de son dessin).

73 *Est-ce que vous pouvez m'expliquer rapidement ? Là c'est chez vous c'est ça ?*

74 Voilà donc là vous avez un parking avec euh enfin c'est même pas un commerce c'est juste un véto,
75 un parking privé, il y a 3 petits immeubles et voilà. Et donc si je veux sortir par là, les trottoirs ne sont
76 pas accessibles, par là non plus. Il y a deux arrêts de bus qui ne sont pas accessibles. Et à 800m vous
77 avez une gare, mais c'est un peu casse-cou pour y aller. Donc c'est dommage mais (rire), elle me
78 permettrait d'aller à Paris en direct. Et après vers le centre-ville, il y a des endroits où il y a des beaux
79 trottoirs, mais comme c'est en pente, c'est pas accessible.

80 *D'accord. Bon bah parfait, merci beaucoup.*

81 *Et du coup justement sur les déplacements, qu'est-ce qui vous gêne le plus dans vos déplacements de*
82 *tous les jours ?*

83 (...) A part les embouteillages ? (rire)

84 *Oui (rire)*

85 Le problème dans les déplacements c'est la continuité des déplacements pour aller d'un point A à un
86 point B. Le point A, disons que c'est mon domicile, donc pas de problème il y a des parkings, après
87 sur le cheminement, comme tout automobiliste, les embouteillages ou les choses comme ça, et
88 après c'est au point d'arrivée, de trouver un parking accessible et avec un cheminement piéton parce
89 qu'en général on trouve rarement la place pile-poil devant le lieu où on va, avec un cheminement
90 accessible. Si on trouve pas il y a deux solutions : soit on joue les casse-cou en passant sur la route à
91 pied, ou alors on fait demi-tour. Voilà. C'est vraiment ce problème de continuité qui pose problème.
92 Sachant que moi j'ai quand même la chance d'avoir une voiture, d'être autonome, mais sans voiture
93 euh... c'est hyper dur. Mais il y a bien des choses qui existent comme le PAM, vous n'avez peut-être
94 pas ça en province, c'est un transporteur qui est financé en partie par les départements, je ne sais
95 pas exactement ce que veut dire l'acronyme PAM, je crois que ça doit être Paris Accessible euh...
96 Mobilité ou quelque chose comme ça. Maintenant... parce qu'au départ c'était qu'à Paris,
97 maintenant il y en a dans chaque département de la petite couronne. Mais le problème c'est que ce
98 n'est pas souple du tout, d'abord il faut être inscrit à l'avance, dans le cas où vous réservez c'est 48h
99 avant, avec alors ils ont un ordre de priorité...

100 *C'est un service de transport qui vient vous chercher à domicile c'est ça ?*

101 Oui qui vient chercher à domicile et qui dépose...

102 *Oui il y a la même chose à Tours aussi.*

103 Voilà. Donc euh...mais là à ce moment-là effectivement vous perdez une... vous gagnez en autonomie
104 parce que ça permet de faire quelque chose quand vous n'avez pas de voiture, mais vous n'êtes pas
105 libre de vos horaires. J'étais au restaurant l'autre jour, enfin moi j'étais en voiture, il y avait des gens

106 qui y étaient dont une personne qui était en fauteuil, moi je suis parti, eux ils n'avaient pas fini de
107 manger le PAM venait les rechercher. Donc ou on part de table tout de suite (rire) ou alors on dit
108 revenez plus tard et alors après il revient quand ils ont le temps quoi.

109 *Et est-ce que vous vous déplacez un peu sur Paris...*

110 Beh oui parce que nous sommes sur Paris là. (rire)

111 *Est-ce que vous avez d'autres difficultés...*

112 Oui en tant que vice-président de mobile en ville, je viens régulièrement ici, et puis je vais aux
113 commissions du STIF. Et puis bon voilà quoi, les sorties, les choses comme ça. Les hôpitaux. Bah les
114 hôpitaux justement c'est le cas, c'est la galère, vaut mieux prendre le taxi parce qu'on peut pas se
115 garer. C'est qu'on a fait des hôpitaux où il y a peu de places de parking et en général les places
116 handicapé il y en a 3 ou 4 et faudrait les remercier parce qu'elles ne sont jamais libre. Vous ne
117 pouvez pas vous garer et... C'est dommage. C'est dommage et c'est bête pour la sécu parce qu'elle
118 rembourse un taxi alors qu'on viendrait en voiture ça leur coûterait beaucoup moins cher. Voilà donc
119 je viens souvent même si je n'aime pas trop venir sur Paris.

120 *Ah bon ? Pourquoi ?*

121 Oh bah il y a des embouteillages sans arrêt. Là ça va on est en heure creuse, j'ai mis que 50 min pour
122 venir (rire) alors que il y a quoi, y a 35 km. Mais des fois on peut mettre 2h. Tout à l'heure pour
123 repartir, on est vendredi, départ de week end, ça va être sympa.

124 *Bah courage.*

125 Merci (rire).

126 *Est-ce que vous voyagez beaucoup, vous vous déplacez souvent ?*

127 Alors ces derniers temps je n'ai pas trop eu l'occasion pour des problèmes de santé. Mais sinon oui
128 j'ai pas mal voyagé quand même. La France, l'Europe, donc Angleterre, Belgique, Allemagne, Suisse,
129 Italie, Espagne, Portugal, chez les voisins. Et puis en France j'ai fait, qu'est-ce que j'ai fait, en voiture
130 j'ai fait Strasbourg, j'étais en Lorraine, en Bourgogne, euh... en Aquitaine, l'Auvergne, Pays de la
131 Loire, et puis il y a d'autres trucs mais c'est pas moi qui conduisait, donc ça compte moins.

132 *Ça compte quand même.*

133 J'ai utilisé l'avion, le train, la voiture, le bus, j'ai à peu près utilisé tous les modes de transport qui
134 existent. A Paris j'ai déjà utilisé le tram, le RER, le métro.

135 *Oui. Pas facile le métro, pas très accessible à Paris.*

136 Non, à part la ligne 14, c'est compliqué. Même le RER, c'est casse-cou.

137 *Et le bus par contre il paraît qu'il a été mis en accessibilité.*

138 Alors le bus maintenant oui c'est quand même relativement accessible. Le problème du bus c'est
139 qu'ils sont surchargés donc faut pouvoir rentrer dedans, avec un fauteuil on se doute bien que c'est

140 plus compliqué et que vous avez les vieilles rampes qui sont régulièrement en panne, et le civisme
141 des parisiens qui se garent sur les arrêts de bus, donc le bus ne peut plus déployer la rampe quoi.
142 Mais bon, en étant un peu patient on y arrive. Le mieux c'est le tram quand même.

143 *Oui c'est sûr il est tout de suite accessible. En plus il passe tout à côté.*

144 Oui ici il passe à côté.

145 *Et est-ce que vous pensez que vous vous déplacerez plus si vous n'aviez pas votre handicap ou si la*
146 *ville était plus accessible ou vous pensez que vos déplacements sont largement suffisants*
147 *actuellement.*

148 Euh... en tout cas je me déplacerais différemment. Je prendrais plus les transports en commun et je
149 ferais probablement plus d'improvisation. Là c'est vrai que j'essaie de... Bah par exemple les rendez-
150 vous je les prends en heure creuse pour être tranquille, ce genre de choses quoi. Au final est-ce que
151 je me déplacerais plus ? Pas sûr parce que malgré tout quand je dois me déplacer je le fais, mais
152 probablement plus facilement.

153 *D'accord. Par rapport à l'aménagement d'un quartier, de votre ville, est-ce que vous avez vu un*
154 *endroit qui a changé, est-ce que ça a été plutôt une amélioration ou cela a été moins pratique, est-ce*
155 *que vous avez des exemples comme ça qui vous ont touché ? Ces dernières années ?*

156 Bah on voit quand même pas mal de travaux quand même qui sont faits. Sur Cergy ils ont fait quand
157 même pas mal de remises à niveau de pas mal de trottoirs des choses comme ça, donc souvent c'est
158 quand même plus facile. Mais en même temps il y a quand même pas mal de choses qui se
159 dégradent. On a des grandes places qui sont pavées, mais ce sont des places récentes c'est pas des
160 places historiques, là y a... voilà, ils font pas forcément des travaux ou alors ils refont à l'identique
161 mais c'est abîmé, les places pavées normalement c'est fait pour les piétons mais quand il y a des
162 véhicules qui circulent. Sur Cergy Pontoise on a quand même pas mal de choses nouvelles qui sont
163 faites. Sur Méry, donc la ville où j'habite, y a rien. Là j'étais à la commission d'accessibilité, la
164 nouvelle parce que l'ancienne je m'étais fait virer (rire). Et le budget sur les 3 dernières années, la
165 ligne budgétaire de mise en accessibilité est égale à 0.

166 *D'accord, donc ça c'est fait.*

167 Au moins c'était réglé (rire). Voilà et à part une école qu'ils ont mis en accessibilité, mais bon c'était
168 une récente, ils avaient juste une rampe à faire, ils ont rien fait. Ils ont même pas voulu faire de
169 diagnostic. Ils ont fait un diagnostic obligatoire dans le cadre de la loi de 2005, ils l'ont fait à minima,
170 c'est-à-dire qu'ils ont fait que ce qui était autour de la place de la mairie quasiment. Deux ou trois
171 avenues, mais là où ils savaient que ça engagerait plus de travaux.

172 *C'est combien d'habitants à peu près ?*

173 Alors sur Méry on est pas loin de 10 000. Et Cergy Pontoise par contre c'est une grosse agglo, on est
174 180 000.

175 (...)

176 *Euh d'accord. Et qu'est-ce qui pourrait rendre la ville plus accessible ? La ville en général. Vous avez*
177 *des idées ?*

178 (rire) Oui. Euh... il y a des aménagements, continuer à refaire les trottoirs, refaire les zones piétonnes
179 sans les pavés. Maintenant ils sont capables de faire du bitume qui sont rosés, gris, qui ont pas la tête
180 de... enfin pas comme le bitume noir sur la route, on voit très clairement que c'est pas... c'est du
181 piétonnier. Ce genre de choses, ça pourrait être fait facilement. Euh... alors les places de parking,
182 évidemment c'est toujours le problème d'avoir des places de parking à proximité des commerces, à
183 proximité des centres médicaux. Il y a tout un travail à continuer sur l'accessibilité des transports en
184 commun. Quand on est en banlieue c'est quand même plus pratique de venir à Paris en transport en
185 commun qu'en voiture. Voilà et puis un travail important à faire sur le civisme. Parce que c'est bien
186 de faire des places accessibles, mais ou elles sont utilisées par les gens qui n'ont pas à y être, et
187 encore je ne parle pas des faux macarons qui circulent.

188 *Ah oui ?*

189 La mairie de Paris estime qu'il y a au moins un tiers des véhicules qui ont un macaron, euh c'est un
190 faux.

191 *Ah bon ? Je savais pas ça.*

192 Et puis avec la gratuité des parkings qui va arriver ça va pas s'arranger à mon avis. On parle de
193 nouveaux macarons sécurisés mais... on va attendre un petit peu.

194 *Oui donc vous pensez qu'il y a vraiment besoin d'une sensibilisation de la population ?*

195 Euh oui sensibilisation et puis une répression, après tout...

196 *Oui. Bah c'est une sorte de sensibilisation aussi.*

197 En France il faut taper au portefeuille. C'est quand même 135€ l'amende et la fourrière c'est pas non
198 plus rien. Et l'excuse c'est de dire j'en ai pour deux minutes mais quand vous êtes en fauteuil que
199 vous arrivez à la place vous ne savez pas que la personne en a pour deux minutes. Quand vous êtes à
200 Paris si c'est une place le long de la voirie, si vous restez deux minutes en warning ça fait un beau
201 bazar. D'ailleurs une année mobile en ville a fait une opération, on a bloqué les carrefours, on les
202 bloquait juste deux minutes. La préfecture de police n'a pas apprécié.

203 (rire)

204 On a foutu un beau bazar quand même. (rire) On a dit mais vous savez on en a que pour deux
205 minutes. Mais le carrefour bloqué deux minutes dans Paris.

206 *C'est pas mal d'avoir fait ça.*

207 C'était pas mal. On fait des opérations de sensibilisation on a fait l'opération pervenche, où on met
208 des faux PV aux gens. Les faux PV ils ressemblaient comme... de loin vous aviez vraiment l'impression
209 que vous avez un PV. Et il y avait sur le PV, il y a un côté où vous avez des amendes avec un chèque
210 etc. et de l'autre où on explique le pourquoi du comment, etc. Mais euh ce qui est affolant c'est que
211 quand vous discutez avec des gens, il y a des gens qui travaillent dans des professions médicales et

212 qui se garent dessus quand même hein. « Ah oui je sais » bah oui mais « j'en ai pas pour longtemps ».
213 Ça serait marqué police nationale sur la place vous ne vous y mettriez pas.

214 *Oui puis il y a aussi toutes les personnes qui se garent sur les trottoirs, ça empêche aussi les personnes
215 en fauteuil de...*

216 Oui sur les trottoirs, sur les passages piéton. C'est souvent au passage piéton que vous avez
217 l'abaissement. On peut passer mais bon, non seulement le trottoir pour les fauteuils roulants c'est
218 très haut mais vous avez aussi les bandes podotactiles au niveau des passages piéton pour les non-
219 voyants, et vous avez le feu sonore pour permettre de traverser en toute sécurité. S'ils ont une
220 voiture qui est en face, bah...

221 *Oui. D'accord. Et justement on a une partie dans notre mémoire qui s'intéresse aux interactions avec
222 les autres, aux passants, aux commerçants, etc. Comment vous vous pouvez définir ces interactions
223 que vous pouvez avoir avec les autres ? Qu'est-ce que vous ressentez... ?*

224 Arf globalement les gens quand vous les prenez comme ça ils sont d'accord avec vous. Faut
225 respecter, faut faire des places, faut faire des travaux, et blabla. Alors par contre quand vous les
226 prenez en faute, directement là...

227 *Ils ont une excuse.*

228 Voilà ils ont une excuse. Les commerçants c'est « ah bah oui mais ça fait cher et j'ai pas d'aide ». Euh
229 voilà vous discutez avec des transporteurs de bus « bah ouais on me demande de mettre des bus
230 accessibles mais j'ai pas d'handicapés comme clients. Bah oui mais si vous n'avez pas d'handicapés...

231 *C'est peut-être parce que ce n'est pas accessible.*

232 Et on est handicapé, on n'est pas stupide, on va pas aller essayer de se mettre dans un bus quand on
233 sait qu'il y a trois marches quoi. Donc voilà, les gens sont... bah à la française quoi, on est d'accord
234 avec tout mais surtout moi ne me demandez rien.

235 *Pas moi mais les autres oui. D'accord.*

236 C'est ça.

237 *Et après vous quand vous vous promenez dans la ville, est-ce que le regard des gens est important
238 pour vous, comment vous le ressentez ?*

239 Alors je dirais que... (rire) moi je le vois pas. C'est euh... en plus c'est vraiment vrai, je suis sorti avec
240 une amie c'était l'année dernière et on va au resto et évidemment il y avait la queue donc tout le
241 monde attend, et euh... elle a un moment elle me dit « tout le monde te regarde ». Mais comme elle
242 est black je lui dis c'est peut-être toi qu'on regarde après tout (rire). Ils étaient tous blancs et elle,
243 elle était black, c'est toi qu'on regarde. Elle fait « non tu vas voir » et elle se décale, et je me décale et
244 tous les regards me suivent sauf elle. Donc tout le monde me regardait, mais moi j'en avais pas
245 conscience, si elle m'avait pas dit... Le seul moment où je le vois c'est quand vous avez un bout
246 d'chou qui se retourne et qui tend le doigt vous savez « qu'est-ce que c'est ? » et puis là vous voyez

247 la mère dire « chuuuuut faut pas montrer le monsieur ». Ouais donc là je le vois effectivement mais
248 sinon le regard des gens pas forcément...

249 Ok d'accord, il ne vous gêne pas, il ne vous empêche pas de sortir, rien ?

250 Non, non. Moi je ne le vois pas. C'est pas le cas de tout le monde. Surtout ceux qui sont accidentés
251 ou qui ont vécu comme des valides à mon avis.

252 *Et du coup, notre sujet c'est comment se représenter la ville, donc comment vous pouvez vous*
253 *représenter la ville vous ?*

254 Bah ça reste quand même l'espace de vie le plus important, quand on est en fauteuil la campagne
255 faut mieux éviter, y a rien d'accessible. La montagne, j'adore la montagne mais ça monte beaucoup
256 trop (rire). J'aime pas trop la mer mais ça a l'avantage d'être super plat. (rire) Donc finalement la ville
257 c'est quand même le meilleur endroit, c'est quand même là où vous trouvez le plus de services, là où
258 il y a le plus de facilité. C'est là aussi où on est le plus anonyme. On passe partout. Quand vous vous
259 pointez avec un fauteuil dans un petit village là vous voyez les regards. C'est quoi cet étranger ? il a
260 une chariote bizarre. (rire) Là vous voyez oui. Mais en ville finalement, voilà on est anonyme. Si vous
261 avez un endroit qui n'est pas accessible bah vous passez au suivant. Voilà. Il y a quand même une
262 diversité. Alors que dans un petit village le resto qui fait troquet, librairie qui est pas accessible... y a
263 plus qu'à changer de village. (rire) Alors qu'ici, bon, à Paris surtout... bah souvent on... vous avez
264 facilement une supérette accessible, vous avez... et vous n'avez pas une distance énorme à faire, la
265 zone est tellement dense, même en banlieue, Méry je fais 2km et je trouve... A la campagne vous
266 avez tout de suite 10-15km d'un bourg à l'autre. Méry c'est quand même un espace qui se renouvelle
267 souvent, il y a quand même beaucoup de travaux, ce qu'il n'y a pas forcément à la campagne, c'est-à-
268 dire qu'ils refont souvent les réseaux d'eau, l'électricité, la fibre optique, donc il y a quand même pas
269 mal d'occasion de rénovation, de choses comme ça. (...) Voilà un peu en généralité.

270 *D'accord. Et on a posé l'hypothèse dans notre mémoire que le fait d'être en fauteuil, d'avoir la*
271 *position assise, et du coup d'avoir le regard de vision plus bas, pouvait peut-être changer la façon*
272 *dont on ressentait les choses, les interactions avec les autres. Qu'est-ce que vous en pensez ?*

273 Euh. Bah ça c'est sûr que la ville on la voit différemment. Quand j'arrive dans une rue je peux vous
274 dire quasiment instantanément où sont les bateaux, où je peux traverser, si le trottoir il est assez
275 large ou pas. Ça un valide il n'en sait rien du tout. Ça arrive que moi je m'engage sur la route on me
276 dit pourquoi tu prends pas le trottoir, bah parce que là-bas il y a un poteau et je ne passerai pas.
277 C'est vrai qu'on a quand même cette vision-là exercée entre guillemets.

278 *Vous anticipez plus ?*

279 Oui voilà. Après il faut quand même faire attention aux gens quand vous êtes sur une zone piétonne,
280 parce que en général on roule plus vite qu'eux, eux ils ne regardent pas devant eux, et ils ne savent
281 pas s'ils doivent se pousser à droite ou à gauche (rire). Ça paraît idiot mais je pense qu'on fait plus
282 attention de ce point de vue-là, on fait plus attention qu'eux. Après l'espace je pense qu'on doit le
283 voir différemment mais quand j'ai jamais vu debout je peux pas trop vous dire. Mais oui je pense
284 qu'on a une vue qui doit être plus horizontale.

285 *Et le fait d'avoir une vision plus basse est-ce que vous pensez que ça change les interactions avec les*
 286 *gens ?*

287 Je sais pas je pense que c'est quand même une question de caractère, que ça dépend de chacun. Si
 288 vous allez vers les gens, je ne pense pas que ce soit vraiment la hauteur qui compte quoi. Vous
 289 interpelez les gens, c'est pas plus compliqué je pense assis ou debout, je ne pense pas.

290 *Très bien. Et j'ai une dernière question : quels sont les lieux que vous fréquentez le plus ?*

291 Moi ? Le travail (rire), c'est assez commun à tout le monde. Après chez des amis, la famille, le cinéma,
 292 quelques restaurants, mobile en ville (rire), euh voilà. Peut-être les hôpitaux un peu (rire) ça fait
 293 partie du truc. Mais voilà, finalement, enfin moi comme je travaille, comme la majorité des gens,
 294 enfin je veux dire la voiture, le domicile, le travail, et puis après voilà la famille, la famille.

295 *Et dans les lieux publics ?*

296 Dans les lieux publics euh... finalement je n'en fréquente pas tant que ça. Bah quelques resto, le
 297 cinéma, centres commerciaux, effectivement je vais plus facilement dans les centres commerciaux
 298 que dans les rues piétonnes, c'est quand même plus pratique. Euh... voilà. Les transports publics j'en
 299 fréquente de moins en moins donc euh... Voilà.

300 *D'accord. Est-ce que vous avez d'autres choses à me dire ? Sur l'accessibilité ou autre ?*

301 Bah c'est une problématique que l'on fait à la base pour les personnes handicapées mais qui sert à
 302 tout le monde. Un exemple tout bête, on s'est battu et mobile en ville en particulier pour la mise en
 303 accessibilité des bus parisiens, donc les bus il y avait des marches, mais maintenant tous les bus ont
 304 un plancher plat, il a fallu qu'on se batte, on nous a dit ah bah pour des handicapés on va quand
 305 même pas investir pour en acheter d'autres. Essayez maintenant de remettre des bus d'il y a 15 ans,
 306 de remettre des marches, les parisiens ça serait une colère monstrueuse, ça manifesterait dans tous
 307 les sens. Et même, j'ai discuté avec une dame de la RATP qui disait que même eux ils ont constaté
 308 une baisse des accidents voyageurs. Quand il pleuvait, que vous étiez avec des talons et qu'il fallait
 309 monter ces 3 ou 4 marches, c'était casse figure, vous aviez des gens qui tombaient, qui se cassaient la
 310 jambe, j'ai même vu des cas de gens qui passaient sous le bus, il dérape, le bus redémarre, enfin
 311 voilà. Tout ça, ça n'existe plus, sans compter la facilité avec les poussettes, avec un cabas. Donc
 312 finalement on a servi d'excuse, on a servi de tête de turc, c'est pour eux qu'on va faire ça, qu'on va
 313 dépenser des sous, mais finalement tout le monde maintenant en profite. J'étais en Allemagne où il y
 314 a encore des tramways à l'ancienne, donc avec des marches, et ce genre de trucs. Je peux vous le
 315 dire quand vous le prenez une fois vous vous dites bon je retourne à Paris (rire). Le tramway c'est
 316 une horreur là-bas. En plus vous n'avez pas de quai, vous avez 30 ou 40 cm pour monter sur le truc,
 317 après vous avez 3 marches... Donc ça améliore le... d'autant plus qu'on a quand même une société
 318 qui est vieillissante, je crois que d'ici 2030 il y aura plus de 30% de personnes de plus de 60 ans. On
 319 vous dit oui mais la perte d'autonomie c'est que un quart, c'est à partir de 75 ans, machin. Mais moi
 320 je vois bien chez mes parents, les amis de mes parents, ils sont jeunes retraités, 60 ans, il y en a un
 321 paquet d'entre eux qui commence à avoir... entre ceux qui ont mal à la hanche qui peuvent pas se
 322 faire opérer parce qu'ils sont trop jeunes, ceux qui ont les genoux qui sont flingués, etc. Voilà ils ont
 323 du mal à marcher, ils sont contents quand c'est accessible, de pas avoir de marche. Sans compter
 324 ceux qui voient de moins en moins bien. L'autre fois j'ai fait la remarque à Cergy, ils ont fait un truc

325 super bien sauf qu'à un moment il y a une marche et la marche vous la voyez pas, vous pensez que le
326 trottoir il continue. Moi j'ai failli me casser la figure, on m'a rattrapé eh il y a une marche là. Alors
327 qu'il suffirait juste d'une bande colorée. Voilà ça attire l'œil et les gens font attention. Et des fois
328 c'est tout bête il n'y a pas besoin de forcément de mettre des millions.

ANNEXES 13 à 16 : Entretiens professionnels

ANNEXE 13 : Entretien Cristel Helbert, ergothérapeute

Quels sont les différents types de handicap qui vont affecter la motricité, plus particulièrement la motricité liée aux déplacements ?

Tu peux en avoir plein. Soit ça peut être lié par exemple à une lésion au cerveau et dans ces cas-là tu peux voir un peu tout type d'atteinte, c'est-à-dire soit par exemple des paralysies, soit des paralysies incomplètes d'un côté soit des deux côtés, tu peux aussi avoir des troubles de l'équilibre. Donc ça on va dire plutôt liés à une lésion cérébrale. Après tu peux avoir sur le plan neurologique des atteintes de la moelle, de la moelle épinière, où là en fonction du niveau d'atteinte de la moelle les jambes elles sont plus ou moins touchées. Cela peut être aussi associé à la sensibilité de la motricité (?) c'est-à-dire des gens qui ne sentent pas ni le chaud, ni le froid, ni quand tu les touches. Donc ça c'est extrêmement variable aussi, c'est-à-dire que tu peux avoir toutes les jambes paralysées ou une seule jambe paralysée, ça dépend de la compression de la moelle. La moelle c'est comme plein de câbles électriques, si t'en coupe 2 ou 3, y a encore un peu de flux qui passe. C'est ça qui fait que c'est incomplet parfois. Grand Corps Malade par exemple ça c'est une atteinte de la moelle incomplète, c'est pour ça qu'il a une jambe qui fonctionne bien et l'autre moins bien.

Donc ça c'est si tu as une atteinte directe sur la moelle, après ça peut être des atteintes directes d'un membre. Par exemple une grosse fracture complexe qui comprime un nerf par exemple de la jambe qui fait par exemple rupture du nerf dans ces cas-là c'est comme le principe de la moelle, c'est plus innervé au niveau des jambes du coup la jambe elle ne bouge pas. C'est le même principe par exemple que le bras de Jamel Debbouze, tu vois il a eu un étirement du plexus ici de tout le système nerveux, ça a coupé le flux et ça bah ça récupère pas forcément bien.

Après tu peux avoir, dans les fractures aussi, des problèmes plus d'os qui font que tu n'as pas toutes les amplitudes par exemple. Si tu as ça sur une jambe forcément ça a un impact sur le déplacement. C'est des gens que tu peux voir se déplacer avec des cannes ou sur des longues distances avec des fauteuils par exemple. Alors attends est-ce que je pense à autre chose ?

Une amputation ?

Oui mais bon là, ça c'est fait. Après tu peux avoir les maladies évolutives. Où... ça peut être particulier pour les gens à comprendre, parce que tu peux avoir un jour les jambes qui fonctionnent et puis deux-trois jours après les jambes qui fonctionnent pas. Notamment par exemple, une maladie évolutive chronique, la sclérose en plaque. Ce n'est pas tous les jours pareils. Et dans ces cas-là c'est par poussées. C'est extrêmement variable en fonction des personnes. En général dans la poussée tu perds. De l'aspect fonctionnel par exemple. Tu peux soit tout récupérer dans les premières poussées, soit en récupérer une partie, mais ça se dégrade quand même au fur et à mesure. Donc c'est pas réversible, puisque c'est une maladie évolutive. Mais des fois ça peut prendre 10-15 ans avant que ça soit définitif. Voilà après tu peux avoir des maladies diverses et variées, tu peux avoir toutes les maladies articulaires chroniques, qui créent des enraidissements par exemple la XX, la polyarthrite rhumatoïde et des maladies comme ça, qui sont plus de la rhumatologie et qui créent des enraidissements. Bon je pense avoir fait à peu près le tour. Du coup tu peux avoir des atteintes totalement diverses et variées, des raisons diverses et variées, et c'est pour ça que c'est toujours compliqué de trouver une solution qui conviendrait à tout le monde, en fait.

Et en pourcentage ? A peu près... ?

En termes de handicap, de raison ou d'atteintes ?

Euh... par exemple le pourcentage de personnes à mobilité réduite sans séquelles cognitives ? On s'est posé la question...

Je peux pas répondre, c'est trop vaste. Si tu veux faire ça il faudrait que tu aies une représentation de l'ensemble des personnes en situation de handicap, aujourd'hui sur le territoire, pour pouvoir faire une stat la dessus. C'est plus compliqué que ça en plus, il faut bien identifier l'ensemble des problèmes, c'est très très rare que tu aies QUE un problème de motricité, tu as souvent plein d'autres choses associées. Tu peux avoir aussi tous les troubles sensoriels, qui passent souvent inaperçus, par exemple. Alors c'est des gens qui vont avoir une déficience visuelle ou auditive associées et ça se voit pas comme ça. Je sais même pas si on est en capacité aujourd'hui de faire ce genre de statistique.

Et les personnes qui ont des séquelles cognitives du coup, est-ce que ça affecte leur représentation dans l'espace ?

Forcément. Parce que déjà, quand tu es à mobilité réduite, sur le plan purement physique, tu vois pas à la même hauteur, et si tu ajoutes les troubles cognitifs, en général les troubles cognitifs euh... ils vont quand même toucher l'attention, l'organisation, donc forcément ça impacte la représentation que tu vas avoir. Je sais pas, dans des troubles cognitifs un peu plus spécifiques, comme l'attention par exemple, étant donné que tu vas pas faire attention à tout ce qu'il y a autour de toi, de fait ça impacte la représentation que tu as. Donc c'est des gens qui vont avoir tendance à tenir compte mètre par mètre. Alors que toi qui es valide, tu vas avoir une vision beaucoup plus lointaine des choses, en termes de représentation. Donc forcément ça impacte.

Et du coup on peut évaluer la représentation que se font les gens ?

Nous professionnellement, le métier le plus approprié pour évaluer ça c'est la psychomotricité. Parce que c'est vraiment au cœur de son métier la représentation du corps dans l'espace. Euh après on l'évalue nous en ergothérapie sur des mises en situation. Tu le vois très rapidement en termes de représentation quand... par exemple moi j'évalue la capacité de déplacement ou la sécurité dans les déplacements. Tu évalues tout de suite dans les mises en situation, au niveau de l'analyse, les personnes qui vont fonctionner petit pas par petit pas, et non pas avoir une vision globale, nous on sait qu'en termes de représentation ça va poser un problème parce qu'on sait qu'ils n'ont pas la capacité d'évaluer là où ils doivent aller, et puis s'il y a un danger qui arrive, ton cerveau a besoin de temps pour mettre une stratégie en place, si tu vois pas loin ton cerveau il peut pas. Donc on l'évalue nous plus sur les mises en situation. Après en psychomotricité ils ont des bilan plus spécifiques par rapport au schéma corporel.

Et du coup à partir de ça on peut évaluer si la personne est autonome ou si elle a besoin d'aide dans ses déplacements.

Ouais. Après par contre faut toujours être vigilant sur une chose, notamment quand il y a des troubles cognitifs associés, c'est que parfois tu peux évaluer sur du papier crayon, c'est-à-dire je sais

pas tu prends par exemple un plan de maison ou de ville et tu demandes aux personnes d'aller à tel endroit et ils doivent te montrer le chemin. Ça, ça ne sera jamais suffisant pour être sûr que dans le réel ça fonctionne. Donc c'est impératif de mettre les gens en situation réelle.

Et inversement des gens ne vont peut-être pas pouvoir le mettre sur une carte alors qu'ils savent le faire en vrai ?

Voilà c'est pour ça qu'il faut toujours le faire en situation de réel. Parce que dès que tu passes sur un plan ça demande une analyse beaucoup plus complexe pour le cerveau que... dans le réel tu utilises des automatismes, du vécu, de l'expérience, et il y a des choses que tu ne réfléchis pas. Quand tu sors de chez toi pour aller à la boulangerie, que ça fait 10 ans que tu le fais, tu réfléchis pas du tout... Mais il y a des expériences là-dessus qui ont été faites, notamment par rapport au virtuel, et ça je trouve ça intéressant, en tout cas pour les établissements, le virtuel a un côté beaucoup plus intéressant parce que tu peux vraiment faire de l'« écologique » et voir un peu comment la personne elle évolue. Je sais que c'est la ville de Laval par exemple qui avait développé un truc comme ça de virtuel, de déambulation dans leur ville pour évaluer. Ils l'ont fait dans la ville, y a aussi des expériences qui ont été faites par rapport au milieu professionnel, et ils sont en train de travailler par rapport au logement. Essayer dans ces logiciels de recréer le logement de la personne et de pouvoir voir par anticipation ou même de travailler en termes de réentraînement. Y a une journée là-dessus mi-mars ou mi-février, dans le cadre du salon Laval Virtual. Y a une journée pro le vendredi où deux labos vont présenter des recherches par rapport justement à la cognition, aux troubles cognitifs.

Et du coup comment se mettent en place les aides ? Ou l'accompagnement ? Et sur quels critères ?

Ça dépend où tu te situes dans la prise en charge de la personne. Parfois les choses elles ont déjà été traitées en aigu, par exemple au centre de rééducation ou à l'hôpital, avant d'arriver dans le médico-social chez nous. Dans ce cas-là moi je vérifie plutôt dans l'environnement de vie ce qu'on pas pu faire les autres avant finalement puisqu'eux ne pouvaient travailler qu'en établissement, moi je vais vérifier dans le milieu de vie que l'impact de l'environnement ne gêne pas. Si c'est pas fait ou si on a une évolution qui fait qu'à un moment donné on a un problème de déambulation, dans ces cas-là moi en temps qu'ergothérapeute je dois d'abord faire une évaluation de la motricité, une évaluation aussi de la sensibilité parce que ça ça a un impact sur les déplacements, et aussi avoir une vision sur les troubles cognitifs de façon à avoir vraiment une vision globale des troubles.

Et puis en parallèle de ça une évaluation de l'environnement. Parce que en fonction de l'environnement de la personne, y vont pas être dans la même situation de handicap. Ce n'est pas qu'une question de troubles. On peut pas dire, pour une sclérose en plaque, on va mettre systématiquement ça. Ça fonctionne pas comme ça. Après voilà les ergothérapeutes on est formés sur les moyens de compensation, donc en fonction du problème on va mettre les moyens en place. C'est extrêmement variable. Après il y a une pratique. T'évalues systématiquement sur le plan moteur, systématiquement sur le plan sensitif, systématiquement sur le plan même sur le plan sensoriel, les troubles cognitifs, et à partir de ça tu sais en temps qu'ergothérapeute vers quoi tu vas t'orienter.

Et puis après, en termes de compensation, c'est aussi fonction du choix des personnes, ça c'est important. Y a eu un gros rapport de fait sur les aides techniques, et tu te rends compte que si tu as

pas eu la parfaite adhésion et si tu n'as pas bien travaillé ça avec les personnes, elles vont pas forcément adhérer et ça va pas forcément durer dans le temps ce que tu vas proposer. Donc y a un travail d'accompagnement par rapport à ça.

Et après y a pas que ça, faut aussi tenir compte de l'impact financier. Aujourd'hui on en est encore là. Parce que je sais pas tu vois quelqu'un qui va pas avoir énormément de ressources, qui va avoir très peu d'aides, c'est évident que tu vas pas tabler sur un fauteuil roulant d'un certain type, donc ça t'oriente forcément.

Et je sais pas si c'est quelqu'un qui fait principalement des déplacements dans la campagne, dans la boue des chemins comme ça, c'est évident que tu vas pas tabler sur le même fauteuil.

Oh et du coup, fauteuil, pluie... il y a des portes parapluies sur les fauteuils ?

Oui ça existe. Après faut être vigilant à y penser. En fait sur l'arrière sur les poignées tu peux faire installer un système de clip. Après t'as aussi, mais c'est pas très beau esthétiquement, t'as aussi des grandes capes de pluie. C'est pas forcément joli mais...

Et puis après l'autre vigilance quand tu as des troubles cognitifs, souvent il faut un temps d'apprentissage derrière, il faut être accompagné. Par exemple quand tu prends le fauteuil roulant électrique, le joystick, clairement on est pas tous égaux. Alors ça marche bien en général avec les jeunes générations, parce qu'ils sont habitués, mais avec d'autres générations, un joystick c'est hyper sensible ça demande du temps d'apprentissage.

Ça et puis une fois que tu as le moyen de compensation, en termes de repérage dans l'espace parce que entre marcher debout quand tu es valide, et gérer un fauteuil où quand tu vas devoir tourner il va te falloir une anticipation parce que l'espace est pas le même de rotation, en termes de représentation ça demande à modifier les choses pour les personnes et ça ça demande du temps pour les personnes. Tu vois ou par exemple tu te balades en ville, si tu as pas repéré avant si c'est accessible, tu peux vite te retrouver dans la galère, alors quand moi je travaille ça avec les personnes, je l'anticipe systématiquement et je leur apprend à anticiper. Parce que tu peux te retrouver avec un trottoir qui avait un bateau pour monter dessus et puis par contre y en n'a pas à l'autre bout pour descendre, et puis ton trottoir il est pas très large du coup tu peux même pas faire demi-tour. En fait ça t'oblige à aller en marche arrière et faut avoir des sacrées capacités.

Et du coup pour anticiper ça, comment ça se passe ?

Moi globalement ce que je fais, toute aide technique par rapport au déplacement, je travaille le choix en fonction des évaluations qui sont faites et en mise en situation, après je propose deux-trois types, si c'est une canne deux-trois types de cannes, si c'est un déambulateur deux-trois types de déambulateurs, si c'est un fauteuil pareil, on fait des essais, par exemple je sais pas avec le revendeur on va laisser le fauteuil pendant deux-trois jours, pour que la personne elle puisse vivre toutes les expériences de son quotidien et pas seulement une. A l'intérieur à l'extérieur, partout où elle va. Et après au bout de ces deux-trois jours-là et des trois essais, on pèse le pour et le contre de chacun et le choix il se fait comme ça. Et après, en fonction des problèmes des personnes, soit ils ne nécessitent pas forcément d'accompagnement parce qu'ils ont pris les techniques en main sans problème, soit ils

ont besoin d'un entraînement et dans ce cas-là je le fais en situation avec eux, notamment quand il y a les troubles cognitifs.

Et quand ils décident d'aller à un endroit où ils n'ont jamais été avec leur fauteuil, comment ils peuvent préparer le trajet en fait ? Parce qu'ils ne savent pas forcément où il y a des bateaux...

Tout ça, ça dépend toujours des difficultés des gens, y en a qui sont capables d'évaluer et de faire avec les aléas. D'autres pas, dans ce cas-là il faut absolument pouvoir le travailler avant. Mais aujourd'hui c'est compliqué sur le territoire, si tu n'es pas dans un service ou un établissement tu ne bénéficies pas de ça. Et je vois pas à qui tu peux aller le demander en plus. C'est compliqué en plus. Tu vois très régulièrement, ça touche peut-être plus la population des personnes âgées, des fauteuils qui arrivent chez les gens, on leur a rien expliqué sur comment ça fonctionnait, rien que ça. Donc forcément dès que tu passes le pas de la porte tu vas être embêté.

Par contre quand les gens sont suivis ils font un accompagnement. Et puis après ça passe par l'expérience, la mise en situation, parce que tu peux pas tout maîtriser et tout savoir, c'est pas possible. Mais tu vois ce qui serait intéressant en termes de représentation et de ce que ça demande, ce serait de prendre un fauteuil par exemple, de se mettre dedans et de se faire la ville d'Angers. Bon courage ! Les personnes elles ont tendance à plus aller dans les centres commerciaux. Parce que c'est de plein pied, et c'est accessible. Si tu vas en ville c'est tout de suite beaucoup plus compliqué. Par exemple au Ralliement, à part le sous-sol, pour les gens c'est pas forcément simple. T'as pas, rien que de place, de dépôt minute. Parce que nous ça nous est arrivé pleins de fois, les gens ils auraient besoin simplement d'un taxi, ils se font déposer, mais au Ralliement... Parce que si tu peux pas te faire déposer au Ralliement, tu te fais déposer place Imbach, pour remonter la rue euh... Le mail c'est pareil, en termes de sécurité de traversée c'est complexe, et puis ceux qui sont en bas, Molière ou République, faut monter la côte hein. Rien que pour l'accès. Après t'as les rues pavées. Et puis si tu veux tourner dans les magasins faut vraiment que tu restes accroché au Ralliement parce que sinon pour avoir accès aux magasins c'est compliqué [marches]. Et puis les magasins eux-mêmes sont pas accessibles. Parce qu'Angers est une vieille ville.

Donc il faut le faire. Moi j'ai fait cette expérience-là une fois pour... plus sur l'aspect psychologique, on est partis avec une jeune pour qui on voulait faire un choix de fauteuil électrique, et en fait avec le revendeur, il avait amené trois fauteuils électriques, on est partis à trois. C'était une expérience hein ! Je peux te dire que pour aller à la place du lycée c'était complexe, c'est peu accessible ! Mais c'était intéressant ! Ça c'est compliqué, faut avoir des bonnes capacités pour faire ça. Et c'est là aussi que tu prends conscience que... parce qu'on a tourné hein sur les trois fauteuils, tu prends conscience que ce que tu vas décider de faire et comment tu vas le faire c'est pas uniquement en fonction de la personne en soi mais aussi des techniques que tu proposes. Y a des fauteuils qui vont tourner sur eux-mêmes, y en a d'autres va falloir anticiper d'un mètre au moins pour pouvoir tourner... y a pleins de particularités quoi.

Et sinon est-ce que vous connaissez un cas extrême de personne en situation de handicap qui avait peur de sortir, dans la ville... d'avoir peur de pas réussir à se débrouiller...

C'est souvent hein. Quand les gens se retrouvent « diminués », c'est souvent. Ils ont peur, ils appréhendent. D'abord ils appréhendent le regard, clairement. Après ils appréhendent de ne pas

savoir, dans les situations qui peuvent être compliquées, de ne pas savoir faire, ils appréhendent aussi l'environnement, parce que quand on se retrouve diminué on est rapidement confronté aux limites de l'environnement. Donc oui ça peut arriver, mais pour moi c'est pas des situations extrêmes ça arrive régulièrement. La mise en confiance. Et en fauteuil on n'appréhende pas l'espace de la même manière donc souvent les gens ils sont peur, par exemple les petits ressauts, les bateaux qui sont pas complètement à plat, ils ont souvent peur de basculer en avant. Alors que par exemple en fauteuil roulant électrique c'est extrêmement rare qu'il y ait une bascule de fauteuil. Mais voilà ils sont assis et ils sentent que le fauteuil il bouge, ils se sentent pas en sécurité.

Du coup on va passer du côté des normes plus que de la représentation... Est-ce que vous savez comment sont mises en place les normes d'accessibilité ? Et est-ce que vous en tant que professionnels, vous êtes amenés ou consultés sur les projets de la ville, le côté accessibilité que peuvent avoir les projets ?

Alors sur l'accessibilité les normes elles sont fixées. Clairement elles sont fixées. Sur internet tu as accès à toutes les normes...

Oui, je les connais, mais ce que je veux dire c'est COMMENT elles ont été fixées.

Ah bah, par une moyenne. Parce que l'objectif c'est de rendre accessible à un plus grand nombre. Tu peux pas faire des aménagements spécifiques dans les établissements qui reçoivent du public dans la cité, tu ne peux pas être dans de l'individuel, donc c'est des espèces de moyennes, mais tu sais que quand tu es en fauteuil que t'as des normes de zones d'atteintes globalement. Mais après tu vois bien les limites, si c'est une personne qui est petite son bras il est forcément plus court que si c'est une personne qui est grande. Mais il y a quand même un milieu, une norme. Donc les normes elles sont précisées et elles ont été pas mal développées notamment sur tous les ERP, elles ont été rendues obligatoires, mais pas obligatoires dans l'application. C'est ça le problème en fait, sauf que pour les pouvoirs publics c'est un coût énorme.

Après sur le fait qu'on soit consultés... Par rapport à la cité, la ville, ils ont l'obligation d'avoir des commissions, des commissions accessibilité, ou tu peux intervenir en tant que bénévole, souvent ils sollicitent plus des grandes associations telles que l'APF sur ces questions-là. Chez nous par exemple la Mutualité a été sollicitée sur tout ce qui est déficiences sensorielles, troubles auditifs et visuels, voilà y a pas d'obligation sur les choses... Nous on n'est pas sollicité parce que dans la Mutualité y a un service spécifique qui peut faire un diagnostic sur les ERP, donc moi directement je suis pas sollicité. Si par contre dans le service y avait une question à traiter oui on serait sollicités en tant qu'ergothérapeutes.

A votre avis qu'est-ce qui manque aux normes pour être efficaces ? Est-ce qu'il y a quelque chose qui serait faisable pour que « l'accessibilité soit plus accessible » ?

Clairement y a un problème politique de financement. C'est-à-dire que tu peux faire des lois, si tu donnes pas les moyens pour les mettre en place c'est irréaliste. L'accessibilité ça a un coût voilà, clairement. Ça c'est clairement une politique. Après sur le fait que l'accessibilité soit pas appliquée, c'est une pure question de politique financière. A côté de ça y a un autre point, la représentation des gens par rapport au handicap. On n'y est pas encore sur ce point-là. Moi je travaille avec des architectes, des bailleurs sociaux, quand je leur dis mais je comprends pas, vos plans ils ont été

validés avant l'obligation de... voilà... mais vu l'évolution de la population aujourd'hui, les coûts ils auraient pas forcément plus importants dans la construction si vous aviez anticipé... Ils se réfugient dans des trucs techniques, et on voit bien que la représentation du handicap on n'y est pas encore. Ils s'en foutent, fin ils se sentent pas concernés. Certainement ça les a pas touchés personnellement. On les a pas sensibilisés à ça. Mais on le voit bien. Moi j'ai une jeune qui est partie l'été dernier à La Roche-sur-Yon, les trottoirs étaient pas accessibles donc elle roulait sur la route avec son fauteuil roulant électrique, elle s'est fait insulter dans la rue. Ça paraît surréaliste quand même aujourd'hui.

Après sur le fait... moi je suis pas tout à fait d'accord sur le fait que l'accessibilité elle soit pas au top partout. Là où elle est pas faite forcément elle est pas au top. Là où elle est faite clairement on ne pourra jamais répondre à l'ensemble des handicaps. C'est impossible parce qu'il y a pleins de situations qui sont individuelles quoi. On sera toujours confrontés je pense, à des problèmes d'accessibilités. Mais c'est au-delà du handicap ! Je sais pas, quelqu'un qui se retrouve avec une poussette, une jeune maman... Y a pleins de choses comme ça. C'est les mentalités qui vont devoir évoluer. Le problème c'est le coût. Par exemple les WC. La seule obligation aujourd'hui c'est que ils soient accessibles, en fauteuil roulant manuel, au moins d'un côté, et en frontal. Mais bon ça dépend du côté où t'es paralysé. Effectivement ça va pas correspondre à tout le monde. Si t'as un énorme fauteuil roulant électrique, c'est pas des WC qui sont accessibles. Donc ça voudrait dire qu'il faut rendre ces WC-là extrêmement grands en termes d'accessibilité. Et bien on revient toucher le côté financier.

Je pense quand même que la représentation du handicap et l'aspect financier, politique, clairement ce sont des choses qui peuvent modifier, améliorer l'accessibilité. Parce que quand on dit, par rapport à certaines municipalités ou certaines personnes, on dit ouais ils ont pas la volonté... Moi j'ai échangé je suis allée faire une sensibilisation au handicap au conseil général de Laval. Et j'étais sur la partie sensibilisation au handicap moteur. T'es face à des cadres, des gens qui connaissent pas le handicap moteur, tu t'étales pas trop sur les différents troubles, tu restes très généraliste comme je l'ai été là au début. Et après tu passes par contre sur la mise en situation. Tu les mets dans un fauteuil ou tu leur mets simplement une attèle de jambe. Ou tu les fais déplacer avec une béquille. Et ce jour-là les cadres ont pris conscience que leur propre établissement était pas accessible. Mais c'est ce qu'ils disaient parce que moi justement j'ai rencontré le cadre responsable de l'aspect construction du conseil général, il disait aujourd'hui on est obligés de prioriser dans les travaux d'accessibilité parce que on ne peut pas financièrement. C'est impossible. Et c'est pas une question qu'ils ne voulaient pas. Mais ils n'avaient pas les finances alors ils priorisent. Ils savent parfaitement qu'il y a des choses qu'ils vont faire maintenant. Et des choses qu'ils vont devoir programmer dans 5-6 ans parce que financièrement ils peuvent pas. Donc c'est plus complexe, c'est pas une mauvaise volonté...

Et c'est compliqué on le voit chez nous dans l'établissement, ils ont fait mettre des bandes au sol, pour les déficients visuels, et ben nous on est un peu critique là-dessus parce que ça peut être dangereux pour les gens qui ont des troubles cognitifs, c'est compliqué du coup parce que du fait des troubles attentionnels ils pourraient éventuellement trébucher sur ça parce qu'ils n'y ont pas fait gaffe. On pourra jamais rendre accessible à tous, à tout type de handicap, à tout type de situation.

Par contre tu vois ce qui pourrait être amélioré avec les bailleurs sociaux, tu vois les bailleurs sociaux c'est public, ce serait pas un énorme coût si tu... y a des systèmes aujourd'hui qui font que tu peux

installer au niveau de la chape t'as un type de matériau qui te permettrait au niveau de la bonde d'évacuation de clipper une baignoire par exemple. Mais du coup qui te permettrait aussi de la déclipper, et de passer sur un siphon de sol très rapidement sans un surcote. Ça c'est des solutions de base qui devraient être installées. Même pour le bailleur hein, parce que ça lui permettrait d'avoir une offre plus large par rapport à sa location.

Mais je pense que là où ils sont pas aidés c'est qu'il y a toujours cette tendance à dissocier. On dit on va prendre des gens de l'urbanisme, on va prendre des architectes... En même temps sur ce genre de réflexion il faut des ergonomes, des ergothérapeutes, fin ouais, une vision plus élargie.

Ou alors peut-être des gens qui ont été sensibilisés dès leur formation, ou qui ont déjà eu des « cours » là-dessus... Fin après ça sera jamais suffisant mais déjà le fait d'en avoir parlé...

Désolée mais pour moi c'est pas suffisant. Parce que je sais pas s'il faut stigmatiser sur le handicap en soi. Faut vraiment être très large. Parce que tu peux être âgé sans être handicapé. Je crois que le handicap faut le regarder autrement. Tu vois moi ça m'embête toujours qu'on dise handicap, je sais pas trop ce que ça veut dire en fait. Parce que finalement tu te rends compte que tu peux très bien être atteint d'une maladie qui te limite physiquement et pourtant ne pas être en situation de handicap. Au sens où moi je l'entends. Donc qu'est-ce que c'est réellement handicap, le mot handicap, tu vois tu peux voir quelqu'un qui a une atteinte de la moelle, qui a les jambes paralysées et en fauteuil, et être hyper autonome. Parce que ça dépend de l'environnement dans lequel il est aussi.

Oui, c'est plus l'environnement qui va faire le handicap que la personne en fait...

Pas que hein. Ça peut être aussi l'environnement humain. Bon, je vais être extrême hein, mais je l'ai déjà vu... Si t'habites un tout petit village avec une pas très gentille mentalité, avec une très mauvaise image des gens en fauteuil et tu vis 24h/24 dans cette ambiance-là bah tu sortiras beaucoup moins de chez toi. Tu vois y a plein de facteurs. C'est pas que technique. Parce que t'as des gens qui te le disent, qui sont handicapés moteur mais qui le sont pas vraiment parce qu'ils ont une vie quasi normale. Donc ce handicap, il me gêne toujours ce mot là.

Et vous diriez quoi à la place ?

Je sais pas, je parlerais de personnes, dans des situations de handicap plutôt. Parce que toi demain tu te casses la jambe. Tu as une attèle par exemple. Bah t'es pas handicapée au sens propre du mot.

Oui non... je suis dans une situation handicapante.

Bah ouais. Parce que handicap c'est un mot fort quand même. Et tu sais je sais pas si tu connais cette histoire-là mais l'origine du mot handicap elle est vraiment très, très ancienne, à l'époque c'était utilisé dans le milieu sportif, ça l'est encore, et notamment les courses de chevaux, où quand tu gagnais, on t'handicapait pour recréer de l'équité. Et tu vois comment ce mot il a été détourné, alors qu'à l'origine ce mot il a été créé pour créer de l'équité. Et pire encore c'était pour affaiblir les forts et remettre au niveau. Ça a rien à voir quand même au final, on a une image plutôt péjorative. C'est étonnant dans l'histoire comment ça a dévié.

Oui... D'accord très bien merci.

ANNEXE 14 : Entretien Virginie Saout, médecin en médecine physique et de réadaptation

Quel est votre métier, qu'est-ce que vous faites au quotidien, rapport que vous avez avec les personnes en situation de handicap ?

Moi mon métier c'est médecin de médecine physique et de réadaptation. Vous voyez ce que c'est ou pas ?

On a eu un petit topo, mais si vous pouviez expliciter pour qu'on comprenne bien.

Alors médecine physique et de réadaptation c'est une spécialité médicale au même titre que par exemple la cardiologie, la médecine générale, ou la chirurgie etc. Donc j'ai fait un cursus commun à tous les futurs médecins et après on se spécialise. Donc voilà. Ça s'appelle la MPR avant on appelait ça la rééducation fonctionnelle. Et donc concrètement le métier de médecin de MPR ça consiste à limiter, diminuer, prévenir au maximum, toutes les limitations d'activités qui peuvent survenir dans la vie de quelqu'un du fait de sa déficience et donc agir sur les restrictions de participation. Peut-être que vous avez eu un cours sur le modèle social du handicap ?

Non, on ne travaille pas sur le handicap.

Donc c'est ça mon métier. Quand survient une maladie, un accident, etc, et bien c'est essayer de au maximum éviter que les gens soient limités dans leur quotidien. Et qu'ils puissent avoir une vie sociale, familiale, professionnelle, etc. comme ils le souhaitent. Et donc c'est apporter tous les moyens pour y parvenir, que ce soit par ce qu'on appelle la rééducation, la rééducation c'est plus essayer de récupérer ce qu'ils auraient perdu entre guillemets, la réadaptation c'est plus essayer de faire avec, donc trouver des moyens de compensation (quand ils arrivent plus à marcher c'est le fauteuil ou ce genre de chose), et puis la réinsertion c'est après mettre tout en œuvre pour la vraie vie. Donc c'est vraiment les trois choses en même temps : rééducation, réadaptation et réinsertion. Et donc dans tout ce domaine-là il y a plein de métiers différents. Il y a les ergothérapeutes, les kinésithérapeutes, les neuropsychologues, enfin bref, les infirmiers, etc. Bah moi médecin là-dedans mon rôle il est plus dans la coordination et aussi sur tout ce qui est complication médicale un peu spécifique du handicap. Selon les types de handicaps il y a des problèmes médicaux un peu plus spécifiques, bah là du coup je m'y connais un peu plus qu'un autre médecin. Mon métier c'est un peu généraliste des personnes qui sont en situation de handicap. Et après c'est coordonner tout travail en équipe parce qu'on travaille beaucoup en équipe. Et donc dans tout ça, dans la MPR, il y a des branches, moi je m'occupe plutôt de MPR neurologique. Y a des gens qui s'occupent par exemple pour les brûlés ou ceux qui ont des problèmes respiratoires chroniques, ceux qui sont amputés, ou ceux qui ont des problèmes de dos ou d'articulations. Bah moi c'est plus dans la pathologie neurologique. Donc pathologie neurologique ça peut être lésion du cerveau, donc accident vasculaire, traumatisme crânien, ça peut être maladie neurologique comme la sclérose en plaque, ou autres maladies comme ça. Ça peut être aussi des atteintes de la moelle épinière, les paraplégiques, les tétraplégiques. Et donc voilà, les pathologies des nerfs aussi qui donnent des paralysies, ce genre de choses. Donc c'est ça ma sous-spécialité. Ça c'est mon métier. Et après dans mon activité, la MPR c'est souvent en établissement quand même, c'est rare qu'il y ait des médecins de MPR qui travaillent en libéral, il y en a quelques-uns mais bon en l'occurrence moi non. Je ne travaille qu'en établissement, donc ici au centre des capucins et puis aussi à Arceau Anjou. Arceau c'est vraiment le

pôle médico-social pour les gens qui ont une lésion cérébrale acquise. Et donc là au sein d'Arceau je travaille au SAMSAH et sur une plateforme UEROS, mais je pense que c'est pas la peine que je détaille ça.

Non je pense que ça ira. Donc là vous disiez spécialité neurologie, toutes les pathologies que vous avez citées entraînent des troubles moteurs

Pas tous, y a des gens qui ont des troubles qui s'expriment autrement que dans la déficience motrice. En fait nous dans notre discipline on parle de déficience, activité et participation. Déficience, c'est eux... c'est ça le fameux modèle du handicap dont je vous parlais. Je pense que c'est important dans la question de l'accessibilité. Le modèle social du handicap c'est un modèle théorique vraiment de sciences humaines, pour analyser la situation de handicap. Et donc dans ce modèle y a plusieurs choses, il y a la déficience, c'est un peu le niveau de base entre guillemets. La personne qui est paraplégique, donc paraplégique quelqu'un qui est paralysé des deux jambes, la déficience c'est l'amputation, c'est le problème respiratoire, etc. ça c'est la déficience. Mais après quand on a une déficience ça peut agir sur les activités. Les activités quotidiennes, le fait de se déplacer, de communiquer, de parler, etc. Et on peut avoir des fois des limitations d'activité : on est limité pour la marche, on est limité pour les déplacements, on est limité dans la communication. Et on peut avoir aussi un retentissement sur sa participation sociale, c'est-à-dire par exemple voter, avoir un travail, ça c'est vraiment la vraie vie la participation, et donc on peut être restreint c'est ce qu'on appelle les restrictions de participation. Donc dans notre discipline c'est ça on s'intéresse aux déficiences, aux activités et limitations d'activités et à la participation et aux restrictions de participation. Si vous tapez sur Google modèle social du handicap vous trouverez. Et tout ça c'est plus ou moins aggravé ou non par ce qu'on appelle les facteurs environnementaux ou les facteurs personnels. Les facteurs environnementaux sont, euh peuvent être obstacles ou facilitateurs. Typiquement quelqu'un qui est en fauteuil roulant, qui est paraplégique, alors il a une déficience c'est sa paraplégie, il a une limitation d'activité c'est qu'il ne peut pas marcher mais on lui met un fauteuil donc il peut quand même se déplacer donc il n'a plus la limitation d'activité pour se déplacer. Mais s'il est face à des escaliers et qu'il n'y a pas d'ascenseur et bien du fait de l'obstacle environnemental alors sa participation sociale est restreinte parce qu'il peut pas aller là où il veut. Euh pourquoi je disais tout ça ? Ah oui, pour vous dire que du coup je rencontre des personnes qui ont une déficience motrice et donc une potentielle limitation d'activité mais pas uniquement parce qu'après un traumatisme crânien par exemple ou un accident vasculaire cérébral on peut avoir des troubles du langage, ou des troubles de la mémoire, mais pas du tout de déficience motrice. Mais sinon la plupart des patients ont une déficience motrice. Ça peut être soit une paralysie complète ou incomplète, d'une jambe, de deux jambes, de l'ensemble du tronc, des bras, ou même il y a des gens qui sont paralysés de partout sauf des yeux, ça peut être juste une paralysie d'un bras, ou alors une faiblesse, c'est pas forcément des paralysies complètes. Donc des gens qui sont en fauteuil roulant manuel, fauteuil roulant électrique. Des fois des gens qui marchent mais qui sont aussi en fauteuil roulant quand ils sont fatigués, c'est-à-dire que le fauteuil, les gens ne l'utilisent pas forcément tout le temps. Y a aussi des gens qui sont en fauteuil roulant manuel et puis quand ils font des longues distances utilisent un fauteuil électrique, y a un peu tout en fait. Typiquement un jeune paraplégique est toujours en fauteuil mais il y a aussi tout un tas de personnes qui peuvent marcher mais qui utilisent aussi un fauteuil roulant de temps en temps.

Donc vos patients sont des personnes qui ont forcément un handicap à vie ou...

Ah bah ça dépend en fait. Y en a oui et d'autres non. Et il y a des personnes qui sont dans cette situation depuis la naissance et d'autres qui l'ont acquis. Mais il y a une partie des gens qui, quand c'est acquis, par exemple un accident vasculaire cérébral on devient hémiparétique, ils font une rééducation, ils récupèrent, ils commencent un petit peu à marcher. Ou alors ils commencent à marcher quasiment normalement, ou alors ils recommencent pas du tout à marcher. Donc ça peut être que temporaire.

Du coup la réadaptation c'est bon. Plus au niveau de la représentation, est-ce que vous considérez qu'il y a des spécificités dans la représentation que se font les personnes qui sont en situation de handicap, et plus particulièrement en situation de handicap moteur ?

(...) J'ai pas compris.

Parce qu'on se fait une représentation de la ville plus ou moins, enfin assez différente en fonction des gens je pense. Et nous on se posait la question de est-ce que vous pensez qu'il y a des spécificités de cette représentation liées au handicap ?

Quand on est en fauteuil ? C'est-à-dire que quelqu'un qui est en fauteuil n'a pas les mêmes représentations que quelqu'un qui n'est pas en fauteuil ?

Oui c'était la question

Euh... Oui probablement, parce que déjà l'angle de vue il change. C'est-à-dire que quand on est en fauteuil on n'a pas le même angle de vue que quand on est debout.

Vous pensez que cela a beaucoup d'impact ou pas sur la personne ?

Ah bah là j'en sais rien du tout. Je pense que... j'en sais rien... je peux pas du tout euh... ça ça serait plutôt sur une représentation un petit peu globale, c'est-à-dire que quand on est en fauteuil par exemple on va à un guichet d'une banque et que le guichet il est là bah oui ça change tout. Après sur la ville en elle-même euh... oui je pense qu'il y a pas mal de situations dans lesquelles les gens qui sont en fauteuil peuvent être limités, par exemple les guichets, dans les parkings, etc. c'est souvent un peu en hauteur, les bornes pour retirer de l'argent c'est souvent en hauteur, donc ça je pense que ça doit quand même changer l'angle de vue, mais dans la ville comme au quotidien aussi parce que quand on est en fauteuil quand on s'adresse à quelqu'un debout ça change. Et après je pense que oui, enfin, la représentation c'est plutôt du vécu qu'on a quand on évolue dans une ville qui change parce que moi je me rends compte quand je circule avec une poussette, les trottoirs qui sont pas larges, les magasins qui sont pas bien accessibles je m'en rends compte. C'est pas la même chose que d'être en fauteuil mais ça y ressemble quand même un peu donc oui je pense qu'on se représente pas la ville de la même façon et je pense qu'on apprécie pas une ville pareil quand on est en fauteuil ou quand on est en fauteuil que de temps en temps plutôt que quand on n'est pas en fauteuil.

Et du coup le fait que les personnes puissent évoluer, enfin comme vous disiez tout à l'heure, des fois elles vont récupérer leurs capacités ou au contraire ne pas récupérer, est-ce que le fait de par exemple récupérer ses capacités est-ce qu'on va se souvenir des difficultés ou on va passer outre ?

Est-ce que vous pensez qu'on est marqué par le passage qu'on a fait dans un fauteuil ?

Oui voilà. Parce qu'on final vous les voyez évoluer je suppose quand vous faites des suivis

Oui ! Et bien c'est variable. Je pense qu'il y en a quelques-uns qui se souviennent bien de quand ils étaient en fauteuil et des limites qu'ils pouvaient ressentir, d'autres qui essaient d'oublier au maximum ce passage de la vie pendant lequel ils étaient en fauteuil. Mais je pense que c'est plutôt aux personnes qui sont en fauteuil qu'il faudrait poser la question. Mais ouais, mais je sais pas si y a une telle différence, je pense que c'est assez global, quand on se retrouve en fauteuil ça change beaucoup, beaucoup de choses que ce soit dans son appréhension de la ville, comme son appréhension de la famille, d'un cercle un peu plus restreint. Mais d'ailleurs au tout début, quand les gens ont une déficience acquise, qui se retrouvent en fauteuil, c'est rare qu'ils sortent en ville, au début. Ils restent plutôt chez eux. Et souvent, c'est même assez fréquent qu'ils n'aient pas envie de sortir.

Du fait du regard des autres, ou de la peur de pas réussir à se déplacer ?

De plein de choses je pense. Au tout début souvent ils sont fatigués donc ils restent chez eux, y en a certains qui disent qu'ils ne veulent pas retourner en ville pour pas croiser des gens qu'ils connaissent, mais pas tous. Et puis certains disent, bah c'est compliqué d'aller en ville, et puis aussi au début c'est difficile avec un fauteuil quand il y a une paralysie complète, souvent ils ont du mal à plier le fauteuil pour le mettre dans la voiture, donc prendre la voiture c'est compliqué ça prend du temps, il faut être avec quelqu'un, il faut demander à quelqu'un, etc. Donc il y a plein, plein de limites déjà même en dehors de l'accessibilité de la ville qui fait que ça peut être un peu difficile et après ils disent que, une fois arrivés en ville, bah l'accessibilité elle est pas parfaite, loin de là, et que du coup ça les décourage.

Est-ce que vous pensez qu'entre une personne qui a un handicap inné et une personne qui a un handicap acquis, il y a une différence entre sa représentation de la ville ou pas ?

Ah oui, je pense.

Même au bout de beaucoup d'années d'adaptation au handicap ?

Euh... Ouais. C'est vrai qu'après 10-15 ans en fauteuil... parce que là on parle vraiment du fauteuil roulant ? Pas d'autres situations de handicap moteur ?

On n'a pas trop réfléchi aux autres dans le sens ou aux déambulateurs ou juste aux béquilles, dans le sens ou les marches c'est plus facile qu'en fauteuil. C'est vrai qu'on s'est limité...

Ah mais pas forcément. Déambulateur quand il y a des marches...

Je pensais juste à un trottoir, une marche.

Mais un trottoir on peut les passer en fauteuil. Les gens qui sont en fauteuil roulant manuel, les jeunes paraplégiques qu'on rencontre, bah eux ils passent les trottoirs, ils peuvent même prendre les escalateurs en fauteuil roulant, ils savent faire. Mais fauteuil roulant électrique il y a certaines petites marches qu'on peut passer aussi. Et des fois justement les gens qui sont que en béquilles ou en

déambulateur, ils sont plus limités encore parce que souvent ils sont pas sûrs d'eux, ils sont pas très stables, et donc si il y a quelqu'un qui leur passe juste devant, ou un trottoir un peu glissant, beaucoup de monde, des pavés, bah c'est plus casse gueule entre guillemets qu'un fauteuil. Quand on sait bien manipuler son fauteuil. Et donc je pense que ouais les personnes qui sont en fauteuil depuis la naissance bah eux ils ont toujours appréhendé la ville sous l'angle du fauteuil.

Ils ont pas vu la différence.

Vous ne seriez pas définir la différence ? Parce qu'au final ils ont quand même par exemple l'angle de vue qui est différent, donc même s'ils n'ont jamais connu un autre angle de vue ils ont une représentation qui est différente que quelqu'un qui est valide.

Oui mais ça même quand on est valide notre représentation est toujours différente. Moi par exemple typiquement quand je me balade en ville avec mon conjoint, je lui fais remarquer tiens ça c'est pas accessible. Alors que je suis valide et que j'ai jamais été en fauteuil. Mais après maintenant qu'il se promène avec la poussette il me dit ah tiens je me rends compte. Du coup dans une vie ça évolue tout le temps.

Bien sûr chacun a sa propre représentation.

Mais après quelqu'un qui est en fauteuil depuis qu'il est né, son angle de vue a toujours été comme ça, donc il trouve ça normal. C'est pas anormal pour lui que de pas avoir le même niveau de vision que quelqu'un qui est debout.

Puis il a appris à faire avec aussi, dans un sens...

Oui, mais c'est pas qu'il a appris à faire avec ça c'est que de toute façon c'est sa normal à lui. C'est pas anormal pour lui. C'est normal, c'est comme ça.

Mais je pense oui... la plupart des gens qui sont en fauteuil assez brutalement bah au début ils disent : c'est compliqué d'aller faire un tour en ville, d'aller au cinéma, d'aller au théâtre ou je sais pas où. Souvent il leur faut du temps avant de le faire et c'est même plutôt l'inverse, quelqu'un qui est tout de suite très à l'aise en fauteuil roulant électrique, qui va faire des grandes balades partout, c'est assez rare. Il faut souvent pas mal de temps, déjà pour manipuler le fauteuil, mais pour aussi être vraiment à l'aise et savoir circuler. Alors est-ce que c'est l'accessibilité de la ville ou est-ce que c'est l'accessibilité de la ville et le regard des autres comme vous disiez, j'en sais rien.

C'est vrai qu'on essaie d'étudier un peu toutes les facettes dont ces deux-là.

Est-ce qu'on peut évaluer cette représentation, parce qu'on a eu rendez-vous avec l'ergothérapeute du SAMSAH, donc on lui a posé cette question-là et elle a donné son point de vue à elle. Est-ce que du fait de votre métier vous évaluez ou pouvez évaluer cette représentation ? Est-ce que vous avez des outils pour évaluer la capacité des gens et la façon dont ils se représentent la ville par exemple ?

Non on évalue pas leur représentation, on n'a pas d'outils d'évaluation de leur représentation, on a des outils d'évaluation des activités, enfin des capacités ou des incapacités, mais ça passe souvent par le biais de mise en situation, le rapport qu'on les ergo avec les gens, ou nous ça peut être les moniteurs d'activités physiques adaptés qui font ça, c'est comme ça qu'on l'évalue en règle générale.

En revanche on n'évalue pas leur représentation, parce que c'est ce qu'on disait elles sont souvent mouvantes et elles évoluent et c'est pas la même chose dans leur village, et à Angers c'est pas la même chose selon le délai après l'accident ou la lésion. Mais nous on n'évalue pas leur représentation. Ça nous empêche pas d'en parler avec eux, c'est-à-dire que on leur demande comment est-ce qu'ils vivent les choses. Mais on n'a pas d'échelle ou de test d'évaluation de ça.

Et vous avez des exemples de comment ils peuvent vivre les choses ? En général.

La plupart du temps quand on parle c'est que ça se passe pas bien. Quand ça se passe bien souvent bah on en parle pas. Ils disent bah ouais c'est super mon fauteuil, je peux aller partout maintenant. Typiquement je pense à une dame qui marchait pas très bien, elle marchait avec un déambulateur, elle arrivait à faire je sais pas, 200 – 300 mètres, c'était vraiment très pénible. On lui a proposé un fauteuil roulant électrique, et puis maintenant cette dame elle s'en sert, elle va vraiment partout. Donc elle, elle dit bah c'est super depuis que j'ai un fauteuil, je vais partout. Je la croise souvent en ville faire les boutiques, etc. Bah elle du coup on en parle pas beaucoup, tout va bien. C'est surtout les personnes chez qui ça se passe pas bien qui peuvent m'en parler. Et qui disent, bah l'accessibilité c'est pas ça, et puis prendre le tramway c'est difficile, prendre le bus c'est compliqué parce que il faut que le chauffeur s'arrête, qu'il sorte le machin, donc tout le monde me regarde et ça prend du temps, et puis les magasins ils sont embouteillés, etc. Donc ils nous disent souvent ça, c'est vraiment plutôt l'accessibilité physique qui les limite. Ou quand les rues sont en pente aussi, ils disent que ça peut être fatigant. Ou les rues pavées. Parce qu'à Angers il y a pas mal de rues pavées. Et donc dans les représentations, ce dont j'ai l'impression c'est qu'ils disent la loi a dit qu'il fallait que tout soit accessible, bah en fait la loi n'est pas respectée à ce jour. Voilà ce que j'entends. Mais je pense que c'est pas exhaustif ce que j'entends, il faudrait plus parler avec d'autres personnes probablement.

Mais c'est vrai que c'est intéressant de savoir quand même, comme on n'a pas la possibilité d'interroger tout le monde. C'est pas tout à fait l'accessibilité, mais pour vous qu'est-ce que l'espace de vie ?

C'est pas un terme que j'emploie beaucoup, pour moi l'espace de vie c'est plutôt quelque chose d'assez restreint, c'est l'espace de vie autour d'un individu donc ce serait plutôt le lieu de vie quotidien, genre la maison. Et sinon l'espace de vie plus élargie ça serait le quartier et la ville. Mais pour moi l'espace de vie c'est plutôt l'habitation.

Vous utilisez quoi comme termes pour définir les endroits ? Quelle échelle vous utilisez ?

Souvent c'est à l'intérieur de la maison et à l'extérieur de la maison. C'est comment vous faites pour vous déplacer à l'intérieur de la maison et à l'extérieur de la maison, avec une différence de l'immédiat extérieur, donc la sortie de la porte, le petit chemin devant la maison éventuellement, les trottoirs, globalement pour aller jusqu'à la boulangerie c'est souvent ça. Et puis l'espace de vie, ah tiens c'est drôle j'y viens à ce terme, et puis l'extérieur de la maison un peu plus éloigné, donc c'est les transports en commun ou la voiture ou aller faire les boutiques, le supermarché ou aller faire des balades en forêt. Mais pour moi c'est ça : l'intérieur et l'extérieur de la maison.

Notre sujet n'est pas encore très défini au niveau de l'échelle, des termes. Donc c'est intéressant.

Et est-ce que vous avez des exemples de cas extrêmes qui ne voulaient pas sortir ou avaient très peur de sortir dans la rue ? et est-ce que vous avez des raisons, vous nous en avez dites quelques-unes, qu'au début ils ne voulaient pas trop sortir, ils n'avaient pas trop envie à cause de la fatigue, etc. Mais est-ce que vous connaissez un cas extrême qui a perduré ?

De gens qui ne sortent pas de chez eux ?

Oui à cause du handicap justement.

Ah ouais il y en a plusieurs qui ne sortent pas beaucoup de chez eux. Y a une dame qui a une paraplégie incomplète, c'est-à-dire qu'elle peut marcher mais avec difficulté et pour les longues distances il faut qu'elle utilise un fauteuil roulant. Elle a une paraplégie depuis 30 ou 40 ans, depuis très longtemps. Elle était prof. Elle se déplaçait qu'en déambulateur à l'intérieur et en fauteuil à l'extérieur. Et là progressivement elle est devenue un peu plus fatiguée et elle a plus de difficulté donc elle devrait utiliser son fauteuil roulant un peu plus souvent. ET elle sort de moins en moins probablement parce qu'elle a pas trop le moral, elle a mal aux épaules donc elle arrive pas bien à plier son fauteuil pour le mettre dans la voiture. Puis elle me dit que trouver une place pour se garer bah les places sont toujours prises maintenant, les places handicapées. Prises par les gens qui ont bien la carte de stationnement. Du coup elle dit qu'il faut qu'elle aille se garer plus loin, qu'il faut qu'elle trouve quelqu'un pour sortir son fauteuil. Donc par exemple cette dame-là elle ne sort quasiment plus de chez elle à cause de ça, elle se sent limitée à la fois par des critères environnementaux de la ville mais aussi en raison d'obstacles pour elle en raison du fait qu'elle n'arrive pas bien à sortir son fauteuil de sa voiture, qui pourrait être résolutif, je lui ai proposé plusieurs solutions mais elle ne veut pas pour le moment. Et aussi parce qu'elle n'a pas trop le moral. Et c'est elle qui me disait que monter la rue Lionel, une rue qui monte beaucoup et qui est pavée, elle me dit maintenant j'arrive plus à la monter alors qu'avant j'y arrivais. Donc elle s'est pas un cas extrême parce qu'elle sort quand même mais c'est une conjonction de petites choses.

Et sur l'interaction avec les gens dans la rue : la demande d'aide ou ne serait-ce que le regard, est-ce que vous avez des choses là-dessus, est-ce que ça paraît important ?

Bah justement cette dame là, elle me dit ça me pose aucun problème dans la rue je demande à quelqu'un qu'il me sorte mon fauteuil, qu'il me le plie, qu'il me le déplie, ça me pose pas de problème. Alors que d'autres disent j'ose pas trop sortir en fauteuil si jamais je croise quelqu'un que je connais. Donc c'est vraiment très variable d'une personne à l'autre. Probablement qu'avec le temps les personnes sont plus à l'aise avec leur fauteuil, et plus à l'aise avec ça. C'est souvent au début que les personnes ne sont pas à l'aise, et des fois ça dure et des fois non. Mais oui il y a pas mal de gens qui ne sortent plus de chez eux. Mais il y a aussi des personnes qui sortent. Vous avez interrogé beaucoup de personnes en fauteuil ?

3 et peut-être un autre.

ANNEXE 15 : Entretien Edith Cousin, psychomotricienne

Alors on travaille sur les spécificités de la représentation de l'espace chez les personnes en situation de handicap, on a choisi de travailler plus sur le handicap moteur, et plus particulièrement sur les personnes en fauteuil, parce qu'on a trouvé que c'était les personnes les plus aptes à sentir l'accessibilité ou la non accessibilité. Après c'est peut-être pas le cas mais on est parties là-dessus.

Oui c'est sûr que c'est un exemple de perception mais il y a au moins pas de troubles intellectuels qui viennent ajouter de la difficulté donc pour vous c'est vrai que c'est plus facile d'interviewer une personne en fauteuil plutôt qu'une personne qui est déficient intellectuel ou cérébrolésé. Donc c'est un point de vue bien ciblé mais pourquoi pas.

Après c'est vrai que comme c'est un mémoire on a eu la possibilité de cibler donc...

Donc la spécificité de la représentation spatiale des personnes en situation de handicap... plus troubles moteurs.

Donc avant de commencer là-dessus on aurait aimé savoir si c'était possible d'avoir quelques infos, des précisions sur ce que c'est que la psychomotricité...

Donc la psychomotricité t'as tout dans le mot, c'est le lien entre le corps et l'esprit. Donc ça part du grand principe que tout ce qui est de l'ordre des émotions va se traduire au niveau corporel, et que travailler aussi sur la façon dont la personne perçoit son corps et comment il le vit ça permet aussi d'influer sur les difficultés qu'il peut avoir au niveau psychologique. Donc tout ça c'est lié et c'est ça la base de la psychomotricité. Après la psychomotricité souvent on la définit en fonction du lieu d'exercice et de la population qu'on accompagne parce que les choses sont très différentes à chaque fois. La perception, la représentation spatiale, la façon dont la personne se perçoit dans l'espace, et organise l'espace, et se représente l'espace, ça va influencer aussi sur ses capacités après à se déplacer dans cet espace. Donc ça c'est une grande dimension de la psychomotricité, et puis après y a tout ce qui est plutôt de l'ordre du développement personnel, du schéma corporel, la façon dont la personne se perçoit, comment elle entre en relation avec les gens... Toute la dimension communication, expression. Mais j'ai un petit topo que j'ai pas là, qui reprend assez simplement la psychomot, que je peux vous faire passer, ça tient en deux pages ça permet d'avoir une définition qui soit bien en termes de termes. Parce que là c'est du langage oral. C'est bien écrit y a juste à recopier. Donc voilà pour la psychomot. Ça vous va ça vous éclaire un peu ?

Très bien, très bien.

Et justement vous parlez de la représentation des personnes handicapées, est-ce que vous pensez qu'il y a une spécificité de cette représentation chez ces personnes-là ?

Alors des spécificités... Des difficultés. Qui sont très liées au type de handicap. Donc c'est difficile de faire une généralité. On a une connaissance de comment toutes les notions spatiales vont s'organiser, se mettre en place. Je vous ai préparé tout ça [Document sur la spatialité chez l'enfant]... C'est les différentes étapes de progression, de mise en place de l'espace chez l'enfant. Parce que c'est là que ça commence. De façon normale. Sans soucis. Plus on avance dans les stades plus c'est compliqué, c'est dans les stades plus tardifs que les personnes handicapées sont en difficulté la plupart du temps. C'est-à-dire que la base des notions spatiales ça va, mais dès qu'on rentre dans

quelque chose de plus compliqué, c'est là que ça devient compliqué pour eux. C'est normal puisque c'est souvent dû à des difficultés qu'ils ont retrouvés ailleurs que dans les représentations spatiales. Des difficultés intellectuelles par exemple. Donc y a cette dimension là mais c'est aussi très spécifique en fonction de la population qu'on accompagne. Alors dans les handicaps moteurs y a pas forcément de difficultés particulières de représentation spatiale. Bah non en fait. Parce que handicap moteur y a pleins d'origine, donc si c'est par exemple quelqu'un qui est tétraplégique ou paraplégique suite à un accident de la route, avec une atteinte au niveau de la moelle épinière, cette personne-là elle a toute sa tête, c'est arrivé à un moment de sa vie mais avant elle avait eu le temps de se construire comme tout un chacun y a pas de raison qu'elle ait plus de difficultés de représentation spatiale que n'importe qui d'autre. C'est pas parce qu'elle se retrouve en fauteuil qu'elle va avoir des difficultés de représentation spatiale ou de se déplacer, de se représenter dans l'espace. Elle va être en difficulté peut-être parce que il va falloir qu'elle apprenne à se déplacer autrement dans l'espace, mais pas forcément parce que les notions spatiales sont un souci pour elle. Ça a rien à voir.

Après nous c'est pas forcément la représentation de l'espace, du spatial, c'est plus aussi – parce qu'on travaille dans l'aménagement – la représentation de la ville, donc c'est pas que le spatial...

Oui... C'est plus en lien avec l'accessibilité par exemple ?

Oui c'est ça

Oui je m'en doute bien. D'ailleurs j'ai ramené un nom... Peut-être que vous connaissez... Je voulais retrouver ça... On fait une aparté. Y avait une journée nationale des UEROS et y avait un monsieur qui intervenait, monsieur F. Bodin, maître de conférence à Lille en UFR de Géographie aménagement, et il a fait une intervention justement sur l'accessibilité d'un quartier, avec le travail qu'a été fait avec les architectes pour rendre le quartier accessible et notamment pour rendre accessible l'arrivée au métro, et aux transports en commun. Et ils ont travaillé en partant de tous les handicaps possibles et inimaginables, toutes situations de handicap, pas handicap, et ont donc inclus dedans la maman avec sa poussette. Et donc ils ont essayé de mettre en place tout ce qui pouvait être fait, en termes d'aménagement, pour aider les gens à se repérer sur un trajet, pour aller, avec des éléments plus en lien avec des déficiences visuels, avec des bips sonores des choses comme ça, fin ils ont travaillé toutes ses dimensions là c'était super intéressant et je pense que ça pourrait, que pour vous ça pourrait être pas mal, ça ressemble bien à ce qui vous intéresse. Du coup j'ai retrouvé que son nom, j'ai essayé de retrouver vite fait sur internet pour voir si je trouvais quelque chose mais j'ai pas trouvé grand-chose mais peut-être qu'en cherchant un peu mieux... Vous pourriez même le contacter ça avait l'air quelqu'un de très accessible, passionné. Donc si vous lui dites que vous êtes sur un travail de mémoire peut-être que ça peut l'intéresser. Je vous le laisse du coup [le papier]. Donc vous oui c'est plus euh... l'accessibilité, c'est comment rendre accessible, comment aménager l'espace...

En fait le but ça serait – fin là vous nous dites qu'il y a pas forcément de spécificités de la représentation – mais le but ça serait en gros de cibler les spécificités afin de pouvoir intégrer ces spécificités quand on travaille sur un espace, quand on aménage un espace. Après s'il y a pas de spécificité...

Après c'est spécificités par rapport au spatial, là nous c'est plus la ville, y a une notion différente...

Donc vous c'est plus euh... j'pense qu'il faut plus euh... si vous êtes axés sur le handicap moteur, il faut envisager l'accessibilité dans son sens large, en intégrant bah qu'est-ce que ça va générer chez la personne en fauteuil, qu'est-ce qu'elle va avoir besoin pour pouvoir se déplacer dans la ville, en termes d'espace mais pas espace-représentation mais espace... par exemple largeur des trottoirs, pentes, des choses qui sont à niveau euh... c'est plus ça qu'il faut que vous travailliez, mais les notions spatiales en soit, par rapport au handicap moteur, ça va pas euh...

Après y a pas que l'accessibilité dans notre sujet parce que par exemple on s'est rendues compte le fait que les personnes soient assises sur un fauteuil ils avaient une hauteur de vision beaucoup plus basse, et ça influençait...

Oui en effet ça, ça influence sur la façon dont on organise l'espace...

Et puis eux comment ils voient...

Ils voient à niveau oui quand on se met dans un fauteuil on se rend bien compte...

Et pas que l'espace aussi, les interactions avec les passants aussi, on nous a parlé peut-être d'un sentiment d'infériorité, donc ça, ça pourrait rentrer en compte dans la représentation qu'ils se font de la ville en général donc c'est pas que l'accessibilité...

Après c'est peut-être qu'on a une définition de représentation différente... Je pense qu'on n'a pas exactement la même...

Oui, je pense... c'est comment eux se représentent la ville qui vous intéresse...

Oui, c'est ça.

D'accord...

Et nous pour l'instant on a fait une carte mentale, en disant représentez-moi la ville de Tours comme on était sur Tours, et y a une personne, en fauteuil, qui a représenté Tours en fonction des zones accessibles et non accessibles par exemple. Donc là on disait une des spécificités c'est peut-être que lui il va penser à l'accessibilité avant de penser à autre chose.

Oui c'est sûr que là il va percevoir la ville avec son propre filtre, et effectivement il va orienter dans ce qu'il va en retenir, dans sa cartographie, il va retenir les endroits où il peut aller et des zones qui vont sans doute être totalement floues, fin moins détaillées pour lui parce qu'il n'y a pas accès, effectivement c'est sans doute quelque chose d'important dans la façon donc les personnes à mobilité réduite peuvent se représenter un espace, la ville ou autre d'ailleurs. C'est pareil pour le reste.

Et justement on parlait de définition de représentation, parce qu'on essaye de définir ce terme justement, et donc quelle définition vous pouvez lui donner ?

A la représentation de l'espace ?

Oui...

Et bah c'est l'image qu'on se fait en fait, de l'espace qui nous entoure, à la fois de notre propre vision égocentrée, c'est-à-dire par rapport à nous même, les choses s'organisent par rapport à nous dans l'espace, mais aussi on a la capacité de retourner cette carte mentale qu'on a quand on a une bonne représentation mentale, pour voir la façon dont les autres ou les objets dans l'espace peuvent s'organiser les uns par rapport aux autres. C'est pas très clair mon histoire.

Si ça va...

C'est-à-dire que c'est vraiment une image, c'est être capable quand on travaille sur la représentation, d'être capable de se faire une image de l'organisation de tous les objets qu'il y a dans un espace propre, les uns par rapport aux autres. Et pas simplement soit par rapport aux objets.

D'accord. Parce que nous il y avait une question par rapport...

Avec les notions de profondeur, de hauteur aussi... Donc effectivement ça rentre dans ce que eux vont voir, percevoir.

Oui l'espace... nous y a aussi une notion donc des sentiments, avec les 5 sens, de ressentis, fin voilà...

Après peut-être que les sentiments tout ça ça peut être vu comme le côté égocentré... Oui c'est pas mal... Parce que ça fait quand même six mois qu'on travaille sur la notion de représentation et...

Oui c'est vrai que tu peux avoir quand même pas mal de chose, en fonction de la représentation de quoi... C'est compliqué tu peux avoir pleins de définitions...

Oui... Il va falloir prendre une partie à un endroit, rajouter des détails...

Parce que nous c'est à la fois l'espace et la vie qu'il y a dans cet espace...

Du coup la carte mentale dont tu parlais de la personne de tours par exemple, c'est vraiment une représentation, c'est une représentation de ce que elle, elle a intégré comme carte mentale de cette ville de Tours. Donc dedans il y a des notions qui sont très terre à terre, et des notions qui sont plus personnelles, affectives, et qui vont être en lien avec ce qu'elle a pu vivre dans ces lieux. Donc ça c'est important aussi, et du coup le fait d'être en fauteuil va sûrement modifier la façon dont ils vont vivre les choses, et du coup avoir une incidence sur la façon dont ils vont se représenter leur ville. Ça c'est important par contre.

Oui du coup c'est ce qu'on pensait...

Voilà, donc vous avez bien pensé alors c'est bien ! Après eux c'est comme tout le monde, y a des faiblesses quelque part mais on sait compenser, en allant chercher le GPS ou autre chose, mais ils sont pas... pas différents des autres. Sauf si vous vous attachez à aller voir des gens qui ont des pathologies particulières. Qui sont je sais pas moi IMC... et dans ce cas-là il peut y avoir d'autres particularités, parce que leurs représentations elles vont peut-être être différentes parce que...

On a rencontré une personne IMC à La Résidence⁶⁵ et...

Et du coup je pense que là il y a une notion de handicap en plus...

Oui on le sent...

Qui fait qu'il aura peut-être plus de mal que... un tétraplégique ou un paraplégique à avoir une représentation de l'espace... Parce que souvent ce qui pèche chez les gens, ce qui est le plus difficile, c'est la représentation, connaître, savoir, décrire quelque chose, en disant ça c'est en haut, ça c'est au-dessus ça c'est entre... Tout ça, ça va... Regarder et dire bah lui il est placé là par rapport à moi ça va, mais ce qui est difficile c'est de se mettre dans la vision autre que égocentrée c'est-à-dire exocentrée, comme si on était ailleurs et regarder l'espace ailleurs. Ça c'est difficile souvent pour les personnes qui sont en situation de handicap.

D'accord. Bon du coup s'il n'y a pas de spécificité réellement toutes les autres questions euh...

Mais c'est important que vous ayez je pense... Je vous ai sorti ça [document papier]... ça c'est la structuration spatiale, c'est-à-dire comment se mettent en place toutes les notions spatiales, et ça c'est important que vous l'ayez, ça va vous permettre de comprendre comment ça se structure naturellement et normalement. Donc l'enfant... Tout se construit à l'enfance, si ça s'est bien passé y a pas de raisons que... de votre vie ça se passe mal. Donc si tout ça ça s'est bien construit, par exemple ce qu'on disait chez quelqu'un qui a eu un accident, y a pas de raison que parce qu'il est en fauteuil il va perdre des repères spatiaux. Par contre tout ce qui est de l'ordre de représentation de son environnement va changer du fait de sa position qui aura changé, des difficultés qu'il aura y pourra pas aller à tel endroit... ça par contre c'est vrai, ça va exister, mais c'est pas les notions spatiales qui vont être touchées. Mais ça [le document] c'est important que vous l'ayez quand même ça va vous permettre d'avoir...

D'accord merci.

Là y a plusieurs trucs... Je peux vous laisser ça aussi, c'est peut-être un peu plus détailler, y a des choses qui vous intéresseront pas mais faites le tri... Et je pense que vraiment la personne qu'on a vu qui avait fait le truc sur l'accessibilité franchement je pense que c'est quelqu'un qui peut vous donner des bonnes pistes de réflexion sans doute, parce qu'il a l'air... c'est vraiment son dada quoi, ça a l'air de vraiment l'intéresser. Et ça c'est à faire pour quand ?

Mi-mai. On passe le 18 mai.

Et c'est... vous êtes en quelle année d'études vous ?

5^{ème} et dernière. En septembre c'est fini. Si tout se passe bien !

(...)

Et du coup... On avait une question sur l'influence de la hauteur de vision, on en a un peu parlé avec la hauteur du fauteuil, du coup est-ce que vous pensez que...

⁶⁵ Foyer d'hébergement Arceau Anjou

L'influence de la hauteur de vision

Oui ou le rapport avec...

Oui si, si je vois très bien hein, c'est juste que je suis en train de réfléchir à ce que ça peut avoir comme incidence particulière par rapport à l'espace... Je pense qu'en termes de profondeur c'est plus compliqué. C'est difficile de voir loin quand on est en bas. Donc forcément ça va limiter la notion d'éloignement.

Et peut-être qu'aussi quand on est en fauteuil on regarde un peu moins loin parce que... enfin y a le problème de l'accessibilité peut-être qu'on est plus...

Alors oui y a ça, c'est sûr, faut toujours qu'ils vérifient que ça passe, donc ils vont... Mais à la limite toi quand tu marches, tu le fais sans t'en rendre compte, mais tu vérifies qu'il y a rien à tes pieds, donc je pense qu'une fois qu'ils ont bien intégré le fonctionnement du fauteuil, c'est comme toi quand tu marches, ça c'est pas trop ce qui est gênant, par contre ce qui est gênant c'est que le fait d'être en bas, d'être à un mètre du sol, ça va limiter la profondeur du champ. Donc ils vont pas pouvoir estimer loin. Donc l'espace va être plus agressif, fin l'organisation va être plus agressive parce qu'elle va arriver plus vite. Donc je pense que ça peut influencer à ce niveau-là, de la perception qu'ils peuvent en avoir. Après je suis pas en fauteuil mais j'imagine, que ça peut donner ça. Parce que toi c'est pareil tu regardes loin, c'est comme pour la conduite tu regardes loin, c'est pareil, et puis ton regard il fait des allers-retours, notre regard il va vachement loin pour anticiper ce qui va se passer, eux beaucoup moins. Donc je pense que l'environnement peut être beaucoup plus agressif que pour nous, parce que le temps y a des choses qui vont arriver assez rapidement qu'ils auront pas eu le temps de voir venir. Donc euh...

Et même quand il y a des gens devant du coup...

Déjà quand tu es en fauteuil... Faire l'expérience une fois d'aller dans un concert en fauteuil tu vois que des fesses hein c'est super.

C'est ce qu'on nous a dit oui

Ah bah ça m'étonne pas parce que... moi j'ai essayé c'est pas terrible hein. T'entends rien, bah parce que oui ça coupe le son, le son passe différemment quand on est en bas. Donc euh ça participe. Ça change la perception sonore, parce que quand on est en bas on entend moins bien que quand on est en haut. Si on se déplace sur un trottoir qui est bien encombré y a des choses qu'on entendra moins bien.

On verra ça demain... On va tester des fauteuils.

Ah bah super ! Ca va pas être triste.

(...)

Et donc dernière question, est-ce que vous pensez que l'espace de vie d'une personne en fauteuil va être restreint par rapport à celui d'une personne valide ?

Alors qu'est-ce que t'entends par espace de vie ?

C'est là où va la personne, où elle se déplace la personne. Donc c'est pas forcément dans la ville ça peut être aussi dans toute la France. Si elle a ses parents qui habitent à tel endroit bah ça en fait partie aussi...

Donc c'est tout l'espace dans lequel il est susceptible de se déplacer, où il va être souvent... Parce que pour moi espace de vie ça fait très appartement. C'est plus large que ça, c'est bien plus large ?

Oui, oui

J'sais pas... J'aurai tendance à dire naturellement non... Mais je suis pas sûre d'être dans le vrai. C'est-à-dire que c'est ma place de professionnel qui me fait dire à la fois que y a pas de raison que ça soit différent, et en même temps je pense que c'est pas vrai.

D'accord

Et que quand même c'est différent je pense. Parce que quand même y a trop de limitations.

Par rapport à quoi ?

Par rapport aux transports, voilà, aux transports en commun, à l'avion, au train... Tiens pas plus tard que ce matin j'ai entendu à la radio, y a un monsieur qui était... - qui va sans doute faire un procès à la SNCF – parce qu'il était en fauteuil mais, enfin il marche et en même temps il a besoin d'un fauteuil, y a en a beaucoup comme ça, il peut faire quelques pas mais il a besoin d'un fauteuil. Donc lui il va monter dans le train en marchant, et il emmène son fauteuil. Et bah il peut pas emmener son fauteuil. Parce que la SNCF ne prend pas de colis. Dans ses trains. Donc en gros ça veut dire que si t'es assis dans ton fauteuil, on t'emmène, si t'es à côté de ton fauteuil on t'emmène mais on emmène pas le fauteuil.

C'est embêtant...

Et en fait parce que le problème c'est qu'il avait besoin, y a un service accueil à la SNCF pour les personnes à mobilité réduite, et il avait besoin que quelqu'un amène le fauteuil, parce que lui il peut pas à la fois amener le fauteuil et marcher. Il doit avoir des cannes ou des béquilles je suppose pour marcher. Et donc ça la SNCF ne le fait pas. Ils veulent pas emmener son fauteuil, personne emmènera son fauteuil jusque dans le train. Donc s'il arrive à trouver quelqu'un qui veuille bien lui emmener son fauteuil jusque dans le train peut-être qu'ils diront rien.

Oui comme un bagage ou fin voilà...

Voilà. Donc c'est un exemple mais je pense que c'est pas tout à fait aussi vrai que comme les autres ils peuvent aller où ils veulent. Donc je pense que leur espace de vie se restreint sans doute progressivement, parce que c'est trop compliqué. Donc y en a qui vont avoir la niaque, et puis qui vont réussir à se battre tout le temps pour réussir quand même, et puis y en a d'autres quand même qui vont un petit peu baisser les bras et qui vont se rapprocher des parents, ou de la famille parce que justement... et du coup ça va réduire leur espace de vie... donc je pense que c'est pas pareil. Mais normalement ça devrait pas.

Et par rapport au regard des gens est-ce que vous en avez entendu parler ou pas, est-ce que vous pensez que ça a une influence sur la représentation qu'ils peuvent se faire de la ville...

Ça je pense pas que ça ait un impact direct sur la représentation de la ville, ça a un impact sans doute indirect, c'est-à-dire que du coup ça va influencer les ressentis des gens, et de fait ça va avoir un impact sur la façon dont ils se représentent les lieux, parce que tout ça...c'est la psychomot' qui parle hein, mais tout ça, ça participe à la représentation qu'on a d'un espace, ce qu'on y vit. Si on y vit des choses négatives on va pas avoir une représentation positive mais ça a pas un impact direct, c'est un impact indirect parce que la personne va être mal-à-l'aise, mal dans sa peau ou... va mal vivre les choses. Mais... ça peut. Après les gens qu'on accompagne sont pour beaucoup... fin surtout au SAMSAH, c'est plus visible pour certains, mais euh... on a quand même beaucoup de personnes cérébrolésées ça se voit pas hein. Donc euh... c'est pas la même façon... on n'a pas la même façon de les regarder. Les gens en fauteuil ça a deux aspects, à la fois ça stigmatise beaucoup parce que c'est visible, mais en même temps euh... c'est pas tout à fait le même regard que quand on se rend compte que quelqu'un est un peu différent mais dans sa tête, dans sa façon de réfléchir... Là le regard il est pas très agréable, il est plus sympathique on va dire entre guillemet, posé sur les personnes en fauteuil, parce que ça dérange moins on va dire. Je pense. Ce que je vois au quotidien.

ANNEXE 16 : Entretien Maryse Chapolin (E1), Marie Le Carrer (E2), Aline Rouillier (E3), ergothérapeutes

On est en aménagement du territoire, donc urbanisme, on travaille sur les espaces notamment la ville. On réalise pour l'instant un mémoire, donc c'est un mémoire de fin d'études, sur les spécificités de la représentation de l'espace justement, chez les personnes en situation de handicap. Donc on a choisi de travailler sur le handicap moteur et plus précisément sur les personnes en fauteuil même si cela nous est arrivé de rencontrer des personnes qui n'étaient pas forcément en fauteuil. Et donc là on avait quelques questions sur la représentation, sur la façon dont les ergo travaillent avec les personnes en situation de handicap, et les moyens de compensation qui vont être mis en œuvre par exemple.

D'abord on voulait savoir comment les séquelles cognitives des personnes influaient sur la représentation de l'espace. Parce que c'est vrai on a rencontré des personnes qui sont en fauteuil mais aussi des personnes qui ont en plus de ça des séquelles qui vont être cognitives et donc on voulait savoir comment ça affectait la représentation de l'espace.

E1 : Oh la. C'est compliqué comme question. Bah souvent ça va être un problème plus d'autonomie parce que la personne elle doit apprendre son parcours. Ça va être des gens qui... enfin moi je le vois comme ça, des personnes qui vont être en difficulté pour euh je sais pas par exemple innover, trouver un nouveau chemin, ça va être parfois difficile tout seul. Donc c'est souvent un apprentissage avec des repères. Alors ça, ça peut être intéressant. Alors ça peut être par exemple tourner à la maison au portail bleu. Moi j'ai une jeune là par exemple, une jeune fille qui est dans un nouveau... je faisais la mise en place de fauteuil électrique, et un nouveau quartier très résidentiel, où on se perd tous parce que les rues ne sont pas toujours bien définies. C'est compliqué de trouver déjà l'adresse, mais elle, elle m'a dit qu'elle osait pas sortir parce qu'elle a peur de se perdre.

E2 : Il y a aussi tous les gens qui omette la moitié de l'espace et qui du coup sont en difficulté quand il y a un nouveau panneau ou quand il y a des nouveaux éléments, enfin je pense aux déviations, je pense aux travaux, ou des choses comme ça. Ils ont beau avoir appris, s'il y a quelque chose de nouveau par exemple sur la moitié gauche de la chaussée, ils ne vont pas du tout l'utiliser, s'en servir, du coup ils vont être en difficulté, ils vont tourner autour du pâté de maison par exemple. Ils ne vont pas forcément arriver à capter l'information nécessaire au niveau du trajet.

(...)

Par rapport aux interactions avec les gens dans la ville est-ce qu'il y a des spécificités particulières ?

E3 : Au niveau toujours des cognitifs ?

Cognitifs et moteurs du coup.

E3 : (...) J'ai pas compris le sens. Au niveau des personnes qui entretiennent la ville ou... ?

Non, les passants. Parce qu'il y a des interactions du coup tout le temps dans la ville quand on se promène.

E1 : Alors là votre question c'était la répercussion des troubles cognitifs ?

Oui

E1 : Et puis la répercussion des troubles moteurs ?

Oui parce qu'on travaille sur le moteur essentiellement, mais c'est vrai que quand il y a en plus les troubles cognitifs c'est vrai que ça peut, enfin on suppose que ça change les choses.

E1 : bah ça force les dépendances souvent. Mais après je ne sais pas si des aménagements peuvent vraiment aider, je sais pas. Je pense que c'est un apprentissage pour prendre ses repères. Je pense qu'il y a des gens qui vont être quand même limités pour euh...

E2 : Bah des fois il y a conflit entre les... ce qui va rendre service, je pense aux bornes quand il y a des passages piéton. Des fois il y a les buses métalliques là, et des fois les poussettes passent, les fauteuils ne passent pas, les scooters encore moins, ou les fauteuils passent et pas les scooters. Ça dépend de la technique au déplacement qu'ils vont avoir. Et du coup en fonction du gabarit et de l'écartement de ces poteaux par exemple, bah il y en a qui vont passer et d'autres qui ne vont pas passer. Donc ils vont être obligés de prendre les pistes cyclables, ce qui est quand même moins bien, si on parle de fauteuil électrique. Et du coup ils vont se retrouver mitoyen par exemple avec les bus ou les voitures et là pour le coup il y a un vrai danger, bien plus que s'ils sont sur le trottoir. Mais en même temps s'ils sont sur le trottoir à la sortie d'une école et qu'il y a des enfants qui naviguent, il y a risque d'interaction et danger pour les autres. Il faut savoir que, enfin je ne sais pas si vous savez ça, mais les fauteuils électriques les gens sont assurés, ils ont des assurances en cas de... si jamais il y a une interaction un peu trop rapide.

Un peu trop violente.

E2 : c'est ça. Il y a quand même des plans B. C'est pareil les petits ressauts de trottoirs, ils sont bons pour les écoulements, mais pour les fauteuils manuels ça va les gêner alors que les fauteuils électriques ils vont les passer très bien. Donc c'est vraiment en fonction de la catégorie et des techniques aussi, quelque chose qui va embêter l'un ne va pas embêter l'autre.

E1 : Comme les bandes, je trouve que les bandes pour les personnes mal voyantes souvent sont larges, ce sont de bons repères, mais c'est gênant pour les personnes en fauteuil manuel et surtout pour une personne marchant difficilement.

Oui, il suffit qu'elle se prenne les pieds dedans.

E1 : Ah bah. C'est vite fait parce que c'est antidérapant, c'est du relief.

E3 : Oui... et c'est pas lisse quoi.

E1 : c'est bien que ça existe mais je pense que ça pourrait être des fois plus court, enfin moins large aussi peut-être.

E3 : On en voit maintenant avec des lignes horizontales, pareil antidérapantes mais en ligne. Et là c'est moins source de chute pour d'autres personnes.

E2 : Mais c'est comme les arrêts de bus à Angers, ils ont des grandes marches pour que les fauteuils soient à niveau du bus, sauf que mamie avec son petit caddie c'est galère, ou même en fauteuil manuel, pour monter la pente, pour venir sur la zone bah ça les met en difficulté. Donc on en a qui râlent, d'autres qui sont contents parce qu'ils peuvent rentrer dans les bus, ça a du mal à cohabiter parfois.

Et comme on parle d'accessibilité, ce que vous avez relevé qui gênait le plus, donc on va dire par exemple les bandes podotactiles, et euh... qu'est-ce qui gêne le plus ?

E1 : Bah les petits poteaux dont tu parlais, je sais pas trop quelle est l'utilité.

Peut-être empêcher les voitures de se mettre là.

E1 : Oui voilà.

E2 : Mais en même temps d'un côté moi j'en ai fait mettre à un endroit, pour que les voitures ne se garent pas parce que la dame avec son fauteuil électrique dans son parcours passait là, et si les gens se garent elle peut pas.

E1 : C'est vrai j'en fais mettre aussi.

E2 : Et parfois, je pense à une plaque d'égout, enfin je pense que ça s'appelle comme ça, et il y avait un grand trou pour que l'eau s'évacue. En fait c'était pile poil en face du chemin d'accès fauteuil roulant électrique et donc du coup si elle se ratait à la sortie de son chemin, elle tombait là-dedans et alors là c'était le gadin assuré, alors du coup j'ai fait mettre 2 poteaux pour qu'elle soit arrêté. Donc des fois ça nous arrange aussi.

Et du coup comment vous agissez ? Parce que vous dites là j'en ai fait mettre, comment ça se passe, comment vous pouvez agir ?

E3 : On a un service, enfin toutes les 3 on va à domicile. On rencontre les gens à domicile, qui nous font part de leurs problèmes et ensuite on monte des dossiers d'adaptation, soit les personnes se financent, soit elles font appel à des financeurs MDA, quand c'est sur la rue on fait appel à la mairie. Et du coup c'est au cas par cas, en fonction des personnes qu'on a rencontrées et des difficultés qu'elles rencontrent dans leur quotidien.

E1 : ça peut être par exemple faire un courrier pour appuyer la demande auprès de la mairie. Moi ça m'est arrivé, en expliquant que la dame allait acquérir un fauteuil roulant électrique et que du coup elle ne pouvait pas passer le trottoir qui était devant chez elle. Donc ça a été ça. D'autres fois c'est avec des techniciens de l'habitat, on fait du relais. Là par exemple je suis au Lion d'Angers, c'est un technicien de l'habitat, on voit l'intérieur et puis bah on a vu l'accès extérieur parce qu'il y a trois marches à franchir, donc essayer de trouver le compromis et c'est lui qui va faire le lien avec la mairie. Mais bon on essaie toujours de euh... je pense que il y a des écrits quand même, enfin nos écrits servent d'appui, pour expliquer la situation.

E3 : On intervient aussi auprès des bailleurs sociaux, sur des possibilités de travaux sur l'accès extérieur de leur parc.

E2 : Les poteaux dont je parlais c'était dans une voie privée d'un bailleur. Et là je suis sur un bâti en ce moment et c'est le maître d'œuvre qui agit. Moi je lui remontre les trucs et après il se débrouille.

E1 : Notre rôle c'est en fait souvent de repérer les problèmes, de faire des propositions et bon bah sur le plan technique il peut y avoir plusieurs solutions donc les techniciens vont aussi apporter des solutions, et puis nous c'est vraiment d'écrire, le pourquoi, le justifier. C'est vraiment... ouais voilà trouver le compromis et que les gens puissent comprendre que la personne elle est réellement en difficulté.

E2 : C'est toujours des compromis, continuellement. C'est jamais la solution idéale.

E1 : Oui. Ou la solution pour tous. C'est difficile.

(...)

E3 : J'ai repensé, vous parliez des choses qui pouvaient poser souci dans la ville, il y a aussi les trottoirs en biais pour les écoulements.

E1 : Ah les devers.

E3 : Du coup ça pour les fauteuils c'est une grosse galère. Même pour les personnes qui ont des troubles de l'équilibre. Mais surtout pour les fauteuils parce qu'ils sont en permanence obligés de remonter...

Ouais surtout les manuels.

E1 : Oh même les électriques. Faut compenser avec le petit joystick. Alors maintenant ils ont inventé des compensateurs sur le boîtier de commande, comme sur les voitures par exemple, les dernières nouveautés c'est que quand on prend un virage voilà il y a une compensation. Bah sur les fauteuils ils ont fait la même chose parce que c'est trop galère.

Même on le voit avec une poussette.(...) J'ai un petit frère qui commence à être lourd alors...Le trottoir on le sent bien, il faut compenser

E3 : On se rend assez bien compte des situations de handicap d'une personne quand on se promène avec une poussette. C'est à peu près les mêmes gabarits, les mêmes difficultés de longueur, de pente... On peut vite s'en rendre compte

E1 : Après ce que je trouve des fois dommage c'est que bon y a la loi et des fois c'est appliqué par petits bouts, c'est-à-dire qu'on va voir un emplacement de fauteuil, on va avoir un truc, mais on n'a pas fait attention sur le ressaut, enfin voilà, il y a toujours des petits trucs et c'est dommage. Moi dans mon village il y a eu une place toute neuve qui a été faite et heureusement qu'il y a eu des gens assez sensibilisés qui ont surveillé les travaux, ils ont été obligés de tout refaire parce qu'en fait il y avait eu plusieurs corps de métier qui étaient intervenus et du coup les trottoirs avaient été prévus à une hauteur et quand l'enrobage a été fait ce n'était pas la même hauteur qu'au début, du coup on se retrouvait partout avec des ressauts bien trop importants alors qu'autrement...

E2 : C'est comme les bandes de guidage pour les déficients visuels, qui sur une place de parking arrive du côté chauffeur. Ça me fait hurler de rire. C'est sur un parking de centre commercial, mais

sur toutes les places ça arrive du côté conducteur. Si on est garé correctement, le cul de la voiture à l'arrière, prêt à partir.

E1 : Ah oui ah bah ça remarque...

E2 : Bah c'est le code de la route.

E3 : Normalement tu te gares en arrière.

E1 : Ah bon ? Vous le saviez ?

Euh non.

E3 : Rappelle-toi tes cours d'auto-école.

E1 : Ouh la ! Ma pauvre dame.

E2 : Après d'accord si c'est un véhicule avec un fauteuil chargé à l'arrière, il va se mettre en avant et si là pour le coup en plus il y a une personne déficiente visuel, ça sera du bon côté. Mais si tu te gares dans le bon sens... Je pense qu'ils n'ont pas pensé à ça.

E1 : Ils ont omis cet aspect du code de la route je pense.

E2 : probablement. Mais des fois il y a des chocs entre les codes eux-mêmes.

E3 : Si vous voulez des exemples de mauvaises adaptations globales d'un parc, vous pouvez aller sur le parking du carrefour Grand Maine. C'est une catastrophe. Il y a des places famille et handicapé isolées entre 2 routes, à 100m des chariots. Donc tu arrives avec tes enfants ou ton fauteuil, tu es entre 2 routes, les chariots sont de l'autre côté donc il faut débarquer le charriot, aller remettre le charriot, revenir avec les enfants sous le bras. Bon les fauteuils j'ai moins fait attention mais je crois que c'est pas beaucoup mieux à part qu'ils sont un peu plus en face de la porte. Un très bel exemple de catastrophe.

(rires)

E3 : Si il y a un peu trop de monde, les places sont toutes serrées donc t'ouvres plus tes portes, tu peux plus te garer. Y a des poteaux partout, du coup t'ouvres pas la portière.

Et il me semble qu'il y a une espèce de trottoir au bord de la place handicapé. Du coup si la personne en fauteuil était à droite, il faut caller le fauteuil pour qu'elle fasse le transfert bah là c'est mort. Ça m'est arrivé.

Donc sur ce qui gêne le plus c'est fait. Et du coup vous parliez de la mise en place, par exemple de la création d'une place avec les trottoirs. Qu'est-ce qui manquerait aux normes pour qu'elles soient efficaces ?

E3 : Bah les normes elles correspondent à un certain type de handicap, elles ne sont pas compatibles avec tout le monde. On s'en rend bien compte chez les bailleurs, enfin nous c'est plus l'intérieur dont on s'occupe, mais chez les bailleurs qui proposent des appartements dits accessibles aux handicaps, en effet c'est accessible à un para actif, et pas une personne lourdement handicapée en fauteuil

électrique. Pourtant les normes sont les normes et ils ont bien leur carré de 80 sur 130 à côté des WC, les portes de 80 mais le couloir pas assez large donc la personne ne peut pas faire son quart de tour pour rentrer.

E2 : C'est pareil pour les places de parking, elles sont plus larges pour pouvoir sortir du véhicule et pouvoir faire le transfert sur le fauteuil en latéral, mais tous les gens qui sortent par l'arrière ils sont dans la rue. Les places, c'est pareil, qui sont un tout petit peu plus larges sur les chaussées, il n'y a pas les 3m derrière si jamais le fauteuil sort par derrière. Elles ne sont jamais dans le sens long, donc toutes les normes finalement sont pour des gens actifs en fauteuil manuel.

E1 : Ouais. Et ce qui manque c'est les aires de circulation je trouve. On a intégré à peu près les aires de rotation. Moi, un truc aberrant, parce que nous on a peu de gens paraplégiques mais on a plutôt des gens qui vont avoir des pathologies évolutives. Donc on fait, bah voilà, des fois c'est le transfert par la position debout, tant bien que mal, et du coup, là, on a vraiment besoin d'approcher le fauteuil, mais ça va être, par exemple par rapport à une cuvette de WC ou par rapport au véhicule ou n'importe, et ça va être jamais en parallèle mais plutôt en perpendiculaire. Et du coup ces espaces euh... sur les normes on voit toujours l'espèce de rectangle à côté d'un lieu de transfert, alors que ça correspond à quasiment personne ça. Enfin, ça correspond qu'à une partie.

E2 : C'est la loi des 80 – 20 quoi. Ça correspond à 20% et pas 80.

E1 : Je pense que c'est aussi peut-être parce qu'il y a des gens actifs en fauteuil qui se sont bien investis...

E2 : qu'ont bataillé.

E1 : ... qu'ont bataillé pour travailler sur les normes et tout ça. Et on a vu que c'était une aberration au théâtre d'Angers, parce que bah ils passaient avec leur fauteuil et pour eux ils passaient quoi. Je pense que ça partait d'un bon sentiment, mais par contre ils n'imaginaient pas ce que pouvait ressentir une personne avec un fauteuil électrique, plus encombrant et... et ça, ça n'a pas été... Et donc juste pour finir, ce sont les aires de circulation qu'il faudrait intégrer. C'est-à-dire on a une aire de rotation oui, pour faire un demi-tour, pourquoi à cet endroit-là ? Parce que l'aire de rotation c'est pour pouvoir faire un demi-tour ou s'approcher d'un objet ou s'approcher d'un lieu où on va se transférer. Mais pensez à toutes les aires de circulation, en intérieur on le voit pour aller je sais pas ouvrir la fenêtre tout simplement, accéder au placard, circuler dans le couloir. Il y a des fois des aberrations parce que toutes les portes vont ouvrir dans l'espace de dégagement par exemple. Tout ça c'est un petit peu oublié je trouve.

E2 : Dans le même genre d'idée il y a les arbres. C'est joli les arbres, super beau. Mais ça fait des racines donc ça cabosse la route et en plus de ça c'est parfois au milieu d'un trottoir, et les gens en manuel, actifs passent par la gauche et les gens en électrique ils passent pas. Donc ils sont obligés de faire demi-tour jusqu'au bateau précédent, pour reprendre la chaussée voiture et pour... Je pense au monsieur qui est là en ce moment, il ne peut pas sortir de chez lui parce qu'il y a des arbres sur la chaussée et que bah sa femme qui est asthmat elle le balade pas non plus bien longtemps parce qu'il est obligé de prendre la route. Ils ne veulent pas les couper parce qu'ils n'ont pas le quota de vert ou je ne sais pas quoi, enfin c'est un argument écologique.

E1 : Alors moi ça par contre, je me dis que pour les gens qui font votre métier ça doit être un vrai casse-tête de rassembler toutes les lois.

Ah oui.

E1 : Et qu'on ne fera jamais rien... comment dire... parfait. Je pense que les mentalités doivent être là pour se dire bon bah on priorise des choses ou on je sais pas comment dire, on se tolère quoi. Faudra toujours de la tolérance à mon avis pour que...

E3 : Et puis aussi, vous remarquerez qu'on parle toujours de handicap moteur et jamais quasiment de déficience visuelle et encore moins de déficience auditive. Pourtant les appartements des bailleurs doivent être accessibles à tous types de handicap. Alors ils pensent aux normes largeur de porte et compagnie, ça s'est à peu près acquis mais on a deux collègues qui sont spécialistes des déficiences visuelles et auditives et qui rament parce qu'il n'y a jamais le bon éclairage, il n'y a jamais... Et encore la déficience auditive on peut dire que c'est tellement spécifique que quand la personne rentre on va l'adapter, enfin on va mettre le retour sonore qu'il faut, le retour visuel, parce que voilà. Mais les déficiences visuelles c'est des éclairages un peu spécifiques, des points lumineux des choses comme ça. Ça, ça doit être conçu dès le départ et on se rend compte qu'il y a encore moins de prise en compte de ce handicap-là.

Oui c'est vrai qu'on en entend pas beaucoup parler.

E1 : Oui mais tu vois par exemple dans mon village, je vois, c'est des exemples très concrets mais tu vois des normes, je discutais, les éclairages par exemple sur la rue, si on veut faire économie d'énergie, on éloigne les poteaux, enfin les lampadaires. Si on prend en compte la déficience psychique, il ne faut pas de trou noir, il ne faut pas de zone d'ombre. On choisit quoi ?

E3 : La déficience psychique effectivement on n'a pas encore vu.

E1 : On en parle encore moins.

E2 : Hier Corinne l'a dit, c'est notre collègue spécialiste des déficiences visuelles, elle l'a dit à la dame elle a dit on ne peut pas être et écolo et déficient visuel.

(rire)

E2 : Dans le sens où il faut forcément des éclairages...

E3 : ah oui il faut des éclairages partout.

E2 : ... des éclairages qui sont puissants donc c'est consommateur, donc voilà. C'est pareil, la collègue qui fait la locomotion, elle parlait des petits bonhommes vert et rouge, sur la chaussée, et elle disait que finalement les gens ils sont de l'autre bout de la rue et qu'ils n'arrivent quasi jamais à les voir ou dans certaines déficiences, mais pas dans la plupart, toujours les 80 – 20, et que du coup elle est obligée de leur apprendre à compenser avec les oreilles en écoutant les trafics de voitures, ou de piétons ou quoi, mais que le petit bonhomme il sert rarement. Alors que si il y avait un rappel de chaque côté, il y aurait 4 petits bonhommes : 2 du côté où on est et 2 de l'autre côté, ou il serait du côté où on attend, bah ça irait mieux, parce que ce serait plus facilement...

E3 : Ah oui tu veux dire avant de traverser.

E2 : Ouais parce qu'il est toujours de l'autre côté.

E1 : Mais des fois c'est sonore aussi.

E2 : Bah pas toujours. Parfois il y en a mais c'est pas la majorité des carrefours.

E1 : Non. Mais ça le devient.

C'est vrai que là Angers, j'ai pas un seul exemple d'endroit où c'est sonore.

E2 : Moi j'en ai pas vu des masses.

E3 : Après il faut aussi être à côté de quelqu'un qui a le bip.

C'est vrai que, bon c'est un exemple personnel, mais on a été en Espagne pour un semestre, à tous les feux il y a un bruit pour tout le monde. Ça fait un bruit d'oiseau et puis juste avant que ça passe au rouge le bruit change pour que les gens ralentissent ou s'ils sont encore sur le passage accélèrent.

E1 : Mais vous avez raison, c'est à l'étranger, c'est pas du tout...

Oui ici, euh...

E1 : ça je pense ça pourrait être des choses simples. Moi je me dis qu'on pourrait quand même intégrer plus des choses... un peu basiques comme ça. Faudrait se poser la question peut-être des coûts aussi. Le moins coûteux et le plus efficace. Trouver le compromis.

E3 : Oui qui sert au plus grand nombre et euh voilà.

E2 : Bah là les petits bonhommes il suffirait d'inverser de chaque côté, ils y sont... il n'y a qu'à les mettre de l'autre côté.

E3 : Mais tu m'étonnes, parce que là je suis dans l'apprentissage du vert et du rouge et j'ai pas l'impression que c'est en face, il y a quand même des panneaux piéton où c'est à côté de toi non ?

E2 : Normalement non, ils sont tournés vers l'autre côté. En tout cas Gaëtane c'est ce qu'elle nous dit. Dans un quartier il y a des panneaux attention enfants déficients visuels, c'est quand même dramatique d'être obligé de mettre des panneaux pour les gens alors qu'on n'est pas sensé... Enfin c'est que les gens ne font pas attention sinon on n'aurait pas besoin de mettre le panneau. Ou qu'il y a quelque chose qui ne va pas.

E3 : Enfin tu as quasiment les mêmes à côté de toutes les écoles.

(...)

E1 : Alors là on rêve.

E2 : Oui. On est là pour rêver non ?

E1 : A mon avis il faut essayer de canaliser un petit peu, faut se dire que oh... Et puis est-ce qu'il faut pas essayer de vivre avec la différence. On n'a jamais vu tout le monde respecter tout le monde. Ça se saurait.

E2 : Non mais toujours si je reviens sur mon sacré immeuble, il y a une marche à l'entrée, il y a deux marches parce que c'est un ancien immeuble angevin, eh bien au lieu d'aller grappiller la voirie pour faire une pente, le maître d'œuvre des architectes ils ont décidé de faire l'entrée plus basse et de faire la rampe à l'intérieur. Ça je trouve ça malin. Parce que du coup on déplace un problème qui pourrait être de chaussée à l'intérieur, donc finalement il y a aussi deux façons de voir les choses.

Oui ça permet d'éviter d'être sur le trottoir et d'empêcher les gens de passer.

E2 : Et il y a un arbre qui est pile-poil en face du garage, donc on a demandé à l'abattre, parce que ça va être un garage handicapé donc il en est hors de question, donc il va falloir faire une manœuvre, etc. ça après ils vont se débrouiller mais... la cohabitation... Il est très joli l'arbre, il n'y a pas de problème.

On peut le déplacer non ? (rire)

E2 : Oui c'est ça, un arbre centenaire. De 10m juste.

Ou ils le coupent et en mettent un petit à côté.

(...)

Euh... Si on repassait à la représentation ? Est-ce que vous pensez qu'il y a des spécificités dans la représentation de la ville, chez les personnes en situation de handicap moteur.

E3 : Est-ce que vous pouvez nous dire ce que vous entendez par représentation de la ville ?

Comment ils voient la ville, comment... donc ça prend en compte l'espace, donc tout ce qui est accessibilité, tout ce qu'on vient de dire, mais aussi ce dont je parlais tout à l'heure : les interactions avec les gens, le regard des autres, etc. Comment ils ressentent les choses dans la ville.

Leur vision à eux...

E3 : Des personnes en situation de handicap ?

Oui, enfin je donne un... enfin ça va peut-être vous influencer mais je donne un exemple, on a fait une carte mentale, enfin on a fait faire une carte de la ville de Tours, on est étudiantes à Tours, à une personne qui était en fauteuil, et elle nous a dessiné en gros la ville avec les zones accessibles et les zones non accessibles.

Donc pour nous voilà, il voit la ville en fonction de l'accessibilité.

(...)

E1 : Bah oui. Ça, ça m'étonne pas, parce qu'en fait il y a des endroits où ils ne peuvent pas... enfin quand on peut pas y aller on ne les connaît pas...

E2 : Je pense que la représentation n'est pas la même en fonction du mode de déplacement. Parce que quelqu'un en fauteuil roulant électrique il se moque un peu... enfin je pense à une bande de jeunes qui sont dans la ligne de tram, c'est pas un problème pour eux, alors que le copain qui est marchant c'est le bout du monde quoi. Donc il y a vraiment une histoire de distance et de mode de déplacement, qui va jouer sur la représentation.

E3 : Oui parce que eux ils vont en fauteuil prendre le tram ?

E2 : Oui. En fauteuil électrique. Ils peuvent faire des bornes et des bornes. Mais le copain marchant, c'est plus compliqué.

E3 : Marchant mal. Précisons

E2 : Marchant mal. Avec des troubles cognitifs associés. (rire)

(...)

E1 : La représentation ? Bah y a tout. Je trouve qu'il y a quand même pas mal de gens que j'entends régulièrement qui me disent bah moi de toute façon... parce qu'on voit aussi le transport souvent du fauteuil dans le véhicule. Les gens me disent bah toute façon je demande de l'aide c'est pas un souci, et me disant bah les gens sont très réceptifs, j'ai jamais eu de souci quoi. Donc il y a quand même cet aspect-là, qui a quand même évolué, mais on ne l'entend pas de la part de tout le monde, et c'est curieux, je ferais presque une différence, j'ai l'impression que ça c'est des gens qui par exemple vont avoir un handicap... bah non... mais euh...

E3 : ça dépend aussi du ressenti de la personne et de son handicap. Parce que j'en connais qui n'accepte pas les fauteuils parce que ça fait trop handicapé, parce qu'ils ont été marchants et que c'est trop dur pour eux d'être vu par d'autres en fauteuil. Moi je leur dis que les gens que je croise en fauteuil en ville je les vois même pas, je les vois pas eux, je regarde leur fauteuil parce que c'est mon métier mais la personne on s'en fout quoi. Alors que les gens ne se voient pas comme ça. Y en a qui vont sortir facilement et qui vont aller dans toute la ville parce qu'ils sont à l'aise avec ça et d'autres euh... bah non. C'est même pas une question d'accessibilité. C'est déjà l'acceptation du handicap avant même de pouvoir...

E1 : Après il y a des gens qui se sentent en situation de handicap quand ils voient qu'il n'y a rien de respecté, ils se sentent agressés. C'est un peu comme une agression d'être... enfin que les voitures soient garées sur le trottoir et qu'ils soient toujours en train de batailler, de faire des détours, tout ça.

(...)

E2 : Il y a aussi toute l'imagination et toute la rêverie qu'ils peuvent avoir, parce que j'ai accompagné un couple qui était dans le fin fond du département dans un lotissement en haut d'une butte, enfin compliqué comme tout pour aller chercher le pain. Et ils rêvaient de venir à Saint Sylvain parce qu'ils trouvaient que c'était plus près de la ville, qu'il y avait des transports, etc. Et à côté de ça il y a une autre dame qui habite à Saint Sylvain et qui rêverait d'habiter à Angers parce qu'elle trouve que c'est trop la campagne. Donc il y a une histoire de point de vue aussi d'à partir d'où on part, de ce qu'on a et de ce qui serait mieux. Et à côté de ça j'ai un monsieur qui est paraplégique qui est encore plus en

campagne, et lui il est ravi parce qu'il peut aller faire du tout terrain avec sa troisième roue, il se balade des heures et des heures, ils ont fait les chemins de Saint Jacques de Compostelle avec sa femme, en fauteuil manuel, ça passait pas c'est pas grave, il trouvait 3 passants, hop tout le monde porte le fauteuil. C'est vraiment une histoire de point de vue, et de choix et d'importance pour les gens. Il n'y a pas que l'accessibilité parce que là en l'occurrence Saint Jacques de Compostelle, je suis pas sûre que ce soit accessible. Mais lui il a trouvé ça super, « j'ai fait les chemins de Saint Jacques ». Alors j'ai réfléchi un peu en me demandant comment il a pu faire, donc j'ai creusé un peu en me disant c'est bizarre en fauteuil, ça me paraît louche. Mais en fait non, il l'a vraiment fait mais dès qu'il y avait une galère il y avait 10 potes qui étaient là, ou 3 passants. Après c'est le contexte Saint Jacques de Compostelle peut-être, mais euh je crois qu'il l'a fait et que ça s'est bien passé. J'en ai d'autres qui n'imaginent même pas sortir d'Angers. C'est vraiment personnel, il n'y a pas que le handicap, il n'y a pas que l'accessibilité, il y a ce qui est important pour soi, il y a la qualité de vie, les choix...

E1 : Oui il y a des personnalités qui vont pas hésiter à demander un petit coup de main.

E2 : Y a la simplicité de rapport. Enfin le lien à l'autre.

E1 : Et puis l'entourage parce que c'est vrai que quelqu'un qui est tout seul, c'est différent par rapport à quelqu'un qui va vivre en famille ou en couple, qui va être accompagné. On le voit bien quand l'équipement nous, on va être beaucoup plus exigeant pour une personne qui est toute seule, parce qu'elle doit assumer ses courses partout, si elle veut sortir je sais pas, aller au cinéma ou n'importe quoi, enfin ça va être tout seul donc l'exigence est bien plus importante que quand il y a un tiers (...) enfin de la compagnie qui va faire en fait le tiers aussi, un peu aidant.

(...)

Et par rapport à la position assise, de la personne du coup qui va être en fauteuil, est-ce que vous pensez qu'elle a un impact sur la représentation, la hauteur de vision, que ça peut vraiment entraîner un sentiment d'infériorité, enfin ça va encore dépendre de la personne mais est-ce que vous l'avez entendu ?

E3 : Déjà il n'y a pas une position assise, il y en a autant que de pathologie. C'est comme toujours on va se représenter la personne para. – active bien assise dans son fauteuil. Et puis moi je travaille avec des myopathes qui sont quasiment couchés donc ils voient comme ça devant eux, et là tout de suite ça va complètement changer la façon de se déplacer et euh... c'est sûr qu'ils ne voient pas les mêmes choses que... et pas les mêmes obstacles que les personnes bien assises à 90 quoi.

E1 : Mais il ne peut pas s'asseoir en même temps.

E2 : Oui mais n'empêche que c'est sa position de référence. (...) On a un monsieur qui conduit avec le lift, donc la hauteur d'assise élevée, normalement il y a des verrous sur les fauteuils électriques, ils ne sont pas censés rouler vite quand on est en haut, lui il a changé toutes les sécurités et il roule en position assise mais en haut quoi. Il pourrait très bien rouler plus bas, s'il était bien installé tout ça, mais c'est un choix de sa part.

(...)

E1 : Après il y a des gens qui choisissent aussi des options. L'option lift du fauteuil, pour pouvoir s'élever, parce que c'est important pour eux de pouvoir aller attraper des choses un petit peu en hauteur dans les magasins, parce que à la poste, à la banque, on a beau dire, moi je suis encore assez surprise que ça, les guichets ne soient pas toujours... c'est une table à côté, c'est le guichet plus loin, mais c'est pas super accessible. Donc moi je pense que des fois ça doit être un peu frustrant.

E3 : C'est ce qu'un monsieur m'a dit hier au téléphone, quand on faisait un peu le point sur son fauteuil électrique qu'il doit acheter, sur les options qu'il avait besoin, il a parlé du lift en disant « bah ouais c'est quand même plus pratique pour aller poster les lettres, pour aller lire quelque chose » je sais plus quoi, mais en gros des étiquettes ou des trucs un tout petit peu plus haut qui ne sont plus bien visibles quand on est... Mais c'est vrai que poster une lettre... c'est bête hein mais...

E2 : D'ailleurs c'est un vrai souci pour les enfants quand on passe au fauteuil qu'il soit manuel ou électrique, enfin quand on met un enfant sur un fauteuil manuel ou électrique il n'est pas à la taille de l'enfant standard, il est plus haut. Donc en fait tout le monde est assis au même niveau, qu'on soit adulte ou qu'on soit enfant. Et du coup on les prive de l'accès aux jeux, on les prive de ramasser un truc, de jeter, de... Donc il y a plein de choses comme ça qui... Les fauteuils coquilles c'est à la hauteur de l'adulte qui pousse, c'est pas à la hauteur du jeu au sol. Du coup on est obligé de multiplier les supports pour qu'ils arrivent à faire ce qu'ils devraient faire alors qu'en fait euh... enfin après c'est pas compatible en soi mais... C'est vraiment lié à l'objectif, soit de déplacement, soit de jeu, soit de cuisine pour aller... C'est vraiment en fonction de l'activité de la vie quotidienne dans laquelle on est, si on se déplace on n'aura pas forcément le même besoin de hauteur que si on cuisine, que si on joue, que si on va à la poste. Donc c'est vrai que tout cela c'est pas toujours compa... enfin on fait en sorte que ce soit compatible mais...

E3 : Mais ça c'est... Dans le choix du matériel.

E2 : Oui mais on peut pas faire autrement que de compenser dans le matériel, c'est pas l'environnement qui va être tout au même niveau, enfin on peut pas tout niveler, donc du coup on est obligé de compenser.

E3 : Ne serait-ce que parce qu'un guichet à la bonne taille pour les personnes assises ça va pas du tout le faire pour les personnes debout, pour signer leur chèque quoi...

Bah il faudrait mettre des chaises.

E1 : Vous imaginez quand le client va s'installer ça va être l'horreur.

(rire)

E1 : Moi je vois plus les deux hauteurs en fait. Des fois je trouve que ça serait simple de faire cohabiter euh... Et puis une personne de petite taille va volontiers se mettre à côté et puis une personne plus haute euh...

E3 : Oui mais avec le même guichetier ?

E1 : Oui !

E3 : Qui a deux bureaux ? Pas une file handicap et une file...

E1 : Oui voilà, deux bureaux, conçus comme ça quoi.

E2 : Chez Castorama (rire), dans la zone matériau, quand tu montes dans le magasin pour aller voir le monsieur pour les renseignements, tu as une superbe rampe, tu as un palier de repos et il a un bureau à deux hauteurs. Donc quand il est en face de la porte il est à hauteur de gens debout, il y a une chaise assis-debout pour les gens qui fatiguent, il fait juste un quart de tour et il a un grand bureau où tu as accès en fauteuil, etc.

E1 : Bah voilà, et puis je pense que ça peut lui permettre de...

E2 : Et c'est chez Casto (rires). Et lui il est très bien, hein. Enfin il fait pviout avec sa chaise à roulettes et il se remet en bas, et ça se passe très bien. Et c'est le même endroit et c'est la même queue pour tout le monde.

Oui mais c'est parce qu'ils sont bricoleurs là-bas.

(rire)

E1 : Oui c'est ça. Ou il est sensibilisé et il a fait son...

E2 : ça fait très plutôt ça, parce qu'il a mis une table, enfin... Je pense que c'est le mec qui a voulu ça. Ou son chef. En tout cas c'est une volonté délibérée...

E1 : Je pense quand même que par des choses simples, on pourrait faire en sorte que ce soit mieux. Moi je pense que... enfin si moi j'étais en situation de handicap je pense que le côté accueillant aussi, parce que quand on se pointe devant un truc, c'est haut comme ça, on voit plus la personne mais en même temps on peut pas être derrière parce que sinon on n'est plus dans la queue, enfin... Il y a cette notion quoi. Enfin quand même cohabiter, enfin voilà. Par des petits moyens. Mais je pense que plus les moyens seront simples, plus...

Et vous parliez de sensibilisation, vous pensez que c'est quelque chose qui manque vraiment ?

E1 : ça a évolué hein. Ouh la la moi depuis le temps que je suis dans le métier, je trouve que ça a quand même bien évolué. Mais après il y a toujours à apprendre à vivre ensemble, il y a toujours à apprendre à... le regard. Une personne en situation de handicap qui déjà elle-même a du mal à supporter sa situation, elle va mettre aussi en difficulté finalement les personnes qui sont autour, parce que elle-même elle va interpréter tous les regards, ce qu'on peut faire pour elle ou pas, euh je pense que voilà, il y a... ça se comprend, enfin c'est la relation humaine, de même que, je sais pas, une personne âgée qui va beaucoup parler parce que voilà, un jeune qui va avoir ses écouteurs, enfin il y a la cohabitation, il y a se réajuster.

E2 : C'est très vrai à la caisse prioritaire. Qui est-ce qui est le plus prioritaire ? Un monsieur en fauteuil, une mamie ou une femme enceinte avec deux enfants, ou... ?

E1 : Le problème c'est que là les gens sont capables de s'engueuler. Ça m'a rendue folle de voir ça et que la caissière était obligée de temporiser.

E2 : C'est la caissière qui fait médiateur.

E1 : Oh je suis plus prioritaire que...

E2 : Oui c'est ça. C'est quoi le pire ?

E1 : Vous avez vu ça aussi ?

Oui bah oui, une dame enceinte et un vieux derrière « je suis invalide, laissez-moi passer ». Oui bah il peut attendre deux secondes. Après c'est comme tout le monde, le premier arrivé, le premier servi.

E1 : Oui de même qu'il y en a qui font culpabiliser gentiment la personne qui a pris la caisse prioritaire parce que bah elle était inoccupée, donc c'est vrai que c'est idiot, c'est prioritaire mais pas que. Bah ils vont faire volontiers culpabiliser la personne qui a tout son charriot qui est mis, pour tout pousser et tout passer.

(...)

E3 : Et vous parliez de sensibilisation de la population, effectivement en France on n'est pas bien au point là-dessus. C'est je crois dans les pays scandinaves qui sont bien plus tolérant avec le handicap, et globalement tout découle mieux, enfin c'est plus logique pour tout le monde de faire de l'accessibilité, alors qu'en France on a quand même une mentalité de chacun pour soi. Si on peut être un peu mieux et tant pis pour les autres... tant pis pour les autres quoi.

E2 : Dans ma commune, le monsieur qui s'occupe de la voirie, il est en fauteuil manuel mais il marche un peu. Donc j'ai accompagné un autre monsieur qui est en fauteuil électrique, il me dit avec beaucoup d'humour non mais de toute façon lui c'est pas un vrai handicapé. Parce que comme il peut marcher, bah quand c'est trop galère il sort de son fauteuil, il se met derrière et il pousse et ça va bien. Sauf que lui qui est en fauteuil électrique, il y a des endroits où il ne passe pas. Donc ça le met en colère de se dire qu'il y a un monsieur de la voirie qui est en situation de handicap, ça revient au théâtre d'Angers de tout à l'heure, la voirie elle est bonne pour lui et pas pour les autres. Alors probablement qu'elle est aux normes, j'ai pas vérifié, mais bon. Alors le monsieur de la ville il pourrait prendre un peu de recul et voir la situation plus globale, et bien non c'est pas comme ça que ça se passe. (...) Souvent, on en discutait avec une collègue hier encore, souvent dans les associations, les présidents dans les associations ce sont souvent des personnes qui ont dans leur famille un proche touché, etc., et c'est pas la même chose d'avoir un proche touché que d'avoir une population. Le recul nécessaire, nous on l'a parce qu'on a appris beaucoup de choses, et encore on l'a pas pour tout, mais c'est pas la même chose d'être un représentant d'association avec une situation particulière que d'être quelqu'un qui connaît beaucoup de handicap, qui a beaucoup d'exemples et qui va essayer de faire en sorte que tout ça cohabite. En l'occurrence les normes elles ont commencées avec l'APF et l'AFM, enfin... on est quand même obligés d'en parler.

E1 : Ah bah oui c'est vrai.

E2 : Après la sensibilisation elle se fait par les asso aussi.

E1 : Mais je pense que ça a bien évolué aussi peut-être par les... enfin je trouve, par les grands centres commerciaux, qui sont quand même des lieux hyper bien foutus, sauf pour les gens marchant difficilement.

E3 : Sauf carrefour Grand Maine.

(rire)

E1 : Non mais une fois que tu es dans le centre.

E2 : Oui il y a des fauteuils à dispo. Bon ils sont pas toujours bien indiqués, des fois ils sont dans le fond un peu cachés, mais des fois...

E1 : Mais c'est vrai que je trouve que ça, ça a fait évoluer les choses, parce que ça a permis l'accès aux courses. Et ça change quand même...

Mais il y a une personne handicapée de l'APF à Tours qui nous disait que les grands centres commerciaux étaient généralement accessibles mais que c'était grâce aux charriots. Parce que justement ils ont été faits à la base pour que ce soit pratique de se balader avec un charriot et du coup bah tant mieux pour les personnes en fauteuil roulant, ça fonctionnait.

E1 : Ah peut-être.

C'est vrai qu'avec un fauteuil, déplacer le charriot...

E2 : Vous pouvez le clipser. Il y a des charriots spéciaux.

E3 : Là pour le coup ils sont visibles, ils sont à l'entrée des magasins.

E1 : Après il n'y en a pas beaucoup qui l'utilise, parce que ça doit être galère à manipuler quand même.

(...)

E3 : Et je repense au regard des autres et tout ça. J'ai en tête le cas d'une patiente, donc qui a une pathologie douloureuse et avec un tout petit périmètre de marche, du coup elle utilise un fauteuil, électrique ou manuel, elle en a deux. Et... à Paris, elle s'est promenée en fauteuil et à un moment elle avait des douleurs, elle a voulu marcher, elle s'est fait insulter par un mec à côté, un marchand, en disant « vous n'avez pas honte de vous moquer des personnes handicapées ». Du coup après de tout son séjour parisien elle n'a plus osé sortir de son fauteuil parce que bon elle a fait des kilomètres donc fallait mieux qu'elle soit en fauteuil... parce que voilà on lui a fait une réflexion.

Du coup elle ne passe plus par là.

E3 : Non, mais parce qu'elle n'habite pas Paris. Mais c'est terrible, c'était pas accessible parce que c'était des pavés, ça lui déglinguait toutes les articulations avec toutes les vibrations, elle aurait voulu marcher, elle est pas sortie de son fauteuil parce qu'elle s'est fait insulter la veille et que... Donc elle est revenue cassée en quatre de son séjour à Paris parce que c'était pas accessible et parce que elle a la chance de pouvoir sortir de son fauteuil mais elle l'a pas fait parce qu'on lui aurait dit des trucs.

Justement on a vu quelque chose dans un documentaire mais qu'on n'a pas retrouvé en interrogeant les personnes handicapées, que souvent quand on se promène dans la rue et qu'on est handicapé les passants osaient poser des questions qui étaient très, très indiscrètes.

E2 : Indiscrètes. Ah bah ça c'est clair.

E3 : Sur les enfants.

E2 : Ouais.

E3 : C'est terrible.

E2 : Dans ma commune, j'ai le monsieur que j'accompagne qui est en fauteuil électrique et j'en ai deux autres. Et on se baladait avec mon fils qui a deux ans, enfin il avait deux ans à l'époque, et il voit un monsieur dans un fauteuil et il me dit « oh maman bateau » parce que forcément comme la route était pas très droite le monsieur dans son fauteuil roulant électrique il dodelinait un peu. Et le monsieur il l'a mal vécu finalement le regard et donc mon fils lui fait coucou au moment où on se croise, ce que je trouve moi très bien élevé, le monsieur ne nous a jamais répondu.

E3 : Après on a le droit d'être con et en fauteuil.

(rire)

E2 : L'autre monsieur, qui lui je ne l'ai pas croisé mais je lui ai dit qu'on pouvait se croiser parce qu'on habite la même commune, il me dit « ah mais j'adore le regard des enfants parce que eux au moins ils n'ont pas d'aprioris, ils posent des questions mais c'est pour savoir, c'est pas pour être indiscret etc. Et c'est vrai que si on pose une question en temps qu'adulte c'est déplacé, si c'est en temps qu'enfant c'est pour la connaissance etc. Mais c'est vrai que ça interroge. Enfin je vois bien, moi quand j'en croise comme tu disais moi je regarde la marque, comment il est installé, les options, etc. Alors que les petits, et mon fils aussi, il a tendance à faire un pas de recul, à me dire « quoi ça maman », « assis », enfin ça l'interroge, mais plutôt pourquoi est-ce qu'il ne marche pas, pourquoi pas poussette, enfin il fait le lien avec sa poussette, c'est pas la même chose, ils sont grands, enfin... Et finalement il y a des gens qui s'arrêtent et qui expliquent et il y a des gens qui veulent pas voir et qui tracent. J'ai une dame qui veut pas sortir parce qu'elle ne veut pas de ces regards-là, elle veut pas expliquer même à des enfants, alors qu'apriori elle est instit qu'on peut se dire que... Mais comme c'était pas prévu, c'était une opération qui s'est mal passée, elle était pas du tout dans l'acceptation.

E1 : Je pense qu'il y a vraiment le vécu, parce que... même moi, j'ai l'impression qu'on peut avoir n'importe quelle attitude vis-à-vis d'une personne... je sais pas sur un parking ou autre, on va demander s'il y a besoin d'un coup de main, y en a qui vont être super content qui vont dire « oh pas de problème je me débrouille » et qui sont super sympa, d'autres qui vont accepter et d'autres qui vont euh...

E2 : Il y a un délit de sale gueule entre guillemets aussi, parce que nous on a fait le test quand j'étais en école d'ergo, on s'est baladé en fauteuil roulant manuel, donc moi je me suis mise dans le fauteuil, on s'est retrouvé en sens unique avec un camion de livraison. Donc moi, pas trop grosse dans mon petit fauteuil, et les mecs un peu costauds ont proposé de me transporter. Donc ils ont levé le fauteuil à trois, pas de problème.

E3 : Electrique ?

E2 : Non un manuel. Donc ils m'ont fait passer l'obstacle et c'était réglé. Je ne suis pas sortie de mon fauteuil parce que je ne voulais pas qu'ils me disent que je me moquais ou quoi. Et du coup on a refait le test deux ou trois jours après avec une amie qui faisait deux fois mon poids et on s'est retrouvé dans une situation un peu équivalente et les mecs ils ont fait semblant de pas la voir, parce qu'ils n'avaient vraiment pas envie de la transporter.

E3 : C'était les mêmes ?

E2 : Non ce n'était pas les mêmes, mais c'était à Paris dans une petite rue donc c'était assez facile de retrouver un camion qui bloquait la circulation, et la réaction n'est pas forcément la même et on le voit bien, sur les catalogues on a des handicapés, enfin sur les images ils sont papier glacé, ils sont plutôt jolis, ils ont été maquillés, etc.

E3 : Oui voilà. Parce que ça fait peur aussi.

E2 : Bah oui c'est ça. Et du coup on va pas aider un grand monsieur tout avachi ou un IMC de la même façon que l'on va aider...

E1 : Bah puis euh... Même moi j'ai des limites. Il y a des choses je vais pas... Quelqu'un de pas trop lourd tu vas lui faire passer un trottoir, quelqu'un que tu trouves limite tu dis oups, je ne saurais pas forcément... Il y avait un patient qui allait choisir un fauteuil électrique, un para. Sauf qu'il vit moitié du temps en France, moitié du temps au Maroc. En France c'est évident, fauteuil châssis, fixe pour passer un peu partout. Ah mais non les copains ils pourront jamais me porter pour monter les trottoirs au Maroc et monter à l'étage. Ah vous habitez au premier étage ? Oui, oui les copains ils me montent, ils montent mon fauteuil, pas de souci.

E3 : Sachant que là-bas les fauteuils ils ne rentrent pas dans la maison donc à la limite ils montent que le bonhomme. (...) Et il y a des enfants, ou des adultes d'ailleurs, qui se retrouvent complètement bloqués chez eux à cause de leurs traditions parce que tu roules pas dans la maison avec le fauteuil ou alors tu as un fauteuil d'intérieur.

E2 : C'est ça tu changes de fauteuil aussi.

E3 : Pour en revenir à la question, mais j'arrive pas à retrouver l'exemple mais je crois que ce sont les pédiatres qui m'avaient raconté ça, des personnes dans la rue qui arrêtaient les parents pour dire mais euh, je sais plus, mais est-ce qu'il voit, est-ce qu'il a mal, mais qu'est-ce que ça peut vous faire franchement ? Tout comme d'ailleurs des personnes se donnent des droits sur des nourrissons. J'ai une petite dame qui a chopé ma fille que je portais en porte bébé, ça fait pas plaisir hein.

Oui même les gens qui posent la main sur le ventre de la femme enceinte

E3 : Oui voilà.

E2 : Ou alors qui donnent un bout de pain. Non mais c'est bon c'est mon gamin s'il a faim je le nourris. On n'est pas dans cet échange-là dans notre culture en tout cas.

E3 : Non. Mais je retrouve pas l'exemple mais c'était odieux quoi.

E2 : Bah dans une mesure toute relative j'ai une cousine qui a un œil qui est tout blanc et en plus elle est black, ça fait deux... Ses parents sont tout blanc et elle elle est black donc ça pose beaucoup de question. Et combien de fois elle a eu le droit à « oh c'est pas beau ton œil, qu'est-ce que tu as » par d'autres enfants, donc par les enfants les parents laissez faire. Mais une fois il y a eu une dame qui est venue la voir en lui disant « oh mais t'es moche t'as vu ton œil ». Donc les parents sont intervenus en disant stop. « Mais on plus c'est pas vraiment la vôtre ». Donc on est de toute façon... Enfin il n'y a pas que le fauteuil, il n'y a pas que les situations de handicap.

E1 : Il y a la différence. C'est pour ça que je pense qu'il faut apprendre peu à peu à... Parce que ça ça sera toujours comme ça. C'est un travail de fou tout le temps, faut apprendre à se respecter, à vivre ensemble, à se donner des coups de main...

E2 : C'est vraiment une histoire de communauté, parce que je pense à la demoiselle qui est en pédiatry, qui a son fauteuil roulant électrique, qui a sa famille qui sont des gens du voyage, dans l'institution elle a un fauteuil électrique elle est autonome, mais chez elle dans la caravane ça ne tient pas donc soit elle est dans un fauteuil manuel, soit elle est sur son lit ou le canapé, mais ça pose pas de problème aux parents, ça ne pose pas de problème à la communauté en fait, ça nous pose un problème à nous parce qu'on se dit oh lala elle est dans son fauteuil ou dans son lit. Mais en fait ça gêne personne d'autre que notre conscience à nous, parce que elle elle vit ça très bien. Et puis elle est dans le camion à l'arrière il n'y a pas de vitre, rien, elle ne voit pas le trajet ni rien mais...

E1 : Elle le vit bien... elle s'adapte.

E2 : Bah en tout cas elle fait avec ce qu'elle a. Oui c'est sa norme. Nous on peut trouver ça maltraitant. Je me souviens avoir fait la remarque à ma collègue de pédiatry en disant mais elle est à l'arrière du camion, elle ne voit rien. C'est comme ça. Faut aussi faire ne fonction du référentiel qu'on a besoin, on parlait tout à l'heure du Maroc, on est obligé de s'adapter.

(...)

E3 : Cet hiver au marché de Noël, il y avait un amputé cuisse haut, qui avait posé son moignon sur sa béquille, et la dame à côté de moi qui me dit « non mais tu as vu, il a pas de jambe, je comprends pas pourquoi on ne met pas de prothèse à ces gens-là ».

E1, E2 : Oh.

E3 : Il a entendu hein... Il était à côté d'elle, il était devant moi, il a entendu. Il s'est pas retourné, et elle a continué.

E2 : Main dans ta gueule. (rires)

E3 : « Je ne comprends pas pourquoi on ne leur met pas des jambes à ces gens-là »

E2 : Peut-être qu'il a essayé, peut-être qu'il en veut pas.

E1 : Et puis va appareiller un moignon.

E3 : C'est la même qui avait poussé des gamins pour faire monter les siens sur le manège. Il y a des gens qui se permettent des choses...

E1 : Mais là n'importe qui doit être blindé face à ces gens-là de toute façon. Même une mère de famille en fait.

E3 : Si le gars il sortait des Capucins depuis 3 semaines et qu'il avait été amputé parce qu'il avait un accident et que c'était pas de sa faute... Va encaisser ça quoi.

E2 : Après l'union fait la force, parce que je pense à Chinon la ville est adaptée au fil de l'eau parce qu'il y a un établissement qui fait son cheval de bataille. Donc il y a ça aussi, ça a du bon, les communautés et tout.

E3 : Comme à Saint-Georges, y a une route parallèle pour les fauteuils.

Et mais après une fois que la route est finie, arrivé dans le centre on peut pas faire grand-chose. Mais c'est loin donc je suis pas sûre que les fauteuils l'utilisent beaucoup.

E1 : Ah si c'est sympa.

E3 : En été oui. C'est un lieu de balade.

(...)

E1 : Bah c'est vrai que les lieux sécurisés... enfin je me dis qu'on peut pas tout faire accessible pour permettre de passer partout. Ça ne me semble pas logique, ça fait trop de frais. Mais pourquoi pas se dire on fait les endroits stratégiques. Je me dis une des avancées ça serait d'être plus réceptif, les communes elles ne peuvent pas tout adapter mais par contre il y a une personne en situation a handicap qui habite à tel endroit, c'est tout nouveau bon bah on va trouver le compromis, ce qui va être le mieux pour lui permettre de sortir et de sécuriser.

E2 : Oui il y a des initiatives comme ça qui marchent bien.

E1 : Eh bien voilà. Mais je trouve que c'est quelque chose à développer, autant que la ville parfaite, de tout adapter quoi. Parce que c'est trop coûteux, faut pas rêver non plus.

E2 : Dans ma commune, il y a un monsieur qui est tétraplégique, c'était un accident, il y avait un tiers responsable donc il y a une assurance qui peut financer les aménagements, il a tout goudronné sa partie intérieure de domicile et il a goudronné quasi la moitié de la rue, d'un commun d'accord avec la mairie, parce que la rue est complètement défoncée et que du coup il a un bel espace devant chez lui et il peut faire sa manœuvre. Après il supporte les 500m suivant et après il se retrouve sur un nouveau trottoir correct. C'est un compromis qu'il a trouvé avec la ville. Il a fait une grande zone devant chez lui, à ses frais, mais au moins voilà.

E1 : ça ça avance doucement quand même dans la sensibilisation, de travailler avec les bailleurs tout ça. Avant il y avait des règles strictes. Moi je me méfie quand même des normes et des règles parce que je crois qu'on ne passera jamais à côté du bien vivre ensemble et essayer de se... Je pense que les personnes handicapées il ne faut pas non plus qu'elles prennent cette place de dire tout le temps j'ai le droit. Il y avait une humoriste américaine, qui était géniale, qui est handicapée, et qui disait est-ce qu'il n'y en a pas un d'entre vous qui n'a pas rêvé une fois d'être handicapé, surtout quand vous

allez par exemple dans les grands supermarchés où on ne trouve pas une place, on tourne pendant un quart d'heure et vous voyez 16 places handicapées. (rires) Même un petit handicap.

E2 : Après je pense aussi dans un autre domaine, à vos mamans, je pense à toi notamment (à E1) qui a une maman en situation de handicap, il y aurait besoin pour leurs enfants d'adapter des choses, mais finalement pour que les mamans puissent avoir leur rôle social, et les financements ne sont pas toujours si simples que ça, parce que c'est lié à l'enfant, mais il n'aurait pas besoin de ça si sa maman n'était pas en situation de handicap. Et pourtant ce n'est pas financé. Et c'est vrai là pour les mamans, mais c'est vrai dans plein d'autres domaines, ça pose question aussi.

(...)

E1 : Je pense qu'il y a un problème de cohésion entre les différents corps de métier.

E2 : Il y a un immeuble neuf, en face le centre des congrès (rire). On a fait combien d'appart à toutes les 3 ?

E3 : Pff, 5 ou 6 ?

E2 : Ils sont labellisés, ils sont aux normes et tout ça. Mais c'est pourri au possible.

E3 : Là on en est pour un des apparts à 14 000 euros de travaux pour refaire l'intérieur de l'appart qui n'est pas accessible

E1 : Après je me suis posée la question, parce que j'ai fait partie de la commission accessibilité de mon village, mais en fait on est parti sur un trajet, enfin des trajets mais je veux dire un côté de la rue accessible et de l'autre ça ne l'est pas, et je suis sûre qu'il y a des personnes en situation de handicap qui ont à redire et qui diront pourquoi on m'oblige à passer de ce côté-là et pas passer de l'autre ?

E2 : Je voudrais être au soleil et pas à l'ombre.

E3 : Ou j'habite de l'autre côté.

E1 : Et l'idée c'était qu'est-ce qu'on met d'accessible ? Donc il y a forcément les lieux publics, des lieux peut-être de balade, et après bah moi je me suis dit quelqu'un qui habite à l'autre bout du village bah faudra faire des choses pour lui, j'espère que la commune se dira peut-être qu'on peut étudier votre trajet, j'espère que la personne sera aussi intelligente pour dire bah voilà je voudrais bien aller rejoindre les lieux publics et du coup on trouve un compromis. Mais je pense qu'on peut pas. Sur 5 ans cette personne elle va habiter là et elle va acheter à l'autre bout du village et puis... Bah voilà on peut pas tout... Enfin moi ça me paraît monstrueux.

E2 : Il y a un truc qui me fait beaucoup rire moi, ce sont les plateformes accessibilité pêche, pour les gens en fauteuil. Il y en a partout.

E3 : Ah bon ?

E2 : Oui. Après mon mari est pêcheur donc peut-être que je suis sensibilisée. Alors lui il trouve ça génial parce que c'est super pratique et tout ça, sauf que le chemin avant ils ne se sont pas posés la question. Je trouve ça drôle parce que le chemin est complètement cabossé, là sur le bord de la

Maine c'est complètement inondable donc quand l'eau redescend c'est n'importe quoi... Mais les gens peuvent avoir des loisirs (rires). Il faut peut-être aussi se concentrer sur l'essentiel, soit ok la pêche c'est génial mais il y a peut-être des sous à mettre ailleurs.

E1 : Ou en faire un petit moins et faire un bon chemin.

(...)

E2 : Après il y a aussi tout ce qui est accessibilité sur les événements éphémères. Je pense notamment au grand parking où des fois il y a des événements qui viennent se greffer, je pense notamment aux accroches cœurs. Bah comment on fait ? Parce que là pour le coup c'est un vrai casse-tête. Je sais que l'ergo de la ville a eu du mal avec ça parce que c'était compliqué.

E1 : De toute façon déjà quand tu as une ville pentue...

ANNEXES 17 à 21 : Grilles d'analyses des entretiens des personnes en situation de handicap

ANNEXE 17 : Grille analyse André – Stéphane

				André		Stéphane	
Facteurs environnementaux	Espace	Facteurs physiques	Aménagement	L. 5	Ce qui peut gêner dans les déplacements : les poubelles fixes, les trottoirs pas aux normes etc. Rigoureux vis-à-vis des architectes qui ne sont pas capables de présenter des plans accessibles.	L. 8-10	Beaucoup d'ERP inaccessibles sur Saumur, mais le quartier dans lequel il vit est accessible. Parfois obligé de rouler sur les pistes cyclables ou la route. Remarques de la part des cyclistes. « Ce qui le gêne le plus c'est l'accessibilité aux ERP (cinéma...). Les voitures sont gênantes quand il doit se mettre sur la route, ou quand elles sont sur les trottoirs. Parfois on peut passer mais pas toujours. Problème des bateaux. »
				L. 47-48		L. 21-22	
						L. 25-27	
			Climat				
		Fonctionnement de la ville					
		Interactions sociales	Regard de l'autre			L. 18	Regard des gens gênant. Il trouve qu'on le prend pour un con, et qu'on le prend de haut.
		Comportement de l'autre		L. 58	Les endroits ne sont pas accessibles mais les gens sont aidant.		
		Mentalité		L. 61-63	C'est l'état d'esprit des gens qui est gênant. Ils considèrent que les personnes handicapées ont des privilèges, que c'est du non-respect et même un frein à leur propre qualité de vie.	L. 33	Les gens observent beaucoup.
Fact. Perso.	Handicap				Paraplégique	L. 12-14	Syndromes cérébelleux. Troubles de l'équilibre.
	Perceptions					L. 195	Voit exactement la même chose depuis

							son fauteuil que quand il est debout, doit juste lever la tête pour les panneaux.
	Facteurs identitaires			L. 34 L. 38	Habite St Avertin depuis 1992. Représentant départemental suppléant de l'APF.	L. 3-4	A Saumur depuis 3 ans. Peu d'expérience de la ville.
Habitudes de vie	Pratique de la ville			L. 41-43 L. 59	Sort beaucoup (spectacles, cinémas, restaurants accessibles, beaucoup de concerts), pas de limite Il n'est pas arrêté par le handicap.	L. 5-6	Fauteur électrique en extérieur car plus rapide, et plus de liberté car c'est « tout terrain ». Sortie peu longues à cause de la batterie.
	Participation sociale					L. 8	Ne va pas au cinéma ou au théâtre car non accessibles.
Compensation du handicap	Extérieure					L. 7	Transport adapté pour les courses.
	Matérielle			L. 44-46	L'utilisation du Smartphone pour la mobilité est très importante. Le WEB d'une manière générale est très utile grâce à l'intégration de l'accessibilité		

ANNEXE 18 : Grille analyse Nicolas - Mathilde

			Nicolas		Mathilde		
Facteurs environnementaux	Espace	Facteurs physiques	Aménagement	L. 85 - 86	« Le problème dans les déplacements c'est la continuité des déplacements pour aller d'un point A à un point B. »	L. 4	« Y a des endroits pas du tout accessibles pour les gens qui sont en fauteuil »
				L. 88 - 90	Ce qui est compliqué « c'est au point d'arrivée, de trouver un parking accessible et avec un cheminement piéton parce qu'en général on trouve rarement la place pile-poil devant le lieu où on va, avec un cheminement accessible. »	L. 70	« y a des endroits qui sont accessibles et qui l'étaient pas avant. Mais faut que ça s'améliore encore. »
				L. 113 - 115	« les hôpitaux c'est la galère, vaut mieux prendre le taxi parce qu'on peut pas se garer. »	L. 83 - 84	« y a des endroits qui sont accessibles et qui l'étaient pas avant. Mais faut que ça s'améliore encore. »
				L. 156	« on voit quand même pas mal de travaux quand même qui sont faits » pour améliorer l'accessibilité	L. 86	« y a des endroits qui sont accessibles et qui l'étaient pas avant. Mais faut que ça s'améliore encore. »
				L. 162 - 165	« Sur Cergy Pontoise on a quand même pas mal de choses nouvelles qui sont faites. Sur Méry, donc la ville où j'habite, y a rien. » « le budget sur les 3 dernières années, la ligne budgétaire de mise en accessibilité est égale à 0. »	L. 90	« Il faut que... les trottoirs soient adaptés »
				L. 178 - 179	Pour améliorer l'accessibilité, il faut « continuer à refaire les trottoirs, refaire les zones piétonnes sans les pavés »	L. 100	« Autrement il faudrait aussi des trottoirs plus larges »
						L. 147 - 148	« c'est le trottoir d'en face qui est mal gaulé, y a plein de bosses, y a plein de... l'est défoncé. »
						L. 176	« L'état des trottoirs, ils sont défoncés, c'est pas évident »
						L. 177	« Il faudrait que tout soit accessible en fauteuil. Les boutiques, les restaurants. »
						L. 219	« Y a des trous que vous voyez en face. Bah ils sont pas rebouchés. Ils devraient le reboucher. »
						L. 221	A cause des trous « La personne qui est juste attachée sur son fauteuil, elle tombe en avant puis voilà. »
						L. 237	« sur le trottoir d'en face il y a plein de bosses. »
				L. 182 -	Il faut aussi « avoir des places de		

				184 L. 302 – 303	parking à proximité des commerces, à proximité des centres médicaux. Il y a tout un travail à continuer sur l'accessibilité des transports en commun. » L'accessibilité « c'est une problématique que l'on fait à la base pour les personnes handicapées mais qui sert à tout le monde »		
			Climat				
	Fonctionnement de la ville			L. 138 – 142	« Alors le bus maintenant oui c'est quand même relativement accessible [à Paris]. Le problème du bus c'est qu'ils sont surchargés donc faut pouvoir rentrer dedans, avec un fauteuil on se doute bien que c'est plus compliqué et que vous avez les vieilles rampes qui sont régulièrement en panne, et le civisme des parisiens qui se garent sur les arrêts de bus, donc le bus ne peut plus déployer la rampe quoi. Mais bon, en étant un peu patient on y arrive. Le mieux c'est le tram quand même. »	L. 8 – 9 L. 205 – 208	« Je vois aussi dans le quotidien, quand tu vas en ville, quand t'as envie d'aller aux toilettes par exemple, les trucs payants là, faudrait pas que ça soit payant pour nous. » « je l'ai dit aux personnes qui faisaient partie du bus l'autre fois quand j'étais coincée pour descendre. Y a une responsable du bus qui est venue avec moi, elle avait amené une rampe individuelle, parce que la rampe était coincée. Je lui ai dit j'aimerais bien que la rampe fonctionne. Je sais pas si elle en a parlé. »
Interactions sociales	Regard de l'autre			L. 240 L. 246 – 248	« moi je le vois pas » « Le seul moment où je le vois c'est quand vous avez un bout d'chou qui se retourne et qui tend le doigt vous savez « qu'est-ce que c'est ? » et puis là vous voyez la mère dire « chuuuuut faut pas montrer le monsieur ». »	L. 60 – 62 L. 65	« des fois t'as des gens, excuse-moi du terme mais je vais être un peu... Y a des gens qui réagissent mal, ils ont le regard, envers nous... c'est... assez... ils sont bizarres, ils arrivent pas à nous... à nous parler, ils ont peur. » Les regards ne l'empêche pas de sortir.

				L. 251 - 252	« Moi je ne le vois pas. C'est pas le cas de tout le monde. Surtout ceux qui sont accidentés ou qui ont vécu comme des valides à mon avis. »		
		Comportement de l'autre		L. 185 - 187	« et puis un travail important à faire sur le civisme. Parce que c'est bien de faire des places accessibles, mais ou elles sont utilisées par les gens qui n'ont pas à y être, et encore je ne parle pas des faux macarons qui circulent. »	L. 102 - 103	« les voitures qui sont garées, qui ont pas de macarons, et ils se mettent toujours sur la place handicapée. »
				L. 198 - 199	Concernant les places handicapées utilisée à tort : « l'excuse c'est de dire j'en ai pour deux minutes mais quand vous êtes en fauteuil que vous arrivez à la place vous ne savez pas que la personne en a pour deux minutes. »	L. 186 - 187	« il y avait un gros camion qui dépassait du trottoir »
		Mentalité		L. 216	Des personnes se garent « sur les trottoirs, sur les passages piéton »	L. 252 - 253	« Ouais mais celui-là d'en face il est moins bien, parce qu'il y a des bouts de verre. Des fois quand on passe ça fait pfff. Les pneus... »
				L. 224 - 228	« globalement les gens quand vous les prenez comme ça ils sont d'accord avec vous. Faut respecter, faut faire des places, faut faire des travaux, et blabla. Alors par contre quand vous les prenez en faute, directement là [...] ils ont une excuse »	L. 73 - 74	« et c'est pas pour critiquer les valides, mais je vais dire une chose, j'ai l'impression que les valides... ils s'en foutent. Ils s'en foutent des personnes handicapées. »
						L. 105 - 106	« J'en ai vu, des valides qui disent qu'ils sont handicapés mais qu'ils sont pas handicapés. C'est des menteurs. »
Facteurs personne	Handicap			L. 48 - 49	« je suis handicapé de naissance, donc j'ai une malformation congénitale, donc c'est pas une maladie c'est un défaut de	L. 51 - 52	« Alors moi je suis IMC, Infirmes Moteur Cérébral. En fait c'est... J'ai été touchée au cerveau, mais c'est au niveau de mes jambes que ça a été atteint. »

					fabrication, ce qui me donne une paraplégie »		
	Perceptions			L. 255 L. 274 – 276 L. 280 – 283 L. 288 – 290	Pour lui la ville c'est « l'espace de vie le plus important » Par rapport au fauteuil : « Bah ça c'est sûr que la ville on la voit différemment. Quand j'arrive dans une rue je peux vous dire quasiment instantanément où sont les bateaux, où je peux traverser, si le trottoir il est assez large ou pas. » « Après il faut quand même faire attention aux gens quand vous êtes sur une zone piétonne, parce que en général on roule plus vite qu'eux, eux ils ne regardent pas devant eux, et ils ne savent pas s'ils doivent se pousser à droite ou à gauche (rire). Ça paraît idiot mais je pense qu'on fait plus attention de ce point de vue-là » « Si vous allez vers les gens, je ne pense pas que ce soit vraiment la hauteur qui compte quoi. Vous interpelez les gens, c'est pas plus compliqué je pense assis ou debout »	L. 133 – 135	Par rapport au fauteuil : « Là le plus dur c'est la pente. Mais comme je suis en fauteuil électrique c'est moins dur parce que c'est pas moi qui roule. Mais s'il y a une personne qui est en fauteuil manuel, il faudrait que le trottoir soit droit. »
	Facteurs identitaires						
Habitudes de vie	Pratique de la ville			L. 35 L. 37 – 38	Le transport qu'il utilise le plus « Alors maintenant c'est la voiture » « une voiture adaptée, avec manette au volant. Pour le fauteuil je le mets sur le siège passager. Et avant,	L. 14 L. 31 L. 101 –	« les bus de ville [...] je le prends de temps en temps » « Pour aller au travail j'utilise le transport adapté » « Moi aussitôt quand je vois un trottoir

				L. 148 - 149	quand j'étais étudiant c'était plutôt les transports en commun. » « [je ne sais pas si je me déplacerais plus sans le handicap], en tout cas je me déplacerais différemment. Je prendrais plus les transports en commun et je ferais probablement plus d'improvisation. »	102 L. 113 L. 116 L. 122 - 123 L. 138 - 139 L. 143 - 144 L. 155	pas large je vais sur la route et je roule sur la route. » Elle choisit tel chemin « Parce que c'est plus pratique » Pourquoi elle ne passe pas par un chemin plus accessible ? « Parce que j'ai pas envie. Parce que j'ai l'habitude d'aller sur ce trottoir. » « ça m'empêche de prendre [le bus] parce que quand la rampe ne fonctionne pas tu peux pas monter ni descendre. » « Ouais là c'est adapté. Mais j'ai l'habitude de rouler comme ça. » « mais y a un truc qui me chagrine aussi parce que derrière moi y a des voitures qui passent » Pourquoi elle ne passe pas par un chemin plus sécurisé ? « Bah parce que j'ai l'habitude de passer comme ça. J'ai l'habitude de passer comme ça. »
	Participation sociale			L. 128 L. 297 - 298	« j'ai pas mal voyagé quand même » « les lieux publics euh... finalement je n'en fréquente pas tant que ça. Bah quelques resto, le cinéma, centres commerciaux »		
du Compensation handicap	Extérieure						
	Matérielle			L. 93 - 94 L. 97 - 98 L. 103 - 105	« le PAM [...] c'est un transporteur qui est financé en partie par les départements » « Mais le problème c'est que ce n'est pas souple du tout » « vous gagnez en autonomie parce que ça permet de faire quelque		

					chose quand vous n'avez pas de voiture, mais vous n'êtes pas libre de vos horaires. »		
--	--	--	--	--	---	--	--

ANNEXE 19 : Grille analyse Xavier - Henri

				Xavier		Henri	
Facteurs environnementaux	Espace	Facteurs physiques	Aménagement	L.90-96	Evolution de la préoccupation de l'accessibilité.	L. 184 - 203	Il parle de l'accessibilité générale de la ville (abaissement trottoir, pente moins de 3%, largeur de passage, etc.) « le pavé c'est quand même pas top pour circuler quand on est en fauteuil roulant ou mal marchant » « sur Tours quasiment tout est accessible (mairie, CPAM, impôts, etc. tout ça ça fonctionne). Par contre les points noirs restent l'accès des commerces, là on est dans le domaine privé » « dans les grands festivals maintenant ont été mis en place des podiums surélevés, de 60m, 1m25 les yeux + 60 = 1m 85, donc on est à peu près au niveau des autres pour voir le spectacle. »
				L. 114-115	« Lorsqu'on est en fauteuil c'est vrai que l'esthétique c'est important mais l'accessibilité ça l'est beaucoup plus »	L. 202 - 203	
				L. 138-139	« On est quand même tributaire des architectes des bâtiments de France [...] c'est très compliqué » (exemple des pavés)	L. 234 - 236	
			Climat				
		Fonctionnement de la ville		L. 185	« Les bars qui empiètent de plus en plus sur leur terrasse sur le trottoir »		
	Interactions sociales	Regard de l'autre		L. 235-235	« Quand je suis tombé en fauteuil c'est quelque chose qui me gênait le plus [...] mais en fait au fil du temps, le regard des autres, pfff »	L. 255	Dès qu'on évoque les interactions il parle du regard de lui-même. « Le regard en fait partie ? » « le regard a évolué »
			L. 251-253	« Je ne me sens pas gêné lorsque l'on me regarde. De toute façon quand on commence à vieillir, le regard des autres franchement... »	L. 261		
			L. 273	« Des lieux où je me serais interdit d'aller [à cause du regard], quand je			

				n'y allais pas c'est que ce n'était pas accessible »		
	Comportement de l'autre		L. 173-182 L. 217-221	« L'incivilité. C'est-à-dire les gens qui ont leur voiture, qui se garent là deux minutes, [...] les poubelles qui ne sont pas ramassées [...] logiquement les gens doivent rentrer leur poubelle avant un certain horaire, [...] les déjections canines, les casseaux de verre, les choses comme ça, ça c'est... c'est terrible, quand vous êtes en fauteuil et que vous roulez sur des casseaux de verre, ça vous déchire le pneu » « Il y a des règles à respecter en société [...] c'est surtout du savoir-vivre, ne pas penser qu'à soi et aussi penser aux autres. Je veux dire : ne pas me garer sur un trottoir, moi ça me semble normal »	L. 81 L. 265 - 267 L. 287 - 288	Souci de civisme « c'est une question de civisme » Il donne 4 exemples d'interaction avec les autres : « le regard du vendeur ou de la vendeuse qui vous passe au-dessus de la tête, qui va s'adresser à la personne qui vous accompagne, comme si vous n'existiez pas. Du genre « qu'est-ce qu'il veut le monsieur, qu'est-ce qu'elle veut la dame ? ». Coucou je suis là moi ! » L. 270 – 274 L. 279 – 282 « je demande à quelqu'un et la personne elle a fait comme si elle ne me voyait pas, ne m'entendait pas, la tête droite »
	Mentalité		L.95 L. 195-197	« Il y a tellement de difficultés, faire évoluer les mentalités, mais ça bouge, ça bouge vraiment » « Je pense qu'il faut changer les mentalités [...] mais je pense que c'est aussi une question de bon sens »		
Facteurs personnels	Handicap				L. 375 - 406	Décrit son accident
	Perceptions		L. 278-284	« Lorsque vous êtes en position assise et lorsque vous vous trouvez avec des gens valides, c'est sûr que vous êtes en infériorité, lorsqu'ils	L. 255 - 259	« Quand on était valide comme moi pendant un certain temps, et qu'on regarde le monde de son mètre 75, et qu'on se retrouve du jour au lendemain à

				<p>sont tous debout [...] mal à l'aise, ce ne serait pas agréable pour moi. Après bon les fauteuils ont évolués, moi le mien j'ai un lift donc je me monte dans ces cas-là, voilà je me mets en hauteur et puis voilà. Mais c'est vrai que la position, le fait d'être assis me rend... je dirais dans une situation de... pas de faiblesse mais... mais c'est sûr que ça ne remplacera jamais la position debout quoi. »</p>	<p>L. 338 - 340</p> <p>L. 342 - 349</p>	<p>1m25 les choses ne sont pas du tout les mêmes. »</p> <p><i>par rapport à la hauteur de vision, vous pensez que cela a un réel impact sur comment vous voyez la ville ?</i></p> <p>« Alors un indice de 1 à 10 là : 8,5 ou 9. »</p> <p>Il parle du fauteuil et ce que la hauteur de vision entraîne.</p>
	Facteurs identitaires			<p>L.14 Secrétaire de la délégation départementale AFM</p> <p>L.34 « Je connais bien Tours, je connais par cœur »</p> <p>L.86 Élu pendant 6 ans à la ville de Tours</p>	<p>L. 73 - 74</p> <p>L. 416</p>	<p>« pour ce qui est du tram actuel que vous connaissez, on a fait partie d'un groupe de travail pendant 3 ans »</p> <p>Le regard ne l'influence pas dans sa pratique de la ville. « Non parce que je ne vois pas ce qui pourrait m'empêcher de. »</p>
Habitudes de vie	Pratique de la ville			<p>L.38 « J'ai mon propre véhicule mais je l'utilise très peu [...] parce qu'on a un service de transport [dédié] Fil Blanc »</p> <p>L.46 « J'utilise de temps en temps Fil Bleu. Et puis bien sûr le tram »</p> <p>L.55-57 « A l'extérieur de Tours pas tellement en fait [déplacements]. Comme tout le monde je pars en vacances [...] Je voyage régulièrement»</p> <p>L. 287-296 « Je suis obligé de passer là où c'est accessible. [...] si je ne connais pas le lieu ou la rue, je ne m'engage pas sur le trottoir comme ça. Partout où je vais sur le trottoir c'est que je</p>	<p>L. 3</p> <p>L. 142</p> <p>L. 160 - 162</p> <p>L. 174</p>	<p>« Alors aujourd'hui j'utilise surtout le transport qui s'appelle fil blanc. »</p> <p>Il utilise quelques fois fil bleu mais son parc n'est pas très adapté.</p> <p>Ce qui le gêne le plus dans les déplacements c'est « la spontanéité ».</p> <p>« et puis quand on utilise un transport dédié, spécifique, comme fil blanc, on va dire qu'on est entre nous, entre personnes concernées par le handicap, alors que bon, quand on est engagé comme moi on cherche avant tout à s'inclure dans la société. »</p> <p>Si c'était plus accessible : « Je me déplacerais plus c'est sûr, mais autrement. »</p>

				<p>connais bien [...]. Parce qu'il m'est arrivé moi des bricoles comme ça, vous faites... vous prenez un trottoir sur 300m par exemple, puis vous arrivez à l'autre bout et justement soit il y a un véhicule qui s'est garé juste devant et puis impossible de faire demi-tour sur le trottoir parce qu'il n'est pas assez large, [...] vous devez faire 300m pratiquement en marche arrière avec un fauteuil roulant, c'est pas évident parce que si vous ratez votre coup vous tombez dans le caniveau. En tout cas moi c'est comme ça que je procède, si je ne connais pas le trottoir, je prends la route, ça c'est sûr. »</p>		
Participation sociale			<p>L. 260 - 266</p> <p>L. 308</p>	<p>« Il y a même 15 ans, 20 ans en arrière on n'en voyait pas tant que ça des gens en fauteuil. On restait entre nous je dirais [...] il y avait très peu de cinémas accessibles à part à l'époque le seul qu'il y avait c'était les studios. [...] Quand les CGR se sont montés, les deux, Tours centre et celui des Deux Lions, les choses ont quand même pas mal évoluées, ça a permis aux gens d'aller un peu plus au cinéma. »</p> <p>« Si je veux aller au resto je dirais que j'ai mes tables quoi pratiquement » (→ habitude selon l'accessibilité)</p>	<p>L. 422 - 425</p>	<p>Il cherche à se débrouiller seul, il s'adapte. « il existe des cours spéciaux, des séances spécifiques de natation pour les personnes en fauteuil, une section handisport, sport loisirs. Mais non, non, non, j'allais à la piscine municipale, à n'importe quelle heure et puis basta. »</p>

Compensation du handicap	Extérieure			L. 266 - 267	« Il n’y avait pas de transport adapté comme aujourd’hui, donc les gens sortaient moins, parce que de toute façon pour avoir un transport c’était la croix et la bannière. »		
	Matérielle			L. 239	« Forcément quelque chose attire l’œil, donc là c’est le fauteuil qui attire l’œil, bon... »	L. 51 L. 180 - 181 L. 327 - 329 L. 431 - 433	« Fil blanc aujourd’hui c’est un peu la solution de facilité » « Y a un manque de fiabilité. Mais si la totalité du service était performant, oui il y aurait une complémentarité dans mes déplacements. » « Mais l’homme ou la femme qui est là-dedans, le fauteuil est un petit peu le prolongement d’elle-même. Donc à la limite si on met la main dessus c’est comme si on mettait la main sur vous. Alors que bon moi je l’ai jamais senti comme ça, honnêtement » Il existe des outils pour aller à la plage : « il y a des fauteuils amphibies » « il existe des sorte de tapis que l’on déroule sur la plage pour pouvoir rouler dessus »

ANNEXE 20 : Grille analyse Jeanne - Patrice

				Jeanne		Patrice	
Facteurs environnementaux	Espace	Facteurs physiques	Aménagement	L.33	« Trottoirs qui sont mal faits alors qu'ils ont été fait après les lois »	L. 33 - 38	« Quand elles [les places de parking] sont faites bien aux normes oui elles sont adaptées, quand elles sont aussi judicieusement placées [...] quand c'est hors supermarché, c'est elles qui sont mal placées »
				L.48	« Ils refont les trottoirs par-ci par-là »	L. 70 - 74	« Moi j'utilise les bateaux qui sont faits en général pour les entrées de maison [...] c'est souvent les seuls qui existent »
				L. 97 - 99	« S'il y a des marches [...] je peux pas y aller »	L. 80 - 82	« Ce qui est fatiguant, oui voilà, c'est les devers et ça c'est souvent le cas, parce que ça m'oblige à pousser d'un côté et freiner de l'autre. Et je fatigue deux fois plus »
						L. 98	« et puis vous voyez là les gravillons ça roule moins bien aussi »
						L. 108 - 112	« Faut être très prudent dessus [grilles d'égout] [...] les grilles c'est en descendant d'un trottoir, si on cale dessus ça nous arrête net et ça peut nous éjecter du fauteuil »
						L. 130 - 141	« des normes, qui sont pas toujours adaptées. [...] Ce que je reproche souvent justement aux normes [...] c'est la tolérance maximum. [...] Pourquoi essayer de s'approcher des 2 [cm de hauteur de bateaux] alors que le mieux c'est de s'approcher de 0 ? »

						L. 212 - 214 L. 217 L. 231 - 234	« Bon ce qui arrive souvent c'est les poteaux au milieu du trottoir, que ce soir des poteaux d'éclairage ou téléphone ou quoi que ce soit » « Y a des passages piétons mais y a pas de bateau » « Alors là c'est pareil, pour descendre du trottoir, il y a une petite pente. Bon j'ai l'habitude de la prendre maintenant, mais bon il n'y a rien de vraiment accessible. [...] Elle est là par hasard »
		Climat				L. 280	Etat de la route (lié au climat) → mains salies
	Fonctionnement de la ville		L. 32 - 34	« Ce qui m'agace le plus c'est le non-respect des lois [...]. La législation est très bien, mais le problème c'est qu'elle est pas forcément respectée. Y a des trottoirs qui sont mal faits alors qu'ils ont été fait après les lois »			
Interactions sociales	Regard de l'autre		L. 118 L. 120 - 122	« Je le ressens pas [le regard des gens] » « Moi j'ai pas ce sentiment-là après j'en sais rien, c'est peut-être parce que je le vois pas. J'ai autre chose à faire qu'observer les gens en train de m'observer quoi »			
	Comportement de l'autre		L. 35 - 44	« Y a des voitures aussi qui se garent n'importe où, sur les trottoirs, sur les arrêts de bus, sur les passages piétons, ils se rendent pas compte à quel point ça peut être gênant. [...] Moi je peux pas descendre du trottoir et remonter deux mètres	L. 85 L. 240 - 242	« Ce qui se pose souvent comme soucis, bah y a les voitures sur les trottoirs » « c'étaient des voitures qui étaient garées sur le trottoir, donc bah à chaque fois ça bloquait, je passais sur la route et y a pas de bateau nul par pour descendre pratiquement »	

				L. 97	plus loin [...] Ça veut dire que je vais faire 100m sur la route parce qu'un crétin a laissé une poubelle ou a laissé son scooter. Et ouais là ça m'agace parce qu'ils me mettent en danger sans s'en rendre compte, et en plus moi je circule pas mal le soir, la nuit, fin voilà ils me mettent en danger sans s'en rendre compte et là ça m'énerve » « J'ai pas du tout le sentiment d'une exclusion »		
	Mentalité			L. 102 - 110	« Ils sont super sympa [...] pleins de bonne volonté »	L. 296	« Il y a peu de sensibilisation »
Facteurs personnels	Handicap			L. 14 - 15 L. 26 - 27 L. 91 - 95	« le fauteuil roulant électrique, tout le temps tout le temps » « Depuis ma naissance [...] Infirmiété Motrice cérébrale, et donc euh j'ai un handicap des quatre membres » « ce qui va me freiner c'est pas le déplacement en fait [...] Ma difficulté c'est vivre quand je suis au point A et vivre quand je suis au point B. Quand je suis en période de déplacement j'ai pas de difficultés »	L. 15 - 16 L. 42 L. 61 - 62	« Je travaillais dans la maintenance [de matériel médical] à La Forêt » « Tétraplégie incomplète » « J'arrive à demander [de l'aide] y a pas de problème. C'est quelque chose que j'ai dépassé depuis longtemps »
	Perceptions			L. 133 L. 138 - 140	« La ville c'est grand alors on est peut-être pas à 30 cm près » « Je vais plus avoir ce sentiment-là [influence de la hauteur de vision] dans les cocktails, [...] où les gens se parlent debout. Et là j'ai une petite astuce parce que mon fauteuil a une fonction lift »		
	Facteurs					L. 164 -	« J'ai fait une formation sur l'accessibilité »

	identitaires					167	pour les ERP. [...] une journée et demi on apprend toutes les réglementations [...]. Et ce qui m'a un peu déplu c'est que la dernière demi-journée c'était consacré uniquement sur les dérogations. Comment ne pas les faire quoi. »				
Habitues de vie	Pratique de la ville			L. 15 - 19 « J'utilise le bus RATP, environ une fois par jour, j'utilise le RER sur les zones RATP, environ 1-2 fois par mois, et j'utilise très rarement le métro, ligne 14 je dirais deux fois par mois et les trains de banlieue, les RER dans les zones SNCF j'utilise ça pareil, deux fois par an peut-être [...] Et la voiture aussi de temps en temps »	L. 21 - 22 « [Le mode de transport le plus utilisé], une voiture qui est aménagée. Aménagement de la conduite manuelle, tout avec les mains »	L. 28 - 30 « J'ai des expériences de transport en commun malheureuses et qui sont très anciennes donc j'utilise jamais les transports en commun »	L. 58 - 59 « J'arrive à me déplacer un peu partout seul? J'arrive à avoir une bonne autonomie de déplacement »	L. 89 - 90 « Assez souvent, je roule sur la route, parce que c'est plus pratique »	L. 95 « Ah bah systématiquement quand on va se balader [choix de l'itinéraire en fonction de l'accessibilité]»	L. 281 - 282 « Le choix de la route [pour aller quelque part] se fait souvent en fonction de l'accessibilité des services » (exemple des WC adapté sur l'autoroute)	L. 292 - 293 « Il n'est pas forcément plus facile de vivre en ville, cela dépend des habitudes de vie. Le stationnement y est payant et les commerces ne sont pas accessibles »
	Participation sociale			L. 48 - 50 « Y a une rue qui a été refaite, avant je l'utilisais pas du tout parce que les trottoirs étaient en devers, maintenant qu'elle a été refaite je l'utilise »	L. 88 - 90 « j'ai l'impression que je me déplace plus que si j'étais valide. Parce que je suis en fauteuil électrique donc je suis assez infatigable [...] Je connais beaucoup de personnes valides qui se déplacent pas autant »						
Comp	Extérieure			L. 52 - 58	« Ce qui a été beaucoup plus révolutionnaire pour moi dans les	L. 53 - 55	« je vais avoir besoin d'une aide quand je vais me retrouver face à des marches, à				

				<p>années qui ont précédé, c'est l'accessibilisation des autobus, parce que là maintenant je sais que je peux aller n'importe où. [...] c'est vrai que maintenant la plupart des bus sont aménagés, même les lignes qui sont pas déclarées aménagées en vrai elles le sont plus ou moins, et ça c'est vraiment super parce que ça permet d'aller partout »</p>	L. 58	<p>une pente trop importante [...] tout ce qui peut être un obstacle à la circulation d'un fauteuil »</p> <p>« Accompagné non pas vraiment »</p>
	Matérielle					

ANNEXE 21 : Grille analyse Sylvie – Michel, Bernard, Didier

				Sylvie	Michel, Bernard, Didier		
Facteurs environnementaux	Espace	Facteurs physiques	Aménagement	L. 18 – 19	« On croit qu'un endroit est accessible mais on se rend compte que le moindre ressaut est un obstacle. »	L. 25 L. 63 L. 87 - 94 L. 105 - 108 L. 133 - 134	« Pas de trottoir donc c'est la route » « Il y a toujours la route. Y a pas de trottoir là-bas, c'est comme là. » « Mais moi j'y vais pas seulement, mais je pense aux fauteuils quand en bas, au passage à niveau, faudrait faire des bateaux [...] quand on marche et quand il y a les voitures qui passent, on est déséquilibré moi [...] quand il y a de l'eau on peut pas. Il faut prendre la route. C'est pas praticable » « Il faudrait des... [...] des planches pour les fauteuils » « Aussi faudrait goudronner les trottoirs parce que quand y a l'eau c'est boueux les trottoirs. Ils... non, il est pas assez large et pas goudronné du tout »
			Climat				
		Fonctionnement de la ville				L. 18 - 20 L. 26 - 30	[Utilisation des transports en commun] : « Non jamais, c'est pas accessible » « Quand je rentre aux Sables d'Olonne je prends le taxi [...] et après le train. [...] c'est bien accessible. [...] Je reste à l'entrée où il y a les bagages»
	Interactions sociales	Regard de l'autre		L. 14 - 15	« Tu sens que les gens te regardent ». Mais cela ne l'a jamais empêché de sortir		
		Comportement de l'autre		L. 11 - 12	Les gens dans la rue ont tendance à s'écarter de son chemin mais pas		

					toujours en avance, ils n'anticipent pas vraiment.		
		Mentalité					
Facteurs personnels	Handicap			L. 4	Sylvie a une fibromyalgie avec des vertèbres écrasées.	L. 34 L. 35	« Depuis ma naissance. IMC » « Depuis 5 ans. AVC »
	Perceptions			L. 8 – 10 L. 18	Elle trouve que le fauteuil a une influence sur sa vision de la ville, notamment parce que sa hauteur de vision est différente, et cela lui donne l'impression que les gens, mais aussi les voitures, foncent sur elle. Sylvie trouve qu'avec un fauteuil roulant on se rend compte de toutes les imperfections du sol.	L. 43 - 49	« C'et petit. C'est mignon. [...] C'est pas très loin de la ville, c'est bien. D'Angers »
	Facteurs identitaires			L. 2	Sylvie habite dans une commune près d'Angers		
Habitudes de vie	Pratique de la ville			L. 2 – 3	Elle n'utilise pas trop les transports en commun mais se déplace plutôt avec sa voiture.	L. 82 - 83	« Là j'ai commencé à aller en bus pour aller chez le kiné. Et des fois pour aller faire les courses j'y vais en bus ».
	Participation sociale						
Compensation du handicap	Extérieure						
	Matérielle					L. 117 - 118	« les bus aussi. Ils ont fait des gros progrès mais pas assez. Faudrait que la marche descende pour que les fauteuils puissent monter, ça serait bien ça »

ANNEXE 22 : Tableau résultats statistiques

	Nicolas	% du discours	Mathilde	% du discours	André	% du discours	Stéphane	% du discours	Xavier	% du discours	Henri	% du discours	Jeanne	% du discours	Patrice	% du discours	Sylvie	% du discours	Pastel	% du discours
Facteurs environnementaux	16	66,7	13	76,5	5	62,5	6	60,0	12	54,5	8	47,1	9	60,0	11	61,1	3	42,9	7	70,0
Espace	10	41,7	6	35,3	3	37,5	2	20	5	22,7	3	17,6	3	20	9	50	1	14,3	6	60,0
Facteurs physiques	6	25,0	4	23,5	3	37,5	2	20	4	18,2	3	17,6	2	13,3	9	50,0	1	14,3	4	40,0
Aménagement	6	25,0	4	23,5	3	37,5	2	20	4	18,2	3	17,6	2	13,3	9	50,0	1	14,3	4	40,0
Climat	0	0,0	0	0,0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Fonctionnement de la ville	4	16,7	2	11,8	0	0	0	0	1	4,5	0	0,0	1	6,7	0	0,0	0	0,0	2	20,0
Interactions sociales	6	25,0	7	41,2	2	25	4	40	7	31,8	5	29,4	6	40,0	2	11,1	2	28,6	1	10,0
Regard	3	12,5	2	11,8	0	0	3	30	2	9,1	1	5,9	2	13,3	0	0,0	1	14,3	0	0,0
Comportement	2	8,3	3	17,6	1	12,5	0	0	4	18,2	4	23,5	3	20,0	1	5,6	1	14,3	0	0,0
Mentalités	1	4,2	2	11,8	1	12,5	1	10	1	4,5	0	0,0	1	6,7	1	5,6	0	0,0	0	0,0
Facteurs personnels	3	12,5	1	5,9	0	0	1	10	3	13,6	1	5,9	2	13,3	0	0,0	3	42,9	1	10,0
Handicap		0,0		0,0		0		0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0
Perceptions	3	12,5	1	5,9	0	0	1	10	3	13,6	1	5,9	2	13,3	0	0,0	2	28,6	1	10,0
Facteurs identitaires		0,0		0,0		0		0		0,0		0,0		0,0		0,0	1	14,3	0	0,0
Habitudes de vie	4	16,7	3	17,6	2	25	2	20	5	22,7	5	29,4	3	20,0	6	33,3	1	14,3	1	10,0
Pratique de la ville	2	8,3	3	17,6	2	25	1	10	3	13,6	4	23,5	3	20,0	6	33,3	1	14,3	1	10,0
Participation sociale	2	8,3	0	0,0	0	0	1	10	2	9,1	1	5,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Compensation	1	4,2	0	0,0	1	12,5	1	10	2	9,1	3	17,6	1	6,7	1	5,6	0	0,0	1	10,0

CITERES

UMR 6173

*Cités, Territoires,
Environnement et
Sociétés*

*Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement,
Paysage,
Environnement*



35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

**KOLARIK Daphné
MAISONNEUVE Léa**

**Directeur de recherche
FEILDEL Benoit**

**Projet de Fin d'Etudes
DA5
2014-2015**

L'influence du handicap sur la représentation de la ville : le fauteuil roulant, source de spécificités

Résumé :

Les mentalités sur le handicap ont beaucoup évolué ces dernières décennies, ainsi que la législation, avec la mise en place depuis 1975 de grandes lois prônant l'accessibilité pour tous. En parallèle, plusieurs classifications ont été rédigées afin de séparer les différentes lésions constitutives du handicap. La plus connue, le processus de production du handicap, met en avant le fait que ce sont les facteurs environnementaux, associés aux facteurs personnels, qui créent le handicap et permettent ou non la réalisation des habitudes de vie. Après avoir étudié dans ce projet les notions de handicap, de compensation par l'accessibilité mais aussi de représentation de l'espace, nous avons mis en place un modèle décrivant le processus de production de la représentation chez la personne en situation de handicap, mais également le mécanisme de création de l'accessibilité. Nous avons alors réalisé des entretiens, des parcours commentés et des cartes mentales avec une dizaine de personnes en fauteuil roulant sur les villes d'Angers, Tours et Paris. Notre but était de déterminer si le handicap pouvait apporter des spécificités dans la manière dont ces personnes voyaient la ville. Nous avons alors remarqué que les espaces étaient en fait perçus à travers leur accessibilité. Plus précisément, nous pensons que c'est le fauteuil roulant qui est la source des spécificités engendrées dans la représentation. Connaître ces particularités nous a ensuite permis de proposer des pistes d'amélioration de l'aménagement du territoire du territoire en France, tout en émettant des réserves du fait de notre démarche méthodologique.

Mots Clés :

Handicap, Représentation, Accessibilité, Espace de vie